

DE VISSERIJ HEEFT ZICH DOOR VEEL STORMEN GELOODST

«De Oude Belgen leefden van jacht en visvangst», leerden ons de geschiedenisboeken. Ook de huidige Belg heeft echter nog heel wat aan de visvangst te danken; immers het verbruik per hoofd in België bedraagt meer dan 15 kg per jaar. Men zou geneigd kunnen zijn, mede omwille van zijn aan de zee gebonden geografische inplanting, de visserijsector als een eerder beperkte activiteit af te schilderen. Toch blijkt — vooral zijn regionaal — belang als men weet dat nagenoeg 20.000 gezinnen er rechtstreeks of onrechtstreeks een inkomen vinden.

Het pleit voor de werkzaamheid van deze sektor dat hij, ondanks de structurele moeilijkheden die hij de laatste jaren moest overwinnen, met blijkbaar vernieuwd dynamisme de toekomst tegemoet treedt. Een toekomst die zeker met gevaarlijke klippen bezaaid ligt: naast de onzekerheid van de bevoorrading laat de voortdurende prijsstijging der brandstoffen de exploitatiekost voortdurend oplopen. Dit geldt trouwens ook voor andere kostenelementen zodat de rentabiliteit het zwaar te verduren krijgt. Protektionisme, maatregelen tegen overbevissing, pollutie zijn andere factoren waar, in de toekomst en in het belang van de ganse gemeenschap, ook de overheid zich nader zal mee moeten inlaten.

De stuwkracht die kan uitgaan van de typisch, op familiale en artisanale leest geschoeide visbedrijven heeft deze sektor door veel stormen geloodst. Dat ze ook morgen mogen borg staan voor de in-



standhouding en de bloei van de zeevisserij-activiteiten is mijn wens die ik, dank zij de welwillendheid van het Visserijblad, bij deze jaarwende aan U allen van harte toestuur.

Vice-Eerste Minister en Minister
van Economische Zaken.
Willy CLAES,

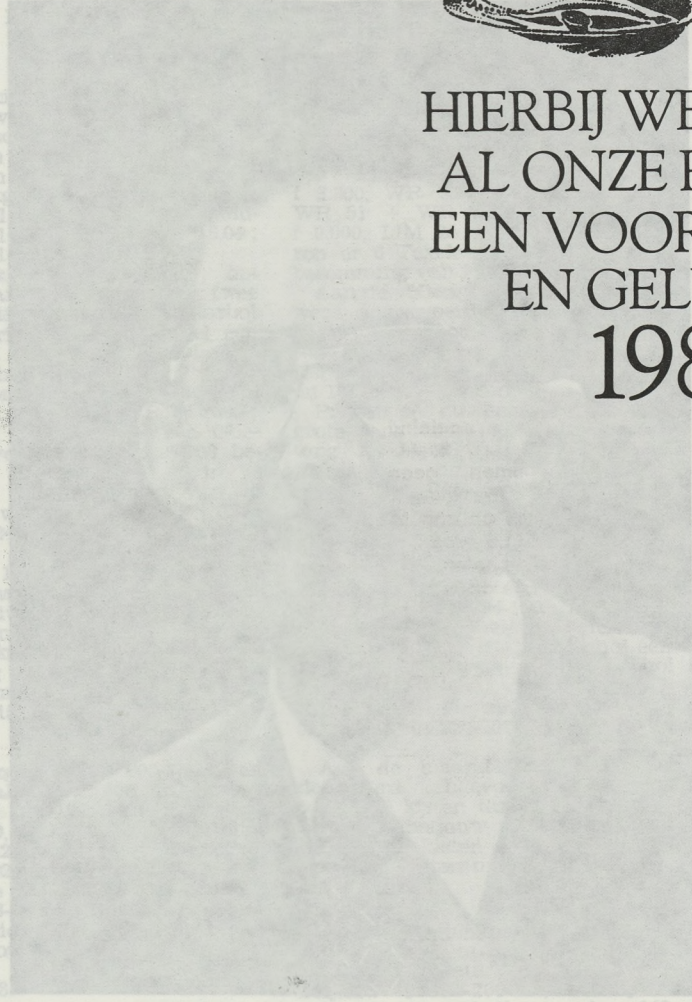
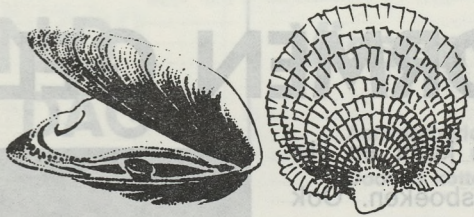


B.T.W. 412.822.988
 TELEFOON (089) 32.11.13 - 32.11.49 - P.C.R. 000-0418987-44 - H.R.O. 28.202
 REDACTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ H. BAELSKAAL 30, 8400 OOSTENDE
 3 MAANDEN 2.000 FR. - BUITENLAND 2.900 FR. - NEDERLAND 133 GULDEN
 3 MAANDEN 900 FR. -

het
 visserijblad
 Vrijdag 28 december - Nr. 48

REPAIR, SERVICE AND SALES
 LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

DE VISSERIJ HEEFT ZICH DOOR VEEL STONEN NIEUW TOEGESTAN VAN DAG TOT DAG



HIERBIJ WENSEN WIJ
 AL ONZE RELATIES
 EEN VOORSPOEDIG
 EN GELUKKIG
 1980

THUISWERK
 Het plaat voor de werkmansheid van deze sek-
 toer tot na ontferming in het gebied van de
 toestand, zijn eranks de stukke moedijkende die
 van de laatste jaren meest overwinnen, met dit jaar
 vernieuwd dynamisme de toekomst tegemoet treedt.
 Een toekomst die zeker met gezamenlijke krachten be-
 zaid ligt : naast de onzekerheid van de bevoors-
 ding lastendvoortuand bijstelling der maatsch-
 ten de exploitatiekost voortdurend omlaag. Dit geldt
 trouwens ook voor andere kostenfactoren zodat de
 rentabiliteit het zwaar te verduren krijgt. Productie-
 nisme, maatregelen tegen overversterking, politieke zijn
 andere factoren waar, in de toekomst en in het be-
 lang van de ganse demerschap, ook de overheid
 zich nader zal mee moeten inlaten.



De Leeuw & Cornelisse B.V., Grintweg 32, Yerseke. Tel. 01131-2220.



DIENT ONZE VISSERIJVLOOT VERDER GEMODERNISEERD OF AFGETAKELD ?



Voor wie dagelijks met de visserijbelangen gekonfronteerd wordt, is het einde van een verlopen jaar het ogenblik om er over na te denken, wat het ons bracht, welke fouten er werden begaan of welke initiatieven geleid hebben tot het behoud en de heropleving van een bedrijf, dat zo kwetsbaar is in gans zijn werking als de zee ondoorgrondbaar in al zijn vormen.

Velen zijn de mening toegedaan dat 1979 niet zo slecht is als men wel heeft willen doen uitschijnen. Anderen zijn de mening toegedaan, dat nog veel dient veranderd, gemoderniseerd of voor wat de visserij schepen betreft gesloopt, vooraleer men van een gezonde toestand of moderne Belgische vloot zou mogen spreken, zoals men er in de loop van 1960—1963 heeft

gekend. Al deze gedachten kunnen we relatief beschouwen en met de meer dan 50 jaar ondervinding, welke we inzake visserij aangelegenheden hebben, bestempelen als «ups and downs», zoals onze visserij in de loop der geschiedenis steeds gekend heeft. Dit wil niet zeggen dat de toestand zoals ze zich thans voordoet, als een heropleving moet beschouwd worden met een vloot, waarvan meer dan 50 t.h. aan vernieuwing moet denken. En deze toestand is ook niet falikant uitgevallen, zoals velen hebben voorspeld. Maar het zwaartepunt om de vernieuwing sneller door te drijven is op het ogenblik onverwachts komen opdagen inzake de brandstoffenkwestie, die vragen doet rijzen welke ons noopt deze evolutie van nabij te volgen, de middelen te overwegen om er het hoofd aan te bieden en wat vooral van belang is, de opbrengsten rendeerbaar te houden; 't zij door verhoging der minimumprijzen, 't zij door toelagen voor brandstoffen.

Waar een liter mazout zonder ristourmes er bij te rekenen, begin 1975 nog 3,66 fr. kostte, waarop door de coöperatieven nog 0,66 fr. ristourme werd uitgekeerd, is ze heden tot 7,34 fr., 't zij meer dan het dubbel gerezen, waarop voor 1979 geen of weinig ristourmes te verwachten vallen voor hen die lid waren van een der coöperatieven.

Een vaartuig dat op het Kanaal gaat vissen heeft immers 50 duizend liter brandstof nodig en deze voor IJsland 70 à 80 duizend liter, wat op zichzelf al 25 t.h. van de opbrengsten vertegenwoordigt.

Zal de regering in het kader van de E.E.G. normen haar verplichtingen moeten naleven, er van afwijken om toelagen voor brandstoffen te geven? We betwijfelen het, des te meer dat velen onder ons een goed jaar afsloten en dank zij moderne visserijmethoden resultaten hebben geboekt, die voor gevolg zouden hebben dat niet zij, maar de fiskus met die tussenkomst zou gebaat zijn.

Dit doet er ons toe besluiten, dat alleen nieuwe volledig modern uitgeruste schepen in staat zijn aan de huidige dure brandstofprijzen het hoofd te bieden, samen met onze kustvisserij, welke dit jaar weliswaar een zeer slecht begin heeft gekend, maar zoals volksvertegenwoordiger Dries Claeys schrijft, het er toch nog goed heeft afgebracht. Dit kan niet gezegd van vele der middenslag-schepen daterend van de jaren 1960 — 1963, waarvan velen niet meer mee kunnen met de huidige vereisten van de visserij op technisch vlak. En het zou ons niet verwonderen dat hier in 1980 koppen vallen, zo het geen schippers-eigenaars zijn, die zelf dag en nacht er bij zijn om de huidige tekortkomingen van hun schip op technisch vlak en de kostelijke reparaties door hun werkkraacht te overbruggen.

In dat opzicht gaan er stemmen op om voor de bestaande kredieten, de tussenkomst van het Krediet aan de Nijverheid te zien verlengen, of de interesten van de NMKN te verlagen. Maar wie dit alles van nabij volgt, is bewust dat daarvan in de huidige omstandigheden niets in huis zal komen.

Alleen kan men er aan denken verder jonge schippers en motoristen aan te moedigen, bestaande Belgische schepen voor de nog af te schrijven waarden, en wat er bij, aan te kopen, daarvoor een toelage van 25 t.h. van de VOZOR likwidatie verder te verlenen, waardoor, aldus handelend, jongeren voort te stimuleren om in het bedrijf te blijven in plaats van af te dwalen van diezelfde visserij, welke ze lief hebben.

Wat de nieuwbouw betreft, is het verheugend dat reders die daaraan doen, niet alleen van de VOZOR likwidatie een geschenk krijgen, maar dat die kredieten zelfs tot 80 en 85 t.h. kunnen gaan tegen een interest welke zeker zou moeten tot één ten honderd herleid worden of op 15 jaar af te lossen.

In dat opzicht is de beslissing van de Provincie West-Vlaanderen geamendeerd door het provincieraadslid en tevens schepen van Oostende,

Dumarey, een uitstekende aanmoediging voor hen die in België aan het bouwen gaan.

Want het valt ten zeerste te betreuren, dat ons Ministerie van Landbouw in 1978 en 1979 tekort gekomen is aan het idee ook de Belgische visserij bij de FEOGA te doen betrekken in de steun van 20 à 25 t.h. bij de bouw van een nieuw schip, zoals Ierland, Frankrijk, Engeland en andere landen rijkelijk hebben van genoten van een bedrag welke niet alleen de landbouw maar de Belgische visserij moest ten goede zijn gekomen.

In dat opzicht moeten we onze vertegenwoordigers van Landbouw geen geluk wensen, het kapitaal België toegekend, alleen toegekomen zijnde aan de landbouw en in het bijzonder Wallonië. Dit gezegd zijnde, hadden we het in deze kolonies nog verder willen hebben over de quota, over de 200 - mijlszones en over de wijze waarop onze toch artisanale visserij heen dient geleid. Maar daarover menen we te moeten verwijzen naar de zeer interessante overwegingen van Secretaris Generaal Van de Moortel en zijn medewerkers van het Rijksstation van de Zeevisserij en anderen die het vraagstuk beter aankunnen dan wij.

We hadden ook nog willen uitwijden over het onzinnig en verkwistend bestaan van de visserij scholen te Oostende waar een Stedelijke, een Vrije en de Ibisschool, nog steeds hun eentonig liedje zingen en het onderricht inzake de moderne techniek en wetenschap op die wijze niet tot hun recht kunnen doen komen.

Sedert lang hadden in het belang van de leerlingen zelf, deze scholen moeten versmolten zijn tot een en hetzelfde lichaam, waar de moderne techniek en wetenschap veel meer tot hun rechten zouden komen dan dit nu het geval is. Alleen politieke redenen hebben zulks ten nadele van de jeugd zelf, belet.

Sedert jaren staat de bouw van een nieuwe Ibisschool op de dagorde en zo even heeft men nog maar pas een oude loodstender aan deze school geschonken ter opleiding van de leerlingen. We vragen ons af waarom de klok hier opnieuw jaren achteruit gezet wordt.

Voor de praktische opleiding van vissersjongens wordt jaarlijks meer dan zes miljoen voor de O.29 «Broodwinner» uitgegeven. De opleiding der jongeren op dit schip heeft zijn groot nut bewezen.

Nu vindt men nog het middel om aan de Ibisschool een afgedankte loodstender ter beschikking te stellen.

Waarom?

Voor welke doeleinden? En welke kosten brengt dat niet mee? De Ibisschool heeft, zoals ze zestig jaar geleden bestond om visserswezen op te nemen, geen reden van bestaan meer. Alleen kan men er een nuttig internaat van maken en de dagschool afschaffen. Waarom die leerlingen tijdens de dag te Bredene of Oostende geen les laten volgen?

Waarom ze voor visserijdoeleinden niet onderbrengen in bestaande visserij scholen, die tot één dienen herleid, zoals zulks te Heist met sukses gebeurde?

Is het om toelagen op de ene of andere wijze af te snoepen, ten nadele van de moderne opleiding?

Men spreekt steeds van besparingen, van modernisering, enz..... maar dit is hier eens te meer niet het geval en noemen we in het kader van de modernisatie der visserij volledig onverantwoord.

Of zijn de kinderen die in de Ibis vertoeven achterlijk of als sociaal misdeelden te aanzien, welke moeten afgezonderd blijven van wat kinderen zo nodig hebben: samenhorighedsgevoel en leren leven met wat de buitenwereld hen daar niet zal geven? Wanneer zal een minister gevonden worden om ook dat dossier te likwidieren? Hij zou er een uitstekende daad mee stellen.

Dit gezegd zijnde, willen we deze overwegingen echter niet eindigen zonder onze dank te betuigen aan de minister van Landbouw en zijn ambtenaars die de belangen van onze visserij inzake de quotanormen in 1979 ten opzichte van de tien uitstekend verdedigd hebben. We danken Minister Chabert, zijn kabinet en verantwoordelijke ambtenaars, de VOZOR likwidatie te hebben bewerkstelligd en de kredieten voor nieuwbouw te hebben uitgebreid, jongeren te helpen reder worden en bij anderen de wil voor modernisering der vloot opnieuw te hebben aangewakkerd. We danken Minister Claes, die in de huidige crisisperiode der brandstoffen, de visserij heeft geholpen en er te hebben voor gezorgd, dat de onafhankelijke coöperatieven van kleine reders, hun leden voort hebben kunnen bedienen met brandstof, waar velen vreesden aan de kaai te moeten gaan liggen.

Langs deze weg bedanken we ook de verantwoordelijke ambtenaars van Landbouw, Verkeerswezen, Economische Zaken, Waterschouten, Loods- en Reddingdiensten voor het begrip, dat ze in 1979 steeds aan de dag hebben gelegd in de vele vraagstukken waarvoor de visserij gesteld werd.

En we hopen dat diegenen, die het verantwoordelijk beleid van onze artisanale visserij in handen hebben, meer zullen leren begrijpen, dat niet persoonlijke haat en jijd de gemeenschap onzer visserij kan dienen, maar wel het welbegrepen algemeen belang van allen, die bij het visje betrokken zijn.

P. Vandenberghe

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 directe inspuiting.

Onontregelbaar inspuitstelsel 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.

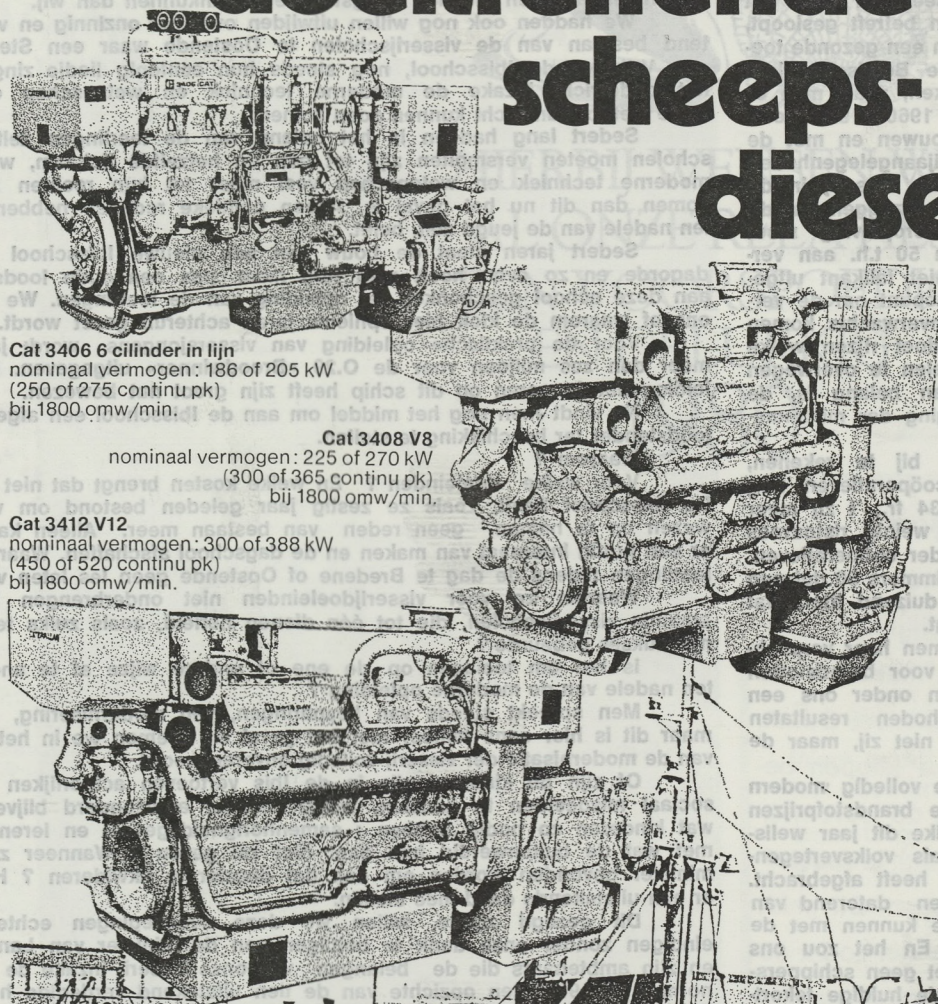
Eenvoudig onderhoud dank zij de opschroefbare olie- en brandstoffilters; keuze uit 4 verschillende peilstokposities en 2 standen voor de startmotor.

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 scheepsdiesel-motor 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.

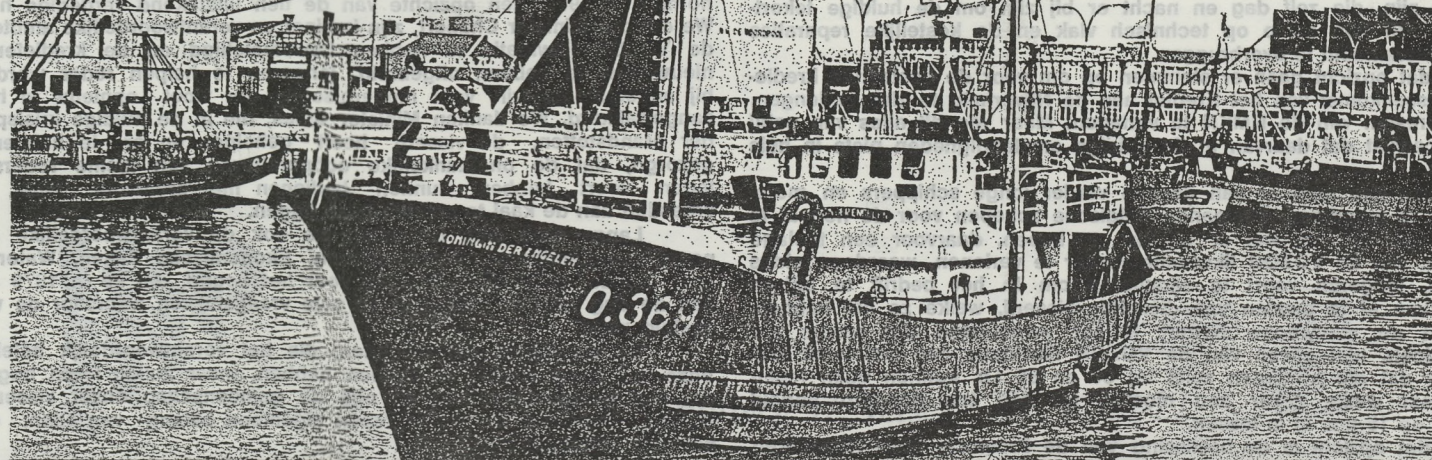
Cat 3412 V12
nominaal vermogen: 300 of 388 kW
(450 of 520 continu pk)
bij 1800 omw/min.

TRECO N.V.


CATERPILLAR
VERKOOP · WISSELSTUKKEN · SERVICE

Steenweg op Brussel 340 -
1900 Overijse
TEL. 02 / 687 6020 - Telex 23386 BRU

Speciale afgevaardigde voor de
visserij: J.M. Neuville - Oostende.
Tel. 059 / 70 11 84



TRECO 7

Caterpillar, Cat en  zijn handelsmerken van Caterpillar Tractor Co.

MINISTERS GROETEN VISSERIJ

door A. LAVENS,

Minister van Landbouw en Middenstand



Ongetwijfeld hebben wij in de zeevisserij een druk en bewogen jaar achter de rug. Het jaar 1979 zal iedereen van ons bijblijven als het jaar van de moeilijke gasoilbevoorrading en van de steeds maar opklimmende gasoil-prijs. Dit knellend vraagstuk is zeker nog lang niet van de baan en zal de bijzondere aandacht van de beroepsmiddelen en van de overheid nog lange tijd gaande houden. Ik zal mij in de toekomst blijven inzetten voor dit probleem, in samenwerking met mijn collega van Economische Zaken. Op het hoogtepunt van de gasoilcrisis, nl. in juli en augustus II., heb ik van hem bekomen dat een aparte oliepot voor de bevoorrading van vissersvaartuigen werd voorbehouden. Dank zij deze maatregel heeft uiteindelijk geen enkel vaartuig noodgedwongen aan de kaal moeten blijven liggen. Wat de toekomst betreft meen ik dat de ideeën die vervat zijn in het project van de Rederscentrale in verband met de vorming van een permanente veiligheidsstock voor de visserij, een

goede basis vormen voor verder onderzoek.

Een belangrijk gevolg van de gasoil-problematiek, is de aanzienlijke aangroei van de aanvoer in vreemde havens, een ander zeer merkant feit uit 1979. Dit brengt verontrustende verschuivingen mee in de economische bedrijvigheid van onze vissershavens. Het is voor mij een bijkomende reden om de gevolgen van de oliecrisis gecoördineerd aan te pakken.

Vervolgens wil ik het even hebben over de toetreding van jongeren tot de zeevisserij omdat dit bepalend is voor de toekomst, ja het voortbestaan van de visserij. Het Fonds voor Scheepsjongens heeft ongetwijfeld gegeven wat ervan verwacht werd, in die zin dat niet alleen de voortdurende vermindering van de toevoer van jongeren werd afgeremd, doch dat, integendeel, een toenemende belangstelling van de jeugd mocht geconstateerd worden. Hierbij wens ik echter onmiddellijk te doen opmerken dat anderzijds een steeds sterkere afvloeiing van vakbekwame jonge vissers moet vastgesteld worden, en dit betekent dat in de schoot van het bedrijf een grotere inspanning moet geleverd worden, niet alleen om nog meer jongeren aan te trekken, maar bovendien ook nog om de volledig geschoolde en opgeleide visser in het bedrijf te houden.

Hiermee heb ik alleen de meest treffende problemen van 1979 willen aansnijden. De andere beleidsmateries o.m. de E.G., het projectenbeleid, de IJslanvisserij, de modernisering van de vloot, de nieuwbouw, de vispropaganda, enz..... zullen op deze bladzijden wellicht door anderen ontwikkeld worden. Het bovenstaande geef ik U bij deze jaarwisseling ter overweging en voorts wens ik U allen een zeer voorspoedig 1980, met een flink loon naar werken..... en vooral een steeds behouden vaart!

door J. CHABERT,

Minister van Verkeerswezen



De lezers van «Het Visserijblad» zullen in het verleden wel reeds hebben vastgesteld dat mijn kerst- en nieuwjaarsgroet een zekere optimistische klank had: «laat ons hopen dat het in het toekomstige jaar beter gaat in de visserij».

Het is dan ook met voldoening dat ik bij deze jaarwisseling kan vaststellen dat aan de «afbouw» van onze vissersvloot eindelijk een halt toegeroepen werd.

Ik moge eraan herinneren, dat ik in het Kerstnummer van 1978, mij had voorgenomen in het jaar 1979 een politiek te volgen welke twee doelen 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 vis-

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

Welnu, deze beleidspolitiek is metterdaad op gang gebracht door een soepeler toepassing van de wet van 23 augustus 1948 op het scheepskrediet gecombineerd met het aanwenden van voor de zeevisserij bestemde reserves afkomstig van de fondsen van de ontbonden VOZOR.

Een totaal bedrag van 25.143.914 F. aan VOZOR-gelden is bestemd om jonge schippers en motoristen en enkele gevestigde reders de noodzakelijke ruggesteun te verlenen bij de nieuwbouw van zesen bij de aankoop van zeven vissersvaartuigen. Een gedeelte van deze som werd inmiddels reeds uitbetaald.

Dat de lust tot bouwen er terug is, blijkt uit het feit dat voor meer dan 255 miljoen frank scheepskredieten konden toegekend worden voor de nieuwbouw van 7 vaartuigen op Belgische werven alsook voor de aankoop van 2 tweedehandschepen en voor het inbouwen van 4 nieuwe motoren gepaard met moderniseringswerken.

Een iets grotere en moderner uitgeruste visserijvloot is een troef voor de toekomst. Het is nog niet de «remedie tegen alle kwalen».

Er zijn inderdaad nog zoveel problemen op te lossen voor onze visserij, problemen die in de eerste plaats verband houden met het EEG-beleid. Evenwel, zoals steeds in volle verstandhouding met mijn Collega van Landbouw, hoop ik ook in het komende jaar nog mijn positieve bijdrage te kunnen leveren voor de heropbloei van de zeevisserij.

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.

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

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

PROMAC Drinkwaterwinning D.M.V. omgekeerde osnose

PROMAC Visruimkoeling
PROMAC Scherfijsmachines
BABCOCK Zoetwaterbereiders

HODI ZALTBOMMEL B.V.

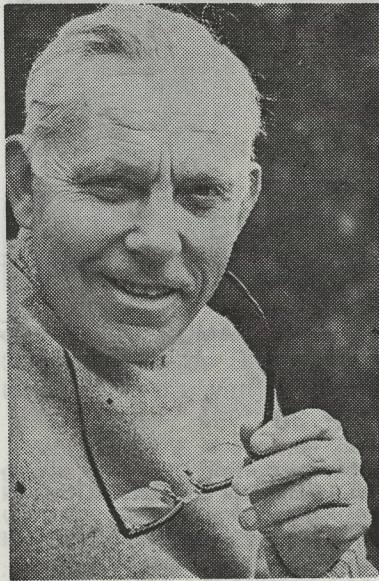
Vaste straalbuizen } voor schroeven tot
Straalbuistroeren } een diam. van 4000 mm.

VAN VOORDEN PROPELLER REPAIR STATIONS B.V.

Gespecialiseerd in scheepsschroefreparaties
Voor België: 031-742051

FEDERAL B.V.

FEDERAL Schroeven voor jachten
MICHIGAN Buitenboord- en hekaandrijfschroeven
HEKAANDRIJVINGEN Voor kleinere schepen en jachten.
HYDRAULISCHE STUURMACHINES tot 500 Kgm
BOEGSCHROEVEN tot ca. 40 pk



DRIES CLAEYS,

Volkvertegenwoordiger,
Voorzitter Bedrijfsraad
Zeevisserij

WAS 1979 DAN ZO SLECHT ?

Het jaar 1979 loopt op zijn einde. Voor velen wordt het een kijken achterom naar de resultaten. Dit geldt ook voor de Zeevisserij. Was het een goed jaar? Het was geen schitterend jaar. Maar een slecht jaar was het zeker niet. We hebben er gekend die veel slechter waren. Wij weten dat het een jaar was van weer enorm grote prijsstijging van de olieprijs. Wij weten dat de andere kosten ook steeds maar stijgende zijn. Maar we weten ook dat er dit jaar toch behoorlijke eindresultaten gemaakt zijn. Ik hoorde graag een garnaalvisser zeggen: «'t Was een zeer slecht begin. Met dit hard winterweer hebben we veel verloren, maar we hebben het toch weer ingelopen». En met een brede glimlach zei hij nog: «Alles bij mekaar was het toch nog

goed». Zo hoor ik het graag. Als 't een beetje gaat, laten we dan niet doen zoals bepaalde groepen uit andere sectoren: moord en brand schreeuwen en overal beweren dat «'t haar deur ulder mutse groeit». Ge moet dan maar goed opletten. Ik heb er gekend en ik ken er nog die steen en been klagen en... smoorrijk werden! Veel klagen in de visserij als 't minder nodig was, heeft veel nieuw jong bloed van de visserij weggejaagd of van de visserij weggehouden. Jong bloed dat we ook hier nodig hebben om met nieuwe kennis nieuwe ambities een hard bestaan aan te pakken om er met grote wilskracht iets sterks van te maken. Gelukkig hebben wij in de paar laatste jaren gezien dat er nieuw geloof, nieuwe hoop

en nieuwe liefde in de zeevisserij is bijgekomen. Wij verheugen er ons om! Wij zien er nieuwe tekenen in van heropleving. Wij hebben in 1979 enkele goede vrienden in de zeevisserij verloren. Wij buigen voor hun nagedachtenis en blijven om al wat ze in en voor de visserij betekenden met dankbaarheid en genegenheid aan hen denken. Wij wensen alle varenden en hun familie een behouden vaart en een zegenrijke thuiskomst in het komende jaar. Wij wensen dat al wie leeft met en door de zeevisserij een goede gezondheid een groter waardering voor elk ander, een groter beoefening van de vriendschap die het, toch zo korte leven dat wij hebben, glans en kleur geeft. Zalig Kerstfeest. Gelukkig Nieuwjaar.

ZEEBRUGGE : WAARBORGEN VOOR DE TOEKOMST

door FRANK VAN ACKER
Burgemeester van Brugge



Toen in 1881 Koning Leopold II proclameerde dat er langs de Belgische kust ten minste één haven moest komen die te allen tijde schepen van alle tonnemaat zou kunnen ontvangen, zal wel niemand gedacht hebben dat bijna 100 jaar later, Zeebrugge uitgebouwd werd tot een moderne haven van wereldformaat. Gedurende dezelfde periode ontwikkelde zich echter ook een bescheiden vissersdorp tot een bloeiende woonkern met ± 3.000 inwoners. Deze evolutie was mogelijk door taai volharding en noeste werkkraft, twee kwaliteiten die de Zeebrugse bevolking steeds hebben gekenmerkt. Aan de vooravond van het 150-jarig bestaan van België past het voor een burgemeester van Brugge aan de bevolking

van Zeebrugge aan te tonen dat zijn inspanningen niet nutteloos zijn geweest.

Inderdaad, de uitbouw van de Zeebrugse voor- en achterhaven heeft bij tal van bewoners terecht vragen doen rijzen naar de verdere leefbaarheid van hun in ruimte alleszins beperkte woon- en werkgemeenschap. Het Brugse stadsbestuur heeft alvast duidelijk voor de bescherming en het in stand houden van Zeebrugge als woonkern geopteerd.

In de Gemeenteraad van 30 oktober II. werden de vier bestaande Bijzondere Plannen van Aanleg, die het Zeebrugse grondgebied bestrijken, met name de Dorpskom, de Vissershaven, de Stationswijk en de Strandwijk, alle in herziening gesteld. Deze herzieningen worden telkens in functie gesteld van het behoud van de Zeebrugse woonentiteit.

In het B.P.A. Dorpskom blijft de bestemming eengezinswoning als hoofdbestemming ingetkend. Als nevenbestemming wordt handel, horeca, diensten en kantoren toegelaten met een maximum bouwhoogte van ofwel 3 ofwel 5 bouwlagen. Er werd echter duidelijk gesteld dat de inplanting van burelen niet zou worden toegelaten indien dit een bedreiging voor de woonfunctie zou inhouden. De bescherming van deze woonbestemming wordt nog meer beklemtoond door de beslissing om op het Zeebrugs Marktplein een nieuw zogenaamd «Gemeenschapshuis» te bouwen.

Daarin zullen, naast plaats voor de stedelijke administratie, aan de bevolking de mogelijkheden en ruimte worden geboden om hun gemeenschap echt te beleven het-

zij naar aanleiding van verschillende manifestaties die er op waardige wijze zullen kunnen plaats vinden, hetzij als lid van een van de talrijke verenigingen waaraan Zeebrugge rijk is.

Ook in het B.P.A. Vissershaven primeert de woonfunctie. Daar worden vooral meergezinswoningen toegelaten met een maximum bouwhoogte van 3 bouwlagen. Belangrijk is hier ook de omvorming van de eens zo drukke en al te gevaarlijke verkeersader, die de vroegere Kustlaan was, tot een groene centrale laan die de binding tussen de kwartieren van de Vissershaven en de Dorpskom sterk zal kunnen bevorderen.

Maar in hoofdzaak blijkt uit dit B.P.A. de bekommernis en de vaste wil van het Stadsbestuur om de Vismijn aldaar te bewaren. De komst van meer en nog grotere zee-reuzen in de nieuw aan te leggen Zeebrugse voorhaven zal het de vissersvaartuigen zeker niet gemakkelijker maken. Het zou echter voor de vissersbevolking van Zeebrugge — zowel voor de meer dan 150 die er door het ruwe vissersleven hun leven bij inschoten, als voor de ongeveer 500 bemanningsleden van de 109 eenheden tellende huidige vissersvloot — onverdiend en onbegrijpelijk zijn dat hun vissershaven zou moeten wijken. Gesterkt door een diep geloof kenmerkt dit deel van de bevolking zich in een grote hulpvaardigheid in tegenspoed maar vooral in een nimmer aflatende werkkraft bij dag als bij nacht. Uit respect voor deze waarden is het de plicht van het Brugs stadsbestuur alle inspanningen te leveren, niet alleen voor het behoud, maar vooral voor de verdere expansie van de Zeebrugse vissers-traditie. Want naast de folklore die ongetwijfeld voor veel binnenlanders aan dit beroep verbonden is, moet alle aandacht worden opgebracht voor de economische troeven die deze bloeiende tak in

de huidige krisistijd biedt. Deze economische troeven zijn echter ook en vooral terug te vinden in de uitbouw van de Zeebrugse voor- en achterhaven. Niet minder dan ongeveer 2.000 ha gebied zullen hierdoor economisch bouwrijp worden gemaakt en werk bieden aan duizenden werklustigen.

Het stadsbestuur zal echter niet dulden dat milieuvervuulende industrieën het woonmilieu zouden verpesten of dat gevaarlijke inplantingen de veiligheid in gevaar zouden brengen. De uitbouw van de nieuwe westelijke voorhavendam tot 1.750 m. speelt hierin een belangrijke rol.

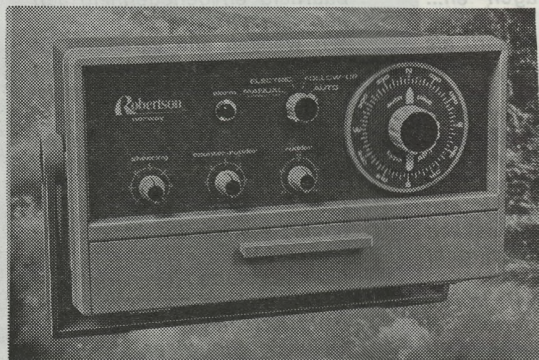
Zeebrugge vervult tenslotte nog een andere belangrijke functie. Het brede familiestrand betekent voor de inheemse bruggelingen en meer en meer ook voor andere binnen- en buitenlanders een jaarlijkse gezondheids- en ontspanningskuur zonder weerga. Het toerisme zal er in de toekomst gewaarborgd blijven. De oprichting van een nieuw en modern badengebouw (kostprijs ongeveer 17 miljoen) zet deze belofte alle kracht bij.

Het realiseren van een evenwicht tussen de zee- en vissershaven, tussen de staatszekerheid en persoonlijke veiligheid, tussen het scheppen van arbeidsplaatsen en de bescherming van het milieu, tussen toerisme en industrie zijn evenveel uitdagingen waarvoor concrete oplossingen worden voorgesteld. Ik ben ervan overtuigd dat de medewerking van de plaatselijke bevolking en de positieve ingesteldheid van de gemeentelijke en nationale overheid deze voorstellen zullen doen slagen en ongetwijfeld tot meer welvaart zullen leiden.

Moge ondertussen in de Zeebrugse families de kerstvreugde en de vrolijke eindejaarsfeesten intens beleefd worden en de tegenspoed die in 1979 zou overkomen zijn, omgezet worden in een voorspoedig 1980.

SAIT ZEEKUST

PRESENTEERT ALS EXCLUSIEF VERDELER VOOR BELGIE, DE NIEUWE AUTOMATISCHE PILOTS ROBERTSON WAARUIT ZIJ VOOR U SELECTEERDE :



■ AUTOMATISCHE PILOT AP 7 EN AP 30

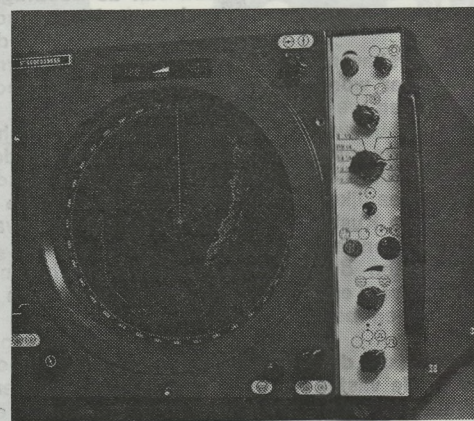
Beide toestellen kunnen aangesloten worden op bestaande hydraulische stuurinrichting door middel van electro hydraulische overbrenging.

De toestellen zijn compact en kunnen rechtstreeks geplaatst worden op bestaande kompas.

Vervolgens presenteert SAIT Zeekust u eveneens in exclusiviteit de nieuwe radars Furuno.

FR701 — 48 mijl, uitgerust met storingsonderdrukker en mogelijkheid tot twee regelbare afstandingen (range markers). Negen afstanden gaande van 1/4 zeemijl tot 48 mijl. Gemakkelijke optische afstemming door middel van lichtgevende dioden.

FR 1011 — 72 mijl, eveneens uitgerust met storingsonderdrukker en mogelijkheid tot twee ingebouwde regelbare afstandsringen (range markers). Tien afstanden gaande van 1/4 zeemijl tot 72 mijl. Gemakkelijke optische afstemming door middel van lichtgevende dioden.



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

(8430V)



OP DE DREMPEL VAN 1980

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

Het jaar 1979 is voor de Belgische zeevisserij bevredigend verlopen. Daarmee lag het in de lijn van 1978, dat eveneens een betrekkelijk goed jaar was.

Zonder vooruit te lopen op de op dit ogenblik nog niet gekende eindresultaten, kan alvast worden vastgesteld dat de totale Belgische visaanvoer in binnen- en buitenland niet ver zal verwijderd liggen van de 44.000 ton die vorig jaar aangeland werden.

Als schepen van de haven van Oostende kan ik natuurlijk betreuren dat dit jaar een groter aandeel van de vangsten in Engeland werd afgezet, waardoor de inkomsten aan havenrechten in dalende lijn gingen, terwijl de kosten niet verminderden. Maar anderzijds kan ik ook begrip opbrengen voor de keuze van reders en vissers die vooral voor hun platvis in bepaalde perioden van het jaar hogere prijzen in de vreemde behalen, en die dit jaar in het bijzonder nog werden aangelokt door de ietwat goedkoper gasolieprijzen die aldaar werden genoteerd. Zo hoog lag de aanvoer in vreemde havens nu ook niet: gewoonlijk wordt circa 10 % van de vangsten rechtstreeks in de vreemde afgezet, vorig jaar zelfs 6 procent, dit jaar zal dat tussen 16 en 18 % bedragen.

Belangrijker is de vaststelling dat de omzet van de vangsten blijft stijgen. Vorig jaar beliep de brutowaarde van de in binnen- en buitenland aangevoerde vis ongeveer 1,8 miljard frank. Als december er nog een schepje bovenop kan doen, zal dit jaar voor het eerst de kaap der twee miljard frank bereikt worden. Het zal nog wel even duren eer het totale resultaat voor 1979 bekend zal zijn, want er dient wel een tijd gewacht te worden op de cijfers van de aanvoer in het buitenland.

Hoe dan ook, deze gunstige besommingsresultaten zijn welkom en vormen een broodnodig tegengewicht tegen de serieuze kostenstijgingen die in 1979 veroorzaakt werden door de pijlsnelle stijging van de prijzen voor mazout.

Op de drempel van 1980 kijkt eenieder die bij de zeevisserij betrokken is, uit naar de nieuwe vaar-

tuigen die thans in aanbouw zijn en die straks geleidelijk onze vloot komen versterken en moderniseren. Een achttal nieuwe eenheden zijn thans in aanbouw of worden straks op stapel gezet. Nog een paar andere kandidaat-bouwers melden zich aan. Er roert entwat, ook bij de overheid die eveneens zijn verantwoordelijkheid opneemt en deze zo noodzakelijke nieuwbouw krachtig ondersteunt. Naast de betrokken ministeriële departementen wil ook de provincie West-Vlaanderen zijn duit in het zakje doen door het verstrekken van premies aan de bouwers van nieuwe schepen. Als provincieraadslid van West-Vlaanderen sta ik geheel achter dit initiatief en doe ik zelfs een poging om het ontwerp nog te verbeteren met het indienen van een paar amendementen. Kort samengevat komt mijn voorstel neer op het verlenen van de provinciale premie aan alle reders die thans bezig zijn met nieuwbouw, ook aan die acht reders waarvan het kontrakt reeds afgesloten was, en om het even tot welke werf zij zich wenden, desnoods buiten de eigen provincie.

Elk nieuw vaartuig kost minstens 30 miljoen frank. Hoe voordelig de leningen ook mogen zijn, de terugbetaling van het ontleende kapitaal plus de interesten vergt toch ontzaglijke bedragen die vooral zwaar doorwegen in de beginjaren, als het schip nog zijn kinderziekten doormaakt en de jaarlijks terug te betalen sommen nog niet door de muntontwaarding aangevreten zijn.

Darom ben ik overtuigd dat elke reder die in deze moeilijke tijden de moed opbrengt een nieuw schip te „leggen”, een maximale aanmoediging en bijstand verdient, niet alleen met zoete woorden en bravo's bij een tewaterlating, maar met klinkende munt die hem kan helpen de aangegane verplichtingen na te komen.

Bij de aanvang van de jaren 80 druk ik de hoop uit dat de gunstige wind die op het einde van de zeventiger jaren onze visserij in de goede richting heeft voortbewogen, nog voor lange tijd uit die hoek moge waaien, en dat aldus het herstel van onze zeevisserij zou mogen worden voortgezet.

Hoe staat het nu met het Gemeenschappelijk Visserijbeleid ?

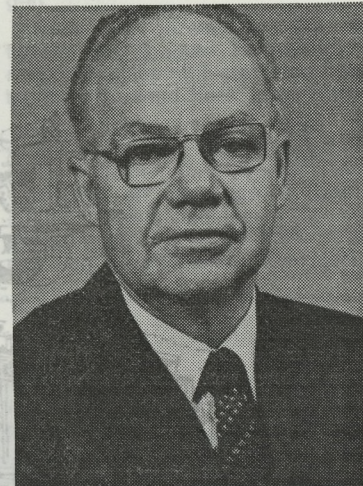
door L. VAN DEN MOORTELE
Secretaris-Generaal van het Ministerie van Landbouw

Het jaar 1979 heeft, evenmin als de vorige jaren, het gemeenschappelijk visserijbeleid gebracht.

Het is bekend welke de voorstellen zijn van de Commissie: in afwachting van het tot stand komen van een werkelijk gemeenschappelijk structuurbeleid op lange termijn, stelt de Commissie voor op korte termijn een reeks technische maatregelen te nemen die omvatten: een minimum netmaaswijdte van 80 mm in heel het ICES-gebied II, en meer bepaald in de Noordzee een maaswijdte van 90 mm voor bodemvis en van 70 mm voor de kreeftjesvisserij; in dit laatste geval mag de bijvangst hoogstens 50 % van het gehele vangstgewicht bedragen; verder een TAC- en quoteringsregeling, die natuurlijk jaarlijks wordt aangepast; maatregelen ter organisatie van de controle op de naleving van voorgaande beschermingsmaatregelen financiële steun voor de herstructurering van de kustvisserij (schepen tot 24 m. tussen de loodlijnen) en tenslotte financiële steun ter compensatie van inkomensderving tengevolge van de getroffen beschermingsmaatregelen.

De Lid-Staten maken evenwel heel wat voorbehoud op de verscheidene aspecten van deze voorstellen. Zo heeft de Belgische delegatie naar voren gebracht dat ze twijfels heeft over de gegrondheid van het invoeren van een éénvormige netmaaswijdte van 90 mm in de Noordzee, en daarbij aangekondigd dat weldra proefvisserijen zullen aanvragen om hierover meer inzicht te verkrijgen. Verder, dat uit de werkverslagen van de ICES en uit de rapporten van het Wetenschappelijk en Technisch Comité voor de Zeevisserij (opgericht door de Commissie) de gegrondheid van de maximale bijvangstregel bij kreeftjesvisserij helemaal niet naar voren komt.

Verscheidene Lid-Staten hebben voorts kritiek uitgeoefend op de opties die aan de basis liggen van het vangstbeperkingsbeleid dat door de Commissie wordt voorgestaan. Ze hebben er op gewezen dat de Commissie doodeenvoudig de suggesties van de biologen — die als doel hebben de stocks op korte termijn op een optimaal peil te brengen — overneemt, zonder de minste aandacht te besteden aan andere beleidsdoeleinden, zoals bepaalde opties op economisch en sociaal vlak.

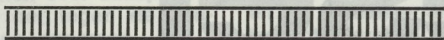


België heeft zich bij deze groep aangesloten. De Belgische delegatie is in feite nog verder gegaan. Zij heeft immers de algemene tendens van het voorgestelde conservatiebeleid in twijfel getrokken. Het is inderdaad zo, dat de Commissie de voorhanden zijnde stocks indeelt in 4 groepen, betogende dat de overgrote meerderheid van de visstapels valt in de eerste drie groepen:

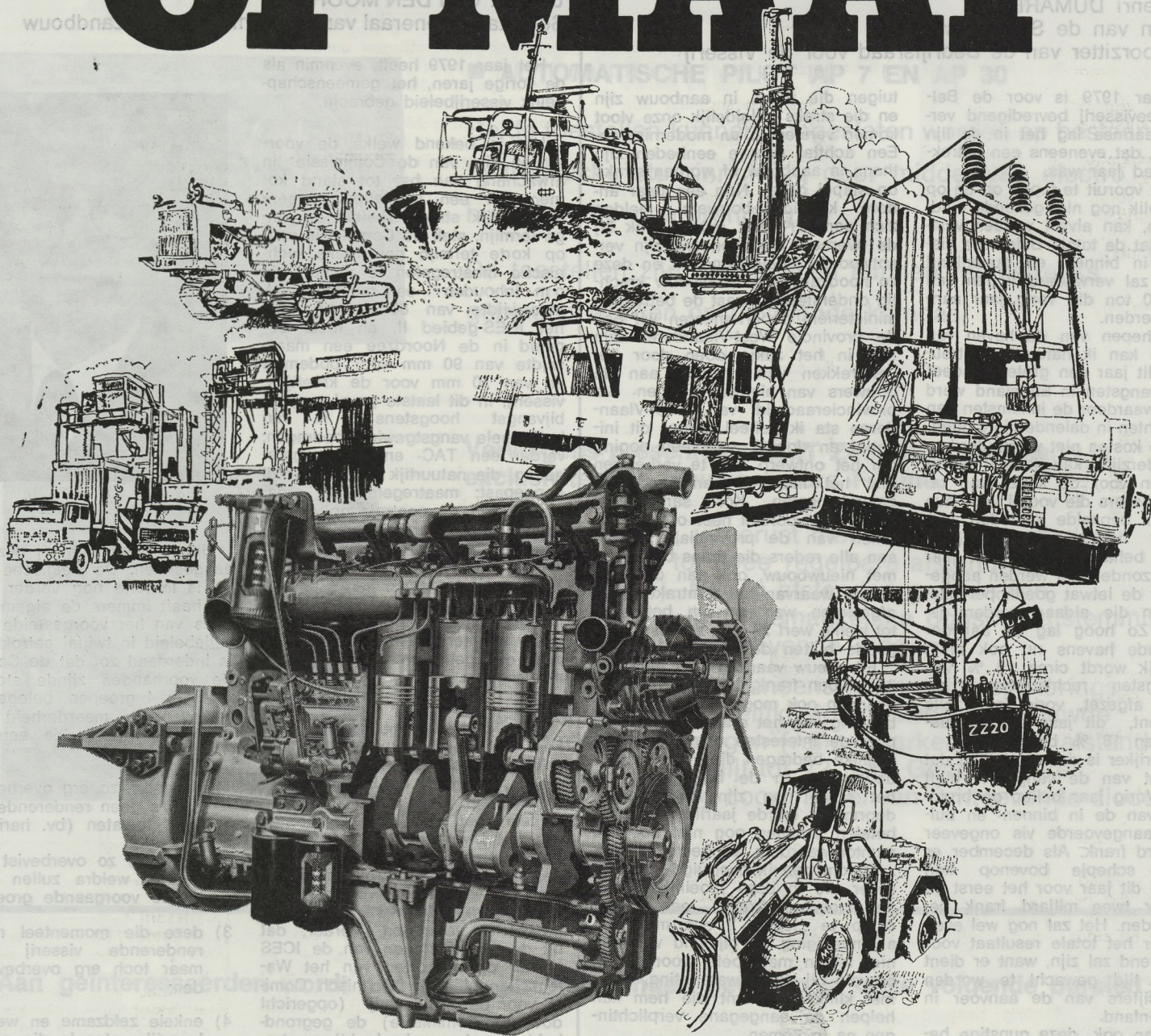
- 1) deze die zo erg overbevist zijn dat ze geen renderende visserij meer toelaten (bv. haring)
- 2) deze die zo overbevist worden dat ze weldra zullen behoren tot de voorgaande groep;
- 3) deze die momenteel nog een renderende visserij toelaten maar toch erg overbevist worden;
- 4) enkele zeldzame en weinig belangrijke stapels die niet overbevist zijn.

De Belgische delegatie meent dat volgens het rapport van het Wetenschappelijk en Technisch Comité, van de 26 stocks, waarover voldoende gegevens voorhanden zijn, er slechts 5 werkelijk zo erg overbevist zijn, dat drastische maatregelen nodig zijn om ze terug op peil te brengen, terwijl 9 andere een zwaardere bevissing met gemak kunnen verdragen. De overige 12 worden misschien vrij intensief bevist, maar tonen werkelijk toch geen alarmerende tekens van gevaarlijke overbevissing.

(zie vervolg biz. 11)



KRACHT OP MAAT



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

DAF Diesel

uw individuele oplossing

DAF België N.V. 2630 AARTSELAAR Tel. 031/87.40.00

Gemeenschappelijk Visserijbeleid ?

(vervolg van blz. 9)

In deze omstandigheden lijkt me het pessimisme van de Commissie en van sommige Lid-Staten sterk overdreven.

Hiervan uitgaande lijkt een grotere aandacht voor de onmiddellijke economische en sociale opties zeer zeker verantwoord.

In feite zijn dit echter allemaal maar detailproblemen.

Eén delegatie, nl. de Britse, brengt meer fundamentele bezwaren naar voren. Deze bezwaren zijn zo ingrijpend dat ze de instemming noch van de Commissie noch van de andere Lid-Staten mogelijk maken.

Kort samengevat meen ik die

eisen te mogen weergeven als volgt :

- 1) Het Verenigd Koninkrijk wenst een exclusieve visserijzone van 12 mijl;
- 2) Het wenst een bijkomende zone tussen 12 en 50 mijl waar zijn visserij van een sterke prioriteit zou genieten;
- 3) Het wenst een andere verdeling van de vast te stellen TAC's waarbij — alleszins voor bepaalde stocks — het Britse aandeel hoger zou vallen dan wat nu door de Commissie wordt voorgesteld;
- 4) Het wenst, in dringende gevallen, voor zijn eigen 200 mijlszone, autonome nationale maatregelen te kunnen treffen, die

dan van toepassing zouden zijn op alle schepen die in deze zone vissen.

Als argumenten haalt het aan :

- 1) dat het grootste gedeelte van de door de Gemeenschap gezamenlijk te exploiteren visstapels, precies in de Britse 200 mijlszone te vinden is;
- 2) dat de Britse visserij de grootste verliezen heeft geleden in de visgronden die gelegen zijn in de visserijzones van derde landen (bv. IJsland, Noorwegen, de Faroer-eilanden) en dat het solidariteitsprincipe binnen de E.E.G. eist dat zij hiervoor vergoed wordt;
- 3) dat, in tegenstelling met wat de Commissie en de andere Lid-Staten er over mogen denken, de Britse opvatting is dat het openstellen van de visgronden voor de schepen van alle Lid-Staten helemaal niet voorzien is door het Verdrag van Rome, om de eenvoudige reden dat de zee toen nog vrij was, en er helemaal geen sprake was van

de 200 mijlszones.

Het toetredingsakkoord voorziet een overgangperiode van 10 jaar. Deze komt binnenkort ten einde, en dan zal opnieuw moeten onderhandeld worden over de definitieve regeling van het probleem van de toegang tot de visgronden die in de ondertussen ontstane 200 mijlszone liggen.

Dit is de Britse zienswijze.

Het spreekt vanzelf dat een akkoord pas na vele besprekingen kan bereikt worden. Misschien wensen de Britten zelfs te wachten tot de overgangperiode, voorzien door het Toetredingsakkoord, voorbij is, om dan de onderhandelingen op een meer algemeen vlak te brengen.

Toch mag gezegd worden dat tijdens de jongste Raadsvergadering de Britse Minister zich meer tegemoetkomend heeft opgesteld.

Ondertussen mogen onze bedrijfsmiddelen er van overtuigd zijn dat de Minister en zijn ambtenaren waakzaam en actief aan de besprekingen blijven deelnemen ter verdediging van de rechtmatige belangen van de Belgische zeevisserij.

Investeringspolitiek

door Marcel POPPE,
seretaris-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen

Een van de meest belangrijke beslissingen waarvoor de reder zich geplaatst ziet, is wel het bepalen van het ogenblik waarop hij tot nieuwe investeringen zal overgaan. Vele vragen stellen zich daarbij. Vooreerst, zal hij zich al dan niet aan nieuwe investeringen wagen? Daarnaast, zal hij tot nieuwbouw besluiten, of tot aankoop van een bestaand vaartuig? Welk type schip zal hij kiezen: groter en sterker dan het vaartuig waarover hij beschikt, of van hetzelfde type, voor dezelfde visserij bestemd als diegene die hij sinds jaren uitoefent? Zal de investering leiden tot een uitbreiding van zijn vloot of enkel tot modernisering, onder de vorm van vervanging van technisch of economisch verouderde eenheden?

Op al deze vragen moet elke reder voor zichzelf zoeken een antwoord te vinden, hoewel hij daarbij beslist zal uitkijken naar wat andere reders in eigen land of in het buitenland als politiek volgen. Op de verschillende visgronden staan inderdaad de reders van elk land onderling, en de reders van de ganse E.E.G. (en soms daarbuiten) direct met elkaar in concurrentie, zodanig dat het er op aankomt om zijn brood te verdienen over schepen te beschikken die het tegen de concurrenten kunnen opnemen.

Maar, hoewel elke investeringsbeslissing individueel genomen wordt, komt men toch tot de vast-

stelling dat de beslissingen in hun geheel vrijwel steeds aanleiding geven tot het vormen van golven van nieuwbouw.

Soms is het jaren stil, zijn er weinig of geen projecten, zijn de werven onderbezet. Dan weer wordt het zeer druk en verdringt men zich om op de werven het eerst aan de beurt te komen.

Hoewel dit verschijnsel eigen is aan de zeevisserij en zich ook in andere landen voordoet, is het toch bijzonder typisch voor onze nationale zeevisserij. Als men zowat een 50 jaar teruggaat, en de oorlogsjaren met hun onmiddellijke nasleep van wederopbouw buiten beschouwing laat, dan ziet men dat zich verschillende golven hebben voorgedaan in de investeringen.

Een eerste golf volgde op de voorspoedige jaren 1927-29 toen talrijke kleine stalen middenslagtreilers werden gebouwd die in 1930-31 in de vaart kwamen.

Een tweede golf werd veroorzaakt door de grote investeringen waartoe de schippers-reders die van de Westkust naar Oostende waren uitgeweken (de Pannenaars) overgingen in de jaren 1935-37. Dit waren grote middenslagtreilers, opgevat voor de visserij op het Kanaal en de Spaanse en Portugese kusten tot Marokko toe. Verschillende van deze eenheden werden na 1945 trouwens, soms na ombouw, ingezet op de IJslandvisserij.

Een derde golf tekende zich af in

de jaren 1954-57 toen verschillende schippers van de Oostkust van de garnaalvisserij naar de kleine middenslagvisserij overstapten. Dit betekende de laatste bloeiperiode voor de talrijke scheepswerven die houten treilers bouwden.

Ten slotte ligt iedereen nog vers in het geheugen de nieuwbouwbloom die zich vanaf 1963 in de middenslagvisserij voordeed met de bouw van talrijke eenheden van 27 meter lengte o.a., langzaam uitdijend tot de bouw van eenheden van 30 tot 34 meter.

Opvallend is daarbij dat de investeringsgolven niet noodzakelijk gebonden zijn aan periodes van voorspoed in de zeevisserij. Soms is dit wel het geval, waarbij dan de bedenking optreedt dat het beter is gemaakte winsten te beleggen dan ze naar de fiscus te dragen. Maar ook in volle krisistijd kan een investeringsgolf optreden. Voorbeelden hiervan zijn de tweede golf (1935-37) en de derde (1954-57). Dan blijkt de hoofdzaak wel te zijn naar meer lonende visserijen over te schakelen en aldus het hoofd te bieden aan de crisis.

Het feit dat de investeringen in pakken samen optreden, is niet zonder gevolgen: het stelt problemen wat de bemanningen betreft, het brengt de werven in moeilijkheden. Valt gedurende enkele tijd de nieuwbouw stil, dan ziet men werven verdwijnen, wat niet alleen gevolgen heeft voor de scheepsbouw zelf, maar ook voor de zeevisserij. De werven vormen een onmisbaar element voor de uitbating want

naast hun nieuwbouwactiviteit staan ze ook in voor reparaties en onderhoud. Elke grote vissershaven is maar compleet uitgerust als ook enkele werven aanwezig zijn.

Spreading van de bestellingen is dus zeker een na te streven doeleinde. Dat investeringsgolven optreden, is echter niet volledig te vermijden. Een te sterke afremming zou overigens op dit vlak uit den boze zijn. Waar zouden we staan indien men kunstmatig de nieuwbouw zou hebben afgeremd voor de oorlog als de grote Panne-treilers werden aangelegd, of na de oorlog als de Oostkust overschakelde van kustvisserij naar middenslagvisserij?

Niettemin lijkt het verantwoord erover te waken, dat na een investeringsgolf, geen te sterk dat optreedt, dat de vernieuwing van de vissersvloot geleidelijk wordt voortgezet, dat de werven van hun voortbestaan verzekerd blijven.

Daarom ook, na het omvangrijk sloppingsprogramma dat we de laatste jaren hebben gekend, moet het beleid er nu op gericht zijn de huidige kern van de vloot te behouden en te moderniseren. De politiek die terzake door de staat langs het scheepskrediet en de VOZOR-gelden om, en recent ook door de provincie, wordt gevolgd is op dit doel gericht. Een verstandig gebruik van de beschikbare hulp moet het de reders en schippers toelaten met een vernieuwd vertrouwen in de toekomst het behoud van onze zeevisserij te helpen verzekeren.

OSTEND STORES & ROPEWORKS



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 :

**Inpakkarens in sisal en polypropylene
Tapijtgarens**

SPORT :

Allerlei netten

TAPIJTEN

(8418V)

NIEUWE INDUSTRIËLE ONTWIKKELINGEN

door Y. DEKEYSER, Commercieel directeur N.V. Ostend Stores en Ropeworks S.A.

Een jaar is weer voorbij. Een jaar dat zich liet opmerken door fundamentele veranderingen op de energie- en grondstof markten.

Niemand is kunnen ontlopen aan de verhoogde kosten voor energie. De bevoorrading ervan, alsmede deze van heel wat grondstoffen, werd in vraag gesteld, en de actuele evolutie in het Midden-Oosten laat vermoeden dat de tijd van goedkope energie en overvloed aan grondstoffen wel tot het verleden behoort.

Zoals altijd in dergelijke omstandigheden, reageert de mens op deze veranderde situatie, en wij merken op dat overall inspanningen gesteund worden om onder andere:

- energie verspilling te vermijden
- energie beter en vollediger te gebruiken
- de duurder geworden grondstoffen voor deze toepassingen aan te wenden, waar voor de toekomst mogelijkheden en noodwendigheden bestaan.

Deze tijden worden dan ook gekenmerkt door wat men kan noemen kleine industriële revoluties welke voelbaar worden door de snelle wijzigingen in de industriële verwerkingstechnieken en daaruit voortvloeiend een verandering in de arbeidsmarkt.

Bovengenoemde omstandigheden hebben ook de N.V. OSTEND STORES & ROPEWORKS gevoelig beïnvloed, en hebben een enorme stuwkracht uitgeoefend teneinde:

- het bestaande productiegamma kwalitatief te verbeteren, vb.:
 - sterkere monofilamenten
 - technieken welke de gebruikte materialen een langere levensduur verzekeren (o.a. nylonnetwerk)
 - nieuwe produkten te ontwikkelen waarvoor, rekening houdend met de veranderde omstandigheden, een belangrijke vraag ontstaat.

De huidige jaarproductie aan synthetische garens ligt bij dit bedrijf in de grootte-orde van ca 4.000 ton.

Door beroep te doen op een nieuwe uit Duitsland afkomstige techniek, stellen wij voorop volgend jaar het dubbele hetzij ca 8.000 ton synthetische produkten te vervaardigen, waarbij werd vooropgesteld te werken voor toepassingen waar het synthetische iets beters te bieden heeft dan de traditionele produkten. Als typisch voorbeeld kunnen de visnetten worden aangehaald. Niemand denkt er nog aan zachte hennep of manillanetwerk te gebruiken wanneer de synthetische kwaliteiten, zelfs al zijn ze merkbaar duurder bij aankoop, door hun technische eigenschappen elke vergelijking in hun voordeel stellen.

Teneinde deze technische realisaties praktisch uit te werken, was steeds een grondige kennis van de



markt noodzakelijk. Om hieraan tegemoet te komen werd zeer actief meegewerkt aan de oprichting van een zeer ruim informatienet, waaronder meer speciaal voor de visserij:

AFFICE,
3, Avenue du Président Wilson
75116 PARIS FRANCE

Sedert de oprichting van deze laatstgenoemde organisatie, werd zij reeds meerdere malen geconsulteerd door verscheidene diensten van de EEG, teneinde de beslissingen welke moeten genomen worden af te wegen tegen de praktisch realiseerbare mogelijkheden.

Dank zij deze contacten was het mogelijk ook op dit niveau aan-

dacht te vragen voor de visserij in zijn geheel zoals beoefend binnen de EEG, en meer speciaal voor de visserij zoals door onze Belgische vissers bedrijven.

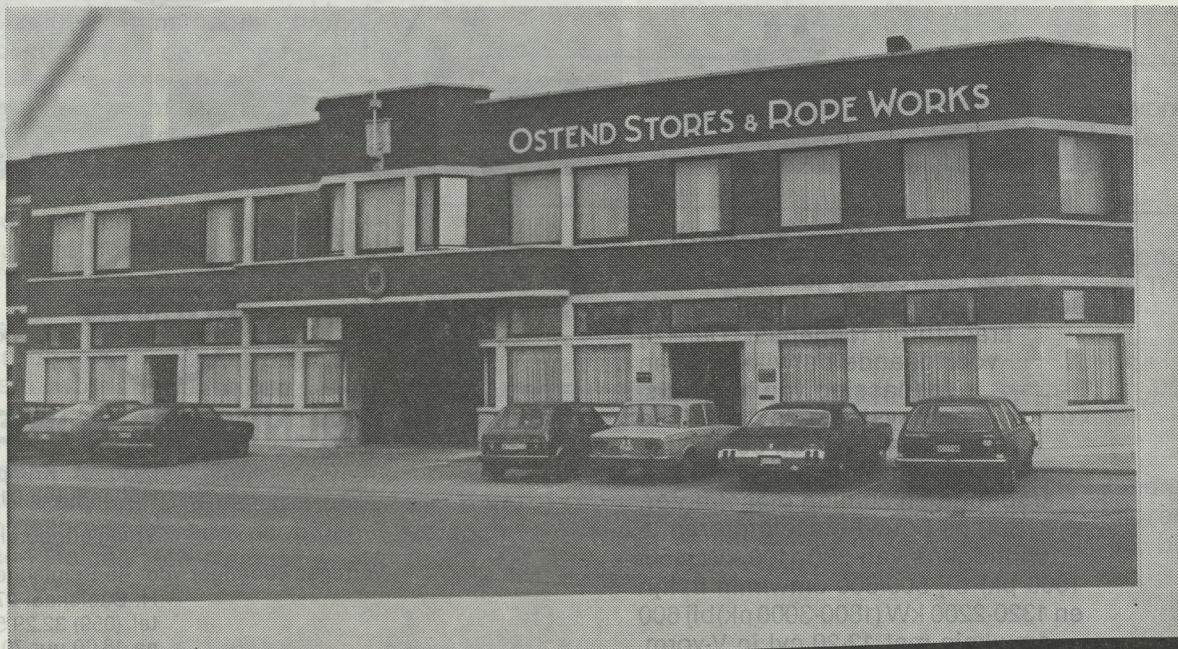
Meer en meer dient juiste informatie te worden gebracht bij deze organismen welke beslissingsmacht dragen aan de ene zijde en de vissers welke aan de andere zijde op zee, onder alle omstandigheden moeten kunnen werken. Hier had onze industrie een zekere taak te vervullen, parallel lopend aan deze van commissies waarin nationale verenigingen zoals het Belgisch Rijksstation voor Zeevisserij, Ankerstraat, 1 — OOSTENDE — een belangrijke rol spelen.

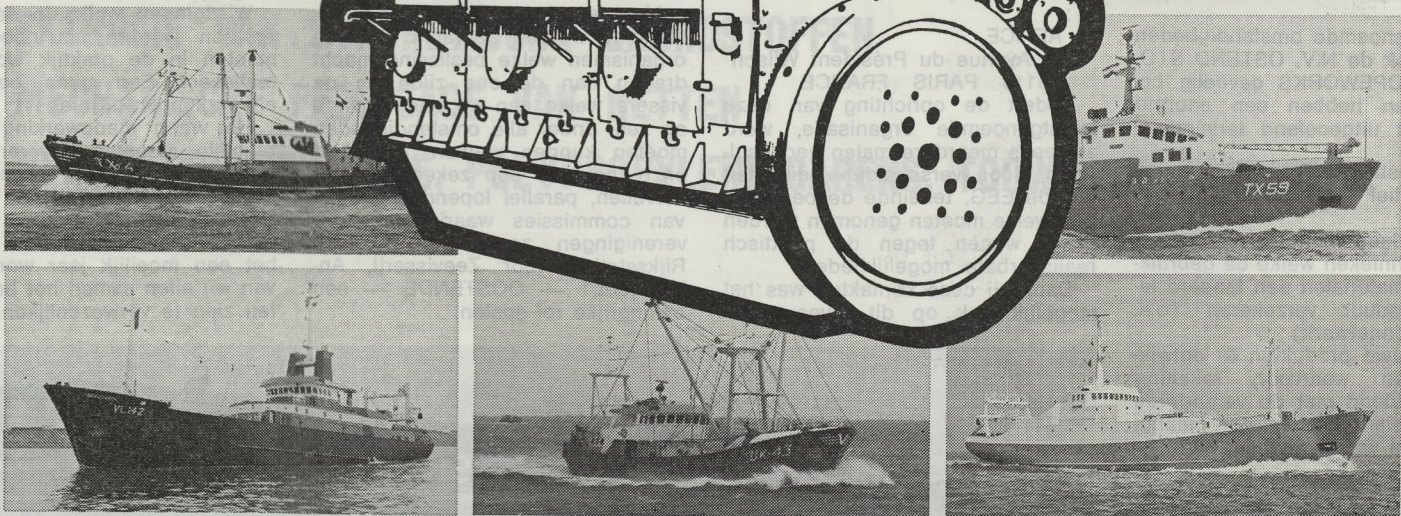
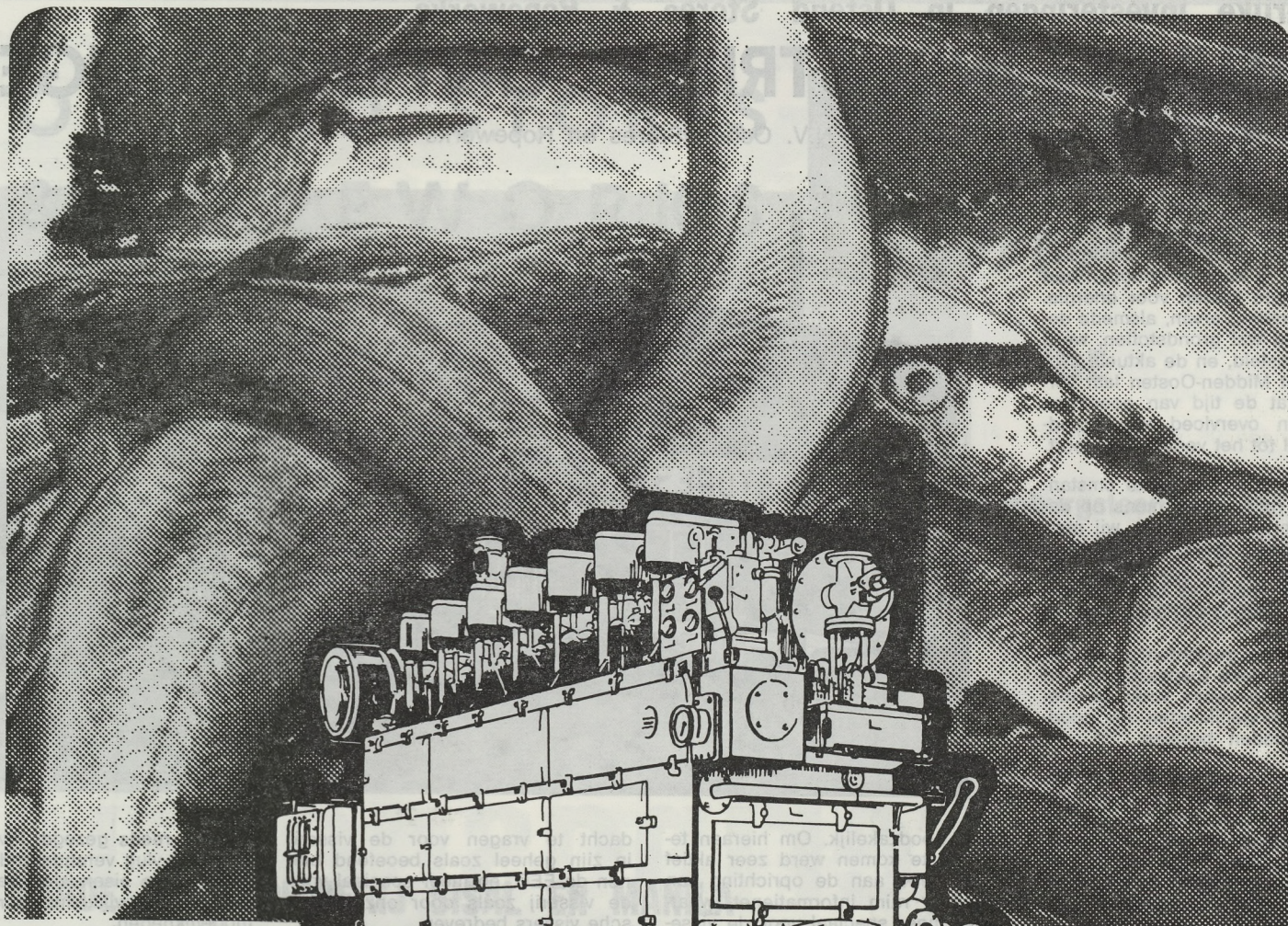
Zoals reeds gezegd, leven wij in een zeer vlug veranderende wereld, welke hoge eisen stelt aan flexibiliteit en ontwikkeling van nieuwe mogelijkheden.

Wijzigingen welke in een bedrijf ervaren worden als noodzakelijk, moeten in de praktijk worden gerealiseerd. Een mens, een bedrijf alleen kunnen dit niet.

Het vraagt medewerking vanwege officiële diensten, leveranciers, financiële instellingen en verbruikers.

Op OSTEND STORES & ROPEWORKS kunt U rekenen, speciaal in 1980 waarvan iedereen weet dat het een moeilijk jaar wordt, waarvan wij allen samen het beste moeten zien te verwezenlijken.





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 ekonomisch. Een bedrijfszekere, krachtige en zuinige dieselmotor. Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 330-1100 kW (450-1500 pk) bij 500/600 omw/min in lijn en 1320-2200 kW (1800-3000 pk) bij 600 omw/min met 12-20 cyl in V-vorm.



stuwkracht in staal

BOLNES MOTORENFABRIEK BV

2930 AA Krimpen aan de Lek, Postbus 3
Holland, tel. 01807-14900, telex 22439

Vraag uitgebreide documentatie

Vertegenwoordiger 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

Bolnes in de visserij

Reeds in de jaren twintig werden er Bolnes - motoren aan de visserij geleverd. De contacten tussen Bolnes en de visserij gaan echter verder terug. Omstreeks 1900 bouwde Bolnes, toen «Fabriek voor stoom- en andere werktuigen» te Bolnes geheten, stoomketels met bijbehorende stoomspil, die op haringloggers geïnstalleerd werden.

De „Bolnes” - dieselmotor heeft bepaalde eigenschappen, waaraan het zijn bekendheid ontleent :

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

b) Er wordt slechts één type dieselmotor gefabriceerd, in lijn en V-uitvoering. De onderdelen hiervoor zijn voor 95% uitwisselbaar. Dit houdt in, dat onderdelen in grote aantallen gemaakt kunnen worden, wat de onderdeelprijzen zeer laag houdt, terwijl het op voorraad houden van onderdelen betrekkelijk eenvoudig is.

c) Het belangrijkste kenmerk is het kruishoofd, dat tevens is uitgevoerd als spoelzuiger, tegenwoordig uit één stuk gegoten.

Leverancier van spoellucht en verbrandingslucht in combinatie met de uitlaatgassenturbine.

Het toepassen van het kruishoofd bij de „Bolnes” - dieselmotor geeft diverse voordelen, maar de volgende twee eigenschappen springen direct in het oog.

— De kruishoofd - spoelzuiger konstruktie brengt een scheiding tussen het smeeroliecarter en de 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 (0,81 gr/kW/uur). Dit is met de huidige smeerolieprijzen het overwegen waard.

— Het is bekend dat het visserijbedrijf veel van de motor vergt. De zware wekker en de netten moeten over een meestal onregelmatige zeebodem worden getrokken. 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 veel motoren het laten afweten. De motor is in staat om bij 70% van het normale toerental 110% koppel te leveren. Dit zijn de eigenschappen en kenmerken, waarmee Bolnes zich staande weet

te houden en het vertrouwen van een groot deel van de visserij geniet.

SERVICE IN DE VISSERIJ

Het onderling contact tussen de visser en de motorfabrikant moet zeer nauw zijn. Hieraan wordt door Bolnes Motorenfabriek dan ook zeer grote waarde gehecht. Er wordt gestreefd naar optimale service en de monteurs van Bolnes zijn 24 uur per dag beschikbaar. Buiten het contact met de motorfabrikant zijn langs de kust diverse service - stations ter beschikking, die een groot deel van de Bolnes onderdelen in voorraad hebben.

DEZE STATIONS ZIJN :

Paul Dinges Motorenbedrijf en Machinefabriek B.V., Proosdij 59, 9936 EV FARMSUM, gem. DELFZIJL, tel. (05960) 15010, tel. buiten kantooruren (05960) 26755, telex 53431.

Firma A. Hoekman & Zn. BV, Westhavenstraat 25, 8321 EL URK, tel. (05277) 1341, tel. buiten kantooruren (05277) 2075.

Machinefabriek en Techn. Handel H. Zwart BV, Middenhavenstraat 76, 1976 CM IJmuiden, tevens hoofdvertegenwoordiger voor de Nederlandse visserij. Tel. (02550) 13740, tel. buiten kantooruren (02550) 15110, telex 41808.

S.V. S.C.A.P., H. Baelskaai 27, 8400 Oostende (België), tevens hoofdvertegenwoordiger voor de Belgische Visserij, telefoon 09-32.59-322951, buiten kantooruren 09-32.59-323979.

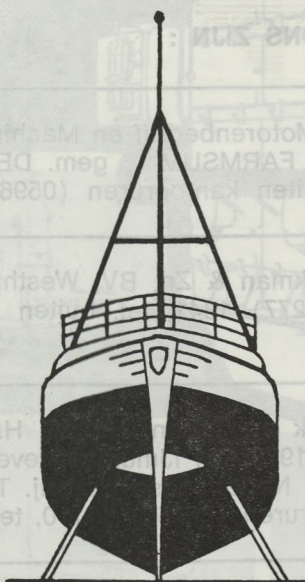
Coöperatieve In- en Verkoop Vereniging van Visserijbenodigdheden, Het Nieuwe Diep 27, 1781 AD Den Helder. Tel. (02230) 25426 - 30807.

OPDRACHTEN VISSERIJ VAN 1 JANUARI TOT 15 DECEMBER 1979

Tijdens deze periode werden zowel in de Nederlandse als Belgische Visserij in totaal 17 „Bolnes” dieselmotoren verkocht. Het totaal aantal cylinders bedroeg hierbij 163, bij een totaal vermogen van 24.450 p.k.

West-Vlaamse scheepswerven

n.v. A. VANDER CRUYSSÉ



**LEGEWEG,
8020 OOSTKAMP**

Tel. 050/35.83.60

Priv. 050/31.34.42

NIUWBOUW VISKOTTERS

A regional approach to European Community

fisheries management ?

by Dr. David Steel
White Fish Authority



Rising production and distribution costs make it particularly important for fish processing companies to establish a marketing mix which maintains their products in the forefront of the consumer's attention. Producing an attractive product in a convenient pack requires considerable investment. Such expenditure can only be justified where reasonable raw material forecasts can be made.

Years of uncertainty over the formulation of a common fisheries policy for the members of the European Community and the failure of voluntary arrangements to curb increases in fishing effort in the waters fished by community vessels have created a difficult background for investment planning.

The general extension of fishing Limits in 1977 had severe structural effects on the industry which merely added to its difficulties and made the need for restructuring measures more acute.

In particular, the extension of fishing limits was a severe blow to deep sea fishing interests, accustomed to fish within the newly

extended fishing limits of other countries. Extension also threatened to increase fishing effort in waters adjacent to communities which were dependent on the seas about them. If those often marginal communities are to be protected from the increased exploitation of the fish resources in the waters of the European Community then action must be taken to reduce the general overcapacity of fleets and give some preference to locally based vessels.

In view of the European Commission's draft proposal to conserve and manage fish stocks on a regional basis the white fish authority deemed it essential that the responsible authorities were made fully aware of the problems and possibilities of introducing such a regime.

As increased fishing activity has been especially great in the waters around the Shetland Isles it was agreed with the local government authority to sponsor a study of the measures needed to safeguard the long term future of the fishing industry in the islands. Action is particularly important in the Shetland Isles as employment related to the development of North Sea oil will soon begin to tail-off and other employment opportunities are very meagre.

The White Fish Authority and Shetland Islands Council approached Dr. Coull of the Department of Geography at the University of Aberdeen and a short time ago he presented his report entitled: **The Fisheries in the Shetland Area: a Study in Conservation and Development.**

As the Shetlands are an Island Group, it is easier to calculate the constituents of the local economy than it is on the mainland. The report found that, in spite of massive oil development, fisheries employment still accounted for some 18 % of the local workforce, the equivalent of 1,280 full time jobs. The annual income from processed fish sales was reckoned at 7.3 mil-

lions against 3.3 m. millions for agriculture, 2 millions for knitwear and less than 2 millions for tourism. The importance of fishing and fish processing highlighted the lack of other job opportunities.

The report highlighted the importance of the fishery sector showing its ability to generate revenue from outside the area and also the local industry's dependence on outside markets. The industry was seen to be the lifeblood of some communities and, because of the integrated nature of the industry, any decline in the fishing sector would have serious consequences throughout the local economy.

The study also highlighted the pressure on fish stocks about the islands. The herring catch for instance had risen from 60,500 tonnes on average for the period 1961 to 1964 to 288,500 in the period 1970 to 1973. Because of this overfishing, international scientists reckon that "there is so far no evidence of any substantial improvement in recruitment." But herring is only the most obvious example of overexploitation. Serious overexploitation exists for all the main demersal species.

The report describes the recent 300 per cent growth in heavy trawl catches by English vessels in the area and the increased importance of the area to larger Scottish vessels. It also showed how different were the reporting standards of the nations fishing in the area.

Despite the importance of fishing to Shetland and the proximity of the islands to the fishing grounds the Shetland fleet accounts for a minor portion of the catch taken from the area — generally less than 10 per cent.

After outlining the problems of imposing biologically based controls alone, particularly the fact that quotas are generally set for individual species, that enforcement is difficult and that quota controls exacerbate by catch problems, the report states that physical measu-

res should be backed up by a licensing system controlling fishing activity in a wide area around the islands (1) and generally prohibiting the use of vessels of more than 24 metres within a 12 mile inshore area.

Licensing arrangements could allow local boats to increase catches from the area to perhaps 20 per cent of the total. Marketing is already a problem for local fish processing companies and higher landings would face the islands with a severe challenge. The relatively small size of processing units makes them vulnerable to international fluctuations and small size creates difficulties in developing new markets and diversifying the product range. The report suggests the setting up of a marketing organisation along the lines of the Faroese Body Foroya Fiskasola. This would avoid needless duplication of marketing staff and would allow specialist marketing skills to be developed.

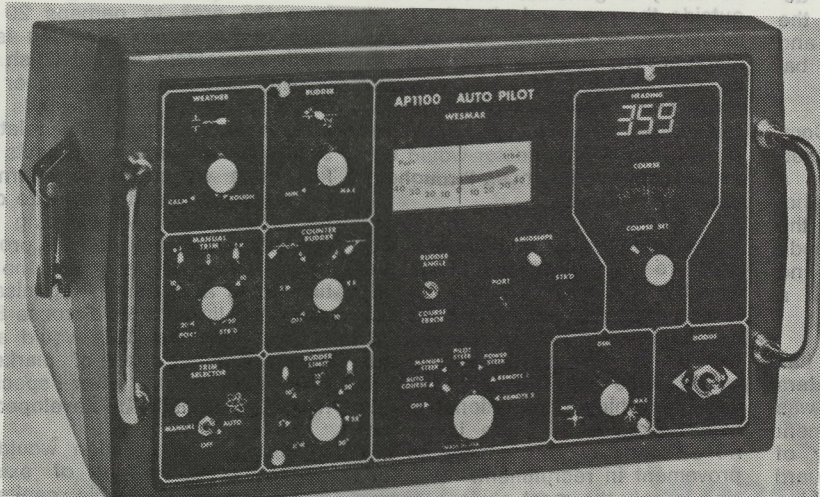
Such an organisation would require the agreement of existing firms and considerable capital. It is suggested that the European Community conscious of the disparities between the central and peripheral regions, could be the vehicle for financing such an organisation.

Thus although control of fishing effort may be the means of enhancing local fish catches, long term success can only be assured where there is a steady output of products which can satisfy the consumer to the profit of the processor. The concept of regional fisheries management may provide that regularity of supply which is required to encourage the investment necessary to maintain the competitive position of fisheries products at the retail level.

(1) the area would be bounded by an area running north from 4 degrees west at 59 degrees north to 62 degrees and south along the EEC Norwegian median line. There could also be a Shetland-Faroese and Shetland-Orkney median line.

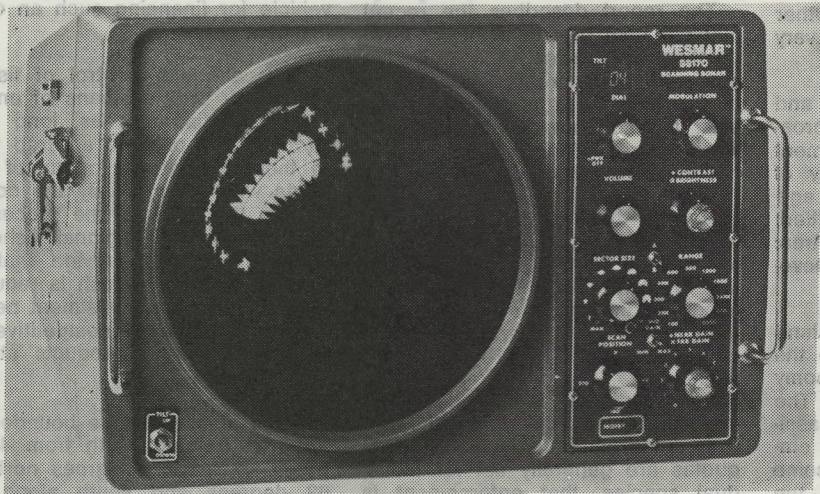
EVEN VOORSTELLEN :

WESMAR



Auto-Pilot - AP 1100

- Ruimtevaart Kompas
- Digitale kompas aanduiding
- Roeraanwijzer
- Koersafwijkingaanwijzer
- Automatisch volgen bij hand besturing
- Ogenblikkelijke uitwijkingsknop



Sonar SS 170

- Groot bereik : 1440 m.
- 25 cm. beeldbuis
- Digitale hellingshoek
- Unieke slinger stabilisatie
- Beeld kan op papier vastgelegd worden
- Zendvermogen 1.500 Watt

ANTWERP MARINE RADIO COMPANY

OOSTENDE
Hendrik Baelskaai 44
Tel. (059) 32.35.24

ZEEBRUGGE
Noordhinderstraat 8
Tel. (050) 54.42.71

(8406V)

DE VISSERSHAVEN VAN ZEEBRUGGE

Programma voor verbetering en mogelijke verdere uitbouw en uitrusting

door Ir. R. SIMOEN
Inspecteur Generaal van Bruggen en Wegen

Sinds de verlenging van het Noorderdok, thans Prins Albertdok genaamd, in de jaren 1954-57, werden er in de vissershaven van Zeebrugge geen belangrijke werken meer uitgevoerd. De verlenging van het Prins Albertdok met 200 m., dus met 400 m. kaaimuur, samen met het bouwen van een helling op het oostelijk einde dienstig voor een kleine slipway, beantwoordde alsdan aan een ware noodzaak wegens het schrijnend plaatsgebrek. In het vooruitzicht van de progressieve toename van de diepgang der vissersschepen werden die 400 m. kaaimuur dan reeds ontworpen en gebouwd voor een bodemdiepte aan Z (-5,00), daar waar de oude kaaimuren slechts Z (-3,00) à Z (-3,50) toelaten.

Een andere dringende noodzaak, was het bouwen van een slipway met grotere capaciteit. Na veel aarzelen, lang wachten, en veel polemiek werd geopteerd voor een lokalisatie in het Prins Filipsdok in de achterhaven. Die lokalisatie biedt ongetwijfeld het nadeel gelegen te zijn buiten de vissershaven en achter de sluis.

Daartegenover dient nochtans gesteld dat de grotere treilers van de vissersvloot van Zeebrugge thans slechts kunnen beschikken over de slipways te Oostende die eveneens achter een sluis liggen.

De voordelen verbonden aan de lokalisatie van de nieuwe slipway in de achterhaven te Zeebrugge zijn tenslotte overwegend en doorslaggevend geweest.

In de achterhaven is er immers permanent 7 à 8 m. waterdiepte voorhanden zonder getijbeweging, waardoor de bereikbaarheid en de capaciteit van de slipway aanzienlijk kon opgedreven worden.

T.a.v. de progressief groter wordende diepgang van de vissersboten kon de vissershaven onderhevig aan getij, die mogelijkheid niet bieden. Voor de diepliggende vissersboten zou een slipway in de getijhaven slechts bij hoogtij bereikbaar zijn, wat een te grote beperking is.

Ook het gebrek aan voldoende terrein in de vissershaven zou een beletsel geweest zijn om in de omgeving van de slipway herstellingsbedrijven te vestigen.

Achter het Prins Filipsdok is een terrein ter beschikking om drooggezette schepen af te zetten en herstellingsloodsen op te richten wat noodzakelijk is om de grote investering die het bouwen van een slipway vergt, te valoriseren.

De lokalisatie van een slipway met dergelijke capaciteit in de huidige vissershaven zou daarenboven dermate veel plaats van het watervlak hebben ingenomen dat er opnieuw plaatsgebrek zou dreigen. De bouwwerken van de nieuwe slipway zijn intussen zo ver gevorderd dat de ingebruikneming ervan in 1980 werkelijkheid wordt.

De vraag is nu aan welke werken er thans in de vissershaven van Zeebrugge prioriteit dient gegeven te worden? Uitbreidingswerken om bijkomende ligplaatsen te maken, of verbeteringswerken om de dokbodem te kunnen verdiepen?

Ongetwijfeld verdienen de verbeteringswerken prioriteit. Immers, talrijke treilers hebben thans een diepgang van 4,20 m. à 4,50 m., waardoor de huidige bodemdiepte die in het oud gedeelte van de vissershaven slechts reikt tot Z (-3,00) à Z (-3,50), ontoereikend geworden is. In feite werd het verbeteringsprogramma reeds aangevat door versterkingswerken uit te voeren aan de oude glooiingen aan de ingang van de vissershaven, die neiging vertoonden om naar de geul af te glijden. Die versterkingswerken houden er mee rekening dat de toegangsgeul tot Z (-5,00) zal verdiept worden.

Dit verbeteringsprogramma dient thans voortgezet te worden door het versterken van de kaaimuren in het oud gedeelte om er de dokbodem tot Z (-5,00) te kunnen verdiepen.

De versterkingswerken aan de oude kaaimuur dienen progressief en per vakken uitgevoerd te worden dit om de uitbating van de vissershaven zo min mogelijk te verstoren. Met ongeduld wordt gewacht op het toekennen van een eerste schijf krediet om een eerste vak aan te vangen.

Het is duidelijk dat het versterken van de kaaimuren en het verdiepen van het Prins Albertdok tot Z (-5,00) in het teken staan van het behoud van het getijregime in de vissershaven. Indien aan de optie getijhaven nog getwijfeld wordt, dan is dringend overleg nodig. Het versterken van de kaaimuren en het verdiepen van de dokbodem in het Prins Albertdok zouden immers totaal nutteloos zijn indien naderhand toch zou geopteerd worden voor het bouwen van een sluis waardoor in de vissershaven een vlotpeil zou kunnen ingesteld worden ongeveer aan de cota Z (+3,50) à Z (+4,00). Het is niet de bedoeling in onderhavig artikel alle aspecten van de optie «sluis» in detail te behandelen. Wel kan gezegd worden dat een dergelijke sluis wellicht best zou gelokaliseerd worden in het terrein ten zuiden van het visserskruis en dat de mogelijkheid bestaat ook alleen van het Prins Albertdok een vlotdok te maken. Het overige gedeelte van de vissershaven geschikt voor de kleinere eenheden zou dan via de bestaande toegangsgeul onder het getijregime blijven.

Het hoeft geen betoog dat het bouwen van een sluis een ernstige investering zou vergen en dat bovendien de kosten voor bediening en voor onderhoud van de sluis blijvend zouden wegen op de globale exploitatielasten van de vissershaven.

Uit voorgaande overwegingen blijkt duidelijk dat het ogenblik gekomen is een bilan op te maken van de voor- en nadelen van beide opties en hieruit dan de keuze doen die het best de toekomst van het vissersbedrijf veilig stelt.

Hoewel uitbreidingswerken in de toekomst niet noodzakelijk zouden kunnen blijken, en in elk geval thans niet dringend zijn, toch dient de mogelijkheid hiertoe ook gevrijwaard te blijven, en dit om het even voor welke oplossing er geopteerd wordt.

Spijts de eerder beperkte plaats in de omgeving, behoort een zekere uitbreiding van het aantal ligplaatsen er nog tot de mogelijkheden, mits een grondige lay-out studie. Als besluit kan gesteld worden dat in 1980 grondig overleg nodig zal zijn tussen alle instanties die met de vissershaven van Zeebrugge begaan zijn.

INFORMATIE: NOODZAAK OF UTOPIE?

door P.HOVART Directeur van het Rijksstation voor Zeevisserij

Tegen het einde van de vergadering, vorige week, voelde ik het aankomen. Charles, een jonge visser, werd wat zenuwachtiger en wilde mij absoluut nog even spreken. Achteraf. En alleen.

Hij wou een nieuw schip leggen. En gooid de vragen zomaar meteen op tafel. Hoe staat het met de quota? Hoe zit het in de E.E.G., en met de Britten? Op hoeveel steun kan worden gerekend van de staat? En welk type zou het best worden? Hoe groot zou het moeten zijn? En hoe sterk de motor? En de mazoutprijzen? En hoe staat het met die technische snufjes? En wat zegt nu uiteindelijk de wetenschap?

We hebben wat gepraat. Charles was achteraf blijkbaar kontent. Of ik hem echt heb kunnen helpen, weet ik niet.

In de late namiddag van die bewuste dag is het gesprek echter in mijn geest blijven naverken. Een reeks vragen had Charles opgeworpen, die al met al duiden op een behoefte aan informatie, aan voorlichting, aan vulgarisatie.

Voorlichting is strikt genomen misschien niet het domein van de onderzoeker, maar in korte tijd, is het voor velen, en in vele landen toch een „must” geworden.

Ik ben mijn documentatie gaan raadplegen. En ook voor de visse-

rij lijkt dit overigens geen nieuwigheid te zijn.

In 1963 schreef de heer O. Stradiot, toenmalige directeur van de Dienst voor Zeevisserij, in een nota voor de Commissie TWOZ het volgende: „Het is vanzelfsprekend dat het resultaat van alle ondernomen studieën en zelfs van alle kwesties die in verband staan met de zeevisserij, hetzij rechtstreeks, hetzij onrechtstreeks, ter kennis hoeven gebracht van al de middens die er belang bij hebben of zich aan de zaak interesseren”.

Deze noodzaak werd toen door alle leden van de Commissie onderschreven en geldt naar mijn gevoelen, nu nog. Zelfs nog meer.

Er zijn verschillende redenen hier toe.

Er is in de visserij de jongste jaren enorm veel veranderd. We leven in een andere tijd. De technische ontwikkeling is er met reuzenschreden op vooruitgegaan en de beheer en/of vrijheidsbeperkende maatregelen gelden nu niet alleen nationaal, maar ook internationaal. Hetgeen de zaken niet heeft vereenvoudigd.

Ook zijn de „zaken” ingewikkelder geworden. Gewoon weg een kleine vraag: wie kan die reglementeringen nog bijhouden. Dat zei Charles ook. En inderdaad een mas-

(Vervolg op blz. 21)

DE VISSERSHAVEN VAN ZEEBRUGGE

De vraag is nu aan welke werken er nu in de vissershaven van Zeebrugge prioriteit dient gegeven te worden? Uitbreidingswerken of dichtkomende bijlagen te maken, of verbeteringswerken om de doelbode te kunnen verdiepen?

Omgekeerd zijn er nu in de vissershaven van Zeebrugge werken die voortvarend worden uitgevoerd. Het betreft de verbodingswerken die voortvarend worden uitgevoerd. Het betreft de verbodingswerken die voortvarend worden uitgevoerd.

Programma voor verbetering en uitbreiding van de vissershaven van Zeebrugge

De verbodingswerken die voortvarend worden uitgevoerd. Het betreft de verbodingswerken die voortvarend worden uitgevoerd.

- 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 BREIDENE
(059) 32 16 76

(Vervolg van blz. 19)

sa van informatie wordt dagelijks over onze hoofden gespoeld.

Tenslotte lijkt het mij zo, dat alles zo snel evolueert, zodat het „bij-zijn” vaak met de trein van tien na acht i.p.v. tien vóór acht geschiedt.

Er is dus in elk geval behoefte om zoveel mogelijk mede te delen en om zoveel mogelijk verstaanbaar te maken. En het is normaal dat in de visserijsector de vraag naar informatie wordt gesteld.

Ik ben echter zo vrij hierbij, voor zover ik dit kan, enkele kanttekeningen te maken.

In de eerste plaats geldt dit niet voor de visserijsector alleen. Onze gehele samenleving en alle bedrijfssectoren gaan onder het informatieprobleem gebukt. Wie kan nu nog weten of president Carter gelijk heeft of Khomeini. Hoe kan Jan Publiek nu nog juist oordelen over de dalende dollarkoersen, over de mazoutprijzen, over de moeilijkheden tussen Londen en Nkomo en Moegabe. Om dan nog die te vragen wie bedoelde personen zijn en waarover het gaat.

In de tweede plaats is de noodzaak aan informatie geen typisch verschijnsel van de Belgische zeevisserij. Wie „De Visserijwereld” (Nederland) leest of „Fishing News” (Engeland), moet vaststellen dat ook in andere landen de „verzuchting” groot is.

Fundamenteel lijken mij echter nog een aantal andere overwegingen.

Er bestaan verschillende middelen: pers, radio, films, tentoonstellingen, onderwijs, brochures, voordrachten, vergaderingen. Noem maar op.

Alle middelen hebben voor en tegen.

Luisteren is gemakkelijk, maar valt soms zwaar. Kijken is eenvoudig, maar vervaagt. Lezen is lastig, maar blijft doorgaans bij. Vergaderen vergt een inspanning, maar men komt er niet zo gemakkelijk toe.

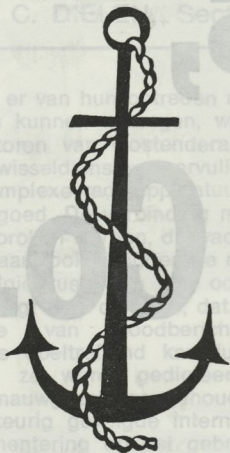
Vooraf voor de visserij stellen vergaderingen problemen. De visser, die er rechtstreeks bij betrokken moeten zijn, is meestal op zee en daardoor moeilijk te bereiken. En de reder zit met zijn kop vol zorgen om er de tijd van af te doen. Zelfs al wordt het op een eenvoudige manier gebracht. Wat niet altijd kan en zeker niet altijd geschiedt.

In feite is het zo, dat veel van de hoger vermelde middelen tekortschieten, alhoewel zij bedoeld zijn om de reders en vissers op de hoogte te brengen van de nieuwigheden, om de belangstelling hier voor te wekken en om een klimaat

te scheppen dat gunstig is voor verandering.

Mijn ervaring is, dat tal van gegevens nog best langs een informele weg worden ingewonnen en uitgewisseld. Ik bedoel langs contacten langs de kaai of bij een feestelijke aangelegenheid. Misschien komt er ooit verandering en verbetering. Wie weet wanneer.

Een tweede belangrijke punt vormen de reacties die van „ontvangers” te verwachten zijn. Is het niet zo, dat vele bedrijfsgenoten wantrouwig staan tegenover informatie, er niet in geloven of onverschillig



tegen aan kijken of die informatie gewoon weg opnemen zoals een „spons”, d.w.z. opnemen en bij de minste druk weer afstoten.

Dit is ongetwijfeld voer voor sociologen, maar het kan in zo ver nut hebben dit te noteren, dat de basiselementen van onze maatschappij, die nog altijd school en opvoeding in de meest ruime zin zijn, er door geprikkeld kan worden.

Dit leidt mij dan tot een derde punt: wensen onze bedrijfsmensen wel geïnformeerd te worden.

Ja, natuurlijk, leeftijd, opleiding, grootte van bedrijf en binding met het bedrijf spelen een rol, maar de sleur-en-de-slenter hebben vaak zo een macht, dat enkel de oppervlakte kan worden beroerd.

X X X

Zoals ik reeds schreef, ik ben misschien, in mijn functie, mijn „blaadje” te buiten gegaan. En ik bedoelde geenszins een verwijtende vinger op te steken. Informatie brengen is en blijft m.i. een noodzaak, maar is bijzonder moeilijk en ingewikkeld voor ons bedrijf. Iedereen zonder uitzondering, kan er m.i. echter wel aan meewerken.

Al ware het maar om een mentaliteitsverandering teweeg te brengen.

In afwachting, Charles en alle andere reders, vissers en bedrijfsgenoten het beste voor het Informatiejaar 1980!

AAN ONZE VISSERS



Toen Jezus geboren werd, waren er ook al vissers, maar Sint Jozef was een timmerman. Jezus is niet thuis geboren, maar in een stal te Bethlehem. Het was immers een onrustige tijd; op bevel van de keizer van Rome waren duizenden mensen op reis om zich te laten opschrijven voor een volkstelling.

Niet alleen voor Maria en Jozef was de geboorte van Jezus een blijde gebeurtenis, maar ook voor de gehele wereld, voor gans de mensheid. Daarom is Kerstmis nu nog een groot feest. Kerstmis wordt liefst thuis gevierd, in de avonduren vóór de nachtmis. Ook vele vissersboten zullen binnen zijn. Kerstnacht is geen nacht als de andere, want wij vieren de geboorte van het Goddelijk Kind. Wij zijn dankbaar en blij, zoals in elk gelukkig gezin de geboorte van een kind tot vreugde en dankbaarheid stemt. Soms gaat het blijde nieuws al over de radiogolven naar het verre schip, waar vader naarstig het zware werk verricht. Aan boord deelt iedereen dan in de vreugde. De terugreis kan niet rap genoeg gaan. De markt kan niet goed genoeg zijn, want er is nu een mondje meer te vullen.

We zouden er eigenlijk meer moeten aan denken dat we werken voor vrouw en kinderen. We mogen niet leven voor onszelf; we leven vooral voor onze kinderen. Elk nieuw kind is een belofte voor de toekomst. Het zal veel werk en zorg vragen. Maar we hopen dat het ook veel goed zal doen. Als het zijn best doet zal het ons ook veel vreugde en geluk geven.

Zo is Jezus een belofte voor gans de mensheid. Bij de viering van zijn geboorte weten we reeds wat Hij voor ons gedaan heeft. In die eerste kerstnacht zei de engel tot de herders: „Heden is u een Redder geboren.” Jezus is waarlijk onze Redder geworden. Waar Hij niet gekend en gevolgd wordt, zijn de mensen reddeloos verloren. Dan mogen er miljoenen kinderen het levenslicht niet zien. Dan lijden er miljoenen kinderen honger, leven in krotten, kunnen niet naar school gaan, sterven van gebrek. Waar Hij wel gekend en geëerd wordt, houdt men van de kinderen en wordt er voor hen gezorgd. Jezus liet de kinderen tot zich komen, en zegende hen. Hij is voor ons een voorbeeld. Dat mogen we op Kerstmis wel eens bedenken.

Het nieuwe jaar moge ons ook wat nieuwe gedachten brengen en nieuwe moed. Goede vangsten en schone opbrengsten geven moed. Bekwame zeemanschap en vlijtige werkkraft geven levensvreugde. En er is nog veel levensvreugde bij ons vissersvolk. Belastingsbrieven zijn minder welkom. Is het niet raar dat de belastingen stijgen terwijl het aantal kinderen in ons land vermindert? Het „Jaar van het Kind” heeft de openbare opinie nog niet veel veranderd. Er is nog te veel vrees voor kinderen. Een scheepsjongen aan boord is nochtans niet vreeswekkend, maar een goede hulp aan boord en een belofte voor de toekomst. Voor het nieuwe jaar wens ik u niet alleen veel vis, en boter bij de vis. Ik wens u ook veel jonge vissers, veel jonge trouwers en ook veel blijde gebeurtenissen in de jonge gezinnen.

J. CORNEILLIE, aalmoezenier.

Chandler, Hargreaves, Whittall & Co. Ltd.

**HERVERZEKERINGSMAKELAARS
VOOR DE
BELGISCHE VISSERSVLOOT**

CHANDLER HOUSE

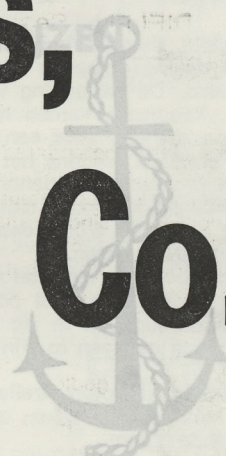
5 - 7 Marshalsea Road

LONDON SE 1 - 1 EF.

Tel. : 01 - 407 8000

Telex : 883973

AND AT LLOYD'S



(8402V)



Oostenderadio ...

het station waar "hulp" in zit

door C. D'ELEN, Sectiechef bij het kuststation Oostenderadio

Op de 4de verdieping van het nieuwe gebouw in de Perronstraat te Oostende is het muisstil geworden. Zopas is op de noodfrequentie 2182 KHz een „MAYDAY" ontvangen, het internationaal roepsein, dat in de ether alle normaal radioverkeer stillegt.

„D O.339 „Lilly" verkeert in nood vlak voor de Belgische kust".

Noodberichten vliegen over en weer. De positie van het schip en andere gegevens worden onverwijld doorgespeeld aan de Diensten van het Loodswezen.

Sleepboten varen uit !

Helikopters worden ingezet !

MAYDAY RELAY !

MAYDAY RELAY !

MAYDAY RELAY !

„Hier Oostenderadio,..... Ontvangen van de O.339 in positie

Het draaiboek voor noodgevallen treedt in werking !

Op het stuk van de verberichtgeving, werd op internationaal vlak, door onderlinge akkoorden, absolute voorrang voorbehouden aan de beveiliging van mensenlevens op zee. Dit impliceert dat de aangesloten administraties de verplichting op zich hebben genomen om kunststations op te richten.

Een blik op de zeekaarten geeft een afdoend bewijs. Om de 200 à 300 km langs de kusten van zeeën en oceanen, vinden we een kuststation.

Oostenderadio vormt een schakel in deze lange keten van kuststations.

Is de door Oostende te behoeden zeezone niet zo uitgestrekt, dan is ze beslist een der meest belangrijke en gevaarlijke voor de zeevaart. Druk bevaren zeeroutes doorkruisen het gebied en in de zeevaartroutes is die zone bovendien berucht voor de ondiepe passen en de niet zelden ongunstige weersomstandigheden.

Oostenderadio heeft dagelijks een omvangrijke trafiek aan radiotelegrammen en radiotelefoongesprekken, doch niettemin maakt de beveiliging van de scheepvaart en van de mensenlevens op zee, ongetwijfeld de voornaamste zorg uit.

Naast het onbetwistbaar economisch nut van Oostenderadio, ligt de belangrijkste rol er in de paraatheid bij tussenkomsten in nood- en spoedgevallen.

Dat er van hun optreden mensenlevens kunnen afhangen, weten de operatoren van Oostenderadio, die hun wisseldiensten vervullen aan de complexe radioapparatuur, maar al te goed. De verbinding mag niet onderbroken worden, de wacht moet doorgaan, ook al liggen de meesten in België rustig op één oor.

Het ligt voor de hand, dat de procedure van noodberichtgeving, slechts doeltreffend kan fungeren, indien ze wordt gedicteerd door een nauwgezet aangehouden en nauwkeurig gevolgde internationale reglementering op het gebruik van de toegewezen noodfrequenties. Nog te vaak kon worden vastgesteld dat nutteloze oproepen, de aan hand zijnde noodgevallen ernstig storen, wat tijdovende herhalingen van de noodberichten meebrengt.

Iedereen dient zich bewust te zijn dat, „eerst uitluisteren of geen noodgeval in behandeling is" en pas daarna „Zelf oproepen" de gouden regel is, die de veiligheid van allen waarborgt. Misschien is aan boord van een in nood verkerend schip de elektrische installatie uitgevallen, en moest worden overgeschakeld op een noodinstallatie op batterij met aanzienlijk verminderd vermogen. De signalen zijn dan minder sterk.

De man aan de micro in de seinzaal van Oostenderadio en de schipper aan boord, zijn dan teamgenoten in het spel van de communicatie dat in uiterst moeilijke omstandigheden wordt gespeeld.

Oostenderadio luistert 24 uur per dag op de noodfrequenties (2182 KHz voor de radiotelefonie; 500 KHz voor de radiotelefonie). In de maritieme VHF-band is kanaal 16 het nood- en oproepkanaal. Deze frequenties werden internationaal vastgelegd. Alle kuststations, waar ook ter wereld, luisteren zeer aandachtig op de noodfrequenties en zijn er als de kippen bij als dringend hulp moet worden verleend.

Teneinde mogelijke moeilijkheden te ondervangen, bij het ontvangen van een noodoproep, ingevolge storing of zwakte van het signaal, werden de z.g. stilteperiodes ingevoerd. Tijdens deze periodes valt alle radioverkeer op voornoemde frequenties stil. Als er één regel is waar niet van wordt afgeweken, is het wel deze.

Voor de radiotelegrafie loopt die periode van X-uur 15 tot X-uur 18 en van X-uur 45 tot X-uur 48. Voor de radiotelefonie zijn de tijden :

X-uur 00 tot X-uur 03 en van X-uur 30 tot X-uur 33.

Naast het dagelijks toenemend radioverkeer met de schepen, kent Oostenderadio een aantal bijzondere diensten en uitzendingen.

Ze omvatten :

- De veiligheidsberichten ten behoeve van de navigatie
- De weerberichten en stormwaarschuwingen
- De ijsberichten
- De deccawaarschuwingen
- De radio-medische dienst.

Dat de veiligheidsberichten voor de scheepvaart van groot belang zijn, behoeft geen betoog. Uitgedoofde of weggeslagen boeien kunnen de afbakening van de zeevaartroutes ontredde; het wrak van een gezonken schip kan een ernstige bedreiging betekenen voor de scheepvaart; en niet zolang terug nog werden drijvende mijnen aan het zeeoppervlak opgemerkt.

De scheepvaart dient hieromtrent dringend te worden geïnformeerd. Oostenderadio zendt dergelijke berichten onmiddellijk en herhaalde malen uit in radiotelegrafie op de frequentie 435 KHz, na aankondiging op 500 KHz; en in de radiotelefonie op de frequentie 2761 KHz, na aankondiging op 2256, 2376 en 2484 KHz.

De stormwaarschuwingen worden onder dezelfde vorm onmiddellijk na ontvangst uitgezonden op de vermelde frequenties, alsmede op de tijdstippen waarop de radiooperator aan boord met onderbroken dienst op luisterstand is. Dit betekent dat de eventuele deklading nog eens extra nagekeken moet worden en stormvast gesjord. Extra veiligheidsmaatregelen, vaak niet ten onrechte, want op zee kan het spoken !

Schepen die zeer noorderlijke havens bevaren, worden door de kuststations gewaarschuwd voor ijsbergen of drijfjij.

Iedereen die verwant is met het zeevaartmidden, zal zich ongetwijfeld een van de ergste rampen in de scheepvaarthistorie, het vergaan van de „TITANIC" in 1912, herinneren.

Het was een veilig gebouwde schip o.m. voorzien van waterdichte compartimenten. Het hielp weinig. Het onderwater stekend deel van een ijsberg reet de scheepswand onder de waterlijn open. Het schip zonk en vele opvarenden verdronken. Tijdens de ramp werd door de marconist van de TITANIC het „S.O.S."

sein uitgezonden. Op het in de nabijheid varend schip de „CALIFORNIAN" werd het noodsein niet ontvangen, omdat de radiooperator op dat ogenblik geen dienst had. Dit werd de opvarenden noodlottig.

Internationaal wordt thans voorgeschreven dat er op de schepen, zonder doorlopende radioluisterdienst, in ieder geval een toestel aanwezig moet zijn, dat automatisch op het uitgezonden S.O.S. reageert en alarm slaat.

Het radiotelegrafisch alarmsein bestaat uit een reeks van twaalf in één minuut geseinde strepen; de duur van elke streep bedraagt vier seconden en de duur van de tussenruimten tussen twee opeenvolgende strepen één seconde. Het radiotelefonisch alarmsein bestaat uit twee elkaar afwisselende sinusvormige laagfrequentie tonen. De ene toon moet een frequentie van 2200 Hz, de andere een frequentie van 1300 Hz hebben.

Elke toon wordt gedurende 250 milliseconden uitgezonden. Oostenderadio zendt het automatisch alarmsein op de 500 KHz in de radiotelegrafie en op 2182 KHz in radiotelefonie.

„Dokters advies gevraagd"

De radio-medische dienst van Oostenderadio biedt de schepen, die geen scheepsarts aan boord hebben, de mogelijkheid om door tussenkomst van het kuststation een medisch advies te ontvangen.

Opdat de oproep met voorrang zou worden behandeld, mogen deze berichten met het spoedsein „XXX" (radiotelegrafie) „PAN, PAN PAN" (radiotelefonie) worden aangekondigd. De berichten worden onverwijld doorgegeven aan het Krijgsgasthuis te Antwerpen. De dokter van wacht stelt een diagnose aan de hand van de verstrekte gegevens en schrijft de behandeling voor. Komt het voor dat het ziektegeval of het ongeluk zo ernstig is is dat een vlugge opneming in het hospitaal noodzakelijk wordt, dan kan het in sommige gevallen nodig zijn om het slachtoffer in volle zee, met een reddingsboot of helikopter, naar de wal te brengen.

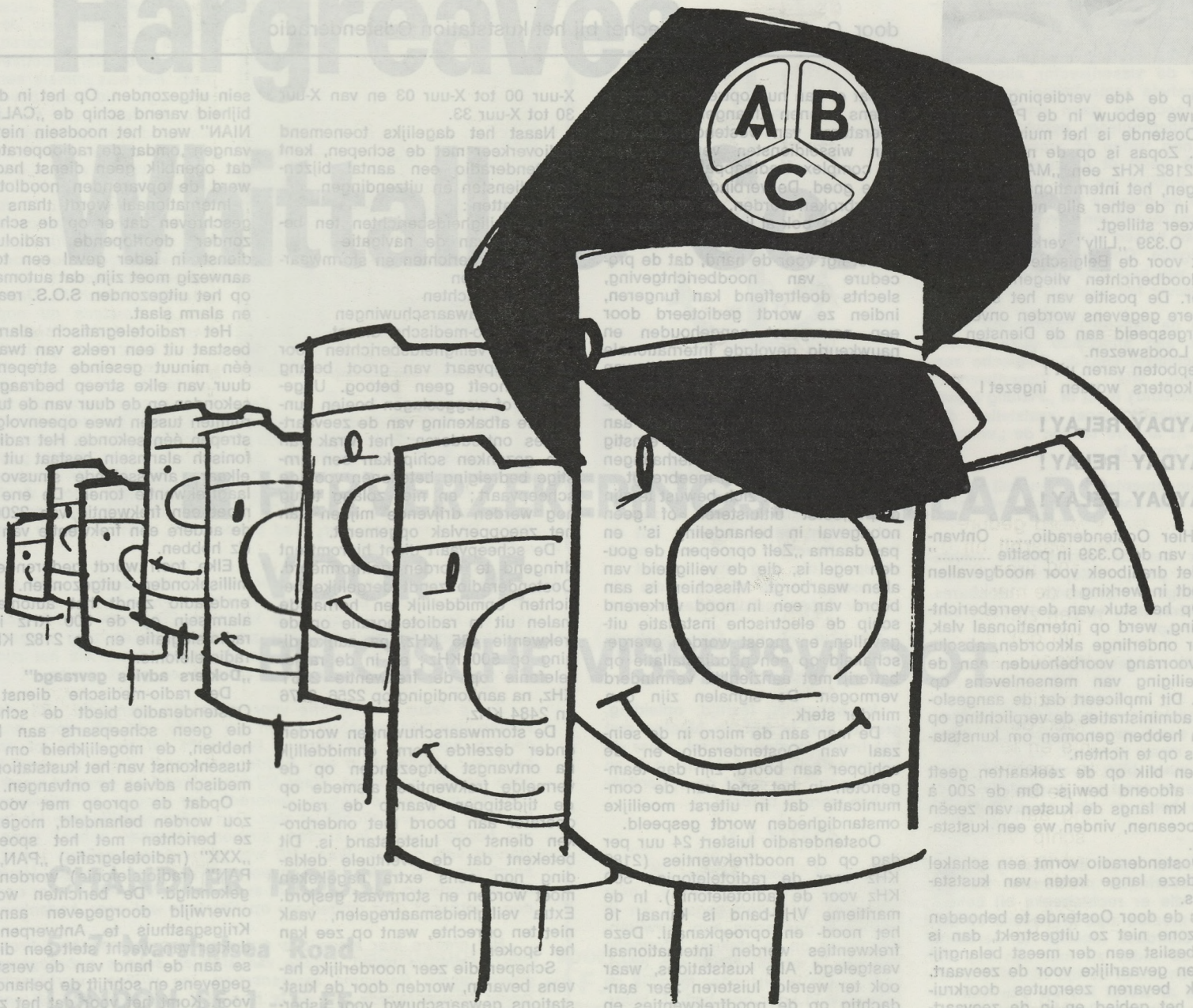
Ook in dit geval speelt Oostenderadio een bemiddelende rol !

Soms in radiotelegrafie ! soms in radiotelefonie ! maar altijd snel !

De onverpoosd vooruitschrijdende techniek is de radiotelegrafie aan het metamorfoser. De goeie oude

(Vervolg blz. 31)

DE DZ MOTOR TERUG DE EERSTE IN DE RIJ...



EEN PRODUCT VAN DE
ANGLO BELGIAN COMPANY N.V.

WIEDAUWKAAI 43, GENT

TEL. 091 - 23.45.41

TELEX 11 298

De Directie en het Personeel van A.B.C.
wensen aan ALLE REDERS en VISSERS
een VOORSPOEDIG NIEUWJAAR.

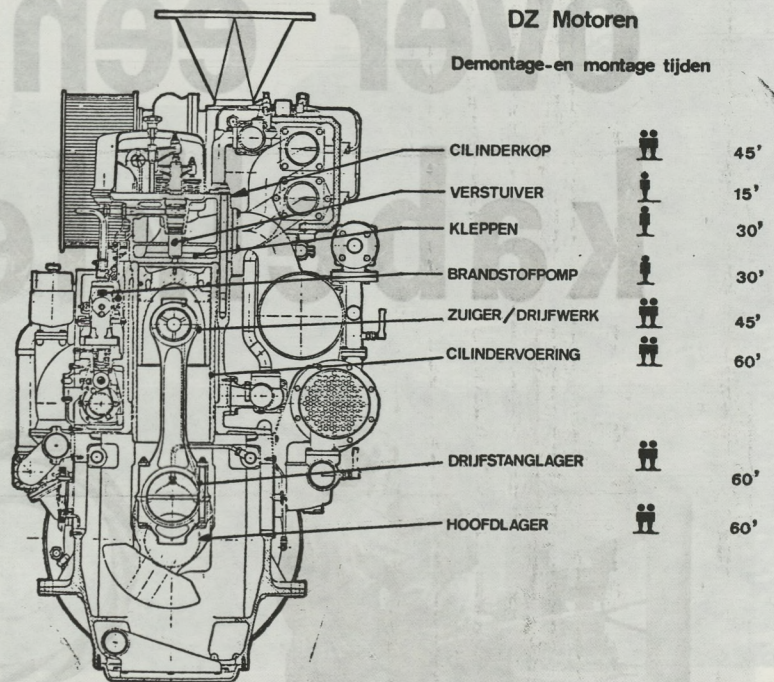
Een dieselmotor kopen is een vertrouwenskwestie...

De Anglo Belgian Company te Gent verdient dit vertrouwen sinds 1912.

De A.B.C. heeft steeds meer en meer betrouwbare motoren gebouwd.

De „nieuwste motor” is deze van de serie „DZ”, hij biedt volgende voordelen.

- een zeer laag brandstofverbruik, zeer weinig rookvorming, zowel bij vollast als leegloop
- een zeer laag olieverbbruik
- hij waarborgt door zijn optimaal koppel een zeer hoge trekkracht bij het vissen
- hij is zeer betrouwbaar m.a.w. zeer weinig onderhevig aan defecten
- hij heeft lage onderhoudskosten slechts alle 18.000 uren, t.t.z. na 4 jaar normale werking is er een normale onderhoudsbeurt en controle van de stukken
- de toegankelijkheid tot de organen is goed bestudeerd.
- de nevenstaande tabel geeft de benodigde tijden voor het wegnemen en het terugplaatsen van de bijzonderste onderdelen.
- de motoren werken met een zeer lage thermische belasting welke tot uiting komt bij de temperaturen van de uitlaatgassen die ongeveer 380/390° C bedragen bij een vermogen van 242 pk per cilinder



De motor werd gedurende 4½ jaar op de proefbank uitgetest, en onderging zeer zware simulatieproeven ook voor de visserij waarbij hij gedurende 200 dagen aan 14 uren per dag gewerkt heeft, hij onderging een uithoudingsproef van 100 uren aan het maximaal vermogen van 1.800 pk, en slechts na het wellukken van deze proeven wordt de motor op de markt gebracht.

Deze motoren zijn een aanvulling van de serie DX - DXS en DXC motoren, waarvan momenteel een zeer groot aantal in bedrijf zijn ook in de visserijmiddens over de ganse wereld, o.a. België, Nederland, Frankrijk, Engeland, Ierland, Spanje, Maroco, Afrika, Zuid-Amerika, China

DZ motoren zijn nu al verkocht voor de visserij in Spanje en Ierland. De eerste motor bestemd voor de belgische visserij ging aan boord van een schip van de N.V. Noordvisserij, rederij die reeds meerdere schepen heeft uitgerust met een A.B.C. diesel motor

**ANGLO BELGIAN
COMPANY N.V.**

Wiedauwkaai 43,

Gent

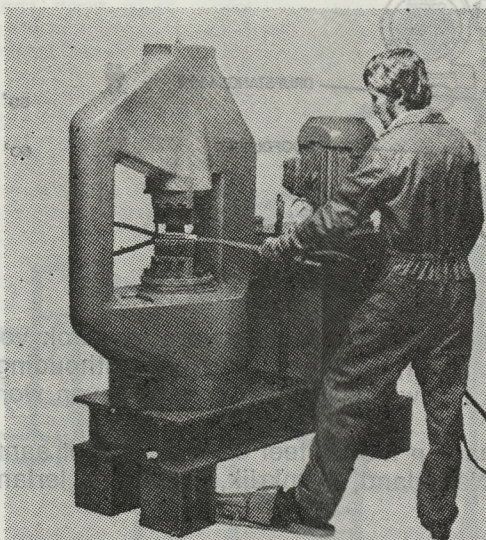
Tel. 091-23.45.41

Telex 11.298

**EEN BEZOEK
WAARD...**



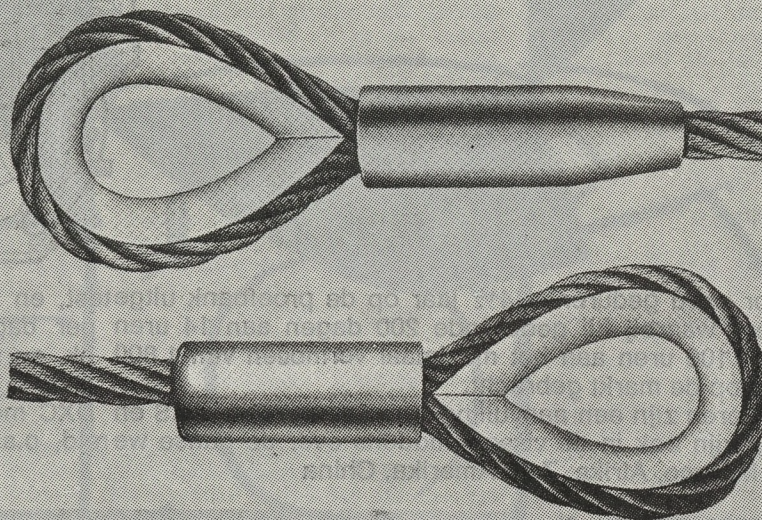
S.C.A.P. beschikt over een nieuwe kabelklemmers



UNSERE PRESSMETHODE
SPART ZEIT UND MATERIAL

VÅR PRESSMETOD ÅR TIDS-
OCH MATERIALBESPARANDE

OUR SPlicing METHOD SAVES
TIME AND MATERIAL



Vanaf heden beschikt de s.v. S.C.A.P. over een kabelklemmers 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.

Eenzijds 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 BE-
SCHIKKEN.

Het is een belangrijke verbetering waarvan alle reders en aannemers gebruik kunnen maken.

 S.C.A.P. (059) 32.29.51

(8428V)

Brief uit Yerseke

Wanneer we op de kalender kijken en zien dat we weer aan de laatste dagen van 1979 bezig zijn, dan gaan we veelal een terugblik werpen op het bijna verstreken jaar. De ups en downs komen weer allemaal even boven, niet alleen van het persoonlijk- en gezinsleven, maar ook van onze zogeheten nering en handel. Omdat dit blad het hele jaar door alles beschrijft wat met dit laatste te maken heeft en dan met name de zeevisserij, past het zeker om in dit nummer de balans op te maken wat betreft de mossel- en oesterkweek en handel.

Dit jaar begon met veel kommer en kwel voor deze produkten, in verband met de aanhoudende vorst.



Yerseke, het dorpje waar mossel- en oesterkweek de levensader van de bedrijvigheid vormen.

De mosselen

Wij gaan in dit verband eerst de mosselbranche en al het werk dat met bijna bovenmenselijke doorzetting plaats vond onder de loupe nemen. Daar heel de Waddenzee bijna drie maanden dichtgevroren lag, daalde de aanvoer met méér dan de helft en moest er genoeg genomen worden met een mossel die ten opzichte van vóór de vorstperiode, aanzienlijk kleiner was. Voor vele afnemers was dit moeilijk te aanvaarden, maar het was nu eenmaal zo dat alleen de Zeeuwse wateren niet genoeg grote mosselen konden leveren. Later, toen de Waddenzee weer ijsvrij was, was dit probleem weer opgelost. De vorst had, zo bleek later, ook flink huis gehouden op de kweekpercelen, daar veel mosselen met het ijs verdwenen waren. Een moeilijke mosselstart dus voor het nieuwe jaar.

De perikelen van het mosselzaad

Maar het pessimisme van de eerste maanden werd optimisme, toen de zaadvisserij open ging. Deze zaadvisserij wordt begin mei van 'vegeringswege opengesteld en geeft aan iedereen die de mosselcultuur beoefent, gelegenheid om op de vrije gronden het mosselzaad op te vissen en op de aan de staat gepachte parken uit te zetten. En dit gebeuren overtrof alle verwachting! Volop zaad, volop halfwas, dus mijn liefje, wat wil je nog meer? Halfwas is groot zaad dat dikwijls hetzelfde seizoen nog geleverd kan worden. Zaad moet één tot twee jaar over liggen om een consumptiemossel te worden. Eerst genoemde heeft veel minder risico, maar ook veel minder rendement. Velen hadden de tijd van openstelling niet nodig om hun parken te kunnen bezaaien. Als dat goed zou groeien, dan werd het een goed mosseljaar. Maar o wee, je ziet maar weer dat het vel van de beer niet verkocht kan worden voor hij geschooten is. Wat begin juli een moete

bank mossels had moeten zijn, pakte anders uit. Toen de schepen vanuit Yerseke koers naar het Noorden zetten om de eerste mosseltjes ter veiling aan te bieden, zakte de optimistische stemming ver onder het nulpunt. Wat bleek? Er was een ongekend grote zaadval geweest; niet alleen op de vrije gronden, maar ook op de cultuurpercelen. En dat is wel het ergste wat er gebeuren kan voor consumptiemossels. Het zaad, dat eerst niet met het blote oog te zien is, is reeds na één week zo groot als een luciferkop en het ontwikkelt zich dermate vlug, dat er na enige weken niet meer gevist kan worden. Het jonge zaad heeft dan als het ware één grote dichte mat over de mossels gevormd, waardoor alles wat er onder ligt, stikt. Velen keerden dan ook terug met amper een halve lading, sommigen nog minder en anderen helemaal niets. Het gevolg was dat de prijzen op de veiling opliepen tot ongekende hoogte. Ook de exportprijzen moesten aangepast worden, wat een forse verhoging gaf. Tot op heden worden op de veiling nog zeer hoge prijzen betaald voor een goede mossel, want ze zullen het hele jaar door schaars blijven. Dit seizoen kan men de mosselkwekers in twee groepen indelen, nl. „de geluks- en ongeluksvogels”. Degenen die niet alle parken onder het zaadval hebben, maken een gouden jaar omdat ze zeer hoge prijzen krijgen, maar zij die alles onder het zaad

hebben zitten kennen een heel slecht jaar.

Wat de handel betreft, die zit met het gebreken ook lelijk in de maag. Als men weet dat de aankooprijzen voor de ruwe mossel soms meer dan 100 t.h. duurder zijn dan voorgaande jaren, dan hoeft men geen rekenwonder te zijn om te weten dat de winstmarge geen jubelstemming wekt. Maar gezien het spreekwoord, dat één slecht jaar nog geen slechte eeuw betekent, gaat eenieder voorwaarts.

Andere mosselproblemen

Vele handelaars zien zich ook nog voor andere problemen geplaatst, omdat vanwege de dijkverhoging van de Oosterschelde, een aantal bestaande mosselbedrijven moet verdwijnen en naar een nieuw industrieterrein worden verplaatst. Eén en ander brengt enorme investeringen met zich mee. Sommige bedrijven hebben de handen in één geslagen en hebben een fusie aangegaan, waardoor grote, moderne bedrijven zullen ontstaan, welke het mosselprodukt zeker ten goede zullen komen. Vooral wat betreft het verwatersysteem, dit is het zandvrij maken van de mossel, wordt het groots aangepakt. Dus als de voortekenen niet bedriegen, dan mag verwacht worden dat de verwerking het komend seizoen een nog beter product zal leveren.

De mosselconservenfabrieken hebben ook te lijden onder de hoge prijzen en de omzet is behoorlijk gedaald. Ik geef toe dat een portie mosselen of een bokaaltje is er nog goedkoop? Bij de beenhouwer gaan de spullen ook niet voor niets de deur uit. En dat een mossel een goede voeding is, bewijzen de testen dienaangaande. Volop licht verteerbaar eiwit, mineralen en alles puur natuur. Met een mosselmaaltijd, een gemarineerde mossel 's avonds bij de borrel, aan spiesen, is sukses verzekerd. Kortom een mossel is een delicatessen, veel goede voedingsstoffen, fijn van smaak, gezellig eten en geen aanval op uw lijn. Allemaal pluspunten. Vindt u de mossel duur in dat licht bezien? Nee toch!

En de Zeeuwse oesters?

Naast de mossel vindt men in Yerseke, zoals bekend, de Zeeuwse oester. Het is de enige plaats in Nederland waar deze heerlijkheid geteeld en verhandeld wordt. Maar helaas is ook voor de oestermen dit jaar, een jaar van grote zorgen en teleurstellingen geweest. Het begon al op de eerste dag van het jaar toen het weer omsloeg en we volop in de vorst kwamen. Een oester kan namelijk helemaal niet

(Vervolg op blz. 31)

Mosselen



*lekker en
gezond!*



Belmoul er zijn geen betere!



- VERSE MOSSELEN • GEPELDE MOSSELEN
- MOSSSELCONSERVEN • OESTERS

JAN PRINS - ZEEUWSCHE BANIER B.V.

YERSEKE (Holland)

tel. 0031 1131 1321

b.g.g. 1738 telex 55176

(8393V)

Verzekeringskantoor

MONTEYNE

en

VANMOERKERKE

KONINGSTRAAT 16, 8400 OOSTENDE

TEL. 059/80.23.01

UW RAADGEVER

voor

**ALLE VERZEKERINGEN
ALLE MAATSCHAPPIJEN**

(8380V)

(8380V)

BRIEF UIT YERSEKE

(Vervolg van blz. 27)

tegen de kou. Zodra het kwik onder nul daalt, begint de miserie. De bassins waar de oesters bewaard worden nadat ze van de kweekpercelen zijn opgevisst, schoon gemaakt en naar grootte gesorteerd, worden dan verwarmd tot 3 à 5 graden boven nul. Dit brengt begrijpelijkerwijze gigantische stookkosten mee. Een groot aantal sterft toch af, omdat een oester een fijngevoelig wezen is dat onnatuurlijke toestanden niet neemt. Is de vorst eenmaal gedaan, vooral als ze langdurig was zoals dit jaar, dan gaan na verloop van enkele weken toch nog alle oesters dood, ondanks het verwarmde water. Ze passen zich niet meer aan de normale toestand aan. De deskundigen hebben hier nog geen verklaring voor gevonden. Vermoedelijk is het de zuurstof die wat parten speelt. Maar hoe het ook zij, de handelaars zijn ze kwijt aan afnemer „vorst” die wel heel slecht van betalen is. Wat gebeurt in de bassins, gebeurt ook in de volle zee waar de oester op de parken ligt te groeien tot ze de goede maat hebben. En dit duurt van 3 tot 5 jaar nadat ze als larve gevallen is op speciaal voor dit doel uitgezette mosselschelpen, die betrokken worden bij de mosselconservenfabrieken. Ook voor die jonge oesters is het funest als de vorst zo lang duurt dat ook het zeewater tot onder nul daalt. Het laat zich verstaan dat met de thermometer, de stemming der oester mensen mee daalde want de schrik zat er nog in van de harde winter 1962-63 toen ook de hele cultuur kapot voor. Dat de schrik niet ongrond was, bleek toen ze in maart konden gaan kijken. Zeker 90 ten honderd en soms nog meer, was bevroren. Dat was een flinke streep door de rekening. Had iedereen gedacht dat er heel weinig zaaigoed uit Frankrijk geïmporteerd zou moeten worden, omdat iedereen een mooie voorraad jonge oesters aan zichzelf had, dan pakte het anders uit. Er moest voor 100 t.h. geïmporteerd worden en de Fransen maakten van de gelegenheid gebruik om geen weggeefprijze te vragen.

Ik worstel en kom boven

Maar ja, het Zeeuwse wapen heeft als motto „Ik worstel en kom boven”, dus werden de beurzen geschud en de parken opnieuw bezaaid. Als het nu maar een mooie zomer wordt, wat dikwijls een goede groei geeft, dan komen we die klap wel weer te boven, zo hoorde men alom.

Maar de mooie zomer kwam niet. De buitentemperatuur kwam amper aan 20 graden, dus het zeewater bleef daar nog ver beneden. En een temperatuur van zo'n 20 graden is voor de oester een genot. Dan groeit en bloeit hij welig. Maar geen mooie zomer voor ons, dan



Een dichtgevroren Oosterschelde..... Een ramp voor de mosselcultuur.

ook niet voor de oesters. Dus afwachten maar! Toen in juli één der oestermannen zich niet meer kon bedwingen en eens ging kijken hoe het er voorstond, kreeg hij de schrik van zijn leven. Wat nog nooit eerder was voorgekomen, was nu gebeurd; dat zag men zodra de netten boven kwamen. De oesters zaten ook helemaal onder het mosselzaad. Weer een drama! Toen deze man zijn bevindingen aan zijn collega's meedeelde, was het alsof het zwaard van Damocles nu definitief gevallen was. Want vergeet niet dat er naar gelang de grootte der bedrijven, zo tussen de vijf miljoen en vijftien miljoen B.fr. per bedrijf was uitgezaaid. Dus dan ben je wel even stil als je die berichten hoort. En er zullen zeker wel wat slape-loze nachten gevolgd zijn. Wat te doen?

Niemand wist raad; dus afwachten maar. Als de producten op de bodem der zee liggen, kun je niet veel méér doen. Toen het eenmaal september werd en het oesterseizoen weer begon, kon men pas het drama overzien. Het was wel erg maar toch viel het nog mee. Er was een groot sterftecijfer, maar gelukkig was niet alles dood. Groei was er bijna niet, iedereen kampte met een schaarste aan grote oesters en een surplus aan kleine. Dus al met al, een slecht oesterjaar. Hopen we maar weer, dat het volgende seizoen beter wordt. Men kan hier zelf niets aan doen, de natuur laat zich niet dwingen.

Dit was zo het wel en wee der lieden van het dorpje aan de Oosterschelde. Dit keer veel wee, hopelijk volgend jaar veel meeval. Ik sluit dit epistel dan ook met de wens uit te spreken dat voor alle lezers van dit blad 1980 een gezond en gezegend jaar mag worden, en we volgend jaar weer even kunnen praten via een brief uit Yerseke.

OOSTENDERADIO

(Vervolg van blz. 23)

morsesleutel zal geleidelijk het veld meten ruimen voor de moderne overseining per telex. De elektrisch werkende schrijfmachines hebben hun intrede gedaan in de maritieme wereld der radioverbindingen.

Inmiddels heeft men zich onverwijd gebogen over de mogelijkheid om de „Teleprinting over Radio” (in vakkringen TOR genoemd) nuttig aan te wenden voor veiligheidsdoeleinden.

Gedacht werd aan een veralgemening van het uitzenden van „navigational warnings” langs de TOR via een gemeenschappelijke middengolf telegrafiefrequentie, de 518 KHz.

De proeven waaraan Oostenderadio deelneemt, dragen het volle enthousiasme weg van de reders van met TOR uitgeruste scheepsstations, want de ontvangst is onberispelijk en feilloos.

Zonder hapering werden de navigational warnings opgevangen van Lissabon tot diep in de Baltische Zee. Net zoals bij de radiotelefonische uitzending, wordt uiteraard een

internationaal tijdschema gerespecteerd, om gelijkaardige uitzendingen van andere kuststations niet te storen. Wat Oostenderadio betreft, hebben deze uitzendingen van „navigational warnings” plaats om 02.48, 06.48, 12.48, 18.48 en 22.48 GMT.

Ook weerberichten kunnen langs dezelfde weg worden opgevangen. Ze worden door Oostenderadio samen met de warnings van 06.48 en 18.48 GMT uitgezonden.

Stormberichten, dringende waarschuwingen, noodberichten worden onmiddellijk na ontvangst van de bevoegde autoriteiten, op 518 KHz de ether ingestuurd, om dan eventueel later te gepasten tijde te worden herhaald bij de geprogrammeerde uitzendingen.

Oostenderadio is de trouwe oprechte vriend van alle schepen, eender welke nationaliteit, of dat het nu het kleine yacht, de garnaalvisser, de IJslanvaarder of de statige oceanreus met duizende passagiers is.

Ruim driekwart eeuw geleden begon de historie van het kuststation en die historie is nog niet ten einde.

Dat de hierbij verschaftte inlichtingen zouden mogen bijdragen tot een betere kennis en gebruik van de beschikbare veiligheidsmiddelen in de radiocommunicatie, is de wens die, de RTT en in het bijzonder de directie en het personeel van de Radio Maritieme Diensten, aan alle varende op zee toesturen, ter gelegenheid van de jaarwisseling en de overgang naar een nieuw decennium voor de jaren '80!

G. BRABANT
Hoofdingenieur - directeur van Administratie
Radio Maritieme Diensten

(vervolg van blz. 27)



OOSTENDERADIO

- 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 VLOERING
- KENITEX MUURBEKLEDING met 10 JAAR TOTALE WAARBORG

WEIDESTRAAT, 346

8320 BRUGGE 4

(050) 35 48 61

REDERS !

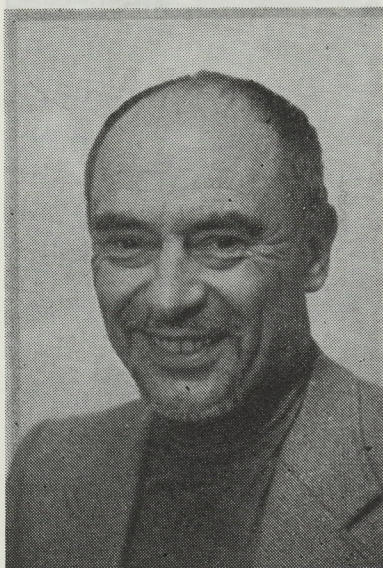
Laat uw schip zandstralen, het is een waarborg tegen roestwering en op langere termijn een forse besparing.

... dat de hierbij verzochte inlichtingen zouden mogen bijdragen tot een betere kennis en gebruik van de beschikbare veldlichtbaken in de radiocommunicatie, is de wens die de RTT en in het bijzonder de directie en het personeel van de Radio Maritieme Diensten aan alle verbanden op zee toelaten, ter gelegenheid van de jaarwisseling en de overgang naar een nieuw decennium voor de jaren '80!

G. BRABANT
Hoofdingenieur - directeur van Administratie
Radio Maritieme Diensten

HOOP OP DE TOEKOMST

HET LOODSWEZEN EN DE REDDINGSDIENST



door Karel MICHIELSEN

Hoofdinspekteur-direkteur Ministerie van Landbouw, Dienst voor Zeevisserij

Zowat twintig jaar geleden, telde onze vloot 445 schepen. Vijf jaar later waren er nog 396. Nog vijf jaar later : 354. Weer eens vijf jaar later : 268. Begin dit jaar waren er nog 216. Dit is een gestadige vermindering met gemiddeld iets meer dan 10 schepen per jaar.

Wanneer men deze lijn doortrekt zal ons laatste vissersschip „van de sterkte afgevoerd worden” in het jaar 2001.

Rond dezelfde tijd waren er 2310 vissers. In 1963 nog 2043. Vijf jaar later : 1851. Nog vijf jaar later waren er nog 1548. Degin dit jaar waren er nog 1275.

Dit betekent een verlies van gemiddeld 50 man per jaar.

Wanneer men deze lijn doortrekt gaat onze laatste vissersman met pensioen in het jaar 2003. Precies twee jaar nadat het laatste schip werd uit de vaart getrokken.

Moest het met opzet gebeurd zijn dan zouden de geschiedschrijvers later kunnen uitroepen „welk een meesterlijke planning op lange termijn !”.

Sommigen, waaronder ook beleidsmensen, zijn van de onafwendbaarheid van deze evolutie overtuigd. Werd niet reeds door velen aanvaard dat Nieuwpoort uitsluitend als jachthaven zal worden gebruikt en Zeebrugge als handelshaven, waar geen plaats meer is voor onze visserij ?

Men wijst op andere vege voorstekens zoals het ontbreken van animo voor nieuwbouw, het teloorgaan van onze talrijke scheepswerven, die gespecialiseerd waren in de bouw en het onderhoud van vissersschepen.

Voor allen, die bij de zeevisserij betrokken zijn, en die iets voelen voor dit oude, stoere en traditievolle bedrijf, stemmen deze opvattingen die bevestigd schijnen te worden door hierboven beschreven becijferingen, tot droefheid.

Maar, is het werkelijk zo erg gesteld met onze visserij ? Heeft

ze werkelijk nog maar twintig jaar meer te leven ? Ik geloof het niet. Er zijn, naar mijn mening, hier en daar hoopgevende dingen te ontdekken.

Het eerste is de toevoer van jongeren tot het bedrijf. De zee, de schepen, het krachtige leven in de visserij blijft gelukkig aantrekkingskracht uitoefenen op de jeugdige kustbevolking. Die jonge mensen moeten alleen maar aangemoedigd worden, en ze moeten overtuigd zijn dat de toekomst er goed voorstaat. Niet alleen in de visserij zelf, maar ook „nadien”, wanneer ze na enkele jaren, of tientallen jaren, zullen beslissen het wat rustiger te gaan aandoen.

Wilt U dat ook eens in cijfers zien ? Twintig jaar geleden waren er zowat 235 scheepsjongens. Dat was zowat 10 % van het totaal aantal vissers. In 1963 waren er nog 178, zowat 8,7 %. Het laagste punt kwam in 1966 : 138 jongens wat nog amper 7 % was van het totaal aantal vissers. Gelukkig werd in 1976 het Fonds voor Scheepsjongens operationeel. Onmiddellijk steeg het aantal jongens tot 143 of 9,9 % van het aantal vissers.

Sedertdien bleef het aantal jongens boven 10 % van het totaal aantal vissers en bereikte tevens het huidige jaar zelfs 155 of bijna 13 % van het totaal.

Mooi resultaat, maar nog niet voldoende. Inderdaad het levenspatroon van de visser wijzigt zich. Meer en meer jongens blijven een beperkt aantal jaren in de visserij en verlaten ze dan opnieuw. Alleen de echte, keiharde zeebonken blijven. Dus moeten we meer scheepsjongens hebben, veel meer dan 10 % van het totaal aantal varende bedrijfsmensen.

Alleen het Fonds kan dit probleem oplossen. Zijn beheerraad draagt een zware verantwoordelijkheid.

Ik heb het nu gehad over een verwezenlijking van het Ministerie van Landbouw.

En nu de tweede gunstige faktor.

Die ligt in de werkings sfeer van het Ministerie van Verkeerswezen. Het is de diepingrijpende akte van wat we gemakshalve zijn gaan noemen : het „Vozorfonds”.

Door dit Fonds worden de gevestigde reders aangemoedigd en geholpen om aan vernieuwing te gaan doen. Hoofddoel is de gevaarlijke stilstand in de toevoer van nieuwe schepen tegen te gaan. Laten we niet vergeten dat, om in leven te blijven, de vloot jaarlijks door tenminste een zestal nieuwe eenheden zou moeten verrijkt worden, de toestand die we de laatste jaren kenden kan vergeleken worden met de gevaarlijke toestand van een samenleving waar geen, of onvoldoende, geboorten worden gekonstateerd.

Maar het tweede doel vind ik heel wat belangrijker. Hier is de bedoeling jonge varende vissers, die blijf geven van werkkraft, vooruitzicht en de wil tot vooruitgang, te helpen eigenaar van een schip te worden.

Vooraf hier zijn de resultaten beoogend geweest.

Een derde, zeer gunstige faktor, wat velen er ook mogen over denken, is de E.E.G.

Eerst en vooral werd door het afschaffen van de grensbelemmeringen de markt in sterke mate gestabiliseerd. De eeuwige vrees voor marktverstoring door onregelde invoer is praktisch verdwenen, en in de plaats kwam een gezonde, doorzichtige markt, met ruime exportmogelijkheden.

Maar er is meer. Indien de E.E.G. niet moest bestaan onder haar huidige vorm, dan zouden we nu een heel groot gedeelte van onze visgronden kwijt zijn.

Wij zijn zo gewend aan de E.E.G.-gedachte dat het ons moeite kost ons te verbeelden hoe voor ons de toestand zou zijn (rekening houdend met de onderscheiden 200 mijlszones) moest deze Gemeenschap niet bestaan. Het loont zeker de moeite hierover eventjes onze gedachten, en vooral onze

verbeelding, te laten gaan. Alle problemen van kwoteringsregelingen en netmazen worden hierbij zeer belangrijk !

En daarenboven kunnen we ook nog genieten van de steunmaatregelen die diezelfde E.E.G. ter beschikking stelt voor de ontwikkeling van de gemeenschappelijke visserijbedrijvigheid.

Er is dan een laatste gunstige faktor. De afzetmarkt voor onze produkten is in voortdurende expansie. Onze zeevisserij levert een prima produkt af : van goede kwaliteit, niet door artificiële middelen opgefokt, een zuiver natuurlijk jachtprodukt en daarenboven behorend tot de fijnste variëteiten die de zee voortbrengt. De moderne West-Europese verbruiker is meer en meer bereid hiervoor te betalen.

Met die vier factoren voor ogen ben ik er van overtuigd dat, zo iedereen zijn plicht doet, onze visserij helemaal niet ten dode is opgeschreven, maar integendeel een gunstige toekomst kan tegemoet zien.



Onderlinge Visafslag

0.

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.

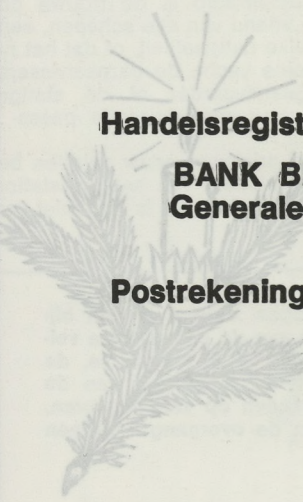
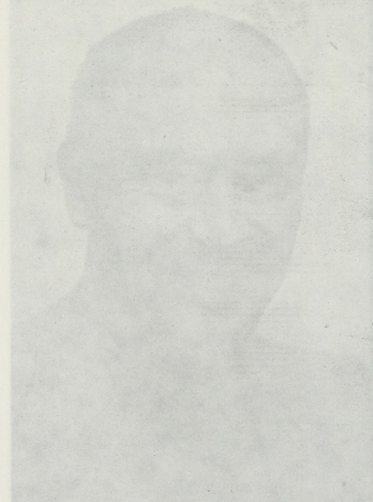
Handelsregister Oostende 16841

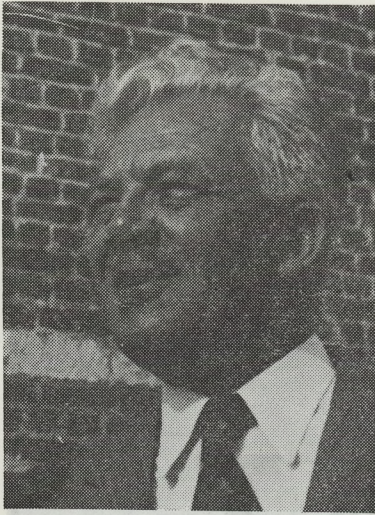
**BANK BRUSSEL LAMBERT
Generale Bankmaatschappij
Kredietbank**

Postrekening nr. 000-0001333-72

Telefoon 32.21.73

B.T.W. 405.303.909





DE Vernieuwingen bij het Loodswezen en de Reddingsdienst

door A. DE BOCK, Directeur Loods- en Reddingsdienst

Alvorens 1979 zijn plaats gaat innemen bij de oneindige reeks van de voorbije jaren, is het goed eens rond te schouwen en na te gaan wat er zoal is gebeurd en wat er nabij op komst is.

Vorig jaar heb ik in dit blad een overzicht gegeven van de aan de gang zijnde vernieuwingen bij het Loodswezen en bij de Reddingsdienst van de Kust.

Om dat hoofdstuk nu af te ronden, kan ik zeggen dat alles bijna volbracht is „according to plan”, natuurlijk met een lichte vertraging zoals normaal is bij alle werken en bestellingen.

Tot mijn leedwezen moet ik toegeven dat mijn vooruitzichten wat te optimistisch zijn geweest: de nieuwe reddingsboot wordt maar eerst einde januari opgeleverd, de politieboot wacht nog op de definitieve bestelling en aan de aanlegsteiger wordt door Openbare Werken druk gewerkt zodat die begin van het jaar zal gereed zijn.

Wel zijn er te Vlissingen twee nieuwe en snelle redboten in gebruik; de prijs aanbidding voor de bouw van de twee volgende en grotere boten is reeds binnen; we wachten slechts op de toewijzing door de heer Minister aan een van de mededingende werven. Blijkbaar is er ergens een kink in de kabel met de bestelling ofwel is deze slechts voorzien voor 1980.

TRAFIEK - REGELING

Weldra wordt de trafiekregeling van de haven Oostende op een nieuwe leest geschoeid.

Vroeger werd deze dienst waargenomen door de loodsen van Oostende/Nieuwpoort. Wegens de toenemende trafiek op beide kusthavens werd deze dubbele dienst, beloodsing en trafiek-regeling, te zwaar voor het personeel.

Een paar jaren geleden werd er beslist de beloodsingen voor al de havens van de kust samen te brengen onder één kustloodswezen met standplaats Zeebrugge. Daartoe werden loodsen van Zeebrugge opgeleid voor de havens Oostende en Nieuwpoort, terwijl deze van Oostende/Nieuwpoort zich moesten be-

kwamen in de beloodsingen op Zeebrugge.

Ondertussen werd er overgegaan tot de vorming van een nieuwe Dienst: Trafiek-regelaars. De loodsen zouden dus ontslagen worden van de trafiek-regeling en een aantal niet-loodsen zouden aangeworven worden om dit werk over te nemen.

De oprichting van een nieuwe dienst in de Staat is steeds van lange adem omdat verscheidene Ministers en allerlei Raden hun woordje daarin te zeggen hebben.

Dit alles is thans blijkbaar in het eindstadium zodat weldra tot de aanwerving van deze trafiekregelaars kan overgegaan worden; we wachten nog op de officiële instructies terzake.

Deze oplossing voor een sedert jaren lopend knelpunt, zal vermoedelijk een hele opluchting brengen en laat ons hopen ook aan alle betrokkenen voldoening schenken.

EEN NIEUWE DIENSTREGELING VOOR DE SCHELDENDEN- LOODSEN ?

Een andere oplossing voor wat de dienstregeling der Scheldemondloodsen (Zeeloodsen) betreft, speelt me sedert lang door het hoofd. Het zeeloodswezen, zoals we het nu kennen, is stilaan gegroeid uit de tijd van de „zeilkotters” en de vroegere concurrentiestrijd tussen het Belgisch en het Nederlands Loodswezen.

In de tijd van de zeilkotters en later ook met de stoomkotters liepen onze loodsboten alsook deze van onze concurrenten tot Dungeness en zelfs tot aan de westelijke toegang van het Kanaal de schepen tegemoet om loodsdiensten aan te bieden. Van de sportieve (en ook soms onsportieve) strijd van beide loodsvaartuigen bestaan er vele anekdoten maar ook beschamende gevallen die we thans nog moeilijk kunnen begrijpen. Na de jongste oorlog kwam het tot

een overeenkomst met Nederland, bij zover dat België 72½% en Nederland 27½% van de trafiek werd toegewezen. Tevens werd er een regeling getroffen als volgt: Een Belgische kotter op de West (ter hoogte van Oostende) en een Nederlandse kotter op de Noord (Steenbank), met volledige samenwerking. Verder wordt het tekort aan loodsen op de kotters aangevoerd door een tenderdienst (reserve-loodsboot) uit Vlissingen en ook worden de overtollige loodsen op de kotter door dezelfde tenderdienst afgehaald. Door deze overeenkomst met Nederland blijven de loodsboten ongeveer op dezelfde plaats op zee (kruisstation) en weten de in- en uitvarende schepen precies waar ze een loods kunnen bekomen of ontschepen. Dit kruisstation ligt voor België in de nabijheid van de A1-boei, ongeveer 9 mijl buiten Oostende. De snelle, nieuwe loodsboten lopen 16' zodat ze de afstand van 9 mijl gemakkelijk in 40 minuten kunnen afleggen.

De loodsboot moet ter plaatse blijven, maar de aanvulling of de afhaling van de loodsen kan m.i. gemakkelijker gebeuren vanaf Oostende, aangezien de tenderdienst vanaf Vlissingen twee uur in beslag neemt.

De zeeloodsen zouden dus allen te Oostende moeten bereikbaar zijn als ze aan de beurt staan. Hun continu-dienst zou op basis van 7/4, 6/5 of 6/4 uitgerekend worden om de thans vigerende 38-uren week zoveel mogelijk te benaderen. (7/4, 6/4 of 6/5 betekent 7 of 6 dagen werk, gevolgd door 4 of 5 dagen rust).

De thans heersende betwisting over de uren te Vlissingen zou vervallen en de uren afwezigheid zouden tellen vanaf de tender-afvaart tot de terugkomst te Oostende.

De dienst zou dan in grote lijnen aldus geregeld worden: tenderdienst uit Oostende om 9 uur, 13, 17 en 22 uur plus eventueel nog een dienst in noodgevallen.

De loodsen die dagelijks uit hun rustperiode aan de beurt komen, gaan met de eerste tender (9 uur) aan boord; de overtollige loodsen worden afgehaald en komen ach-

teraan op de beurtlijst te Oostende.

De aan de beurt gekomen loodsen op de kotter doen een reis met een schip bv. naar Vlissingen en komen daar op de beurtlijst voor de Noord — ze doen een reis op en neer naar de Noord en komen te Vlissingen dan op de beurtlijst voor de West. Bij aankomst op de Westpost gaan ze met de eerstvolgende tender naar huis en komen achteraan de beurtlijst.

Dit is in korte trekken de beurtregeling. We weten dat deze eerste gedachte verre van volmaakt is, maar de ondervinding zal uitmaken hoe dit moet aangepast worden om tot een perfecte regeling te geraken.

Een eenvoudiger regeling, met nog meer bijkomende oplossingen van problemen, zou zijn: geheel de West (ook de west-schepen) aan de Belgen en geheel de Noord aan de Nederlanders. De aanpassing voor de 72½% en 27½%-regeling zou op het Schelde-traject kunnen gebeuren; dit is maar een kwestie van het aantal loodsen van beide nationaliteiten aan te passen aan de behoeften van ieder traject.

De bedoeling van deze nieuwe regeling zou zijn om de S.M.-loodsen een meer huiselijk leven te bieden. Het gaat immers niet om die mensen 5 of 6 dagen van huis te houden op een afstand welke normaal dagelijks door forensen wordt afgelegd. Dit was vroeger met de zeilkotters de enige oplossing, maar die tijden zijn thans lang voorbij. Er moet gestreefd worden naar een gezonde oplossing, waar iedereen baat aan heeft. Met het voorgestelde systeem zijn de loodsen meestal binnen de 24 uur terug thuis en worden hun uren afwezigheid volledig vergoed.

De uitvoering van deze oplossing vraagt jaren voorbereiding zodat ik dit ter overweging geef aan mijn waarde opvolger; mijn diensttijd bedraagt jammer genoeg maar vijf maanden meer.

Ik neem dan ook afscheid van de geachte lezers met mijn beste wensen voor een ZALIG KERSTFEEST een GELUKKIG NIEUWJAAR en nog vele jaren van GELUK en VOOR-SPOED!

NU het WINTER T

BESTEL EEN

DUFFLE COAT



van
HOGE KWALITEIT

(groengrijs en blauw)

Blauw gevoerd

**NOG AAN
ZOMERPRIJS**

van
1.000 tot 2.250 Fr.

B.T.W. 16 % niet inbegrepen

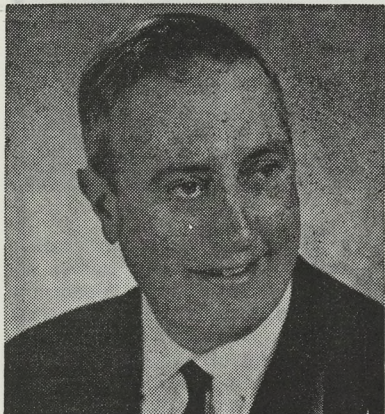
SCAP sv

H. BAELSKAAI, 27, 8400 OOSTENDE — TEL. 059/32.29.51

(8427V)

DE ZEVENTIGER JAREN !

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



Nog een paar dagen en wij schrijven 1980. Het cijfer „acht“ in dat getal moge ons een aanleiding zijn om even een kort bilan op te maken van de evolutie die onze zeevisserij in de zeventiger jaren heeft doorstaan. Hoe kunnen wij dat beter doen dan door een vergelijking te maken tussen de toestand nu en de situatie zoals zij zich voordeed bij de aanvang van deze voorbije tien jaar.

De Belgische vissersvloot is op die tien jaar tijd met een derde verminderd; ook het aantal opvarenden liep terug met een zelfde percentage. In ronde cijfers uitgedrukt varen nu nog 200 vissersschepen tegen ruim 300 toen. Er zijn vele oorzaken voor die afname: het vertrek van een aantal schepen naar ontwikkelingslanden, de saneringsmaatregelen van overheidswege in de vorm van speciale sloppingspremies en tenslotte de natuurlijke afvoer van een gedeelte van de vloot, in die periode niet gekompenseerd door de bouw van nieuwe vaartuigen.

Het is maar op het einde van de zeventiger jaren dat een meer optimistisch geluid zich liet horen. Een paar goede vangstjaren hebben de visserman weer moed gegeven. Ondernemende jonge reders zijn met bouwplannen voor de dag gekomen en de aanstaande realisatie van deze projecten doet de tachtiger jaren onder een gunstig gesternte van start gaan. Aldus wordt algemeen gehoopt de verdere terugval van de vissersvloot te kunnen afremmen en haar op een 200-tal eenheden te kunnen stabiliseren.

De visaanvoer is uiteraard in de eerste plaats afhankelijk van het beschikbare vlootpotentieel. Minder schepen betekent onvermijdelijk mindere vangsten. In de jaren '60 overschreed de aanvoer steeds de 50.000 ton per jaar. De zeventiger jaren daarentegen leverden cijfers op die rond de 40.000 ton schommelen.

Naar categorieën gezien kunnen

enkele interessante vaststellingen worden gemaakt. Pelagische vis is de jongste jaren schaars geworden en het vangstverbod op haring heeft deze eenmaal zo lukratieve visserij voor geruime tijd uitgeschakeld. Beter gaat het met de visserij op schaal- en weekdieren, waarvan de gemiddelde vangsten er in de jaren '70 flink zijn op vooruitgegaan.

Maar meer dan ooit is de visserij op bodemvis de hoeksteen van het bedrijf. Op dat vlak althans is er geen verschil tussen de jaren '60 en '70: nog altijd meer dan 90% van alle aangelande vis hoort in de categorie bodemvis thuis. Ook naar besommingen worden daar de beste resultaten geboekt, vooral beïnvloed hetzij door de konstante aanvoer van fijne en duurdere vissoorten (zoals tong), hetzij door massale vangsten van populaire variëteiten (zoals gul).

Ondanks alle alarmkreten over overbevissing en uitputting van de stocks, is de natuur mild gebleven en zijn onze vissers ook tijdens de zeventiger jaren goed aan hun trekken gekomen.

De vraag naar vis blijft groot en blijkt zelfs nog te stijgen. Dus kent ook de invoer van vis en visserijproducten een opwaartse trend. Thans wordt elk jaar in België meer dan 100.000 ton vis geïmporteerd. Ruim een derde daarvan is verse en diepgevroren vis, daarbij inbegrepen de kwasi totaliteit van de grondstoffen, benut door de visverwerkende nijverheid. Een ander derde bestaat uit schaal- en weekdieren, met als bijzonderste bestanddeel de invoer van mosselen uit Nederland, die jaarlijks meer dan 20.000 ton bedraagt. Een zelfde cijfer van 20.000 ton wordt genoteerd voor de invoer van conserven, waarvan de eigen productie relatief gering te noemen is.

De vishandel gaat zijn weg met wisselende kansen, ten bewijze de uitvoer van zeeproducten. In de zestiger jaren kenmerkte de Belgische visexport zich door een opmerkelijk stijgende trend. Na 1971 is een terugval ontstaan met het jaar 1975 als dieptepunt. Sindsdien kwam er een geleidelijk herstel van de uitvoer tot stand, niet zozeer op het kwantitatieve vlak dan wel wat de waarde er van betreft. Bedroeg de omzet van onze uitvoer 200.000 fr. in 1960 en 800.000 fr. in 1970, dan was de waarde van onze export in 1978 gestegen tot boven anderhalf miljard frank.

Globaal gezien zit het Belgisch visserijbedrijf, na een inzinking doorstaan te hebben in het midden van de zeventiger jaren, thans in de lift. Moge dit gelukkig gesternte ook het beeld beheersen van de jaren '80 die voor de deur staan.

EEN JAARWISSELING !

door Maurice Van den Abeele, beheerder
bij de Groepering der Visnijverheden



De Kerstweek staat opnieuw voor de deur, en dit is meteen aanleiding om terug te blikken op het gebeuren tijdens een verlopen jaar.

De sektor van de visverwerking wist zich over 't algemeen te handhaven: wel verdwenen een paar gezichten van het toneel, maar in 't geheel hield men stand.

Enkele bedrijven hebben zich zelfs gewaagd aan investeren en moderniseren met hoop op de toekomst; dit optimisme verdient te worden onderstreept: het getuigt van de durvende geest die nog, spijs alle tegenkantingen en een ontmoedigend klimaat, bij onze ondernemingen levendig blijft.

Het is nu eenmaal zo dat de aanhoudende sociaal-economische evolutie die zich kenmerkt door werktijdverkortingen en de eraan gebonden toename van de loonkosten, anderzijds door de veelzijdige eisen van de verbruiker, aanleiding zijn tot het zoeken naar steeds meer efficiëntie, en als 't kan nog meer productieve werkmethodes.

De talrijke nieuwe en zeer geëvolueerde technieken die nu ter beschikking zijn stuwten noodgedwongen onze bedrijfsleiders in deze richting.

Maar dergelijke investeringen kosten een hoop geld dat moet worden afgelost; zeer dikwijls zelfs worden ze ingehaald door weer nieuwere toepassingen en dit vooraleer de delging is ten einde gelopen.

In dit perspectief is rentabiliteit dan ook een prioritaire vereiste die jammer genoeg meer en meer in het gedrang wordt gebracht. Allerhande lasten die niet steeds terstond kunnen worden aan de verkoopsrijzen toegevoegd bezwaren dag na dag de kosten van uitbating; hier zijn o.m. ook de hoge bankrenten voor een groot deel verantwoordelijk.

Vorig jaar, op deze plaats, had ik reeds die kwaal in het daglicht gesteld, verweven als ze is in het algemeen kosten-beleid van onze industrieën. Vandaag is dit een gemeenplaats geworden, in alle discussies en beschouwingen omtrent de gang van zaken in het bedrijfsleven: de analyse die in het Rapport van de Belgische Vereniging der Banken komt te worden vrij gegeven is in dit opzicht veel-

zeggend.

Ook het jaarverslag van de Bedrijfsraad voor de Visserij wijst er op als een der oorzaken die de visverwerkende nijverheid dwarsliggen.

Het Verbond van Landbouw en Voedingsnijverheden, dat van zijn kant om de rentabiliteit van de voedingssektor bezorgd is waarschuwt dan ook niet zonder reden: «de belgische voedingsnijverheid staat vandaag met de rug tegen de muur». Dergelijke noedkreet uitgaande van een gezaghebbend organisme zou zeker niet zonder gehoor mogen blijven.

Tijdens een colloquium onlangs te Brussel ingericht door AGEFI (Agence Economique et Financière) werd diezelfde problematiek eveneens uitgediept; volgens voorhanden zijnde gegevens liggen de winsten in de belgische voedingssektor het laagst in vergelijking met alle Europese partners; het gemiddelde is rond de 2,2% wat zeker het risico en de inzet noch belonen noch aanmoedigen. Deze vaststelling slaat beslist ook op onze sektor.

Een passus uit de jongste publicatie van het L.N.V. lijkt mij symptomatisch, en is zeker het vernomen waard. (VITA-30J-nr. 35):

«Sommige buurlanden die niet hebben te lijden onder de eis tot WERKTUJDVERKORTING en onder strakke WERKTUJDREGLEMENTERING zijn bezig hun Voedingsnijverheid te versterken tot een geducht aanvalswapen op de exportmarkt».

Tegenover dergelijke voorspellingen blijft men niet straffeloos doof of blind.

Op het vlak van de bevoorrading is men er, kwantitatief gezien, wellicht niet op achteruit gegaan.

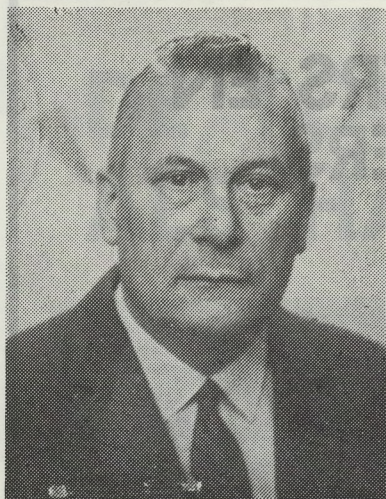
De onstandvastige en wisselvallige vangsten stuurden evenwel alle logische vooruitzichten in de war en dit liet zich dan ook storend aanvoelen. Ook de prijzen op de wereldmarkt bleven er niet ongevoelig voor.

Voeg er de nog steeds wispelturige geldwisselkoers aan toe, en dan begrijpt men waarom menigeen reden heeft om zich dagelijks zorgen te maken.

Veel van deze hindernissen komen van buiten uit op ons aan, en wij kunnen ze enkel maar lijdzaam aanvaarden: bij andere past moed en doorzettingsvermogen waarvoor wij ons moeten bekwaamen. Zouden deze inspanningen niet nog beter geschraagd en doeltreffender zijn door meer samenhang in onze bedrijfspgroeperingen van waaruit onze wensen en eisen met meer kracht kunnen worden doorgedrukt? Wij leven toch in een tijd waarin het individu door drukkinggroepen wordt verdronken!

Aanmoedigend blijft evenwel toch dat het verbruik van vis blijkbaar geen achteruitgang boekt. Steeds meer kooplustigen laten zich verleiden door het wijde gamma van verse-en/of bewerkte vis die op sierlijke en rijk voorziene toonbanken te koop ligt gespreid.

Er is nog werk bij de vleet voor het komende jaar!



INSPRAAK VAN HET BEDRIJF BIJ HET VASTSTELLEN VAN DE TAC'S ?

door CAMIEL MENU

Het vaststellen ieder jaar door de Raad van Ministers van de Europese Economische Gemeenschap — dit op voorstel van de Commissie — van de verschillende TAC's (totale toegelaten vangsten) is voor ieder reder en visser van uitzonderlijk belang.

Immers, de rendabiliteit van een vaartuig, de broodwinning van ieder opvarende, hangt af van deze twee factoren :

- waar mogen we nog vissen ?
- hoeveel van iedere soort mogen we nog vangen ?

In het verleden waren deze TAC's uitsluitend gesteund op gegevens van de wetenschapsmensen. Daartegen hebben de bedrijfsmensen altijd betoogd dat niet enkel biologische, maar eveneens economische en sociale overwegingen dienden in acht genomen te worden bij het bepalen van de TAC's.

Teneinde over een eigen orgaan van gegevens te beschikken richtte de Commissie, bij beslissing van 8 juni 1979, het Wetenschappelijk en Technisch Comité van de Visserij op.

In dit Comité is ons land vertegenwoordigd door twee zeer bevoegde ambtenaars van het Rijksstation voor de Zeevisserij. De opdracht van dit Comité luidt :

- 1) Het vooropzetten van een wetenschappelijke benadering op korte en op half lange termijn van de visvoorraden in de communautaire wateren en van hun te verwachten ontwikkelingen.
- 2) Een rationeel beheer van deze visvoorraden op te stellen. Om tegemoet te komen aan het aanhoudend aandringen van de bedrijfsmiddens werden de verslagen van dit Comité door de Commissie ter beoordeling overgemaakt aan het Raadgevend Comité voor de Visserij — door de Commissie opgericht in 1971 — waarin alle takken van de visserij, van de vishandel en de visnijverheid vertegenwoordigd zijn, zowel door de werkgevers als door de werknemers.

Op deze manier wil de Commissie buiten de zuivere wetenschappelijke en technische gegevens eveneens over de economische en sociale problemen en gevolgen volledig ingelicht zijn.

Zelfs de Raad van Ministers op 29 oktober 1979 dringt erop aan het oordeel te kennen van de afgevaardigden van het economisch

luik van de visserij, er bij voegende : «beslissingen moeten gesteund zijn op vaste gegevens, rekening houdend met de biologische, economische, sociale, regionale en andere gevolgen».

Deze stellingnamen, zowel van de Raad van Ministers als van de Commissie, zijn uiterst belangrijk, en kennen aan de bedrijfsmensen zelf een aandeel toe in de verantwoordelijkheid van de toekomst van hun bedrijf.

In dit verband zijn — zonder uitzondering — alle bedrijfsmiddens akkoord dat een visserijpolitiek moet gevoerd worden welke beoogt de visvoorraden de herstellen, te beschermen en te behouden. Zij kunnen wetenschappelijke aanbevelingen aanvaarden, zich onderwerpen aan zekere beperkingen, zelfs

opofferingen vragen voor zover men hun de noodzakelijkheid ervan uitlegt en de vooropgezette maatregelen als efficiënt bewijzen. Wetenschap en praktijk dienen aanvullend te werken en niet zoals in bepaalde middens misprijzend tegenover elkaar te staan.

Eens echter een algemene «onderstanding» bekomen, dienen de in het kader van de visserijpolitiek uitgevaardigde reglementeringen volledig toegepast te worden.

Het is onloochenbaar dat in iedere staat, zelfs in ieder landsgedeelte een zeker wantrouwen bestaat tegenover de «anderen» omtrent het al of niet, het helemaal of slechts gedeeltematig toepassen van de uitgevaardigde beperkingen.

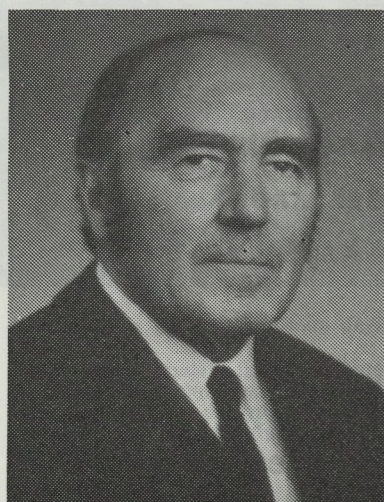
Door een controle van de Commissie op de nationale verant-

woordelijken, kunnen de eventuele «vergissingen of vergetelheden» weggewerkt worden en het wantrouwen tegenover elkaar verminderen.

We moeten ertoe komen aan het Wetenschappelijk en Technisch Comité juiste gegevens te verschaffen, zodat deze juiste prognoses kan vooropzetten. wat uiteindelijk een gunstige invloed zal hebben op de belangrijkheid van de TAC's, dit ten voordele van iedereen.

Al blijkt de weg nog lang om dit te bereiken, het feit dat het bedrijf gehoord wordt, dat ook economisch en sociale factoren afgewogen worden alvorens de TAC's worden vastgelegd, is van uitzonderlijk belang en getuigt van welgemeend begrip.

Camiel MENU



ZEEBRUGGE 1980

We schrijven einde 1979 en daarmee hebben wij een welgekomen gelegenheid om te overschouwen wat in het bestek van één jaar verwezenlijkt werd en zich af te vragen hoe het werkelijk staat met de gewenste veranderingen of vernieuwingen.

We kunnen vaststellen dat de handel en de visserij in het algemeen, er relatief goed doorgesparteld zijn. Niettegenstaande alle sombere vooruitzichten heeft 1979 toch nog een positief resultaat opgeleverd, dit wat ZEEBRUGGE betreft.

De scheepsbouw herleeft gedeeltematig en verschillende nieuwe vaartuigen zijn in aanbouw waaruit de handel zeker zijn voordeel moet halen.

We komen niet meer terug op het oude stramien van altijd maar oplopende onkosten, sociale eisen enz., maar het blijft een «struggle for live» en wat bezorgt de EEG - werking ons in de nabije toekomst ?

Dat de vaartuigen regelmatig in het buitenland gaan verkopen, is

een doorn in het oog van de handel. Maar wij kunnen het de produktie niet ten kwade nemen. Voor haar is het standvastig zoeken en strijden. Maar hoe kunnen wij ons verdedigen met een soms zeer onregelmatige of slecht geplande aanvoer ? Met ledige ogen zien wij veel van onze exportmogelijkheden teloor gaan.

VISKEURING

Er is niet veel gebeurd of veranderd. Verschillende processen zijn in gang of zijn hangende en uitspraken zijn er nog niet voor morgen. Alles wordt van nabij gevolgd en gestimuleerd door de onderscheidenlijke beroepsverenigingen.

Aan de situatie wordt door ons gesitueerd einde 1978 betreffende de beroepsverenigingen, vismijncommissie, visbakkers, is er niets verbeterd. Alles gaat zijn lome gang verder.

Onze wensen voor 1980 zijn, dat het iedereen goed moge gaan op alle gebied.

door Max Desutter
Consulaire rechter bij de
rechtbank van Koophandel
te Brugge,
voorzitter VERINVI,
ondervoorzitter Beroeps-
vereniging Groothandel -
verzendens vis.

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ANDERE WERKNEMERS

DE VISSERS KUNNEN VOOR HUN PUNTEN HIERNAVOLGENDE
BESCHERMKLEDIJ BEKOMEN :

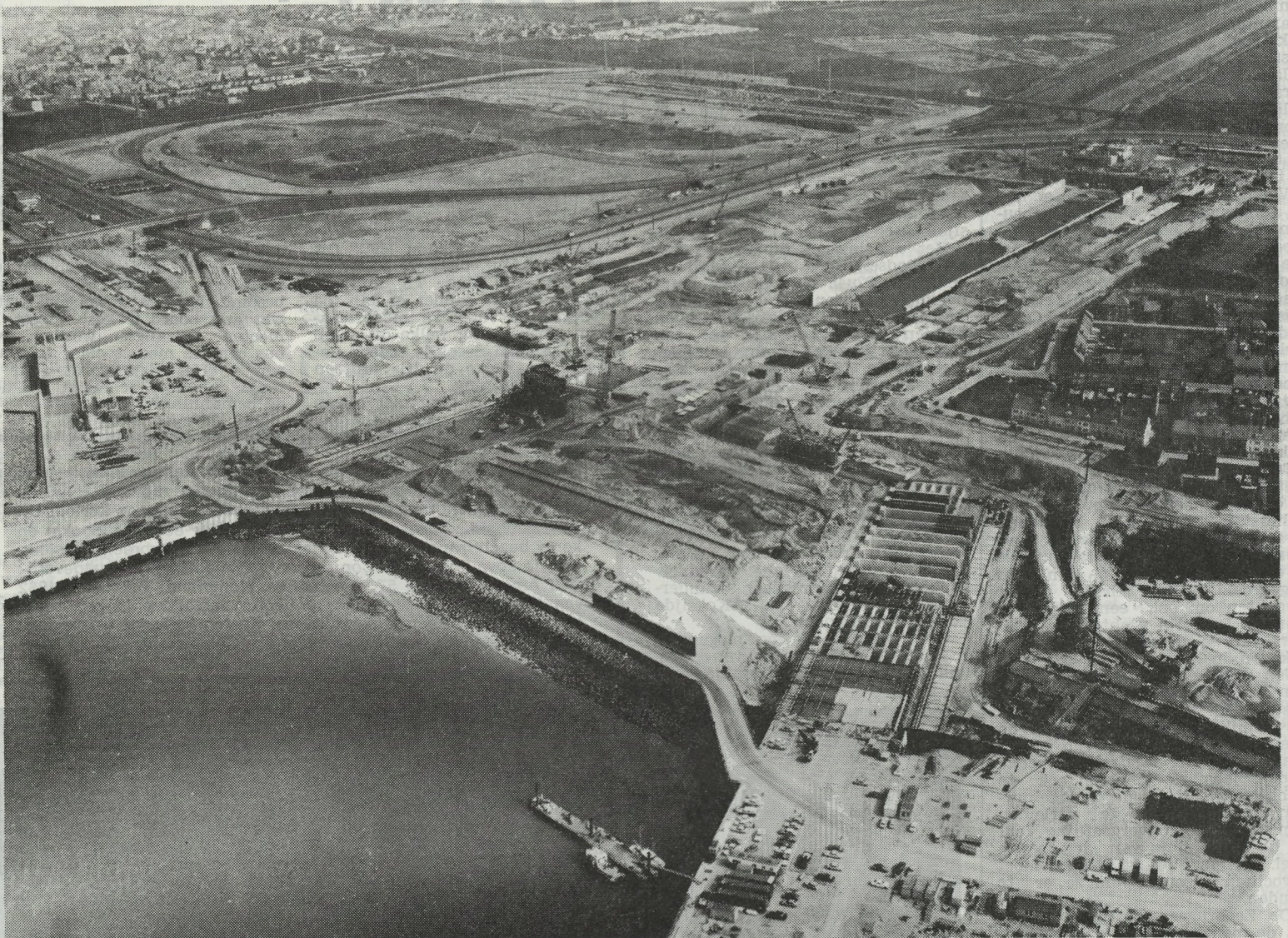
EEN PUNT IS EEN FRANK WAARD !

KNIELAARS		395
LAARS gevoerd met wol		385
DIJLAARS		700
HEUPLAARS		915
OVERAL blauw goed	maat 50 tot 56	670
	maat 58	737
BROEK blauw goed	maat 38 tot 56	370
	maat 58	405
VEST blauw goed	maat 48 tot 56	390
	maat 58	429
BROEK met borststuk	maat 48 tot 54	490
	maat 56	540
JUMPERS blauw goed		
	small en medium	395
	large	395
	extra-large	395
ZUIDWESTER (lange kap)		190
OLIEHEMD zonder kap		565
	met kap	675
OLIESCHORT		310
GUTTERS		70
AIRCOAT BROEKEN		465
	broeken met bretel	
	maat 42 54	903
	56 58	994
	60	1.030
JUMPERS aircoat		455

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

**DEZE PUNTEN KUNNEN OMGEZET WORDEN BIJ S.C.A.P.,
H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE, BIJ HAND IN HAND ZEEBRUGGE**

DE TOEKOMST VAN ZEEBRUGGE ALS HANDELS-EN VISSERSHAVEN



Een zicht op de nieuwe havenwerken.

Het is onze lezers bekend dat Zeebrugge, zowel als handels- en ook als vissershaven tijdens de laatste jaren, naar aanleiding van zijn geweldige expansie, het voorwerp is van veel kritiek, grieven en afgunst.

Dat die expansie vraagtekens met zich brengt omtrent evolutie en rendeerdzaamheid, is een normaal iets.

Dat de regering deze haven op financieel vlak door en voor vele aangelegenheden, die onze industriële expansie aanbelangen, met miljarden helpt en zogezegd bevoordeligt, is een feit.

Maar wie de evolutie, de plannen en de bedoelingen er van volgt, is het zeker niet te aanzien als weggegooid geld, zoals voor vele afgeschreven nijverheden welke men kunstmatig in leven heeft willen houden zonder daarbij de honderden miljarden verlies er bij te betrekken die de Waalse nijverheid en de kolenmijnen hebben gekost.

Dat die financiële inzet voor de ontworpen plannen een misbaksel zal zijn, of een deloyale concurrentie of een catastrofe, zoals de tegenstanders beweren, valt nog steeds af te wachten en grotelijks te betwijfelen, als we zien welke mening de Fransen er op nahouden in verband met de gevolgen welke dit voor de haven van Duinkerke zal hebben, zonder van de andere havens in het buitenland te spreken.

Want in dat opzicht is de ligging van de haven van Zeebrugge ten zeerste bevoorrecht al zal het groot vraagstuk het gebrek aan voldoende ninterland, wel grondig dienen bekeken. Zeebrugge kan een schitterende toekomst tegemoet gaan. Maar dan moet er zonder vooroordeel en zonder afgunst verder samengewerkt. Want Antwerpen heeft zijn voor- en nadelen, zoals Gent, Oostende en Zeebrugge er hebben.

De geschiedenis zal ons dit le-

ren en zal ook ons melden, dat we onze hoed mogen afdoen voor het pionierswerk van ere-burgemeester Pierre Vandamme, voor een werker zoals de heer Traen, die de gedachten van hem verder blijft uitwerken, thans daarin zonder veel lawaai gesteund door burgemeester Frank Van Acker die met zijn ernstige kijk, zijn bezadigd en kalm oordeel, die ontwikkeling verder met alle krachtadigheid helpt bewerken in het belang van de Belgische gemeen-

schap, die dit nu nog niet genoeg schijnt te beseffen. Waar de verdere ontplooiing van de haven van Antwerpen, de fierheid van ons land betekent ware het spijtig Zeebrugge als zijn rivaal te willen bestempelen en te bekampen.

Kritiek moet er zijn maar ze mag niet ingegeven zijn door afgunst en bekrompenheid. Ons land mag niet zijn dat van «Le petit pays, petit peuple, petit esprit».

(Vervolg bijl. II)

AAN ONZE LEZERS

Naar aanleiding van Nieuwjaar verschijnt het eerste nummer van Het Visserijblad niet op 4 januari maar wel op 11 januari.

Het is daarom te hopen dat onze regering en zijn bevoegde ambtenaars van openbare werken en andere zich daardoor niet zullen laten leiden en dat ze verder de leuze van Leopold II «De toekomst van een land ligt aan de zee» zullen indachtig blijven.

EN WAT MET DE ZEEBRUGSE VISSERSHAVEN ?

Zopas heeft inspecteur-generaal Simoens in het kerst- en oudejaarsnummer van Het Visserijblad ook voor de zeevisserij aan de oostkust een aanduiding en idee gelanceerd. Hoe ook voor onze vissersvloot van de Oostkust, de mogelijkheden kunnen uitgewerkt worden om er zoals te Oostende, over een «safety» en behoorlijk vlotdok te kunnen beschikken om er te markten.

Velen menen nog dat er achter de schermen iets aan het gebeuren is om de belangrijkste vissersvloot van onze kust daar de keel toe te duwen en alleen nog plaats voor te behouden voor de Zee-macht en de koopvaardij en de visserij onder te brengen te Oostende waarvan de vissershaven uitstekend gelegen is en alle nodige comfort biedt als vlotdok, slip en moderne sluisen. Dit ware een ideaal voor een 60 km kust want voor wat de handel betreft, vallen hier inzake modernisatie slechts enkele aanpassingen nodig.

Maar wat men er ook over denke en hoe graag we dit als de ideale oplossing bekijken, zou dit een onherstelbare vergissing betekenen kwa het personeelsvraagstuk alleen. De Zeebrugse reders zijn alle in de visserij geboren en zijn er in opgegroeid. Hun talrijke zoons smachten om ook eens reder te worden. Het zijn vechters en kenners van de vis en hun resultaten bekeken in het kader van de middelen waarover ze beschikken, mogen in het algemeen als zeer goed bestempeld worden. Hen van dat vissersmilieu, zoals ten andere de Nieuwpoortenaars, naar een STAD zoals Oostende, wettrekken, waar andere jobs de jongeren ook te wachten staan en de jongehuwden gemakkelijker te verleiden zijn, ware een onvergeeflijke fout en de onttakeling van het personeel, waarvoor nu reeds hard moet gevochten worden om ze er te houden.

De Zeebrugse visserijvloot, die tot de modernste van onze visserij behoort, verdient dus, voor wat zijn haven betreft, veel meer aandacht dan wat men er tot nu toe aan verleend heeft.

Een vlotdok is er noodzakelijk, zonder aan het huidig tijdok veel te wijzigen, zonder de vismijn en de vishandel te verlichten zich elders aan een nieuwe vissershaven met honderden miljoenen kosten te gaan vestigen.

Aan de belanghebbenden, die Zeebrugge vertegenwoordigen, samen met het ministerie van openbare werken, verkeerswezen, landbouw en de stad Brugge er niet jaren over na te denken, maar dit jaar de koe bij de horens te pakken om eindelijk ook hieraan de zo noodzakelijke oplossing te geven.

Onze knappe inspecteur-generaal Simoens heeft het steentje voor de oplossing gegooid. Aan de visserij-middens en de Brugse overheid het op te rapen en ook hier naast de koopvaardij, te overleggen wat het belang van Zeebrugge als vissershaven betekent, wil men ook hier geen onvergeeflijke fout begaan.

P. Vandenberghe.

Na het vergaan van de O.82 REDDERS DOOR GEREDDEN BEDANKT !

Onze lezers hebben in ons vorig nummer kunnen lezen in welke onmenselijke omstandigheden de O.82 «Mariner» toebehorende aan de rederij Pintelon-Versluys op amper 20 km van de thuishaven verging en hoe in enkele minuten tijd de bemanning door de redders van de helibasis van Koksijde gered werden.

Het was immers om 22 uur dat een noodsein opgevangen werd en reeds om 22u45 hing de Sea King helikopter boven het reddingsvlot waarin de vijf schipbreukelingen hadden plaats genomen in een stormweer welke kracht 10 vermeldde. In 20 minuten tijd was de bemanning volledig aan boord van de helikopter gehesen en gered.

De reders en de bemanning hebben dit niet vergeten en donderdag gingen zij samen kapitein Philippe (boordcommandant), De Baere (tweede piloot), Dorleman (navigator), sergeant Bedeur (boordmechanicien), eerste sergeant Verdoolaege (redder-duiker), en geneesheer Vandervoort, op de basis van Koksijde zelf, gaan bedanken.

Ook langs deze weg mogen de mannen van de luchthaven voor hun zoveelste bravourstukje geluk

gewenst en dient ook het mooi gebaar van reders en bemanning geprezen.

Het valt tevens ten zeerste te betreuren, o'n prachtig schip welke uitstekend uitgerust was voor de visserij te zien verloren gaan.

In ons vorig nummer werd gemeld dat het schip voor 4,5 miljoen frank aangekocht werd bij de in likwidatie verkerende PV. Dit is een drukfout, daar de aankoop-prijs niet 4,5 maar 7,5 miljoen frank betekende zonder er aan toe te voegen de volledige modernisatie en vernieuwing welke dit schip en de O.83 van dezelfde rederij onderging en welke de drie miljoen frank te boven ging.

Met dit verlies ging niet alleen

de vangst verloren, maar al wat de bemanning bezat, welke buiten de werkkledij, niet door verzekering wordt gedekt, zoals meer dan een miljoen frank vistuig en andere zaken voor de reders een zwaar verlies betekenen op een ogenblik dat dit vaartuig straks misschien ter haven een recordvangst had geboekt.

Eens te meer mag gezegd dat velen in de bladen lezen dat een schip een of twee miljoen frank bezigt, maar ze weten niet wat al wat aan boord is kost, moest het moeten vervangen worden, wat ons eens te meer toelaat te schrijven : «Het visje wordt duur betaald, en door de reder, én door de bemanning».

● Dames vraag vandaag nog zo'n Love Poster van Con Amore, waarop 50 charmante heren staan afgebeeld, die met U willen kennismaken, Korresponderen, samen wonen, uitgaan kortom Uw eenzaamheid willen opheffen. Bij de Poster een tekstboekje en korte beschrijving van de contactzoekende. Doorbreek de sleur, met de Love Poster van Con Amore, verkrijgbaar bij de uitgeverij : **Con Amore, Damrak 57, Amsterdam, Nederland. Tel. 020-274062 van 9.30 - 17.00 uur.** De poster wordt verzonden in een rondkarton en bevat een leuke surprise. Kosten inclusief verzenden : 500 bfr. Vraag de uitgebreide folder van Con Amore.

(8370V)



Een passender beeld voor de Kerstweek kon niet geschoten worden. De geredde opvarenden van de O.82 «Mariner» verbroederden opnieuw; onder de Kerstboom of wat dacht je ? (Foto NVDK-WDB).

De N.22 vlot gebracht

HULDE AAN REDDERS EN AANNEMERS

«Na de storm komt zonneschijn», was vrijdag 11. weliswaar niet het geval, maar toch was er zonneschijn in de harten van twee jonge vissers, die pas één maand geleden eigenaar geworden waren van een Oostends kustvissersvaartuig dat zopas aan zijn eerste reis was en vorige week in de nacht van zondag 16 op maandag 17 december met korre in de schroef stuurloos strandde.

Nadat de storm het de ganse week onmogelijk had gemaakt om doelmatige reddingspogingen te ondernemen, (en het groot risico er aan verbonden), buiten het vastleggen met trossen en ankers van het vaartuig, moest tot vrijdagmiddag gewacht worden om het mooi en sterk schip los te krijgen.

Overleg tussen de Loods- en Reddingdienst, aannemers Soetaert en Vanheule, die strandwerken gewoon zijn, de reders en de verzekeringsmaatschappij, had geleid tot het graven van een diepe geul, zodat de bergingsoperatie met de Staats-sleepboot «De Zeetijger» in tien minuten afgelopen was en het vaartuig vlug de haven van Oostende was binnengeloodst, waar buiten schroef- en roerschade, het vaartuig weinig andere averij heeft opgelopen.

Vragen werden in sommige dagbladen gesteld hoe het komt dat in het begin van de week de bergingspogingen waren mislukt. Hier dient opgemerkt, dat niet alle vereiste materiaal onmiddellijk voorhanden ligt en dat deze materialen dikwijls verschillend zijn naargelang de aard van de stranding, de plaats en de gronden waarop deze stranding plaats heeft, zonder te spreken over de zeer slechte weersomstandigheden waarmede de reddingdiensten af te rekenen hadden.

Verder is het een feit, dat kabels van om het even welke sterkte en soepelheid op een afstand van 400 à 500 meter van het te redden schip gelegen, bij de minste ruk moeten doorslaan en dat tenslotte zware trossen alleen hun handelbaarheid bewijzen.

En in een dergelijk geval staan de beste stuurlui natuurlijk aan wal, welke ondervinding de redders en aannemers ook hebben..

Een ander probleem welke oningewijden meenden naar voren te brengen, is dat een der ankers welke het schip vastgelegd had achter de golfbrekers zou doorgeslagen zijn en daardoor onderzeese telefoonlijnen zouden beschadigd hebben. Dat dergelijke schade aan die kabels bij heikracht veroorzaakt is, is niet de fout van de redders, maar alleen aan heikracht te wijten.

Anderzijds is het een feit dat jaarlijks voor vele miljoenen frank schade onwillekeurig en zelfs bij het vissen, aan deze kabels wordt veroorzaakt.

Het is een internationale plaag,

waarvoor tot op heden geen oplossing gevonden werd, hoe delicaat en belangrijk ook. Wat er ook van zij, dit zijn Staatszorgen voor morgen.

Van deze gelegenheid mogen we tenslotte gebruik maken om eens te meer de Oostendse Loods- en Reddingdiensten geluk te wensen voor de in alle weer en wind, zondag en weekdag, dag en nacht, geboden hulp om het kostbaar vissersvaartuig van twee jonge beginnende reders te redden.

In diezelfde dank vermelden we de pompiers van Oostende, de aannemers en reder Marcel Vercoutter inbegrepen, die samen met de hr. Jef Verbanck, die de Nieuwpoortse visserij maar niet in de steek wil laten, allen hun best hebben gedaan om eens te meer een stranding tot een goed einde te brengen.

● **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)



Na pak weg één week vast gezeten te hebben op het strand voor Middekerke kon de N.22 «Zeester» maandag vlot getrokken worden.

(Foto NVDK-WDB)

ONZEKERHEID OVER VOORTZETTING VAN BRITSE MAKREELVISSERIJ

Er hangt een onzekerheid over de voortzetting van de Britse makreelvisserij, thans de voornaamste visserij bij onze overburen. Niettegenstaande men over het Brits kwotum voor 1979 zit, dat op 300.000 ton bepaald was, is de algemene indruk, dat de regering de makreelvisserij zal laten doorgaan tot het eind van het jaar. Bevreemdend is wel, dat bepaalde Britse vissers hiermede evenmin gediend zijn, vooral door het feit, dat de gevangen makreel eerder klein is en men hieruit meent af te leiden, dat men de visstock aan het overbevissen is. Anderzijds menen zelfde vissers dat het beter geweest ware de visserij een maand te onderbreken omdat de thans gevangen makreel in die tijd toch een stukje zou bijgewassen zijn. Ook de faktorijschepen van het Oostblok zijn niet gans tevreden met de kleinere makreel, die ze slechts nog nemen om de Britse en Schotse treilerij genoeg te doen en niet het overpompen plots willen stil leggen. Mocht dit ooit gebeuren, is het duidelijk dat, de in dit geval aan de wal overgebrachte makreel zeker naar de vismeelfabrieken zou verwezen worden.

BRITEN VER OVER HUN KWOTUM

Als we slechts rekening houden met de officiële cijfers en ieder-

een weet nu al zo ongeveer hoe men de Britse cijfers met het nodige korreltje zout moet aanmenen, dan werd in het begin van het jaar 1979, op dezelfde zuidwestkust waar nu in deze visserij actief is, een 130.000 ton officieel weggevisst heeft. Hierbij komt nog 115 duizend ton van de Schotse westkust, hetgeen het, altijd officieel aantal tonnen, op 245 duizend brengt. Normaal zou dan in de laatste twee wintermaanden op de zuidwestkust van Engeland nog 55 duizend ton mogen gevangen worden. Hiervan werden 34 duizend ton gevangen in de eerste weken voor de kust van Cornwall. In de eerste twee weken van december werden hier nog 40 duizend ton aan toegevoegd. Voegen wij hier nog 40 duizend ton aan toe voor de twee laatste weken van december. Zo de regering de visserij de ganse maand december verder toelaat, dan komen we tot een totaal van 360 duizend ton of zo maar 60 duizend ton over het Brits kwotum. Groot-Britannië die het voortdurend heeft over beschermingsmaatregelen voor de instandhouding van de visstock, schijnt minder bekommerd te zijn, waar het gaat over een vissoort die vooral door Britten gevangen wordt, dan over vissoorten die meer door de vissers uit de andere partnerlanden gevangen worden, zoals onder meer de tong en zelfs de haring. Nu stapt men zelfs over de bekommernis en de waarschuwingen van de eigen biologen heen. Dit geeft toch aanleiding tot denken, dat het de Britten zoveel niet te doen is om de bescherming van de visstapels, maar om zoveel mogelijk te beletten dat de vissers uit de partnerlanden van de viskoek hun deel krijgen, of hun deel nemen. Wat dan te denken over de nochtans immer weerkerende geruchten dat de Britse regering van plan zou zijn, op aangeven van de biologen, het makreelkwotum voor 1980 met 30 t.h. te beperken ten overstaan van het jaar 1979? Of zal het ook in 1980 geen menens worden en zal men gerust toelaten dat overheen het kwotum gegaan wordt? We stellen eveneens de vraag wie het hier eigenlijk voor het zeggen heeft, de EEG of de Britse regering?

OOSTBLOKFAKTORIJSCHEPEN VERLAGEN HUN PRIJS

Het is slechts nog in de driemijl kustzone dat men makreel vangt van enige betekenis. Daarbuiten is het kleine makreel. Ook de faktorijschepen zijn niet bijzonder opgezet met de kleine makreel en hebben dan ook hun prijs verlaagd tot 5 fr. het kg., hetgeen nochtans voor seimenettreilers nog altijd lonend is, gezien het kostensparend overpompen op zee zelf aan boord van de oostblokschepen. Deze gehalveerde prijs duidt aan, dat ook de afnemers ergens de aanvoer wensen te remmen. Niettegenstaande de vissers zelf ergens graag het einde van de makreelvisserij, minstens voor een bepaalde periode, zouden wensen te horen aankondigen, neemt toch niemand op eigen houtje de beslissing daartoe,

Voor de Britse regering is het ergens vijf voor twaalf.

Menselijke tragedie in Frankrijk

Achttien vissers in de stormen omgekomen

De balans van de eerste zware winterstorm is in Frankrijk bijzonder tragisch te noemen. Van verscheidene vissersvaartuigen zijn samen achttien vissers op zee gebleven. Hiertoe behoren de schippers van het vaartuig de «Sterenn» uit het Franse vissersplaatsje «Le Guilvinec», de vijf opvarenden van de «Petit Laurent» uit «Sables - d'Olonnes», de zes opvarenden van de «Atria» uit Concarneau, en de zes bemanningsleden van de «Kerguen» uit Loctudy.

Voor verscheidene andere vissers heeft het aan een zijden draadje gehangen, onder meer voor de treiler «Sylvana» uit Concarneau, die volledig op één zijde lag en zich onverhoopt weer rechtte. Ook voor een paar andere vaartuigen waren er zeer dramatische ogenblikken. Volgens mededelingen van ontsnapte bemanningsleden, was de windsterkte op bepaalde ogenblikken bij de 180 km per uur, en waren er zeegolven van meer dan 10 meter hoog.

Wat de treiler de «Petit Laurent» betreft, was deze juist in de geul om naar de haven te varen, toen een grote golf het vaartuig volledig op zijn zijde legde, waar het een ogenblik lag te spartelen, maar minder gelukkig dan de «Sylvana», zich niet meer rechtte en de kiel volledig boven water kwam waarna het vaartuig in de diepte verdween. Schrikkelijke ogenblikken voor de bemanning, maar in dit geval een schrikkelijke gebeurtenis voor de echtgenote van één van de bemanningsleden, die vanaf de esplanade van het «Fort St. Nicolas», het omkeren en het verdwijnen van het vaartuig meemaakte. Samen met een reder van een ander vaartuig, die ook naar zijn schip uitkeek, bleven zij waanzinnig kijken in de hoop dat het toch nog uit de golven zou verschijnen. De reddingsboot probeerde nog uit te varen, maar moest onverrichterzake terugkeren. Ook de opgeroepen helikopter ontdekte niets meer op de kolkende golven

en schuimende zee.

Wat de «Astria» betreft, een houten vaartuig van 18 meter, kreeg de «Marigan», een vaartuig in de nabijheid, voor het laatst een bericht over de V.H.F. daar de radio in panne was. Voor het laatst werd de «Astria» nadien gezien op vijf mijl van de «Cap Bizard».

Een dag later ontdekte een piloot van de Royal Navy, het ledige reddingsvlot van de «Astra» en verscheidene wrakstukken, zodat men kon aannemen dat ook daar een zeker drama gebeurd was.

De «Kerguen» uit Loctudy, was ter visserij uitgevaren op 7 december, om dan te gaan schuilen in Zuid - Ierland om met bedrieglijk stiller weder, terug uit te varen naar de Smalls- en de Jonesbank. Toen het vaartuig zich in het Kanaal bevond tussen Ouessant en Scilly, had het een laatste contact met een ander vaartuig, tussen de schipper van de «Kerguen» en zijn broer aan boord van het ander vaartuig, de «Esther». In het

midden van het gesprek brak de schipper van de «Kerguen» af met de woorden «wacht een keer». Aan boord van de «Esther» bleef men echter wachten. Men neemt nu aan, na zoveel dagen dat het vaartuig spoorloos verdwenen is, des te meer, dat opzoekingen en het overvliegen van het gebied waar het laatste contact met de «Esther» geschiedde, zonder resultaat bleef.

Ondertussen heeft men zich in Franse visserijmiddelen terug zorgen gemaakt over de veiligheid en de stabiliteit van heel wat vaartuigen. Men vraagt betere veiligheidsnormen, maar in dergelijke stormen is een totale veiligheid toch moeilijk te verwezenlijken.

DE FRANSE KUSTTREILER «ONDINE» AAN EEN RAMP ONTSNAPT

Van de Franse kusttreiler «Ondine» uit Paimpol had men reeds de vermissing gemeld, zodanig, dat de familie, wegens het gebrek aan nieuws, alle hoop had opgegeven. Verleden zondag kreeg men dan van een andere treiler het nieuws door, dat de «Ondine» in moeilijkheden gezien werd, maar dat men veronderstelde dat het vaartuig het zou halen.

Zowat 48 uur voordien was de laatste melding van de «Ondine» doorgekomen, waarin gezegd werd dat de kabine van het vaartuig afgerukt werd. Het is slechts nadat het vaartuig veilig, maar zwaar beschadigd aanmeerde, dat men het relaas van een zeer moeilijke reis vernam. Het vaartuig was de vrijdag voordien in zee gestoken. Om middernacht kwam een geweldige storm opzetten, waarbij de wind een snelheid van meer dan 100 km per uur bereikte en golven tot 12 meter hoog veroorzaakte. Weldra werd de antenne afgerukt, maar de schipper kon nog contact houden met de V.H.F. Om 3 uur in de nacht werd echter het grootste gedeelte van de kabine door een golf weggerukt, en iets later ook de Decca en de Radar.

De schipper vertelt dat de zee één kokende, schuimende waterkolk was. Men trachtte tevergeefs Guernesey te bereiken, met de wind tegen, maar dat was niet te doen. Men wist zelfs niet of men nog voor- of achteruit ging. Gelukkig kreeg men geen enkel ongemak met de motor, zodat de hoop onder de bemanning bleef, dat men het wellicht ging halen. Zonder apparatuur wist men in feite niet waar men zich bevond. Men had geen lichten meer behalve de projecteur langs achter. In de nacht van zaterdag op zondag zag men verscheidene cargo's, zodat men vermoedde in de rail van de Casquets te zijn. Na een moeilijke nacht ontdekte men de zondagmorgen uiteindelijk een grotere treiler van wie men kon vernemen, dat men nog altijd in de rail van de «Casquets» was. In feite, zo zei de schipper, waren we dus gans de tijd in het rond gedraaid, hetgeen voor ons onbegrijpelijk was. Dankzij de aanwijzingen van deze treiler konden we tenslotte onze haven bereiken. Wel vonden de schipper en de bemanningsleden dat men te vlug de familie van het slechte nieuws op de hoogte gebracht had, die hierdoor anderhalve dag zeer zwaar geleden had. Maar dat is nu eenmaal het zeemansleven. Een avontuur om nooit te vergeten.

ZEES YMFONIE



Volgend op de schepengolf kwamen thans, na de oostenwind van het voorbij stormweder, duizenden zeesterren van Bredene tot Wenduine drijven in de opperkillen van het strand, tussen ontelbare goudkammetjes. Van de vijfvoetige stekelhuidigen, fris schitterend, geelrose tot viplet van kleur, leven aan onze kust de grootste concentraties voor Zeebrugge en in mindere mate tussen Nieuwpoort en De Panne. Het goudkammetje, een wormpje met aan de kop goudkleurige borstels, bouwt zelf zijn kokertje op uit zandkorrels. Zij vormen de massa broze pijpjes welke men na elk stormweer op onze stranden aantreft. (Foto WDB)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

De Kerstweek in de vismijn is niet verlopen volgens de traditie. Gewoonlijk worden er voor de

meeste vissoorten eerder lage prijzen betaald en moeten honderden bennen vis opgevangen worden.

Niets daarvan deze keer. Integendeel, bepaalde soorten kregen topprijzen. Om te beginnen, de fijne soorten als tong, tarbot, staart, griet. Ook steenschol, die vaak wel eens de tong zal vervangen hebben, was duur. Voor wijting was er deze maal ook voldoende belangstelling, de aanvoer ervan was ook kleiner dan de voorgaande weken. Voor kabeljauw werd een stijgende prijs betaald die op het einde van de maandagmarkt opgelopen was tot bij de 80 fr. Roggen waren ook duur, grote sortering zou tot 79,60 fr krijgen; de andere soorten werden verkocht tussen 75 en 35 fr het kg. Eigenlijk was de aanvang weinig keusrijk. Meestal gul van de Westschepen en rode zeebaars, blauwe leng, koolvis van IJsland. Veel kleine koolvis van IJsland trouwens die toch ook als laagste prijs 1130 fr noteerde, daar waar grote sortering rond de 27 fr kreeg. Rode zeebaars bleef boven de 40 fr, wat in de week een goede markt is. Blauwe leng echter werd wel ingezet aan 41 fr maar zakte tot 33 fr het kg. Vooral de O.81 kende nog een flink resultaat met 2.750.000 fr.

Dat tong opnieuw tot 335 fr het kg noteerde en dat ook tarbot meer dan 300 fr per kg haalde zal wel niemand verwonderen. Meer verwonderlijk was de erg lage garnaalprijs die maandag genoteerd werd. Nadat zaterdag nog ruim 110 fr betaald werd, viel die prijs maandag terug tot 30 fr en minder het kg. Iets wat in een Kerstweek nog nooit voordien gebeurde.

Het moet wel zijn dat niemand nog naar garnaal vraagt, zodat het aanbod de vraag overtreft. Het moet overigens gezegd dat het erg lang geleden is dat op het einde van het jaar nog vangsten van boven de 500 kg aangeboden werden.

**Zoekt U bijverdienste/
ander werk of
werk voor een paar uur per dag**
(ook werk thuis),
vraag dan de gratis
RETURN personeelslijsten
aan uitgave
okt. - nov. - dec. 1979.
Belgische uitgave.
Schriftelijke inlichtingen :
Uitgeverij Return
tel. (020) 27 40 62
830582 Telex 18165 **Alfan**
Damrak 57, Amsterdam,
Nederland. (8359V)

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)

OOSTENDE

MAANDAG 24 DECEMBER 1979

IJSLAND				
O.81	18	1540	—	2.750.104
KUST				
O.141-O.369	5	400	—	725.970
O.116-O.142	2	45	—	97.410
O.225-O.455	2	65	—	137.480
O.18-O.111	1	52	—	98.720
O.104-O.737	2	75	—	156.840
O.148-O.491	2	145	—	217.836
KANAAL				
O.127	17	60	2515	615.492
O.274	18	65	2970	780.188
WEST				
Z.62	17	60	2515	653.492
N.41	4	100	—	157.550
N.40	4	70	—	119.370
Z.209	8	130	—	191.430
N.736	6	85	—	255.688
Z.72	7	60	775	332.581

WOENSDAG 26 DECEMBER 1979

KANAAL				
O.303	17	60	4109	9
O.198	8	75	830	362.021
IJSLAND				
O.216	18	930	—	1.573.730
MONKEY BANK				
O.232	14	270	—	469.014
WEST				
Z.583	8	55	440	243.165

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 28 DECEMBER 1979

KANAAL :
O.83 (100 m, vis en 2000 kg tong)

MAANDAG 31 DECEMBER 1979

KANAAL :
N.705 O.118
WEST :
O.135 N.706 N.708 N.709 O.309 O.35
O.134

WOENSDAG 2 JANUARI 1980

IJSLAND :
O.202 (1000 m.)
KUST :
O.141 O.369
WEST :
O.275 O.123 N.719 O.26 O.243 Z.499
O.285 O.229 O.306 Z.209 N.752

ZEEBRUGGE

kgr ben. zee-
tong vis dag. Besom

DONDERDAG 20 DECEMBER 79

Z.538-Z.554 119.310
Z.437-Z.558 124.010
243.320

VRIJDAG 21 DECEMBER 1979

Z.99 1.909.775

MAANDAG 24 DECEMBER 1979

O.315 K	2	50	10	75.290
Z.200				200 15 104.170
Z.16 K	3	500	60	499.840
Z.571 N		1000	210	644.085
Z.27		10 1200	120	1.142.770
Z.126		10 1000	150	462.661
Z.14		10 3400	230	1.869.850
Z.5 Kn		17 3000	230	1.561.701
Z.98			500 80	493.937
Z.559 Kr		10 200	90	460.205
Z.176 N		11 700	120	577.410
GUL				
Z.558-437				361.350
Z.403-501				196.520
Z.554-538				256.630
Z.400-548				201.580
Z.550-601				38.110
				8.946 109

WOENSDAG 26 DECEMBER 1979

Z.196	900	180	741.990
Z.596	700	80	86.619
Z.516	50	70	156.595
Z.574	200	80	369.040
Z.189	250	70	344.236
Z.462	600	60	323.880
Z.526	900	110	748.260
Z.19 Kn	2000	150	1.046.955
Z.492	200	25	143.030
GULLETTJES			
Z.447-184			158.660
Z.201-560			86.570
Z.580-578			173.228
			4.679.063

NIEUWE REDDINGSVLOTTEN

De Rederscoöperatieve SCAP, komt de vertegenwoordiging te bekomen van de uitstekende Dunlop reddingsvloten, welke door de Engelse Navy, en overal ter koopvaardij gebruikt worden.

Deze vloten werden goedgekeurd door de Belgische Zeevaartinspectie. De herstelling en nazicht ervan zal voortaan ook door SCAP geschieden, zodat men daarover niet ongerust hoeft te wezen.

Voor alle eventuele inlichtingen mag men zich verder wenden tot Hand in Hand Zeebrugge of tot de burelen van SCAP te Oostende.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	24-12-1979	26-12-1979
Schelvis grote	59.40
Schelvis midden	39.20- 41.-
Schelvis klein	41.- 58.40
Kabeljauw	20.60- 24.-
Gul	46.60- 48.40- 51.-
Wijting	33.80- 44.40
Schaat	29.40- 18.80- 19.20
Zeebaars	55.- 72.40
Leng	40.- 45.- 38.- 40.20
Schartong	30.40- 42.- 22.60- 34.40
Heilbot	21.- 41.- 10.20- 21.40
Koolvis	137.- 193.- 89.- 191.-
Hondstong	22.60- 30.80
Zeewolf	45.-
Staart	174.-

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	24-12-79	26-12-79
Lappen	232-251
Grote	303-349
3/4	248-270
Blok	319-362
Voor-kleine	285-334
Kleine	286-229
slips	219-226

Zeebrugge

Grote	.....	238-264	200-231
Blok	.....	250-269	225-242
Fruit	.....	344-374	294-360
Schone kleine	.....	351-376	296-364
Kleine	.....	278-290	255-260
Tout petit	.....	221-246	221-224
Slips	.....	174-185	173-178

Nieuwpoort

Tong I	.....	255-	196-198
Tong II	.....	270-	198-215
Tong III	.....	355-	295-320
Tong IV	.....	324-	230-268
Tong V	.....	348-	255-330
Kleine	.....	

PLADIJS

Oostende

	24-12-79	26-12-79
Grote	33.- 39.- 25.- 28.-
Grote iek	34.- 40.- 22.- 27.-
Kleine iek	- - 21.- 23.-
Derde slag	26.- 40.- 17.- 22.-
Platjes	17.- 25.- -

Zeebrugge

I	.....	
II	.....	20.- 22.-	20.-
III	.....	22.- 25.-	20.-
IV	.....	20.- 22.-	17.-
V	.....	17.- 18.-	17.-

Nieuwpoort

Moeien	.....	
Grote pladijs	.....	20.- 35.-	20.- 35.-
Platjes	.....	20.- 35.-	20.- 35.-
Drielingen	.....	20.- 30.-	20.- 30.-

Datum Vangsten Kgr. Fr. Min. Max. Gem.

VISAANVOER TE OOSTENDE

24-12			6.832.399
26-12	5		3.663.555
-	16		10.495.954

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

21-12	2	1.548	63.050
22-12	1	900	35.720
24-12	8	39.537	2.373.414
26-12	3	17.084	822.722

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

22-12	2	362	49.592	129.-	142.-
24-12	4	639	59.997		

NIEUWPOORT

VRIJDAG 21 DECEMBER 1979

N.197	21.580
N.720	21.880
N.211	20.170

Aanhoudend stormweer en een kleine aanvoer op de vrijdagmarkt.

Alle prijzen kenden een forse stijging daar de vraag het aanbod ruimschoots overtrof. Voor kabeljauw noteerde men de prijs van 500 fr tot 4600 fr de ben. Gullen werden verkocht aan prijzen variërende van 48 tot 80 fr het kg. Grote wijting kreeg de prijs van 1700 tot 1900 fr de ben en de kleine wijting kende zelfs een afzetgebied tegen 1500 fr de ben. Dure prijzen die men rendabel noemen kan en voor éénmaal mag men besluiten dat loon naar werk betaald werd.

MAANDAG 24 DECEMBER 1979

N.88	85.155
N.700	85.155
N.470	125.435
N.590	125.435
N.211	23.470
N.349	41.910
N.15	1.130.951
N.705	317.-63
N.172	119.025
N.788	119.025
N.597	100.195
N.720	100.195

Vier koppels spanvissers losten ongeveer 500 bennen vis voor een totale waarde van ongeveer 850 duizend frank.

Twee bokkevissers losten samen 3500 kg tong en 200 bennen vis voor 1.450.000 fr. Eveneens werd de vangst van twee kustvaartuigen aan de wal gebracht ongeveer 50 bennen voor de som van 65.000 fr. De tong werd als volgt verkocht: 255 fr het kg voor tong nr 1; 270 fr voor tong nr 2; voor de bloktong of tong nr 3 355 fr het kg. Tong nr 4 of fruitong werd verkocht tegen 348 fr het kg en 324 fr het kg voor tong nr 5 en voor de kleine tong werd zelfs tot 228 fr het kg betaald. Er was aanvoer van variatie die tegen dure prijzen aan de man werd gebracht. Zo noteerde men van 478 fr tot 460 fr

het kg en tot 260 fr het kg voor de middenslag tarbot en 185 fr het kg voor griet. Kabeljauw werd geboekt tegen 3000 fr tot 3750 fr de ben en de gul werd verkocht tegen 1700 fr à 2750 fr de ben. De weinig aangevoerde rog werd geveild aan een gemiddelde prijs van 70 fr het kg. Grote wijting werd genoteerd van 1250 tot 1400 fr de ben en de kleine van 700 tot 900 fr de ben.

De delicatessen bij uitstek voorbestemd tot consumptie der restaurants zoals staartvis, werd tegen de prijs van 258 fr het kg aan koper gebracht.

Een vlot marktverloop met grote belangstelling der handelaars en gekenmerkt met lonende prijzen.

Het rekord voor wat het verkoopcijfer op één dag betreft in de stedelijke vismijn van Nieuwpoort werd opnieuw wat scherper gesteld en bedraagt thans 2 miljoen 433.691 fr t.o.v. 2 miljoen 427.574 fr op datum van 13 november 1979.

WOENSDAG 26 DECEMBER 1979

N.708	188.245
N.723	255.930
N.579	378.547

Twee bokkevissers en één vaartuig van de West losten samen ongeveer 350 bennen vis voor de waarde van 822.722 fr. Er was een algemene prijsdaling waar te nemen, dit tengevolge de geringe belangstelling der handelaars. Tong nr 1 werd geboekt tegen de prijs van 198 fr het kg en tong nr 2 tegen 215 fr het kg. Tong nr 3 of bloktong kreeg tot 320 fr het kg en tong nr 4 of fruitong 330 fr het kg. Tong nr 5 werd ongekocht aan 268 fr het kg en de kleine tong haalde zelfs 225 fr het kg.

Variatie werd tegen dure prijzen aan de man gebracht, zo betaalde men tot 394 fr het kg voor tarbot en 270 fr het kg voor griet. Kabeljauw werd geveild aan 3000 tot 3500 fr de ben en gul aan 1500 fr tot 1700 fr de ben. Grote wijting kreeg 1200 fr tot 1350 fr de ben en kleine 750 fr tot 1000 fr de ben.

De doornhaai of speurhaai werd verkocht tegen 1750 à 2000 fr de ben en de rog werd aan de man gebracht tegen de prijs van 70 fr het kg.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort			
	24-12-1979	24-12-1979	24-12-1979	24-12-1979	26-12-1979	26-12-1979	26-12-1979	26-12-1979	24-12-1979	26-12-1979		
Farbot : groot (123)	282	-329	460	-500	282	-307	450	-478	460	-478	360	-394
middel (123)	175	-235	308	-389	175	-206	283	-334	220	-260	190	-270
klein (123)	154	-	207	-231	125	-160	124	-201	100	-	80	-
Griet : groot (123)	159	-170	208	-213	182	-	161	-204	140	-185	150	-170
middel (123)	113	-124	155	-161	135	-	124	-134				
klein (123)	70	-101	91	-97	105	-	108	-124				
Schelvis : groot					62	-						
middel					38	-48						
klein					15	-31						
Heek : groot			52	-								
middel												
klein												
Lom												
Leng			36	-	32	-						
Rog (I)									75	-	75	-
Keilrog (123)									80	-	70	-
Rog (23)	68	-84			33	-65						
Tiltlen (23)									70	-	70	-
Scherpstaart (23)									65	-	65	-
Halve mans (23)									60	-	60	-
Teelt (2)												
Katrog (2)												
Kabeljauw	39	-79	80	-84			84	-96	60	-75	60	-70
Gul (groot)	35	-48	66	-70			64	-78	34	-55	30	-45
Gul (middel)			42	-44			34	-46				
Gul (klein)			40	-42			32	-36				
Hozemondhamme	86	-285			109	-229						
Wijting : groot	15	-27	24	-28	14	-22	20	-24	25	-28	24	-27
klein			14	-16			14	-16	14	-18	15	-20
Schar	21	-29	12	-			12	-16	30	-40	25	-35
Steenhol	27	-134	94	-121	21	-122	97	-122				
Zeehaal	42	-44	30	-			38	-41	18	-	16	-
Hondshaal	9	-25										
Doornhaal												
Pieterman									90	-	90	-
Makreel												
Horsmakreel												
Zeekeeft												
Schaat												
Zeebaars (klipvis)												
Kongeraal	41	-	19	-								
Schartong												
Volle haring												
Ijle haring												
Haringshaal												
Steenholk												
Heilbot												
Steur												
Koolvis												
Zeewolf					40	-56						
Pollak					31	-53						
Zonnevis												
Koningsvis												
Vlaswijting												
Zeeduivel			107	-284			112	-319	185	-258	180	-285
Schotse schol			39	-			40	-				
Zeehond			9	-18			9	-14	35	-	40	-
Bot									14	-	12	-
Rode Poon (robaard)			37	-					40	-70	40	-70
Grauwe Poon (knorh.)	25	-							19	-	17	-
Rode Knorhaan	51	-										
Posten												
Langoesten (midden)												
(klein)												

Lees "HET VISSERIJBLAD"



LIPS n.v. *scheepsschroeven*

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN

Tel. : 031 - 52.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

V73

NEDERLAND

NA STABILITEITSMOEILIKHEDEN TOCH GESLAAGDE PROEFVAART VOOR DE UK 165

Toen de UK 165 door de reder J. A. Foppen uit Urk in bedrijf genomen werd, werd vastgesteld dat, als gevolg van de overuitrusting van het schip, men aan de vereiste stabiliteitsnormen niet meer voldeed. Voor de Machinefabriek Maaskant die de treiler bouwde, was dit natuurlijk een grote teleurstelling.

De fabriek Maaskant bleef echter niet bij de pakken zitten, terwijl anderzijds reder Foppen een verder vertrouwen manifesteerde in de fabriek „Maaskant”. Na een grondige studie werd door Maaskant beslist tot een verlenging van het vaartuig over te gaan, waarvoor ook de reder bereid gevonden werd. Na een proefvaart werd het vaartuig nu definitief overgedragen aan de rederij. De UK 165 blijkt thans een volwaardig schip te zijn dat nu voor een groter vermogen geschikt is. In Holland is men inzake die stabiliteitsnormen, in het verleden er nogal lichtzinnig overgegaan en heeft men zich in rederskringen daarvan nogal op een weinig ordentelijke manier vanaf gedaan met dergelijke vaartuigen naar het buitenland te verkopen zonder dat de Nederlandse Zeevaartinspectie de koper er op wees en niettegenstaande de verkopers er op de hoogte van waren.

Het bedrijf Maaskant betreurde natuurlijk het voorgevallene met de hieraan onmiskenbaar verbonden averechtse publiciteit, maar tevens heeft het bedrijf hieruit de lessen en ondervinding geput, die de kwaliteit van de door haar afgeleverde schepen zeker zou moeten ten goede komen. Een woordvoerder van Maaskant maakte het duidelijk dat de fabriek ten slotte in dit bepaald geval het slachtoffer geworden was van hun immer aanwezige bereidheid, het vaartuig en alle onderdelen zo degelijk, zo sterk en dus zo zwaar mogelijk te bouwen, waardoor het vaartuig de stabiliteitsnorm niet kon doorstaan die een heel wat lichter en minder zwaar gebouwd vaartuig wel zou gehaald hebben. De stabiliteitsnorm is inderdaad terzelfdertijd in functie van de gebruikte materialen, de bouw, de uitrusting, het vistuig, lange visbomen en tuigen die allen hun invloed uitoefenen en zich niet noodzakelijk neutraliseren waardoor het dan kan ten koste van de stabiliteit uitvallen. Men kan dan wel bepaalde kunstgrepen uitvoeren, maar dan zal de kwaliteit er terug

onder gaan lijden. Volgens Maaskant heeft men verkozen een hoogwaardig schip af te leveren door het te verlengen. Het schip meet nu 39,80 m lengte, 8 m breedte met een holte van 4,70 m en een MAK-motor van 2.000 PK. Voorheen was het vaartuig slechts voorzien voor een motor van 1.600 PK. De UK 165 geeft nu naar het schijnt op alle gebied volledige voldoening.

GEEN VAN DER STEE-HARING VOOR NEDERLAND

De inspanningen die de Nederlandse minister voor landbouw en visserij zich getroost heeft om voor zijn Hollandse vissers een beperkt contingent haring los te peuten te Brussel, zijn op een sisser uitgelopen. We weten niet of minister Van der Stee zelf steevast geloofd heeft in een gunstig gevolg van zijn pogingen. Het minste dat hij kon doen was toch aan zijn vissers mede te delen dat hij te Brussel zou aandringen en vragen dat men niet alleen met het standpunt van de

biologen zou rekening houden maar tevens van uit economisch en sociaal oogpunt een benadering betrachten. Nederland is inderdaad een groot slachtoffer van de haringstop in de Noordzee, waardoor een ganse gespecialiseerde kottervloot het gelag mag betalen. Tussenkosten voor stilligens en andere zijn ten slotte maar lapmiddelen waardoor het kapitaal dat de kottervloot aan investeringen, vorming van gespecialiseerd personeel, afzetklienteel, enz..... gekost heeft, voor het gaan. Men tracht zich nu wel te verhalen op de makreel, maar, niettegenstaande een groeiende afzet en verwerkingsvondsten, zoals onder meer de rolmak, de rolmop met makreelfilets, menen we dat bij de verbruikers de haring toch nog altijd een schuifke hoger aangeslagen wordt.

We herhalen dus dat voor de haring ook voor 1980 een vangstverbod telt voor de Noordzee, het Kanaal, gebied ten westen van Schotland en de Keltische Zee. De Nederlandse vissers zullen wel in de Ierse Zee 572 ton haring mogen wegvissen en ten westen van Ierland nog twee duizend ton. De gata van opening voor het vangen van deze haring zullen later door Brussel medege-deeld worden. Er zullen dus wel nog wat Hollandse maatjes in 1980 aan de markt komen. Of dit echter wel voor elk zijn gading en voor elk zijn beurs zal zijn, valt toch zeker wel te betwijfelen. Gaan we dan maar het jaar 1980 in met veel haringhoop voor het toekomstend jaar 1981.

De Belgisch Nederlands Zeemansalmanak 1980

De 42e jaargang van dit belangrijk werk, welke op elk vissersvaartuig en rijksschip in de Noordzee een onmisbare gids geworden is, is niet alleen een ware gids voor de vissers op zee, maar wordt thans ook door de Zeemacht, de mailboten, de loodsdiens en alle maritieme diensten alsook de Zeevaartscholen gebruikt.

De oplage is beperkt en de prijs voor België is vastgesteld op 900 fr., waaraan dient bijgevoegd 45 fr. BTW en 65 fr aan verzendingskosten te storten op p.c.r. nr. 000-0418987-44 van het «Nieuwsblad van de Kust». H. Baelskaai 30, 8400 Oostende. De BTW is niet verschuldigd voor schepen en voor bestellingen in het buitenland.

HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR :

- a) In België :
- 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.

Voor Nederland is de prijs vastgesteld op 65 gulden plus 6 gulden verzendingskosten. De bestellingen voor Nederland moeten geschieden bij IJmuiden Stores, Trawlerkade 44, IJmuiden ;

- Handelsondernemingen **MARITIEM**, Vissershavenweg 46, Scheveningen;
 - Harri Prins, Hendrikkade 90, Amsterdam;
 - Nieuwe Rotterdamse Instrumentenfabriek Observator, Steenhouwersstraat 15, (Hoogvliet) Rotterdam;
 - Van Beelen, Middenhavenweg 58, IJmuiden;
 - Coöperatieve Inkoopvereniging **Visserijbenodigheden**, Haven 17, Oude Schild, Texel.
- Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

DE HEER IR. TIENSTRA HERVAT

We vernemen met veel genoegen dat de heer ir. Th. J. Tienstra, directeur van de Nederlandse visserij, aan de beterschap is, zodanig dat hij vanaf 2 januari 1980, gedeeltelijk zijn werk zal hervatten. De heer Tienstra was vele maanden ernstig ziek. Hopen we dat de z i voor het hervatten van het werk, waarvan de directeur voor de visserij zoveel hield en houdt, een voorbode is voor een volledig en duurzaam herstel. Dit is minstens de wens van het Belgisch Visserijblad, die voor de heer Tienstra heel wat achting en bewondering koestert.

Totale vangsten voor 1980 vastgesteld

Op de zitting van 3 december 1979 was onder de Raad van de E.E.G.-Ministers die de visserij onder hun bevoegdheid hebben, reeds besloten zo spoedig mogelijk een overeenkomst te bereiken over de instandhouding en het beheer van de visbestanden, dat wil zeggen over het bepalen van de algemene kwota en de kwota voor de verschillende landen.

Minister Van der Stee eiste wel een beperkt contingent haring voor de Nederlandse visserij in de Noordzee, en dreigde zelfs de uiteindelijke regeling van de algemeen toegestane kwota niet te zullen aanvaarden, zo dit niet gebeurde. Ondertussen werden voorlopig voor 1980 volgende vangsthoeveelheden, voor wat de belangrijkste vissoorten betreft, gezamenlijk voor de partnerlanden vastgelegd en waarvoor een opdeling onder deze landen zal gebeuren:

	Tong
Noordzee	14.000 ton
Ierse Zee	1.300 ton
Bristol Kanaal en zuidkust van Ierland	1.000 ton
Golf van Biskaje	3.070 ton
	Schol
Noordzee	112.000 ton
Bristol Kanaal en zuidkust van Ierland	700 ton
Noordelijk deel Skagerrak	14.000 ton
	Haring
Ierse Zee	10.000 ton
West-Ierland en Porcupine Bank	7.000 ton
Bantry Bay	6.000 ton
	Kabeljauw
Noordzee	200.000 ton
ten westen van Schotland	12.100 ton
West-Ierland en Porcupine Bank, zuidkust van Ierland,	
Bristol Kanaal en Engels Kanaal	9.000 ton
Ierse Zee	5.000 ton
	Schelvis
Noordzee	66.000 ton
ten westen van Schotland	11.500 ton
Ierse Zee, West-Ierland en Porcupine Bank, zuidkust van Ierland, Bristol Kanaal en Engels Kanaal	9.000 ton
	Koolvis
Skagerrak, Kattegat, Noordzee	129.000 ton
ten westen van Schotland	31.000 ton
Ierse Zee, West-Ierland en Porcupine Bank, zuidkust van Ierland, Bristol Kanaal en Engels Kanaal	4.880 ton
	Wijting
Noordzee	100.000 ton
ten westen van Schotland	10.500 ton
Ierse Zee	10.000 ton
West-Ierland en Porcupine Bank, Engels Kanaal, Bristol Kanaal en zuidkust van Ierland	18.000 ton
	Makreel
ten westen van Schotland, West-Ierland en Engels Kanaal	350.000 ton
	Sprot
Noordzee	400.000 ton
	Horsmakreel
Noordzee, ten westen van Schotland, Ierse Zee, West-Ierland, Porcupine Bank, zuidkust van Ierland, Bristol Kanaal en Engels Kanaal, Golf van Biskaje	250.000 ton
	Blauwe wijting
Noordzee, ten westen van Schotland, Ierse Zee, West-Ierland, Porcupine Bank, zuidkust van Ierland, Bristol Kanaal en Engels Kanaal, ten oosten van Groenland	580.000 ton

Overeengekomen is vanaf 1 januari 1980, te beginnen met een gemeenschappelijk systeem betreffende de opgaven en mededelingen over de vangsten.

Van zodra de opdeling van deze kwota, volgens het aandeel van de verscheidene partnerlanden ons bereikt, zullen we hiervan de tabel weer geven.

THUISWERK

RETURN biedt aan voor enige uren per dag
Het inpakken van posters in rondkartons en het post verzend klaarmaken van deze rondkartons. (adres en portozegels opplakken).

Per colli (50 stuks) netto te betalen 600 Bfr.

Werk wordt gebracht. Het werk dat klaar is dient naar het postkantoor gebracht te worden.

Bent U geïnteresseerd, vraag dan een voorbeeld ter Uwer oriëntatie schriftelijk aan bij uitgeverij

Return.

Damrak 57'.
Postbus 51272
Amsterdam
Nederland

(8368V)

Schadegevallen in de zeevisserij

— Tijdens de voorgaande reis, zaten veel van onze vissersvaartuigen die op het Kanaal vissen, ook in de storm.

Bij de Z.34 sloeg de bliksem in bij het binnenzetten van de visboeien op de sweep antenne waardoor deze brak, zodat Birkenhead diende aangedaan te worden voor herstelling, waarna niettegenstaande andere moeilijkheden, de reis opnieuw kon voortgezet worden.

— De O.20 «Goewind» moest met touw in de schroef door de Zeetijger naar Oostende opgesleept worden, waar tevens schade aan de flexibels van de as werd vastgesteld.

Bij het willen meren in de haven van Nieuwpoort heeft de N.15 niet alleen schade berokkend aan de N.537 waarvan de meertros werd doorgevaren, maar waarbij ook schade berokkend werd aan de N.590.

Door het breken van de tros van de N.597, zwaaide deze rond tot tegen de verder gelegen N.346 en de N.738. Door deze zeer onvoorzichtige manoeuvres werd aan de N.580 grote schade berokkend. De N.15 is immers geen vaartuig om te Nieuwpoort te meren, maar alleen speciale doeleinden wettigen zulks.

— Op de terugkeer van de visserijgronden, sloeg aan boord van de Z.418 opeens het motoralarm aan. Dit werd veroorzaakt door een lekke cilinderdeksel. Na overschakeling op zeewater, werd de reis op eigen kracht naar de thuishaven verder gezet.

— De Z.196 kreeg ter visserij de tros in de schroef. Men besloot de

haven van Grimsby binnen te lopen voor toezicht van de schroef en om de tros er uit te halen.

— Op visvak 212 vielen aan boord van de Z.507 de automatische zekeringen uit. Door het in brand schieten van de motor van de Decca, besloot men de terugreis aan te vatten, na eerst de electriciteit uitgeschakeld te hebben.

— De Z.14 Bounty kreeg een stuk net in de schroef terwijl men kloppen in het achterschip voelde. Het toerental van de motor liep naar omhoog, zodat men deze moest stilleggen. Na de motor terug ingeschakeld te hebben, werd de visserij weer hervat.

— Ter visvak 401 kreeg de Z.307 Zeetrappier een zware golfslag te verduren. Dit gebeurde bij 9 Beaufort uit zuidwestelijke richting. Rook- en lichtsignaal, kompasshuis en schijnwerper op de brug alsook drie bakplanken werden daardoor vernield. De schipper besloot nadien de terugreis aan te vatten.

— Ter visserij op visvak 102 kreeg de Z.548 die in spanvisserij was uitgevaren samen met de Z.400, een tros van 25 m lang in de schroef. Dit gebeurde nadat men een harde E'op op het achterschip had gehoord. De Z.548 werd naar Zeebrugge opgesleept door de Z.400.

— Tijdens het winden van de korre aan boord van de Z.402, kreeg men een zware zee. Hierdoor werd de buisvormige versteviging van de achtergalg aan bakboordzijde afgerukt. Deze achtergalg werd ook gedeeltelijk gescheurd terwijl enkele bakplanken langs bakboordzijde verloren gingen.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

DE NIEUWE ORIENTATIEPRIJZEN VOOR 1980

De nieuwe oriëntatieprijzen voor 1980 die voor bepaalde vissoorten tot een verhoging en voor andere tot een verlaging hebben geleid, zijn voor het jaar 1980 verschenen. Deze oriëntatieprijzen zijn van belang omdat het op basis hiervan is, dat de referentieprijzen en de opvangprijzen bepaald worden. De referentieprijzen worden als basis gebruikt voor eventuele invoer uit Derde landen. De opvangprijzen bepaalt het niveau waaronder er niet mag verkocht worden in de afslag.

Indien voor bepaalde vissoorten de oriëntatieprijzen verhoogd en

voor andere verlaagd werden, zullen ook de opvangprijzen dezelfde evolutie kennen, hetzij een verhoging, hetzij een verlaging. Wij zelf vinden het ergens wel spijtig dat de oriëntatieprijzen niet voor alle vissoorten in algemene zin verhoogd werden omdat de opvangprijzen waaronder er niet mag gekocht worden in de afslag, zeker wel allen hadden mogen opgetrokken worden.

Hieronder dan de tabel met de nieuwe oriëntatieprijzen. Binnenkort verwachten we dan ook de publikatie van de opvangprijzen.

Vissoort	Handelskenmerken			Oriëntatieprijs in fr. per duizend kg.
	Versheidsklasse	Grootteklasse	Presentatievorm	
1. Haring	Extra, A	1	in gehele staat	12.706 fr.
2. Sardines „Clupea pilchardus Walbaum” :				
a) uit de Atlantische Oceaan	Extra	2	in gehele staat	20.746 fr.
b) uit de Middellandse Zee	Extra	2	in gehele staat	15.022 fr.
3. Noorse schelvis (Sebastes marinus)	A	2	in gehele staat	25.537 fr.
4. Kabeljauw	A	2	ontdaan van ingewanden, met kop	
	A	3	ontdaan van ingewanden, met kop	30.694 fr.
5. Koolvis	A	2	ontdaan van ingewanden, met kop	
	A	3	ontdaan van ingewanden, met kop	18.294 fr.
6. Schelvis	A	2	ontdaan van ingewanden, met kop	
	A	3	ontdaan van ingewanden, met kop	23.589 fr.
7. Wijting	A	2	ontdaan van ingewanden, met kop	
	A	3	ontdaan van ingewanden, met kop	23.751 fr.
8. Makreel	Extra	1	in gehele staat	10.840 fr.
	A	2	in gehele staat	19.285 fr.
9. Ansjovis	Extra	2	in gehele staat	19.285 fr.
10. Schol	A	2	ontdaan van ingewanden, met kop, van 1/1/80 tot en met 31/3/80	28.745 fr.
	A	3	ontdaan van ingewanden, met kop, van 1/4/80 tot en met 31/12/80	31.424 fr.
11. Heek	A	2	ontdaan van ingewanden, met kop	68.573 fr.
12. Garnalen van de Crangonsoorten	A	1	enkel gekookt in water	50.588 fr.

EEN E.E.G. - STUDIE VOOR DE WHITE-FISH AUTHORITY

Volgens een mededeling uit Brussel, zal de Britse White - Fish - Authority een subsidie ontvangen uit het E.E.G. - Sociaal Fonds voor de opleiding en de heropleiding van de Britse vissers. De subsidie zal 50% dekken van de totale kosten van de opleidingsdienst voor de vissers van W.F.A.

Het Europees Sociaal Fonds is een organisatie die toelagen verleent aan instellingen die zich in het bijzonder bezig houdt met de opleiding, heropleiding, scholing of omscholing van werklozen, van werknemers die dreigen hun werk te verliezen of van werkzoekenden die een scholing nodig hebben om meer kansen te krijgen bij het vinden van een job.

De toepassing in de visserij van nieuwe vangstechnieken, nieuwe methoden voor opsporing van de vis, enz. heeft heel wat verandering teweeg gebracht waartegen bepaalde vissers, hetzij vreemd, hetzij zelfs onwillig tegenover staan. De W.F.A. heeft zich altijd ingespannen om hieraan tegemoet te komen, kwestie van opleiding en scholing of herscholing. Het was dus duidelijk dat de W.F.A. zich tot Brussel zou wenden om hulp van het Europees Sociaal Fonds te krijgen.

De W.F.A. doet inderdaad sedert vele jaren aan training van de vissers. Het speciaal visserijcentrum te Hull waar men ter plaatse in een betrekkelijk groot waterdok met glazen wanden het gedragspatroon van verscheidene en verschillende netten kan nagaan, waar de trek van het net vervangen wordt door het doormeten van het water, volgens de snelheid van het vaartuig boven de zeebodem, is onder meer internationaal bekend. Daar kwamen reeds schippers uit vele landen heel wat ondervinding opdoen.

Behalve dit vaste centrum beschikt de W.F.A. nog over mobiele eenheden die de verscheidene vissershavens aandoen. Deze eenheden beschikken over speciale apparatuur en uitrusting voor visopsporing, motoren en motoronderdelen, enz. waardoor de vissers een korrekte behandeling en onderhoud van deze apparatuur en uitrustingstechniek kan bijgebracht worden.

Door de W.F.A. worden acht cursussen gegeven, waarvan deze over vistuig en netten ter plaatse in Hull. De overige cursussen worden de vissers bijgebracht via de mobiele eenheden en bevatten volgende lessen : akoustische visopsporingstechnieken, onderhoud en behandeling in de machinekamer, motorbehandeling bij de kustvaartuigen, hydraulische apparatuur en werktuigen voor de kustvisserij, elektronische en hydraulische uitrusting voor midden- en verrevisserij, zeewetenschap voor vissers, commerciële en financiële opleiding voor reders.

Met een gedeelte van de E.E.G.-toelage zal een nieuwe mobiele eenheid in dienst genomen worden die terzelfdertijd films zal vertonen over alles wat de visser, stuurman, motorist en schipper kan aanbelangen. In deze eenheid zullen tevens de laatste en modernste echo-sounders, sonars en visopsporingstechnieken aanwezig zijn.

Voor de W.F.A. is het toekennen van de toelage tevens een bewijs van de erkenning van de opleidings-, herscholings- en omscholingsdiensten die ze in de loop van zoveel jaren voor de visserij gepresteerd heeft.

Weetjes...

Nadat de vissers uit het Franse vissersplaatsje „Sete” in staking waren gegaan omdat de prijzen in de afslag te laag waren, hebben de kopers nu op hun beurt een aankoopstaking afgekondigd. Dit laatste vinden we ten zeerste misplaatst omdat het ten slotte de kopers zijn die de prijzen bepalen en als de visser wenst binnen te blijven liggen omdat hij het zout in zijn pap niet verdient, niemand hem dit mag verwijten. Als men

minder veliest met binnen te blijven liggen, is dit zeker wel het volste recht voor de visser en is het totaal misplaatst hierom een soort wraakactie uit te voeren.

X X X

De kapitein Sakatis van de Griekse tanker „Paravolas II” werd door de maritieme rechtbank van Le Havre veroordeeld tot het betalen van een boete van 180 duizend B.fr. wegens verkeerd gebruik van de trafikroutering. Een verwittiging voor onze schippers dat men zwaar doorwegende straffen begint te geven voor overtredingen op de trafikregeling.

X X X

Drie Russische treilers waarvan 2 van 54 meter en één van 80 meter, gaan op de noordkust van West-Australië de visserij tot op 1.200 m. diepte uitoefenen. Dit zal gebeuren in overeenkomst met een Australische firma en rederij, de zogenaamed „joint-venture” firma. Australische vissers zullen aan boord van de Russische schepen een opleiding krijgen in de vangst- en verwerkingstechniek. Alle gevangen vis zal op Australische markten afgezet worden aan de normale dagprijzen. Producten die niet door de Australische markt opgenomen worden, zullen voor de eksport bestemd worden.

X X X

DE RMT-VLEUGELBOTEN EN HUN TOEKOMST

Het is een feit dat in de laatste jaren door de hogere overheid veel meer aandacht wordt verleend aan onze maritieme problemen en in het bijzonder aan deze transporten.

Bij onze dagelijkse trafieken naar Engeland, is onze grootste concurrent Calais geworden, die ons passagiersvervoer met Townsend overtreft. Om hieraan het hoofd te bieden is durf, initiatief en berekening nodig. Het dient tenandere gezegd dat Calais door zijn geografische ligging ten opzichte van Oostende en vooral van Zeebrugge bevoordeeld is. Maar ook vanuit Oostende, als centraal milieu van gans West-Europa, is er nog enorm veel te bereiken.

De regie voor Maritiem Transport schijnt zulks ingezien te hebben en, gesteund door het Ministerie van Verkeerswezen, heeft men de kwestie van het trafik door middel van draagvleugelboten ter hand genomen.

Het Antwerps dagblad «Lloyd» van vrijdag 11. geeft omtrent de verwachtingen dienaangaande het volgende weer:

De beslissing is zoals men weet reeds gevallen: de Regie voor Maritiem Transport zal in mei 1981 een sneldienst openen tussen Oostende en Dover met een eerste draagvleugelboot van het type Boeing, tuig dat trouwens in de volgende maanden door een tweede exemplaar zal vervoegd worden.

Vanzelfsprekend is de beslissing van de Minister van Verkeerswezen gebaseerd op een aantal studies waarbij in een eerste plaats aandacht werd geschonken aan de bezettingscoëfficiënten en de rendabiliteit.

Wat ook de kwaliteiten van de Boeing-tuigen mogen zijn, toch stellen sommigen zich vragen voor wat betreft de commerciële waarde van de door de RMT aangekleefde formule die er waarschijnlijk op gericht is om te trachten de sektor passagierstransport te revaloriseren. Het gaat hier wel om een vrij aparte exploitatie die naast een zuiver transportaspect in het kader van de verbindingen tussen het Europese vasteland en Engeland, ook een soort van attractie vormt wat tot het inrichten van speciale excursietochten zou kunnen aanleiding geven.

De uitbating van een dergelijke dienst vraagt een andere commerciële politiek, gebaseerd op een erg strikt gehandhaafd tarief. Maar voor het ogenblik zijn hiervan nog geen bevredigende voorbeelden voor handen.

Tijdens een recent verblijf in Hong Kong, hebben wij met belangstelling kennis genomen van het gebruik dat men daar maakt van de draagvleugelboten van Boeing. Een belangrijke trafiek heeft zich ontwikkeld tussen deze Britse Kroonkolonie en Macao. Niet alleen is daar een enorm potentieel aan klanten aanwezig maar al dadelijk van bij de aanvang van de dienst, kende de verbinding een zodanig succes dat er thans reeds

5 eenheden met een capaciteit van 278 plaatsen zijn ingelegd. De informatie die ons vandaag bereiken op het stuk van de rendabiliteit zetten aan tot nadenken.

Eerst en vooral willen wij er op wijzen dat het hier om een gecombineerde exploitatie gaat. Er staat in Macao een syndicaat STDM dat casino's en andere speelhuizen exploiteert, en waarvan verschillende aandeelhouders deel uitmaken van de beheerraad van de groep Shun Tak, die de ferrydienst tussen Honk Kong en Macao uitbaat. Wanneer men zich baseert op de balans van de SGT over het jaar 1978, dan stelt men vast dat er een winst van 13,8 miljoen Hong Kong-dollar (80 miljoen fr.) gemaakt werd. Bij nader toezien stelt men evenwel vast dat er ook een toelag van 16,4 miljoen Hong Kong-dollar (95 miljoen fr.) vanwege het syndicaat STDM in voorkomt bestemd om de exploitatiekosten te dekken van het transport, de speelhuizen en andere recreatieve structuren.

Van dit laatst genoemde bedrag werden 6,6 milj. H.K. - dollar toegewezen aan de maritieme operaties hetzij 38,8 milj. Bfr; bedrag dat als volgt onderverdeeld wordt: 19,1 milj. voor de drie klassieke ferry-boten die elk een capaciteit van 1.100 passagiers hebben; 5,8 milj. fr. voor de elf vaartuigen van het type hydrofooi die elk een capaciteit hebben van 110 à 160 passagiers en 13,3 milj. voor de 5 draagvleugelboten. We moeten wel preciseren dat het ons onmogelijk is de werkelijke draagwijdte van deze subsidie te interpreteren omdat er verschillende verklaringen kunnen aan gegeven worden: mogelijk worden de prijzen van de overtochten kunstmatig laag gehouden om een maximum aan mensen, met een maximum aan geld naar de casino's te lokken; klanten die bovendien ook al hun retourbiljet op zak hebben.....

Misschien bestaan er ook politieke redenen die specifiek zijn voor het gebied in kwestie. Niettemin moet men vaststellen dat de toelagen voorzien voor de draagvleugelboten vrij aanzienlijk is.

Dit zet ons aan om de exploitatiemogelijkheden van dergelijke tuigen door de RMT eens in ogen-schouw te nemen. Een eerste vaststelling is dat de RMT spijtig genoeg geen banden heeft met de casino's, maar afhangt van het Ministerie van Verkeerswezen en bijgevolg van de belastingbetalers. Het is waar dat in de studies, naar de welke wij in het begin van deze uiteenzetting verwezen, de rendabiliteit van de toekomstige tuigen van de RMT gebaseerd is op een prijs «X» per reiziger in functie van de doorsnee-bezettingsgraad. (vergeten we niet dat men spreekt van 3 tot 6 reizen per dag in elke richting en een exploitatie die het ganse jaar door zal duren) maar het succes zal onder meer afhangen van het definitief afstappen

van zekere «tarifaire tradities».

Het schijnt inderdaad dat men bij de RMT van plan is het huidige spel der tariefredukties dat om allerlei redenen werd ingesteld, niet in zijn huidige proporties verder te zetten. Deze reducties worden trouwens alleen toegestaan op de Belgische schepen omdat de Britse partners steeds geweigerd hebben om hun vingers aan deze zaak te verbranden.

In andere termen gezegd, de bedoeling zou zijn om een eenvoudige tarief toe te passen, eventueel gekoppeld aan een reductiesysteem dat evenwel op een geheel andere basis zal worden toegepast. De rederij meent terecht dat het hier gaat om een transportwijze die tot een andere klasse dient gerekend te worden en die voor een groot gedeelte de verlenging van de intercity - spoorwegverbindingen zal vormen.

Inderdaad zal in Dover bij elke aankomst een trein naar Londen klaar staan, terwijl men in Oostende het uurrooster zal overeenstemmen met die van de treinen met bestemming Zuid-Nederland en de Duitse Bondsrepubliek. De mogelijkheid om een gedeelte van het aan de luchtvaart verloren cliëntteel terug te winnen bestaat dus wel degelijk. De intentie om naar een nieuwe commerciële aanpak te streven is zeer lovenswaardig..... voor zover het systeem natuurlijk in de toekomst kan gehandhaafd worden.

In deze optiek is het dan ook te hopen dat er zich geen politieke bemoeiingen zullen voordoen. Ook zal het interessant zijn om de reakties van de syndicaten te kennen wanneer het erop aankomt het statuut en de arbeidsvoorwaarden van het varend personeel vast te stellen.....

Een zaak om te volgen. Tot daar het dagblad «Lloyds». En inderdaad, veel zal afhangen van de exploitatievoorwaarden en de wijze waarop ons toerisme van de kust zijn medewerking hieraan wil verlenen. Want onze Horecabedrijven kunnen voor zichzelf en in het belang van deze trafiek veel bereiken.

Wat de reakties van de syndicaten betreft, komt het hier op aan niet weeral aan overdreven syndicalisme te doen welke al zoveel schadelijke gevolgen inzake werkverschaffing heeft gehad. Thans zijn er aan de kust duizenden gewilde doppers, die in de zomer rijkelijk hun kost verdienen en er voor de rest van het jaar de brui aan geven en te gaan stempelen ten nadele van de werkende klasse.

Hopen we dat de verantwoordelijken het gouden kalf niet slachten vooraleer het zijn werkelijke ontplooiing heeft bereikt in het belang van de ganse kustgemeenschap.

P.V.

NIEUWE RADAR VOOR VISSERSVAARTUIGEN

Een nieuwe radar met hoog pres-tatievermogen, die kleine schepen, vooral vissersvaartuigen, de afstand-faciliteiten biedt van een passagiers-schip, werd op de markt gebracht door Decca Radar Ltd, de leidende Britse fabrikant van scheepsradar.

De nieuwe uitrusting stelt de scheepseigenaar in staat op zee op grote afstand kleine voorwerpen zoals boten bij de toegang tot een haven, te onderscheiden.

Deze uitrusting van 10kW — het vermogen is bijna tweemaal zo groot als dat van een conventionele radar voor kleine boten — is leverbaar in twee modellen met antennes van 0,9 m. en 1,2 m., een maximaal bereik van 150 km, een groter scherm met helderder beeld. Een nieuw systeem voor video-verwerking, dat zijn sporen al heeft verdiend op grotere scheepsradars, verbetert merkkelijk het beeld dank zij een ontstoringsinrichting en verheldert en vergroot echo's op meer dan 3 km voor gemakkelijke identificering.

Met een antenne die ontworpen is om aan een wind tot 100 mijlen te weerstaan, wordt verwacht dat de nieuwe radar grote belangstelling zal wekken onder eigenaars van middelgrote en kleine vaartuigen.

Decca Radar zou aan de leiding staan in de wereld op gebied van scheepsradar en verkocht onlangs haar 90.000ste installatie aan het nieuwe vlaggeschip van de Duitse koopvaardijvloot, de «Europas».

ZEER GOEDKOPE REIZEN OOSTENDE-DOVER

In het kader van de inspanningen die de Regie voor Maritiem Transport (die de Sealink Zeevaartlijnen Oostende - Dover/Folkestone exploiteert) zich getroost om het reizen naar Engeland zo gemakkelijk maar vooral zo goedkoop mogelijk te houden, biedt zij de automobilisten de kans om tegen een ongelooflijk lage prijs kennis te maken met dat grote eiland dat zo dichtbij is en toch zo anders.

Inderdaad, tijdens de periode van 6 januari tot en met 29 februari 1980, brengt zij voor slechts 1360 B. Fr. (d.i. plus 75 t.h. reductie op het normale tarief) uw wagen (ongeacht de lengte) plus 2 volwassen personen van Oostende naar Dover en terug, op voorwaarde dat: — het verblijf in Groot-Brittannië niet langer duurt dan 10 dagen; — U reist met één van de hierna volgende diensten: 10u05 en 23u00 uit Oostende; 03u00 uit Dover E.D.; 15u.45 uit Dover W.D.

Wenst U vrienden of familieleden mee te nemen, dan betalen deze elk slechts 680 fr. heen en terug, en de kinderen (4 tot 14 jaar), slechts 340 fr.

Voor nadere inlichtingen, biljetten enz. i.v.m. het hogere genoemde superaanbod, kunt U terecht bij uw reisbureau of automobielclub.

HET IS NIET ALTIJD SUIKER EN ZEEM AAN BOORD

Dat onze schippers en hun bemanning kranige mensen zijn en men dikwijls hun pekelzonden of te zware uitspattingen moet vergeven, wil niet zeggen dat steeds alles mag gedooft worden, daar zij die er zich aan vergripen vaak niet beseffen welke schade aan reder en bemanning zij veroorzaken eens ze in de vreemde te veel de wal rieken en er dan al of niet te veel gebruik of misbruik van maken om eens de been-tjes te rekken.

Dit ondervond schipper Rigaux van de Z.34 in zijn laatste reis ook, toen hij tengevolge van de bliksem met een gebroken sweep antenne Birkenhead hoefde aan te doen.

De bemanning rond 13 uur daar aan wal gaande moest te 18 uur terug zijn, daar men hoopte terug te varen en in elk geval op dat ogenblik buiten de sluis moest gaan liggen.

Een Spaanse matroos, lid van de bemanning, beweerde pijn aan het hart te hebben en dat hij een doktersrecept nodig had, wat schipper Rigaux toestond.

In plaats van een dokter te raadplegen, liet de mooie Spanjaard zich naar het hospitaal voeren, maar was toch te 18 uur terug, niet in het bezit van een doktersgetuigschrift maar van pillen, welk

merk en voor welke doel, dat bleef onbekend.

De mooie Da Silva meldde tevens, dat hij de reis niet verder zou zetten en wou het aftrappen.

Of dat allemaal zo gemakkelijk is, was een ander paar mouwen. De scheepsagent er bij geroepen meldde dat de door de Spanjaard ingeroepen hartziekte volgens de dokter van het hospitaal niet bestond, tenzij een eventuele lichte spierverrekking destijds opgelopen mogelijk was, maar niet om het bijtje er bij neer te leggen.

Niettegenstaande dit alles bleef de knorrige Spanjaard koppig weigeren verder mee te gaan, moest schipper Rigaux de uitvaart van 18 uur uitstellen en de rederij te Oostende om instructies vragen, dus tijd, geld en visserijverlet.

Om 20.30 uur 's avonds werden door de rederij begrijpelijk orders gegeven de reis met vijf voort te zetten.

Gelukkig trad de Engelse scheepsvaartagent op, bezorgde hij het attest van de onderzoekende dokter nog vóór het vertrek, en werd door hem van dit alles ook schriftelijk melding gemaakt in het logboek, waaruit blijkt dat zelfs een electro cardiogram onderzoek uitwees dat de zogezegde zieke niets mankeerde.

De Spanjaard, weigerend verder mee te varen, werd hij door de schipper de andere morgen te 8.30 uur ontscheept en door de scheepvaartagent naar het station gebracht.

Waarheen de grillige Spanjaard ging, wist niemand.

Z.34 kon dus slechts 's anderendaags te 9 uur gaan varen nog zes dagen te bedrijven en met een mooie vangst de haven aan te doen.

Dat er bij de konsul in dergelijk geval geen verslag kon neergelegd, is begrijpelijk, daar er te Birkenhead geen konsulaire agent is en de afstand naar Liverpool meer dan honderd km bedraagt, wat darenboven opnieuw een visverlet van een dag zou betekend hebben.

Naar we vernemen is de grillige Spanjaard de volgende dag te Oostende aangekomen en vond hij het gans normaal zo gehandeld te hebben.

Men stelt ons thans de vraag wat de rederij in zo'n geval te doen staat.

We vernemen dat de schipper nog zo goed was zijn reis te betalen en dat de rederij hem op deze vangst nog een gedeelte van zijn loon uitbetaalde.

In dergelijk geval zijn de schipper noch de reder verplicht hem de reis terug te betalen en moet hij klacht neerleggen bij de waterschout en tevens het arbeidsbureau van aze wegering, gemonsterd en niet ziek zijnde, in te lichten.

De waterschout moet hier proces verbaal opmaken en de reder kan schadevergoeding aanrekenen. Ook de reiskosten zijn ten laste van de visser.

Verder is de visser in kwestie niet gerechtigd verder van het werklozenfonds te genieten. Ja, het visje wordt soms duur betaald, want in deze tijd van moeilijkheden en zware kosten is elke opbrengst van belang.

Hier werd niet alleen de reder, maar ook de bemanning voor duizenden franken benadeeld door de grillen van een vreemdeling die vergeet dat hij hier een gelukkig mens mag genoemd en dat de Belgische visserij voor hem een gelegenheid is om goed zijn brood te verdienen.

Schipper Rigaux dient tevens gelukgewenst voor de kalme en bezadigde wijze waarop hij zich van zijn plicht heeft gekweten, tegenover 'n 44-jarig bemanningslid, welke niet schijnt te beseffen hoe gelukkig hij hier zou moeten zijn.

TIJDSCHRIFTEN NEPTUNUS

Het vierde nummer van het zeer interessant marine tijdschrift «Neptunus» is verschenen. Het bevat eens temeer geschiedkundige artikels over Grevelingen (vóór en tijdens de oorlog), de Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog, het einde van de «Graf Spee» de zee en de kunst, de klap op de vuurpijl, enz.....

In een woord een abonnement van 200 fr. op dit tijdschrift is geen weggegooid geld.

REDERS- BEZWAAR

Een reder kwam ons melden dat hij niet kan akkoord gaan met het feit dat men de kleine soort steenschol (tongchar) per tien ben heeft verkocht. Hij kreeg een zeer goede prijs voor zijn middenslag steenschol die per twee ben verkocht werd. Voor zijn kleine steenschol, werd het echter een slechte beurt, die, alles bekeken, niet overeenkomt met de dure prijs die voor de groter soorten werden gegeven. Ook voor de kleinere soorten vraagt deze reder dat men per 2 ben verkoopt, vrij aan de koper zoveel maal twee ben bij te nemen als er kopen staan. Ook de koper van de middenslagsoort nam de overige erbij. Er zijn praktisch weinig kopers die met 10 ben kleine steenschol over de weg kunnen, om niet te zeggen slechts één koper. Per twee ben zijn echter meer kandidaat-kopers te vinden en de prijs zou hierdoor hoger komen te liggen.

Tot zover onze reder, die we wel gelijk moeten geven. Inderdaad hebben wij dit zelf ook nog kunnen nagaan bij de verkoop van andere soorten, zoals bv. Schotse schol. Wanneer grote partijen verkocht worden, dan staan minder grote kopers klaar met hun briefje om af te kopen. De winst gaat dan in dergelijk geval naar de grote koper in plaats van naar de reder. Voor vis die vele kopers in grote partijen verzetten heeft dit natuurlijk minder belang. Voor soorten waarvoor de afzetmogelijkheden voor de kopers moeilijker zijn, ware het wenselijk dat men met de verlangens van de reders meer rekening houdt, daar de markt al zo luttel gespijsd wordt.

Overvloedige St. Jacobsschelpenvangst in Bretagne

Dankzij het in reserve zetten van de vangplaats «Pertuis - Breton» verleden jaar door de administratie, verwachtte men goede vangsten op de St. Jacobsschelp dit jaar.

Dat de vaartuigen echter reeds na een paar uur terug binnen zouden komen met vangsten van een ton en meer, daar had de grootste optimist geen rekening mee durven houden. Er waren zelfs vaartuigen die met het net in het water naar binnenn kwamen, terwijl op het dek de schelpen nog overvloedig verspreid lagen. Een oude visser die veertig jaar lang het gebied van de «Pertuis» bevist had, herinnert zich niet ooit zo een overvloedige schelpenvisserij medegemaakt te hebben, noch zelfs van gehoord te hebben.

Ook de kopers waren op zekere manier verrast, maar toch waren de prijzen goed, vooral omdat het hier om de opening van de vangst ging en niemand ergens over een reserve beschikte. Wel vragen de vissers zich af of met dergelijke aanvoer de prijs op een bepaalde dag niet volledig in elkaar zal vallen. Om dit te vermijden hebben de vissers de koppen bij elkaar gestoken hetzij om de vangsturen te

beperken, hetzij ergens een maximum te stellen, vooral omdat men hierdoor eveneens zou riskeren het ganse gebied leeg te vissen.

Op een vergadering van het visserijsyndicaat is men echter niet tot een oplossing gekomen, mede omdat de prijzen nog altijd goed liggen en dat men natuurlijk zolang wenst profijt uit de overvloedige vangsten te halen als dit mogelijk blijkt. Blijven vissen tot de prijzen in elkaar stuiken, is echter ook niet aan te raden omdat men dient te voorkomen in plaats van een late remedie te zoeken om te genezen. Maar zoals we het reeds zo dikwijls geschreven hebben, telt voor de vissers slechts het onmiddellijk gewin en niet de toekomst. Wat we mee hebben, zullen ze ons niet meer afpakken en..... achter ons trekken ze de brug op. Dit is inderdaad zowat de mentaliteit onder de visserij en dat is ook de reden waarom men de vissers zo moeilijk bij elkaar brengt en hen bepaalde richtlijnen kan doen volgen. Hopen we maar, dat men in het «Pertuis-Breton» het gouden kalf van de St. Jacobsschelpvissers niet aan het slachten is, want dan mag men misschien voor het volgend jaar dit gebied sluiten.

HOOGWATER- BOEKJE 1980 VERSCHENEN

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijden voor Oostende verschenen. Het geeft ook de tijdsverschillen voor het hoogwater te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwerpen en al de voornaamste havens van Nederland, alsook de afstanden van Oostende tot de verschillende visgronden.

Het bevat insgelijks de haven-, verkeer- en getijsenen voor Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.

Dit zeer nuttig zakboekje is IN ALLE BOEKWINKELS verkrijgbaar tegen de kleine prijs van 30 fr. (BTW inbegrepen). Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 30 fr. op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai, 30, 8400 Oostende.

VERWERKING EN AANVOER

door Victor SAMPERS, directeur van de „Groepering van Visnijverheden”

De kenteringen die zich sedert de tweede wereldoorlog in onze Visserij en in de Visverwerkende nijverheid voordeden verwijderden van elkaar deze takken van onze economie, die vroeger jaren in nauwe betrekking leefden. Deze nieuwe toestand heeft, menen we, bij sommigen de bittere overtuiging verwekt, dat de belgische visserij door de Verwerking in de steek wordt gelaten ten gunste van de invoer.

Een diepere ontleding leidt tot een heel andere conclusie. Deze verkeerde indruk hoeft dan ook bestreden te worden, omdat zijn verspreiding de Verwerking in een vals licht zou stellen dat hare betrekkingen met de Overheid zou kunnen schaden, hoewel de Overheid wel een ruimer en klaarder zicht heeft voor de zaak, en dus ook meer begrip.

De tijden zijn lang vervlogen toen de visverwerkende nijverheid voor hare grondstoffen bijna uitsluitend op de aanvoer in onze mijnen mocht steunen. De grote aanvoeren van pelagische vis hielden de prijzen op een voor de verwerking gunstig niveau, dat toeliet industriële tonnages te kopen en renderend te fabriceren. Voor de visser was dit een geluk, want het was voor hem voordeliger zijn surplus tonnages tegen ingekrompen prijs te verkopen dan ze ten gevolge van de marktinzinking bijna voor niets aan de vismeelfabrieken over te laten. Er bestond dus een wisselwerking ten voordele van beide nijverheidstakken, waarin de nijverheid als niet te versmaden marktregelend element fungeerde.

In die jaren werd de vis nog vers verwerkt. Frigo's of zelfs koelkamers waren zeer weinig verspreid en de koudnijverheid was nog ver van haar huidig peil van volmaking. Daarom waren de verwerkingsnijverheden uitsluitend seizoenbedrijven die tijdens de vangstperiode, te zeggen van ongeveer einde oktober tot einde februari van het volgend jaar met veel personeel werkten om haar fabricageprogramma voor een gans jaar in die korte tijdspanne te voltooien. Toendertijds was de mechanisatie van die fabrieken nog niet zo erg gevorderd en gebruikte men talrijke seizoenarbeiders (hoofdzakelijk arbeiders) die aangeworven en afgedankt werden naargelang er werk was of niet. Wanneer het fabricageseizoen over was, dan schakelden die mensen over naar de Horecasector, die toen ook volledig seizoenaal was, maar dan voor de lente- en zomerperiode.

Dit beeld van de verwerkingssector wijzigde zich volkomen in de loop der jaren, onder de druk van een reeks factoren, die elk voor zich en in wisselwerking hun invloed uitoefenden. Zij zijn van sociale, technische, economische en politieke aard.

Op sociaal gebied is de belangrijkste de evolutie van de sociale wetgeving naar het waarborgen van de werkvastheid. Dat maakte het alreeds onmogelijk met het vroeger seizoenarbeiderssysteem voort te gaan. Een oplossing moest gevonden worden om aan het arbeiderspersoneel vast werk te verschaffen. Mits de bevoorradingsproblemen op te lossen zou men veel minder personeel gebruiken, maar dan het gans jaar door. Op hun beurt zetten de loonstijgingen ook aan tot personeelsinkrimpingen.

Zo daagden de technische factoren op. De lonen bereikten een peil vanaf hetwelk investeringen voor mechanisatie zich rechtvaardigden. De productiecapaciteit verhoogde ermede, wat dan weer gunstig was voor de tewerkstelling, maar dat alweer, mede met de spreiding van het werk over het jaar, bevoorradingsproblemen stelde. Deze werden gelukkig opgelost dank zij de diepvriestechiek en het bouwen van de nodige frigo's om de vis in goede omstandigheden te bewaren tot op het ogenblik van zijn verwerking.

Dit liet nog toe van, bij gelegenheid, aanvullende partijen verse vis te kopen voor onmiddellijke verwerking, maar reeds toen stoorde dat de bevoorradingspolitiek, omdat de opgeslagen vis om beurt tijdig de frigo's moest vrijmaken en de opslagruimte ter beschikking van andere soorten (variërend volgens het vangstseizoen) stellen.

Het invoege brengen van opvangprijzen, die de bedrijven van goed-

kope grondstof beroofden, bracht ook zijn steentje bij tot oriënteren naar diepgevroren waar.

Het inschakelen van de diepvriestechiek verplichtte de bedrijven ertoe vooruitziende, naar industriële planning te werken. Allen in de mate dat hun planning het toeliet konden ze nog gelegenhedaankopen doen of, bij grote aanvoer, partijen laten diepvriezen. Zij kunnen zich het risico niet veroorloven voor schaarse en onzekere aanvoeren vriesruimte vrij te houden en zich derwijze aan grondstoffengebrek bloot te stellen.

Voor wat nu precies de aanvoer betreft, werden haring en sprat, die oorspronkelijk de hoofdgrondstoffen waren voor de Verwerking, met-tertijd schaarser. De uitputting der visstanden was aan gang. Om te overleven zochten de verwerkingsbedrijven over te schakelen naar andere vissoorten, schelp- en schaaldieren, die van toen af een steeds grotere plaats innemen, daarin gesteund door de drang van de verbruiker naar nieuwig-heden.

Intussen verergerde de inzinking van de pelagische visserij, zodat vangstverbod uitgeroepen werd. Onze Visserij werd daardoor zeer zwaar getroffen. Daarbij beroofde de uitbreiding der territoriale wateren tot 200 mijl en allerlei reglementen onze vissers van hun traditionele vangstgebieden. Hunnerzijds moesten ze dus ook op adem trachten te komen door het uitkijken naar een andere soort visserij. Dusdoende vangen ze nog maar weinig van de vissoorten die de verwerking interesseren. Zoals hoger uiteengezet boezemen die occasionele partijen, in het raam van de huidige industriële organisatie, weinig belang in nopens haar storende invloed op de nu geprogrammeerde fabricageschema.

Verse waar blijft nu dus meer bijzonderlijk aangewezen voor de rokerij. Maar zij is te schaars, om niet te zeggen te onbestaande, en de verwerker kan de marktprijzen niet bekostigen.

Uit dit alles blijkt dat het simplistisch zou zijn te beweren dat de Verwerking onze mijnen zou verwaarlozen. Maar de grondstoffen waaraan ze behoefte heeft zijn er, alleszins in voldoende tonnages en regelmatigheid, niet meer aanwezig. De Visserij kan er niets aan doen, maar de Verwerking ook niet.

De visverwerkende nijverheid heeft levensgevaarlijk toestanden beleefd. Het bewijs daarvan is de verdwijning van al de ondernemingen, die zich aan de nieuwe tijden niet wisten aan te passen. Heden nog zijn er bedrijven die hieraan, en aan de zware concurrentiestrijd met de invoer bezweken. Is het ook niet de normale plicht van een bedrijf om zijn leven te kampen en diensvolgens te trachten zich op de soepelst mogelijke manier aan de omstandigheden aan te passen, al ware het in richtingen die niet in de smaak zouden vallen van naburige sectoren? Dit heeft de Visverwerkende nijverheid gedaan. Dit deed ook harerzijds, en met reden, de Visserij. Laten we hopen dat het normaliseren van de Visserij na het heffen van de vangstverboden in de komende jaren opnieuw tot meer uitgebreide en wederzijds voordelige betrekkingen tussen beide sectoren zal leiden.

De verwerkende nijverheid zal ongetwijfeld de klant blijven van de belgische visserij, voor zover de grondstoffen, die zij aanvoert, in voldoende regelmaat en tonnage geschieden en aan de gewenste soorten beantwoorden. Voor aanvullende tonnages en niet in onze waters aanwezige soorten blijft zij uiteraard aangewezen op invoer, hetzij van uit E.E.G., zoniet vanuit derde landen.

Er kan dus aan het beleid van de Verwerking niets aangetijgd worden in de zin van een willekeurige verwaarlozing van de nationale visserij. Het gebrek aan aanvoer mag niet ten laste van de nijverheid uitvallen. Dit mocht wel eens in het klare getrokken worden voor de korrekte informatie van alle belanghebbenden.

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

(8413V)



EEN PRAKTIJKGIDS VOOR DE BEHANDELING VAN VERSE VIS

door Dr. Ir. W. VYNCKE Afdelingshoofd - Rijksstation voor Zeevisserij

Onlangs verscheen een voor de visserijsector belangrijke praktijkgids, nl. de «Recommended International Code of Practice for Fresh Fish» uitgegeven door de FAO te Rome in het kader van de programma's «Codex Alimentarius».

De Codex Alimentarius werd in 1962 gezamenlijk door FAO en de Wereldgezondheidsorganisatie gekreeërd en beoogt het vaststellen van normen voor de diverse levensmiddelen, dit ten einde enerzijds de internationale handel te bevorderen en te vergemakkelijken en anderzijds de economische belangen en de gezondheid van de konsument te beschermen.

In de Codex-normen vallen twee grote groepen te onderscheiden, nl. de gewone normen («Codex standards») en de praktijknormen («Codes of practice»). De gewone normen omvatten vooral de beschrijving van de karakteristieken van het produkt en zijn aldus als een internationale reglementering op te vatten. De praktijknormen geven richtlijnen voor het bekomen van een goed eindprodukt.

PRAKTIJKGERICHTE AANBEVELINGEN

De richtlijnen betreffen de kwaliteit en de behandelingswijze van de te gebruiken grondstoffen, de wijze van bewerking of verwerking hiervan, het beheer van de benodigde werktuigen en machines, het gedrag en de verzorging van het betrokken personeel, zowel als de verpakking, opslag en transport en distributie van het produkt. De aanbevelingen hebben voorts betrekking op de inrichting, indeling en konstruktie van delen van gebouwen en schepen waar de behandeling en opslag van de produkten plaats vindt, alsmede de sanitaire voorzieningen ten behoeve van het betrokken personeel.

De inhoud van de Codes of Practice is dus overwegend van technologische aard, maar een belangrijk deel van de vermelde aanbevelingen betreffen ook de hygiënische aspecten van de produktbehandeling en bedrijfsvoering, ter voorkoming van benadeling van de gezondheid van de konsument of ongewenste besmetting van plaatsen waar voedsel wordt behandeld en toebereid.

De in de praktijkgids voor verse vis vervatte richtlijnen zijn bestemd om diegenen die betrokken zijn bij de behandeling en de verwerking van vis bestemd voor de verse handel te helpen in het afleveren van een produkt van uitstekende kwaliteit.

BELANG VAN DE KONSUMENT

Visvangst en de behandeling ervan met het oog op menselijke konsumptie kunnen niet rendabel zijn indien de konsument niet tevreden is over de kwaliteit van het produkt. Om deze reden moeten strikte en uniforme bewerkings- en verwerkingsregels in acht worden genomen. De in de Codex-brochure beschreven aanbevelingen zullen ongetwijfeld bijdragen tot het behoud van de kwaliteit van verse vis op een acceptabel peil gedurende de diverse handelsverrichtingen zowel op nationaal als op internationaal vlak en deze zelfs daar waar nodig verbeteren.

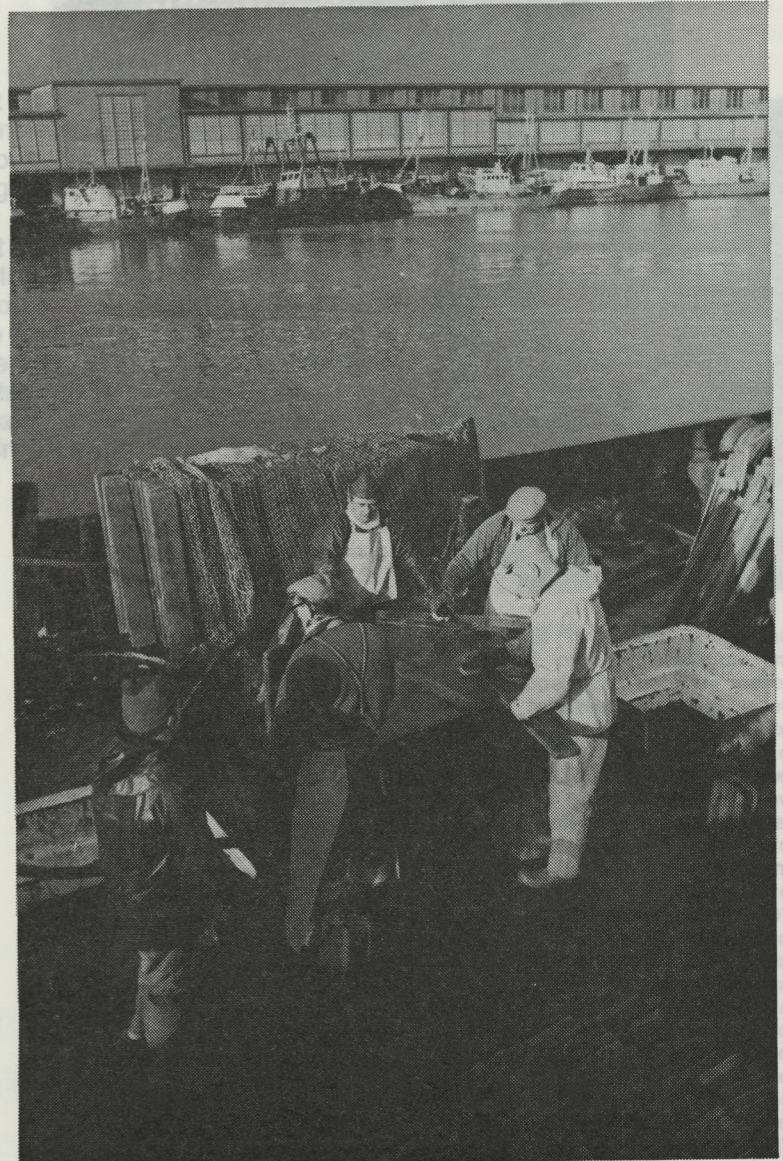
De eisen van de konsumenten variëren van persoon tot persoon en van streek tot streek. Er kan worden gesteld dat met de richtlijnen van de praktijkkode te volgen men er zeker van is te voldoen aan de meest eisende verbruiker. Wanneer de eisen van de verbruikers minder sterk zijn, kunnen in verband met de behandeling meer soepele regels in acht genomen worden. Deze soepelheid, wordt echter zeer beperkt waar het om de hygiëne van het produkt gaat, daar de fundamentele hygiënische principes voor gans de wereld geldig zijn.

Het codex-dokument handelt over verse vis die voor menselijk verbruik bestemd is. Voor diepgevroren vis bestaat een afzonderlijke reeks aanbevelingen. De inlichtingen die in de brochure voorkomen zijn gebaseerd op de beste technologische gegevens waarover men vandaag beschikt en op de fundamentele principes die ult het modern wetenschappelijk onderzoek zijn voortgevloed. Deze kennis en principes zijn van toepassing op alle visserijen ter wereld. De praktijkgids bevat alge-

mene aanbevelingen en legt in eenvoudige termen het waarom van deze aanbevelingen uit. Telkens de huidige stand van de wetenschap niet toelaat vaste richtlijnen te geven werd dit duidelijk vermeld.

In dit verband kan worden aangestipt dat de meeste praktische inlichtingen i.v.m. de behandeling en verwerking van vis zowel op zee als aan land vooral afkomstig zijn van visserijen in de N.-Atlantiek en N.-Pacifiek. Dikwijls is minder geweten over visserijen in andere streken bv. de tropen. Daarenboven bestaat er een enorme variëteit vissen, vissersvaartuigen, werktuigen zodat werkelijk niet alles in een praktijk-

(Vervolg op blz. 45)



Hygiëne is een absolute vereiste voor kwaliteitsbehoud van vis.

STERKE PLASTIEKE BENNEN



44 LITER + 35 Kg.

hoogte 37,5 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 48 cm.

58 LITER + 50 Kg.

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

wendt U tot :

S.C.A.P.

Hand in Hand

H. Baelskaai 27, Oostende - tel. 059/32.29.51

Tijdokstraat 34, Zeebrugge - tel. 050/54.41.17

(Vervolg van blz. 43)

gids kan worden opgenomen. Dit betekent dat deze gids niet bedoeld is om de adviezen van gekwalificeerde visserijconsulenten te vervangen.

KWALITEITSNORMEN EN OPLEIDING PERSONEEL

Deze gids is echter wel bestemd om inlichtingen en raadgevingen te verstrekken i.v.m. het opstellen van kwaliteitsnormen, de kwaliteitscontrole en de reglementering van de visinspectie vooral in deze landen waar dergelijke normen nog niet bestaan. De praktijkcode kan tenslotte ook dienstig zijn voor de opleiding van vissers en visbewerkers.

De praktijkgids bevat twee grote afdelingen, respectievelijk gewijd aan de behandeling op zee en aan land.

- BEHANDELING VAN DE VIS OP ZEE
- Konstruktievoorschriften
- Sanitaire installaties
- Materieel en gereedschap
- Voorschriften i.v.m. de hygiëne
- Behandeling van de vis aan boord
- Lossen van de vis
- Sanitair controleprogramma
- BEHANDELING VAN DE VIS AAN LAND

- Voorschriften i.v.m. de konstruktie en de uitbating van visbewerkende inrichtingen
- Materieel en gereedschap
- Voorschriften i.v.m. de hygiëne
- Behandeling van gehele vis
- BEHANDELING VAN VISFILETS
- Sanitair controleprogramma
- Laboratoriumcontroles

Op te merken valt dat er geen richtlijnen zijn voor de detailhandel. Een afzonderlijke praktijkcode zal hiervoor worden opgesteld.

De huidige gids bestaat momenteel alleen in het Engels en het Frans. Het ware wenselijk dat een uitgever het initiatief zou nemen deze belangrijke brochure (in drukkerstermen : 30.000 woorden) in het Nederlands uit te geven.

Volledigheidshalve kan worden vermeld dat ook de praktijkgids voor ingeblikte vis verschenen is en dat volgende brochures in de eerste maanden zullen verschijnen (telkens in het Engels en het Frans) :

- Praktijkgids voor diepgevroren vis
- Praktijkgids voor gezouten vis
- Praktijkgids voor kreeften en verwante soorten
- Praktijkgids voor gedroogde vis

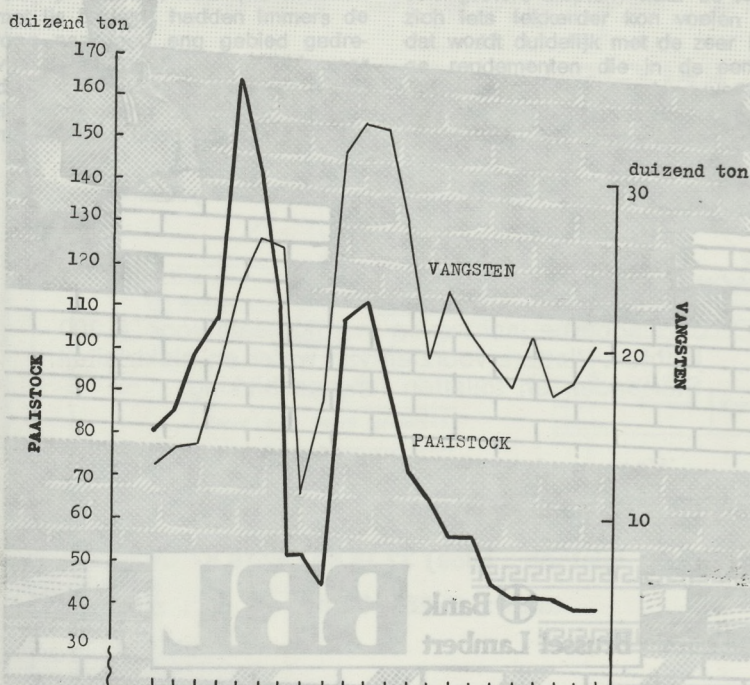
Een beperkt aantal exemplaren is reeds beschikbaar op het Rijksstation voor Zeevisserij.

DE TONG :

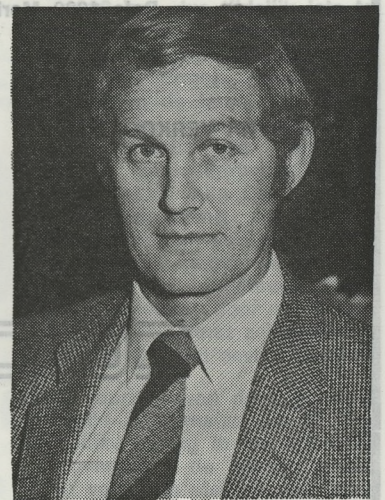
HET WEL EN WEE VAN KOUDE WINTERS

Dr. Ir. RUDY DE CLERCK,
Werkgroep Biologie (I.W.O.N.L.) Rijksstation voor Zeevisserij

Op dit tijdstip van het jaar komt het spookbeeld van een mogelijke winter steeds dichterbij en de herinnering aan de «vooroorlogse» wintermaanden van 1979 is bij iedereen ongetwijfeld nog zeer levendig gebleven. Abnormale temperaturomstandigheden hinderen niet alleen de mens in zijn activiteiten, maar hebben een ingrijpende rol op de natuur, zowel op het land als in de zee. Voor wat de zee betreft is dit opnieuw duidelijk gebleken in de toestand van de tongstock in de Noordzee. De tong is nu eenmaal uiterst gevoelig voor koude en warmte in die zin dat extreme koude resulteert in extra natuurlijke sterfte en dat extreme warmte de groei geweldig kan stimuleren. Het onderwerp van dit verhaal zal zich richten naar de gevolgen van de strenge winter van 1979 op de tongtoestand in de Noordzee met als uiteindelijke doelstelling de steeds terugkerende vraag : hoe zullen de vangsten in 1980 en in 1981 zich oriënteren ?



Tot voor kort was er nog reden voor ongerustheid bij de tongstock in de Noordzee. De rekordvangsten geboekt tussen de jaren 1967 en 1969 ten bedrage van ruim 34 duizend ton waren tussen 1974 en 1977 tot op de helft teruggetuimeld (figuur 1). En dat internationaal aanvoercijfer weerspiegelde zich ook in alle nationale tongvangsten. De goede aanvoeren uit de zestiger jaren waren bijna gedomd om de geschiedenis in te gaan als onbreekbare rekords. En in buitenlandse kringen wilde men persé die trieste achteruitgang in de schoenen schuiven van de zo gehate boomkorvisserij. Eindelijk was het zozegd een feit dat de in het buitenland zo lang voorspelde nefaste gevolgen van het genoemd onverantwoord ploegwerk door de wekkers tot uiting kwamen. De tongstand zou hetzelfde lot beschoren zijn als de haringstand. Ieder rechtgeaard bioloog wist evenwel beter. Zoals in de meeste gevallen is — hoe ideaal het beheer van een stock ook moge zijn — het probleem van een visstand uitermate afhankelijk van het broed. Waar in sommige



stocks met hoge bevissingsgraad elk broed op een minimum van tijd is opgebruikt door de visserij en dus resulteert in zeer wisselvallige vangsten (rondvissoorten bv) is dat niet het geval bij de tongvisserij. De vangsten op tong zijn immers samengesteld uit een reeks van meer dan tien jaarklassen, zodanig dat een verandering in de vangsten in de regel langzamer verloopt. Zo was ook de helling van de daling vanaf 1970 een gradueel proces in vergelijking met andere soorten. De stijging van de vangsten op het einde van de zestiger jaren, gevolgd door de geciteerde daling was het verloop van de vangsten op het einde van de zestiger jaren, gevolgd door de geciteerde daling was het verloop van de invloed van het enorm sterke broed van 1963 met een oorspronkelijke omvang van 550 miljoen stuks, daar waar een normaal broed de 85 miljoen bereikt. Maar men kon niet blijven leven

(Vervolg op blz. 47)



Behouden
vaart met

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 Binnen-scheepvaart

Te verkrijgen bij **SCAP S.V.**
Hendrik Baelskaal 27,
8400 Oostende - Tel. 059/32.29.51



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

Chevron Olieprodukten

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, FAZANT-
STRAAT 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 vissers-
haven (059) 32 12 86.

(8401V)

BBL WONINGSPAREN
of hoe u munt slaat uit uw bank.



Bank
Brussel Lambert

BBL

in deze hoogkonjunctuur tengevolge van één goed broedjaar. En juist op het ogenblik dat men zich begon af te vragen hoelang die daling na 1970 zou duren, kwamen de eerste tekenen van de heropflakking. De jaarklassen 1975 en 1976 waren beter dan normaal, nl. respectievelijk 110 en 140 miljoen stuks. Reeds in 1978 begon de vangstgrafiek de omgekeerde (gunstige) richting op te gaan en de daling van de paaistock was tot stilstand gebracht (figuur 1), vaststellingen die de diagnose van de stock deden verwijderen van een of andere mogelijke crisispositie.

De rooskleurige toestand ging nog verder : de jaarklasse 1978 was uit de bestandsopnamen als gunstig naar voren gekomen. Vanaf 1980 zou deze nieuwe jaarklasse de vangststijging bevorderen. En toen kwam de winter van 1979. De temperatuur van het zeewater daalde uiteraard tot zeer ongewone lage waarden.

TONG EN TEMPERAATUUR

Zowel bij de migratie als in het paaiproces speelt de temperatuur een primordiale rol. De tolerantie voor zeer lage temperaturen is evenwel begrensd. Zowel in maart als in april 1929, als in maart 1947 werden massale hoeveelheden dode tong in de Centrale Noordzee door de vissers gemeld. Op sommige plaatsen bedroeg de sterfte in 1947 50 tot 100%. Ook in 1963 deed zich een identiek verschijnsel voor. In januari 1963 begon de tongvangst in de Duitse, Nederlandse en Belgische kustwateren op een verontrustende wijze te verminderen, terwijl de tong van januari tot april van ditzelfde jaar in het midden van de zuidelijke Noordzee in grote hoeveelheden werd gevangen. De zeer koude temperaturen op dat ogenblik (kustwateren met ijs bedekt) hadden immers de tong naar een eng gebied gedreven (51 - 53° NB - 2 - 3° OL) waar de invloed van de warmere Atlantische stroming de tongen van een natuurlijke dood vrijwaarde. De

vangsten in dat kleine gebied waren dan ook bijzonder groot.

De reactie van koude temperatuur op tong is dermate dat de stofwisseling bij zeewater beneden de 3,5° C verandert. Het zoutgehalte van het bloed heeft immers een konstante waarde die onafhankelijk is van het zoutgehalte van het omgevende zeewater. De osmoregulatie zorgt ervoor dat het teveel aan zout via het maagdarmsstelsel niet in het bloed terecht komt. Bij té lage temperaturen funktioneert deze osmoregulatie niet langer, de tong graaft zich niet meer in het zand of wordt een gemakkelijke prooi voor de predatoren en voor de visserij. Vooral de duur van deze lage temperaturen is van belang.

Behalve deze sterfte kan ook de vlekziekte optreden ten gevolge van het langdurige blootstaan aan lage temperaturen. De vlekziekte bestaat uit plaatselijke vlekken of wonden, waardoor het weefsel soms tot op de graat is aangetast.

De reden moet gezocht worden in een gereduceerde weerstand tegen bacteriële infecties tengevolge van té lage temperaturen.

Deze trieste vaststellingen hadden zich wel eens opnieuw kunnen manifesteren in de eerste maanden van het afgelopen jaar. Inderdaad, op sommige lichtschepen in de Noordzee werden temperaturen tot -2° C genoteerd rond 15 februari 1979 (Elbe I lichtschip). Ook in de omgeving van het lichtschip Smith's Knoll bleef de temperatuur wekenlang rond de 3° C gevarenzone. Maar globaal waren de temperaturen hoger dan deze genoteerd in de nog strengere winter van '63, hetgeen enige hoop deed koesteren.

Toch moeten zich opnieuw soortgelijke concentraties hebben voorgedaan op zgn. warmere plaatsen (grotere diepten) waar de tong zich iets lekkerder kon voelen en dat wordt duidelijk met de zeer hoge rendementen die in de eerste drie maanden van dat jaar werden geboekt (tabel 1). Het normale beeld van de tongvangst over

een jaarcyclus was meteen verborgen. In plaats van topvangsten in de paaiperiode (april - mei) was het hoogtepunt verschoven naar de beginmaanden van 1979. Een opluchting kwam toen het verder verloop van de vangsten in 1979 bekend geraakte. De rendementen bleven op hetzelfde peil als de twee vorige jaren, zodat hieruit kon worden besloten dat geen extra natuurlijke sterfte van betekenis zich had voorgedaan op de volwassen tongstock. De paaistock was niet katastrofaal vernietigd zoals dat duidelijk het geval was geweest in 1963 (figuur 1) en de visserij kon verder putten uit de goede onaangetaste jaarklassen 1975 en 1976.

mag worden verwacht. En deze vuistregel is opnieuw uitgekomen.

De jaarklasse 1979, met thans een gemiddelde lengte van 11 cm, is uitzonderlijk omvangrijk. In de tien jaren reeds dat het Rijksstation aan bestandsopnamen heeft afgewerkt is er nog nooit een tongbroed zo sterk naar voren gekomen. *Als 0-jarigen heeft de nieuwe jaarklasse 1979 een dichtheid die ongeveer 10 maal groter is dan normaal.*

Een uiterst plezierige vaststelling natuurlijk en alle garnaal- en kustvissers hebben ook aan den lijve ondervonden wat een massa

Tabel 1 — Rendement (kg. per uur boomkorvisserij) over de periode 1971 - 1979 — maanden januari tot maart

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
januari	16,5	15,4	9,5	11,6	7,3	11,1	9,9	14,9	19,7
februari	12,7	12,0	10,0	7,1	6,0	12,7	7,9	9,7	19,1
maart	9,6	11,4	8,1	6,5	6,8	12,3	6,8	7,0	24,5

DE TOL VAN DE WINTER

Het grote gevaar was over en toch had de winter in bescheiden mate zijn tol geëist : de goede jaarklasse van 1978 die vanaf 1980 de visserij verder nieuw leven zou inblazen was afgestorven en volgens de laatste opnamen zou maar één vierde van de oorspronkelijke stand nog zijn overgebleven. Een sterke jaarklasse werd teruggebracht tot een zwakke en is dus voor de visserij verloren gegaan.

De verwachte verdere stijging van de vangsten in 1980 zal uitblijven. Meer nog, een kleine daling is niet ondenkbeeldig om de volgende twee redenen :

- 1) De sterke jaarklassen 1975 en 1976 zijn voor meer dan 50% opgevisd.
- 2) De volgende jaarklasse 1977 was zwak en die van 1978 betekent ook niet veel meer;

Toch moeten deze vaststellingen geen paniek zaaien. Het is een bekend verschijnsel dat na een strenge winter een goed tongbroed

ondermaatse tongen zich in onze kustgebieden bevonden. Ook verder in de nog belangrijker kweekplaatsen van de Waaddenzee is het beeld identiek. De verdubbeling van de vangsten in de nabije toekomst is geen ondenkbare zaak.

1980 kan dus tijdelijk iets tegenvallen in de Noordzee. De overige visgronden van tong, zoals het Engels Kanaal, Z-W Ierland en de Ierse Zee blaken evenwel van gezondheid in die zin dat zelfs mag gesproken worden van onderbevissing van deze stocks. Alle haat en rijd in het binnenland omtrent de boomkorvisserij schijnt dus weinig grond te raken want in feite behoren de tongstocks (voor 95% uitgebaat door de boomkor) tot de uiterst zeldzaam geworden optimaal beviste stocks !

Het voordeel van deze gunstige situatie is derhalve dat bij een tijdelijke daling in de Noordzee tongvangst de andere gebieden voor een stevige aanvulling kunnen zorgen zodat het globaal marktaanbod weinig of niet zal verschillen tussen 1979 en 1980.

AVIA

ROSSEEL n.v.

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



Directie en personeel wensen
hun cliënteel een voorspoedig
en succesrijk 1980

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 stukgoed-, container- en grijperwerk.

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. Vloppers 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)



HEDENDAAGS VALORISATIE ONDERZOEK

door Ir. D. DECLERCK
Assistent werkgroep Visverwerkende bedrijven - Voorverpakking vis
« IWONL - Commissie TWOZ »

De valorisatie en de verwerking van moeilijk te commercialiseren vissoorten of vissen met onvoldoende biologische kwaliteit, alsmede van fileerafval vormen het voorwerp van het hedendaags valorisatie onderzoek.

Dit onderzoek vindt zijn oorsprong in de steeds stijgende vraag naar zeevoedsel. Er wordt verwacht dat in 1985 de wereldbehoefte 100 miljoen ton vis zal bedragen, d.w.z. 28 - 39% meer dan wat er wordt gevangen (Voedsel en Landbouworganisatie van de V.N.). De voornaamste factoren die tot die stijgende behoefte leiden zijn: de sterke bevolkingsaan groei en de stijging van het inkomen, met als gevolg een groeiende belangstelling voor «convenience food» (panklaar voedsel).

Nieuwe situaties zijn anderzijds ontstaan als gevolg van de té sterke bevissing van bepaalde vissoorten, de vaststelling van exclusieve visserijzones en de sterk gestegen kosten van energie en materialen. Om in de toekomst aan de stijgende behoefte te kunnen blijven vol-

doen, zullen bestaande visserijen genoodzaakt zijn een optimaal gebruik te maken van de vangstmogelijkheden.

Dit is onder meer mogelijk door de verwerking van tot op heden weinig of niet benutte vissoorten, bijvangst en fileerafval tot nieuwe producten. De Voedsel en Landbouworganisatie van de V.N. schat dat er een jaarlijks potentieel van 40 miljoen ton vis van weinig populaire soorten voor handen is. Daarnaast kan nog tot 20 à 30% bijkomend visvlees gerecupereerd worden van de afval van de vissoorten die voor het fileren worden benut.

Voor wat de Noordzee betreft, is de totale output circa 3 miljoen ton. Het Belgisch aandeel bedraagt circa 40.000 ton. Het geldt hier commerciële vissoorten. De totale opgeviste biomassa ligt in werkelijkheid veel hoger. Er kan gesteld worden dat er tweemaal zoveel terug over boord wordt geworpen; voor België betekent dit 80.000 ton en dit onder de vorm van niet rendabele kleine bovenmaatse vis-

soorten, ondermaatse vis, niet commerciële vissoorten zoals horsmakreel en blauwe wijting, smelt en zandspiering, allerlei kleine schaal- en weekdieren, gutafval, enz.

Ten aanzien van het verlies aan land moet een onderscheid gemaakt worden tussen enerzijds de afgekeurde vis en anderzijds de opgevangen vis. De afgekeurde vis bedroeg voor 1978 circa 50 ton, terwijl de opgevangen vis circa 1.500 ton beliep. De opgevangen vis komt overeen met circa 4% van de totale vangst. De afgekeurde en opgevangen vis gaat naar vismeelfabrieken waar het verder tot veevoeder wordt bewerkt.

Naar schatting zou van de gefileerde vis (ong. 30.000 ton) 8.000 ton graten worden bekomen. Uit een onderzoek komt naar voor dat een waardevolle hoeveelheid grondstof voor menselijke consumptie verloren gaat. Van onze Belgische aanvoer betekent dit een verlies van ongeveer 3.000 ton zuiver visvlees.

BEREIDING TOT KONSUMPTIEPRODUCTEN

Door het op de markt verschijnen van efficiënte gratenseparatoren kunnen de voor kort niet benutte grondstoffen gebruikt worden voor de productie van verkleind, van graten ontdaan visvlees.

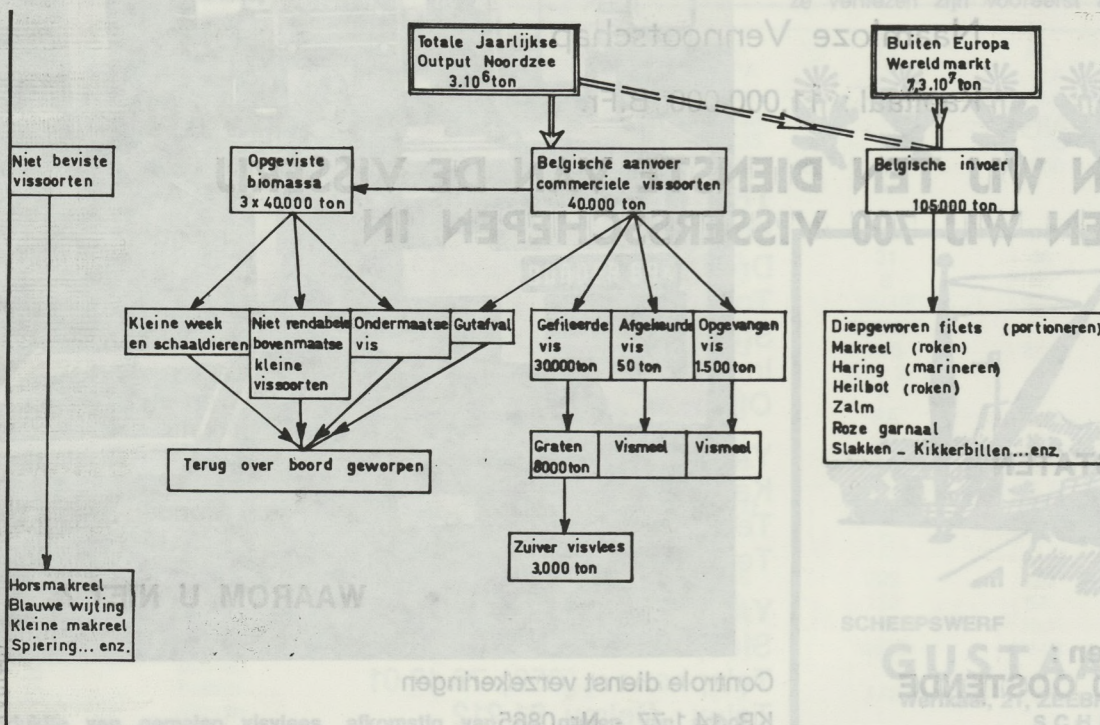
De opbrengst bij het separeren varieert echter naargelang de vissoort. Algemeen kan worden gezegd, dat bij het separeren van ontcopte en gegutte vis een opbrengst van 70% kan worden verwacht. Gemiddeld wordt ongeveer 20% visvlees (uitgedrukt op volledige vis) uit de fileerafval gerecupereerd. De gratenseparator zou het aldus mogelijk maken om een grotere hoeveelheid eetbaar eiwit (met hoge biologische waarde) te bekomen uit dezelfde visvoorziening.

Er zijn evenwel ideeën nodig om gemalen visvlees tot acceptabele producten te verwerken. Het bekomen visvlees is vooreerst zeer gevoelig aan bacterieel bederf. Er moet ook rekening gehouden worden met de soort en de natuur van de grondstof waarmee dient te worden gewerkt. Elke potentieel eetbare vissoort bezit immers haar eigen fysische en chemische eigenschappen.

De verwerking tot een consumptieproduct kan in twee fasen geschieden. In de eerste fase wordt het visvlees in blokken diepgevroren. Deze semi-stabiele tussenproducten kunnen enige tijd worden bewaard of naar een ander bedrijf overgebracht. In de tweede fase wordt een verkoopbaar product bereid waarvan op dit ogenblik nog allerlei vormen worden uitgetest.

Dit gemalen visvlees vindt zijn toepassing in kroketten, vispasteien, viscakes, mengsels van vis en vlees, visworstjes, smaakconcentraat en ook als eiwitbron in veevoeder.

Bij de ontwikkeling van deze producten vormen de hygiënische en technologische aspecten een belangrijk onderzoeksterrein. Dit moet leiden tot de ontwikkeling van kwaliteitstesten en kwaliteitsstandaarden die het mogelijk moeten maken de resultaten van de testen te evalueren.



(Vervolgt op blz. 51)

SAMOFA DIESEL

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

MITSUBISHI



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 fabrieka 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 continu 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

(838917)

ONDERLINGE ZEEVAARTVERZEKERING

Naamloze Vennootschap

Kapitaal : 11.000.000 B.Fr.

**SEDERT 1922 STAAN WIJ TEN DIENSTE VAN DE VISSERIJ
THANS VERZEKEREN WIJ 700 VISSERSSCHEPEN IN**

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

Vraag vrijblijvend inlichtingen :
14, Hendrik Baelskaai, 8400 OOSTENDE
(059) 32.13.92



WAAROM U NIET ?

Controle dienst verzekeringen

KB 14.1.77 - Nr 0865

(84167)

HEDENDAAGS VALORISATIE- ONDERZOEK

(Vervolg van blz. 48)

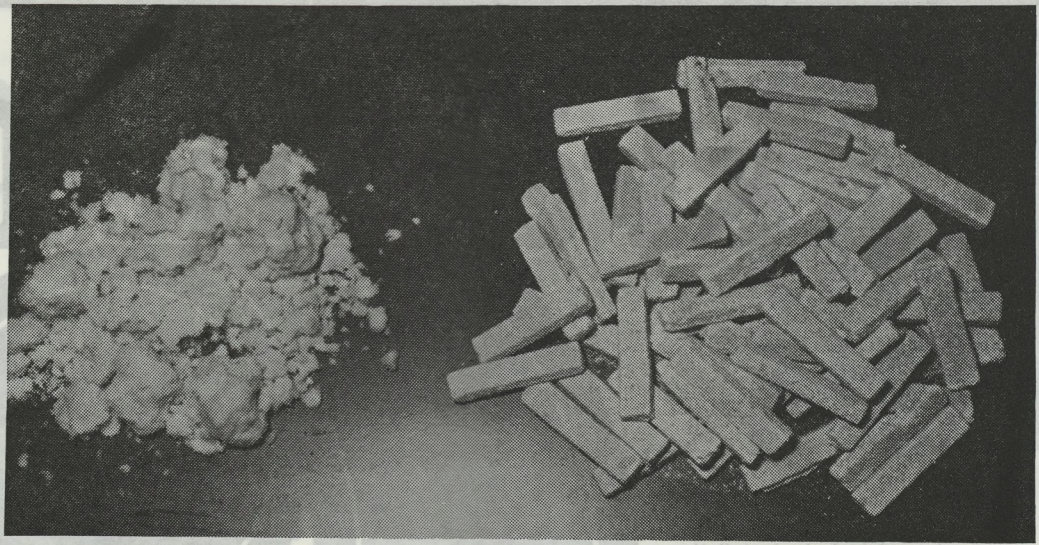
Uit de onderzoeken die onlangs door het Rijksstation voor Zeevisserij werden uitgevoerd, werden zowel fish-fingers van geseperateerde wijting als van gerecupereerd zaagsel van kabeljauw geproduceerd. Er werden eveneens voor dit doel mengsels van beide vissoorten benut. De tabellen 1 en 2 geven een idee van de herkomst van de grondstof.

Tabel 1 :

Rendementsbepalingen van verschillende vormen van wijting en horsmakreel, geseperateerd met een Baader 694

Prouctie van fishfinders van uitstekende kwaliteit op basis van portioneerverliezen van kabeljauw en geseperateerde wijting.

UITGANGSVORM	RENDEMENT IN %	
	WIJTING	HORSMAKREEL
ontkopte vis	84	93
filets met huid	60	77
fileerresten (graten)	88	53



Uit deze rendementsbepalingen volgt dat de hoeveelheid visvlees, die met een separator kan worden afgezonderd, verschilt volgens de structuur van de vissoort. Steeds kan uit fileerafval een aanzienlijke hoeveelheid visvlees worden gerecupereerd.

stig van het zagen zelf en worden gerecupereerd als zaagsel.

Een tweede vorm van verlies zijn de reststukjes die niet meer voor het vervaardigen van fish-sticks bruikbaar zijn. Deze stukjes behouden hun typische visstructuur, terwijl het zaagsel geen gebonden structuur meer bevat.

Tabel 2 :

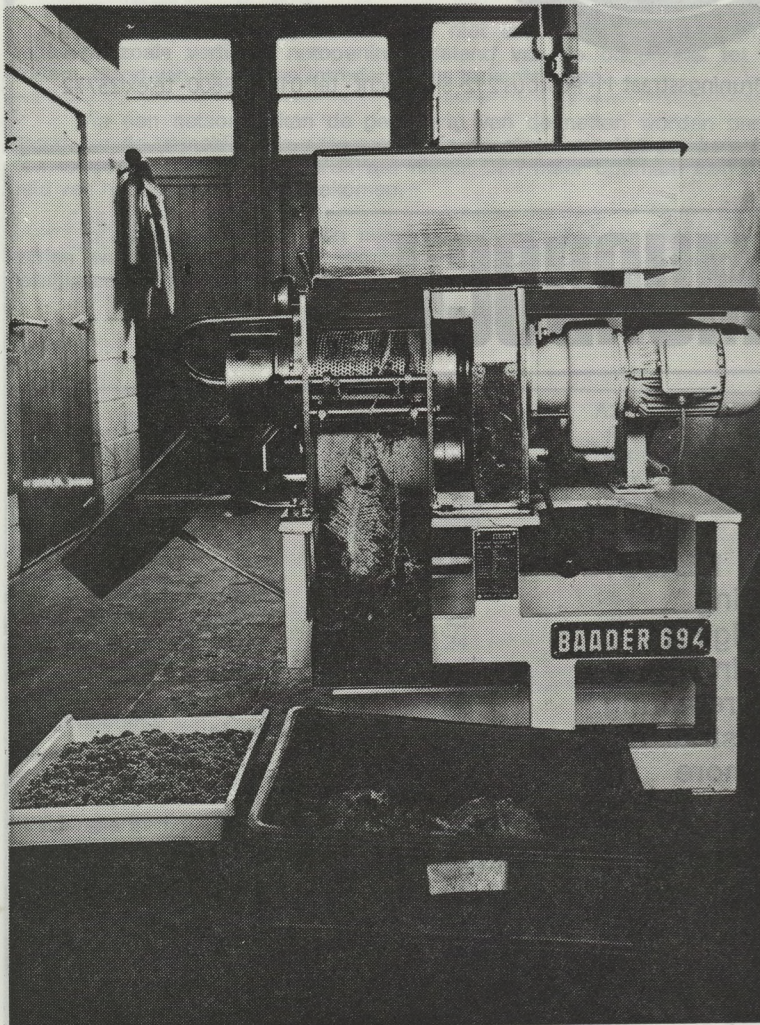
Gemiddelde verliezen bij het portioneren van diepgevroren kabeljauwblokken tot fishsticks van 100 gr.

De herbenutting van deze stukjes is vrij eenvoudig, daar de kwaliteit ervan in grote lijnen met de kwaliteit van de diepgevroren visblokken overeenstemt. Het gere-

Gewicht	Te portioneren blokken	Zaagsel	Reststukjes	Verliezen langs de bank	Totaal verlies bij portioneren
In kg	116,4 kg (10 X 11,64)	3,5	0,8	1,6	5,9
In procent	100	3	0,68	1,37	5,05

Bij het portioneren van diepgevroren kabeljauw tot fishsticks treden er belangrijke verliezen op. Deze verliezen zijn vooreerst afkom-

cupereerde viszaagsel vereist echter, met het oog op de verdere verwerking, een meer doorgedreven kwaliteitszorg.



Produktie van gemalen visvlees, afkomstig van de graten van schol, door middel van een gratenseparator.





Smidse

Nieuwbouw en

Herstellingen

HOUT- en IJZER
BOUWONDERNEMING

SCHEEPSWERF **FIRMA**

GUSTAAF HAERINCK

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

Uw elektrische installatie is in goede handen bij:

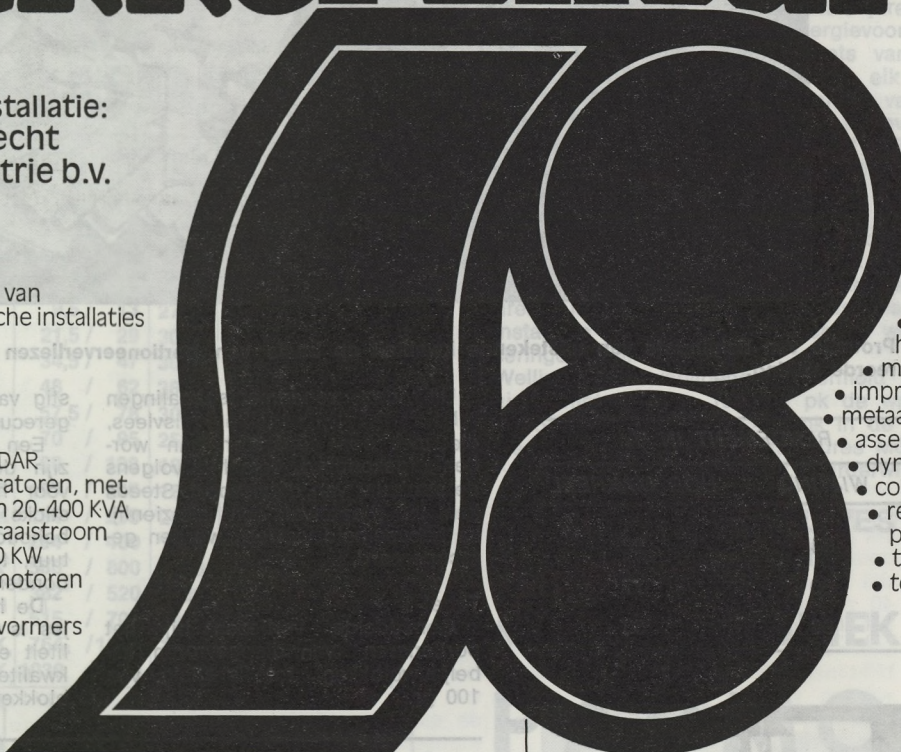
Bakker Sliedrecht

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
- visserij schepen
- 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 hoogspanningsmachines, 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



Leegwaterstraat 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

(8417V)

Gerichte spanvisserij via gebruik van een netsonde

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



Door de werkgroep «Techniek in de Zeevisserij» (Commissie T.W.O.Z.) werd reeds geruime tijd onderzoek verricht om de gedragingen van netten na te gaan d.m.v. een netsonde. Het is immers zo dat de netsonde belangrijke gegevens verkrijgt, zoals de verticale opening en de stand van het net en de grondpees t.o.v. de zeebodem.

De spanvisserij, die op verschillende visgronden wordt bedreven, is afhankelijk van verschillende factoren, nl. de trekkracht van de vaartuigen, bodemgesteldheid, diepte, afmetingen van het net, belasting, lengte van de vislijnen en oplangers, sleepsnelheid, enz.....

Om de invloed van deze parameters op de gedraging van het net na te gaan werd door de Commissie T.W.O.Z. een netsonde ter beschikking gesteld voor de Belgische spanvisserij.

Bij de spanvisserij op rondvis wordt normaal gevist met de apparatuur die zich aan boord bevindt (decca navigator, dieptemeter, radar, enz.).

De gebruikelijke apparatuur laat niet toe een aantal belangrijke gegevens zoals verticale netopening, afstand van de onderpees tot de bodem, stand van het net en intredende vis te controleren.

Via een netsonde kan de gedraging van de netten worden bestudeerd om de verschillende parameters die de stand van het net beïnvloeden, onderling zo te combineren dat hieruit een meer optimale visnamigheid van het net kan worden bekomen.

In deze optiek werd een netsonde ingeschakeld bij twee spanvisserijen waarvan beschrijving van netten en optuiging in onderhavige paragrafen wordt weergegeven.

A. Netten

1. Net 1.

Van het net zijn respectievelijk boven- en onderzijde en de 2 spieën 2 aan 2 gelijk.

— het is vervaardigd uit wit polyamide garen van 4500, 2400, 1500 en 1800 tex,

— de lengte van boven- en onderpees bedraagt 58 m, de lengte van de zijpezen is 15,75 m,

— als snitverlopen vallen 1N2B, 1N4B, 1N1B aan de buitenkant en B en 1N2T aan de binnenkant van boven- en onderzijde te citeren en 3N4B en B en 1N2T aan de buiten- en binnenkant van de spieën,

— de totale diepte van de vleugels komt voor de boven- en onderzijde op 29 en voor de spieën op 8,

de maaslangte varieert van 800 mm in het voorste gedeelte tot 80 mm in kuil,

— de totale lengte van het net bedraagt 90 m,

— de stukken A1, A2, A3, A4, A5, C, C1, D, D1, E, E1, F, F1, G, G1,

H hebben respectievelijk 13, 25, 106, 15, 84, 140, 87, 206, 128, 216, 145, 222, 134, 125, 54 en 60 mazen aan de bovenkant en 25, 32, 74, 21, 46, 108, 67, 174, 108, 116, 65, 122, 54, 60, 6 en 60 mazen aan de onderkant en bezitten respectievelijk een diepte van 24, 5, 25, 8, 46, 25, 25, 25, 25, 100, 100, 100, 100, 60 en 60 mazen.

Tabel 1 : karakteristieken van het visnet

(Vervolgt op blz. 55)

Netdeel	A1	A2	A3	A4	A5	C	C1	D
Materieel	PA	PA	PA	PA	PA	PA	PA	PA
Kleur	wit	wit	wit	wit	wit	wit	wit	wit
Maaslangte in mm	800	800	800	800	800	400	400	200
Breeksterkte garen in kg	235	235	235	235	235	125	125	82
Garentiter in tex	4500	4500	4500	4500	4500	2400	2400	1500
Lengte pees								
Lengte loodzeel	58,75	58,75	58,75	58,75	58,75	58,75	58,75	58,75
Aantal mazen bovenkant	13	25	106	15	84	140	87	206
Aantal mazen onderkant	25	32	74	21	46	108	67	174
Diepte per netdeel	24	5	25	8	46	25	25	25
Snitverloop	buiten 1N2B binnen B	1N2B 1N2T	1N4B	3N4B B,1N2T	3N4B	1N4B	3N4B	1N4B
Snitverhouding	buiten 1/2 binnen 1/1	1/2	2/3	2/5 1/1, 2/1	2/5	2/3	2/5	2/3
Netdeel	D1	E	E1	F	F1	G	G1	H
Materieel	PA	PA	PA	PA	PA	PA	PA	PE
Kleur	wit	wit	wit	wit	wit	wit	wit	rood
Maaslangte in mm	200	160	160	80	80	80	80	80
Breeksterkte garen in kg	82	82	82	97,5	97,5	125	125	2X97,5
Garentiter in tex	1500	1500	1500	1800	1800	2400	2400	2X1800
Lengte pees								
Lengte loodzeel								
Aantal mazen bovenkant	128	216	145	222	134	125	54	60
Aantal mazen onderkant	108	116	65	122	54	60	6	60
Diepte per netdeel	25	100	100	100	100	100	60	60
Snitverloop	buiten 3N4B binnen	1N2B	3N4B	1N2B	3N4B	1N1B	3N4B	N
Snitverhouding	buiten 2/5 binnen	1/2	2/5	1/2	2/5	1/3	2/5	0/1

ROKERIJ

LA COURONNE



**25 ZANDVOORDESTRAAAT
8400 — OOSTENDE**

**HR. 77 OOSTENDE
BTW. 405.248.578
TEL. (059) 70 13 24
TELEX : 81202**

VERSE EN GEROOKTE ZALM

(8400V)

Staaldraadtouwwerken van Baasrode

Van Praet-Dansaert

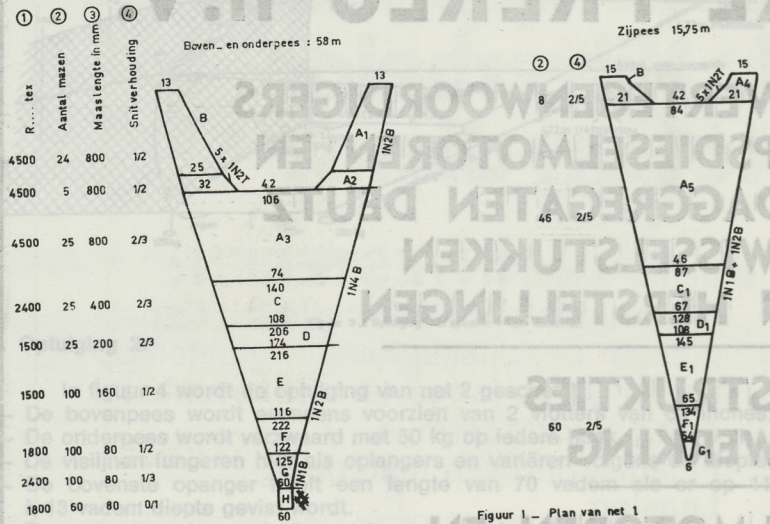
**ALLE KABELS VAN EERSTE KWALITEIT VOOR : VISSERIJ,
ONDERNEMERS,
INDUSTRIE**

SEDERT VELE JAREN LEVERANCIER VAN DE MEEST BEKENDE FIRMAS EN

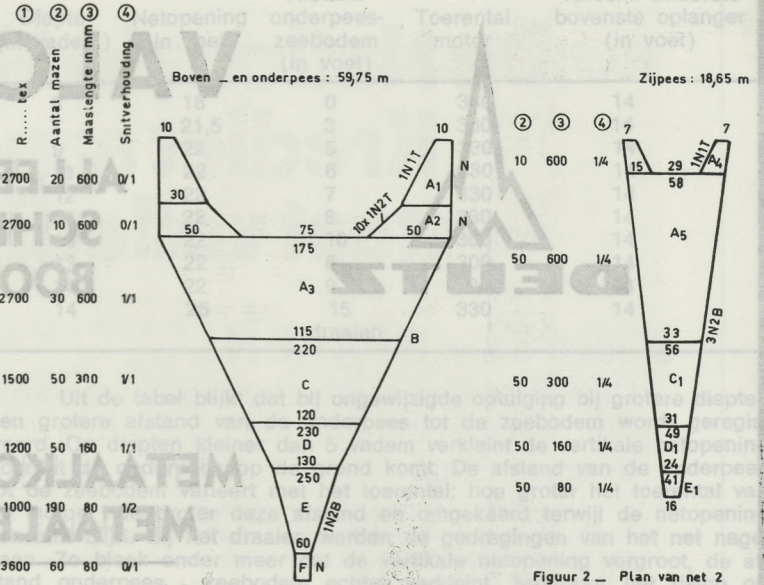
ALDAAR OOK TE VERKRIJGEN — Tel. (052) 33 24 66

(8423V)

Het plan en de karakteristieken van het net worden in figuur 1 en tabel 1 weergegeven.



Figuur 1 - Plan van net 1



Figuur 2 - Plan van net 2

2. Net 2.

Van dit net zijn eveneens respectievelijk boven- en onderzijde en de 2 spieën 2 aan 2 gelijk.

— het net is vervaardigd uit wit polyamide garen van 2700, 1500, 1200 en 1000 tex,

— de lengte van boven- en onderpees bedraagt 59,75 m, de lengte van de zijpees is 18,65 m,

— als snitverlopen vallen N, B en 1N2B aan de buiten- en 1N1T, 1N2T aan de binnenkant van boven- en onderzijde te citeren en 3N2B en 1N1T aan de buiten- en binnenkant van de spieën,

— de totale diepte van de vleugels komt voor de boven- en onderzijde op 30 en voor de spieën op 10,

— de maas lengte varieert van 600 mm in het voorste gedeelte tot 80 mm in de kuil,

— de totale lengte van het net bedraagt 78 m,

— de stukken A1, A2, A3, A4, A5, C, C1, D, D1, E, E1 en F hebben respectievelijk 10, 30, 175, 7, 58, 220, 56, 230, 49, 250, 41 en 60 mazen aan de bovenkant en 30, 50, 115, 15, 33, 120, 31, 130, 24, 60, 16 en 60 mazen aan de onderkant en bezitten respectievelijk een diepte van 20, 10, 30, 10, 50, 50, 50, 50, 50, 190, 50 en 60 mazen.

Het plan en de karakteristieken van het net worden in figuur 2 en tabel 2 weergegeven.

Tabel 2 : Karakteristieken van het visnet 2.

Netdeel	A1	A2	A3	A4	A5	C	C1	D
Materieel	PA	PA	PA	PA	PA	PA	PA	PA
Kleur	wit	wit	wit	wit	wit	wit	wit	wit
Maas lengte in mm	600	600	600	600	600	300	300	160
Breeksterkte garen in kg	150	150	150	150	150	82	82	65,5
Garentiter in tex	2700	2700	2700	2700	2700	1500	1500	1200
Lengte pees	59,75							
Lengte loodzeel	59,75							
Aantal mazen bovenkant	10	30	175	7	58	220	56	230
Aantal mazen onderkant	30	50	115	15	33	120	31	130
Diepte per netdeel	20	10	30	10	50	50	50	50
Snitverloop	buiten N binnen 1N1T	N 1N2T	B	3N2B 1N1T	3N2B	B	3N2B	B
Snitverhouding	buiten 0/1 binnen 1/1	0/1 2/1	1/1	1/4 1/1	1/4	1/1	1/4	1/1
Netdeel	D1	E	E1	F				
Materieel	PA	PA	PA	PA				
Kleur	wit	wit	wit	wit				
Maas lengte in mm	160	80	80	80				
Breeksterkte garen in kg	65,5	57,5	57,5	2X97,5				
Garentiter in tex	1200	1000	1000	2X1800				
Lengte pees								
Lengte loodzeel								
Aantal mazen bovenkant	49	250	41	60				
Aantal mazen onderkant	24	60	16	60				
Diepte per netdeel	50	190	50	60				
Snitverloop	buiten 3N2B binnen	1N2B	3N2B	N				
Snitverhouding	1/4	1/2	1/4	0/1				

(Vervolgt op blz 57)



VALCKE FRERES n.v.

**ALLEENVERTEGENWOORDIGERS
SCHEEPSDIESELMOTOREN EN
BOORDAGGREGATEN DEUTZ
WISSELSTUKKEN
EN HERSTELLINGEN**

**METAALKONSTRUKTIES
METAALBEWERKING**

**REVISIES : DIESELMOTOREN EN
BOUWMACHINES VAN ALLE MERKEN
ALLE HERSTELLINGEN**

8400 OOSTENDE

**Hendrik Baelskaai 3-5
Tel. (059) 32 18 14 & 19
Telex 81426
H.R.O. 26807
P.R. 000-0012482-66**

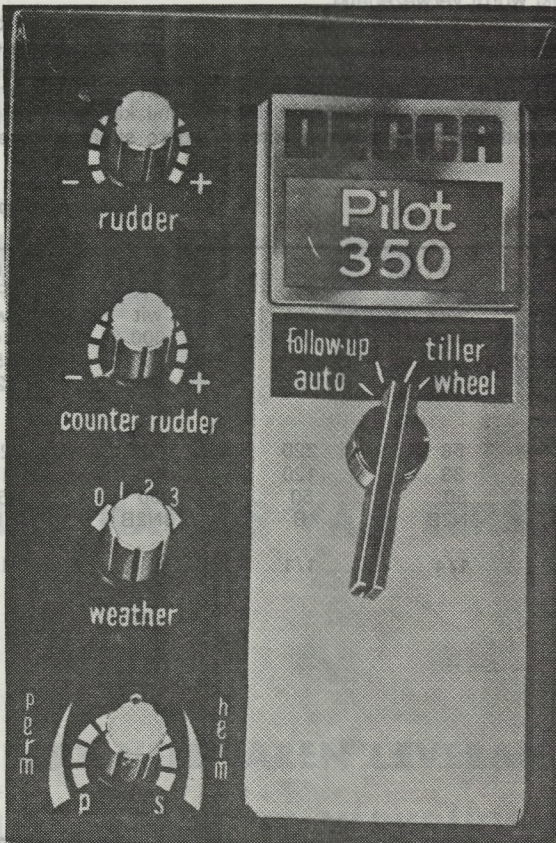
2000 ANTWERPEN

**Nassastraat 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**

(84157)



**WACHTDIENST
24 uur op 24**

N.V. INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE S.A.



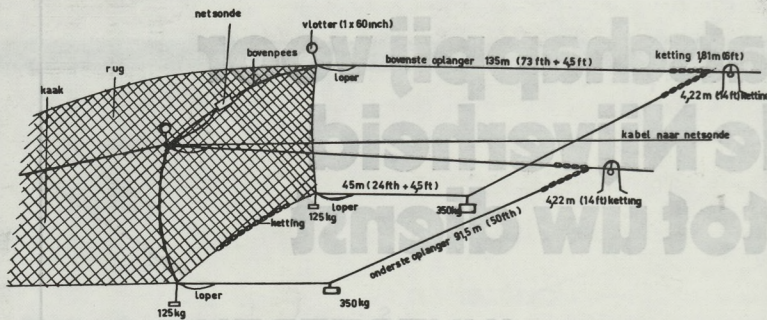
MARINE & SYSTEMS DIVISION

VERKOOP — VERHUREN — ONDERHOUD

VAN

- DECCA PILOTS
- DECCA RADARS
- SIMRAD DIEPTEMETERS
- DANCOM SSB ZENDERS - ONTVANGERS
- VHF
- SCHIJNWERPERS IBAK
- SLINGERRUITEN SPEICH

**Alle inlichtingen : N.V. INES
17, H. Baelskaai
8400 Oostende
Tel. (059) 32.34.01**

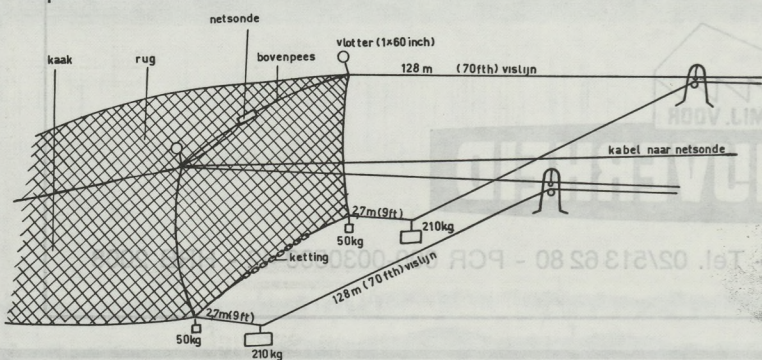


Figuur 3 - Optuiging van spannet 1 met netsonde.

2. Optuiging 2.

In figuur 4 wordt de optuiging van net 2 geschetst.

- De bovenpees wordt eveneens voorzien van 2 vlotter (1 x 60 inch).
- De onderpees wordt verzwaard met 50 kg op iedere hoek.
- De vislijnen fungeren hier als oplangers en variëren volgens de diepte.
- De bovenste oplanger heeft een lengte van 70 vadem als er op 11 à 13 vadem diepte gevist wordt.
- De onderste oplanger is 9 voet langer dan de bovenste oplanger.
- Een gewicht van 210 kg. is bevestigd aan de onderste oplanger op een afstand van 9 voet van de onderpees. De functie van dit gewicht is tweërlei : het net op een zekere diepte te houden en het net open te houden.



Figuur 4 - Optuiging van spannet 2 met netsonde.

In figuren 3 en 4 wordt de bevestiging van de netsonde schematisch weergegeven.

De netsonde is vastgemaakt aan het midden van de rug van het net, achter de bovenpees. Daartoe werd een stuk netwerk met fijne mazen op de rug van het net aangezet om te voorkomen dat de netsonde in de grote mazen zou verstrengelen.

De kabel wordt naar een bovennok van het net geleid, waar door middel van een kliphaak de kabel wordt ingepikt. Verder gaat de kabel van deze nok via een kabelrol naar de lier, die op het achterdek van het vaartuig staat opgesteld.

De kabel wordt eerst naar de nok van het net geleid om te voorkomen dat de bovenpees naar beneden wordt getrokken door het eigen gewicht en weerstand van de kabel.

In het midden van de onderpees wordt een lichte ketting van ca 10 m aangebracht teneinde een duidelijk echo van de onderpees te verkrijgen.

In figuur 5 wordt een echo-gram weergegeven, waarop duidelijk de volgende registraties zijn af te lezen.

- (1) bovenpees,
- (2) onderpees loopt in normale omstandigheden evenwijdig met de bovenpees,
- (3) zeebodem,
- (4) intredende vis.

Hierbij moet worden aangestipt dat de afstand bovenpees-zeebodem niet hoger ophiep dan 6 à 9 m. terwijl de afstand bovenpees-onderpees nagenoeg konstant was (6,6 m.)

Duidelijkshalve moet echter nog worden vermeld, dat de afstand zeebodem - bovenpees correspondeert met de hoogte van het net boven de zeebodem, terwijl de afstand net - wateroppervlakte op het diagram niet kan worden afgelezen. Bij het scheepsecholood echter wordt de afstand zeebodem - schip (kiel) geregistreerd, zodat de afstand net - wateroppervlakte gemakkelijk kan worden gevonden (verschil tussen aflezing van scheepsecholood en netsonde)

In onderstaande tabel worden de resultaten weergegeven van de proefnemingen bij span 1.

Diepte (in vadem)	Netopening (in voet)	Afstand onderpees-zeebodem (in voet)	Toerental motor	Verskil onderste bovenste oplanger (in voet)
5	18	0	330	14
7	21,5	3	330	14
9	22	5	330	14
11	22	6	330	14
12	22	7	330	14
13	22	8	330	14
13	22	10	360	14
13	22	5	300	14
14	22	9	300	14
14	25	15	330	14

draaien

Uit de tabel blijkt dat bij ongewijzigde optuiging bij grotere diepten een grotere afstand van de onderpees tot de zeebodem wordt geregistreerd. Op diepten kleiner dan 5 vadem verkleint de verticale netopening doordat de onderpees op de grond komt. De afstand van de onderpees tot de zeebodem varieert met het toerental; hoe groter het toerental van de motor, hoe groter deze afstand en omgekeerd terwijl de netopening konstant blijft. Bij het draaien werden de gedragingen van het net nagegaan. Zo bleek onder meer dat de verticale netopening vergroot, de afstand onderpees - zeebodem echter verkleint, waardoor het risico op scheuren verhoogt.

In volgende tabel worden de resultaten weergegeven bij span 2.

Diepte (in vadem)	Netopening (in voet)	Afstand onderpees - zeebodem (in voet)	Verskil oplangers (in voet)	opmerkingen
4	18	0	8	
6	23	0	8	
8	24	0	8	
8	24	1	6	Verskil vermindert
10	25	5	6	
10	30	2	14	
11	25	6	6	
11	29	3	13	
11	28	4	11	
11	28	4	9	
12	25	6	9	evenwichtig echogram grond) (ravelige)

Zoals bij span 1 blijkt uit de tabel dat, bij ongewijzigde optuiging, de afstand van de onderpees tot de zeebodem vergroot als er op grotere diepte wordt gevist. Wordt, bij konstant blijvende lengte van de bovenste oplanger, de lengte van de onderste oplanger verminderd, (inwiden van een weinig onderste vislijn) dan vergroot de afstand onderpees zeebodem.

Tijdens de proefnemingen werd vastgesteld dat gedurende het vissen, het verschil tussen onderste en bovenste oplanger echter niet willekeurig klein mag worden genomen, daar dit verschil immers invloed heeft op de stand van het net en dus onrechtstreeks op de vangmatigheid.

Bij het vissen met een te klein verschil tussen de onderste en de bovenste oplanger werd geconstateerd dat veel wijting ontsnapt via de rug van het net.

Wordt bij konstant blijvende lengte van de bovenste oplanger, de lengte van de onderste oplanger vermeerderd (vieren van een weinig onderste vislijn), dan wordt de netopening groter (de grondpees komt dichter tegen de grond) en de bovenpees blijft op dezelfde hoogte.

Bij het vissen met een te groot verschil in de lengte van de oplangers, zal de rondvis de neiging hebben om onder de onderpees te ontsnappen.

Figuur 6 illustreert de ontsnappende vis (zie punt 1)

Zoals bleek uit deze studie en recente proeven moest voor het instellen van een juiste netopening (met het oog op het bekomen van een optimale visnamigheid) beroep worden gedaan op de gegevens die de netsonde verklikt. Zo werd bij span 2 een optimale netopening van 24 voet met een verschil van 8 à 9 voet in de oplangers ingesteld.

Op het netecholood kunnen de gedragingen van het net (figuur 7) en sommige gedragingen van de vis t.o.v. het net gevolgd worden (fig. 6)

In het echogram van figuur 7 is duidelijk te bemerken dat het echo van de onderpees ontbreekt, nadat een wrak werd gedetecteerd. Toen het net opgehaald werd bleek dat de onderpees gebroken was.

Tenslotte dient vermeld dat het onderzoek van de gedraging van de vis ten opzichte van het vistuig en het vistuig zelf twee belangrijke aspecten zijn van het technisch visserijonderzoek en dat door middel van de gegevens bekomen door het netecholood gerichte aanpassingen worden aangebracht aan het vistuig waarmede wordt bedoeld het net en zijn optuiging.

(Vervolg en slot op blz. 59)

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.



KREDIET A/D NIJVERHEID

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



**SMIT TAK
INTERNATIONAAL
BERGINGSBEDRIJF BV**

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

Zalmstraat 1, 3016 DS ROTTERDAM

Postbus 1042, 3000 BA ROTTERDAM

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

Telex: 22565

Marifoon: Kanaal 92

(8419V)

GELUKKIGE KERSTDAGEN !

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

van **somati**



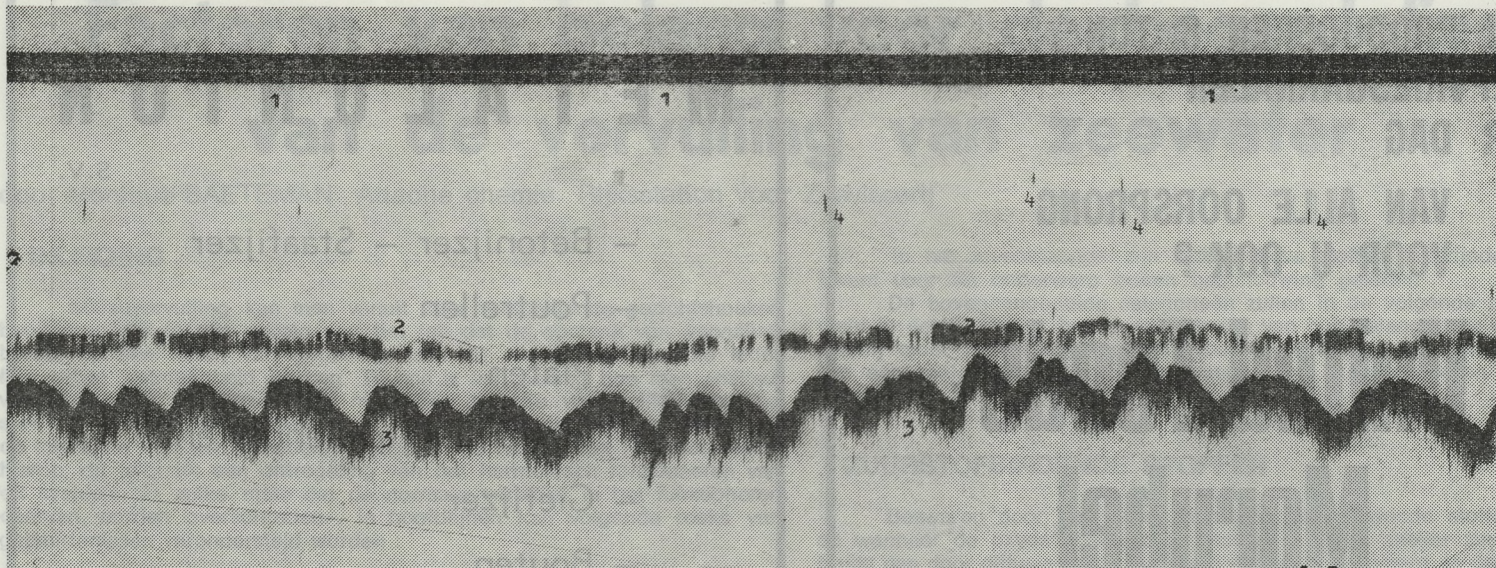
WENDT U TOT

S.V. SCAP

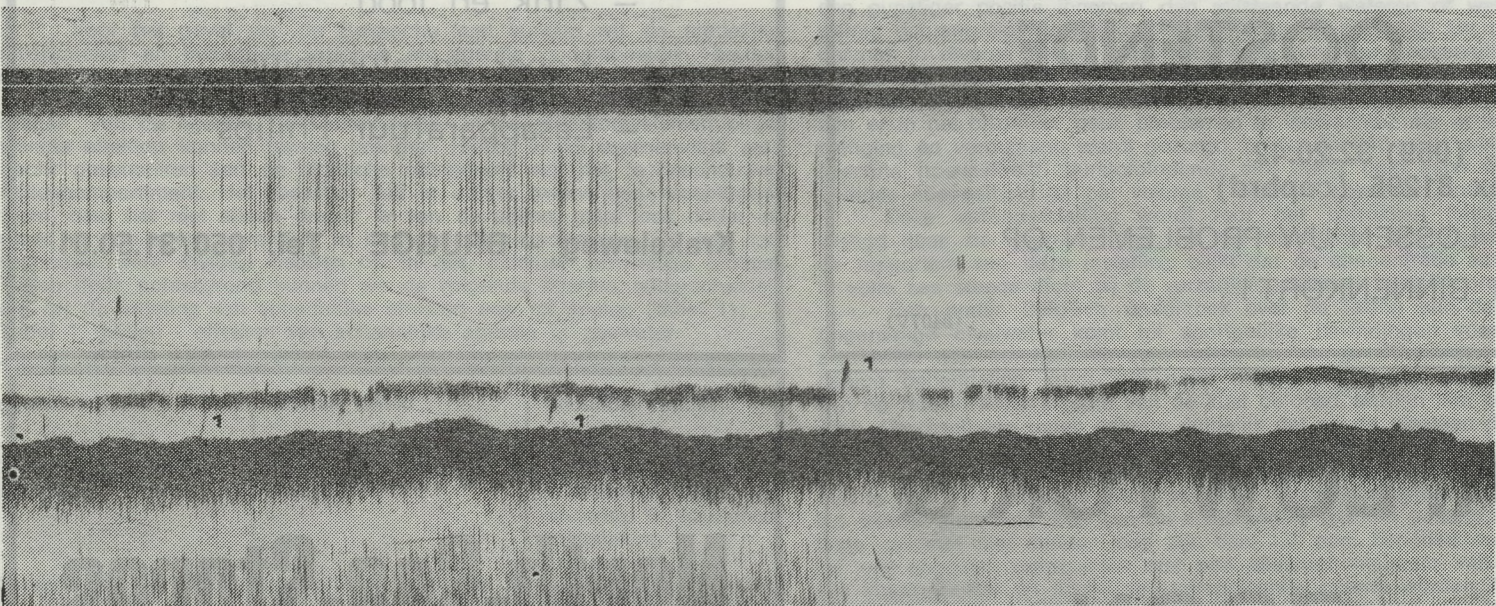
H. BAELSKAAI 27, 8400 OOSTENDE

TEL. (059) 32.29.51

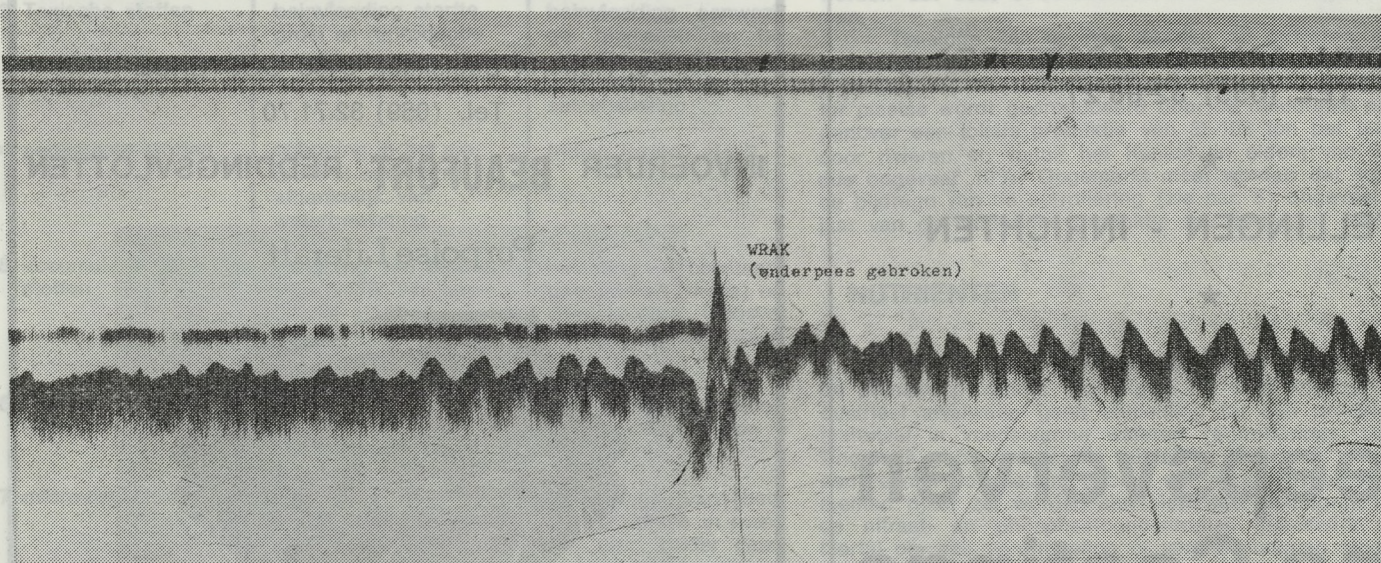
(8408V)



Figuur 5 — Echogram met echo's veroorzaakt door visscholen.



Figuur 6 — Echogram met registratie van de reactie van kabeljauw



Figuur 7 — Registratie van een wrak

Nota van de redactie : Het netecholood staat ter beschikking voor iedereen en het personeel van het Rijksstation voor Zeevisserij staat in voor de technische begeleiding.

**WIJ PRODUCEREN 8 TON
DIEPVRIESGARNALEN
PER DAG**

**VAN ALLE OORSPRONG
VOOR U OOK ?**

United Foods- Morubel OOSTENDE

**TEL. (059) 32.20.42
Telex 81295 (capbrd)**

**WIJ LOSSEN UW PROBLEMEN OP
TOT BINNENKORT !**

(8407V)

M E T A L U N I O N

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

(8395V)

A. LOWYCK & ZOON

**VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE
TEL. (059) 32 08 21**



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en dephouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

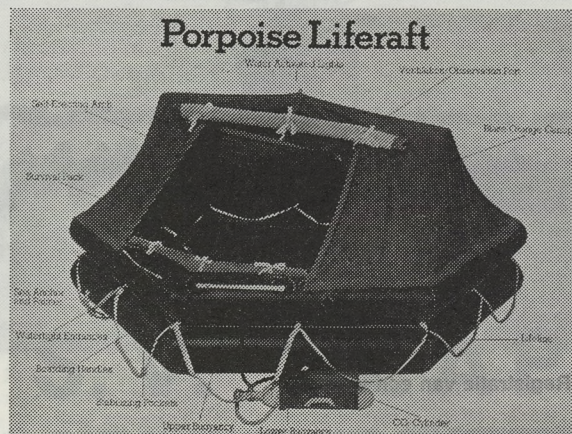
(7772V)

P.V.B.A.

North-Sea-Stores

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

INVOERDER BEAUFORT REDDINGSVLOTTEN



(8388V)

Factoren van belang voor de beoordeling van de vervuiling van zeewater

door Monique BAETEMAN Attaché chemie Rijksstation voor Zeevisserij

INLEIDING

Milieuvervuiling kan men vanuit zeer verschillende gezichtshoeken benaderen. Dit is een gevolg van het feit dat de oorzaak van vervuiling berust op een keten van gebeurtenissen en omstandigheden die ieder hun eigen wetmatigheid kennen. Tevens is van belang hoe men «milieuvervuiling» wil definiëren. Een mogelijke definitie voor milieuverstoring stelt dat : een milieuverstoring is «een proces dat zich ontwikkelt uit de interactie van een schadelijk agens en de reactie van het ecosysteem hierop; dit leidt tot een ontregeling van het harmonisch functioneren van dit systeem, in zulke mate dat de normale variaties in het functioneren daarvan worden overschreden». In hoofdlijnen kan volgende reeks van gebeurtenissen verondersteld worden :

BRON (emissie) — AGENS — TRANSPORTMEDIUM — RECEPTOR (immissie) — EFFEKT.

Voor het geval van de Belgische kust kunnen wij de stedelijke afvalwateren en industriële lozingen als agentia onderscheiden, beiden afkomstig van goed onderkenbare bronnen.

Het zeewater heeft de functie van transportmedium. Het is de drager van de agentia, die uiteindelijk in de receptorsystemen ongewenste effecten kunnen teweeg brengen. Hierbij wordt voornamelijk aandacht geschonken aan de biotische component van het te beschouwen milieucompartiment. Het zeewater zelf is echter tevens een receptorsysteem, daar het niet alleen drager is van de agens, maar ook onder invloed van de agens verandert in intrinsieke eigenschappen. Dit kan dan secundair weer invloed hebben op in het medium aanwezige biotica. Tegen deze achtergrond kunnen we de volgende agentia onderscheiden die bij de indeling van schadelijke effecten een rol spelen (tabel 1).
Tabel 1. Milieu - effecten van schadelijke agentia in zeewater

agens	primair effect	secundair effect
1 zuurstofbindende stoffen	zuurstofdepletie medium	belemmering zuurstofvoorziening biota; verandering in soortensamenstelling
2 nutriënten (N en P)	eutrofiëring zeewater	toename biomassa indien nutriënten beperkende faktor zijn.
3 Toxische stoffen	beïnvloeding sterfte, groei en reproductie	beïnvloeding aanwezige biomassa en bij specifieke werking verschuiving in soortensamenstelling
4 persistente stoffen	ophoping in het medium of sediment afhankelijk van waterbeweging	indien toxisch zie 3
5 accumulerende stoffen	ophoping van biotica afhankelijk van specifieke affiniteit	belasting van consumptiegoederen (mens) en voedselketen (ecosysteem); indien toxisch zie 3
6 geur- en smaakstoffen	opname in biota afhankelijk van specifieke affiniteit	beïnvloeding kwaliteit consumptiegoederen
7 micro-organismen	selectie c.q. vermeerdering in daarvoor geschikte substraten	ontwikkeling van (bacteria) ziekten in mens en dier onder daarvoor geschikte omstandigheden en indien pathogeen
8 zwevende inerte deeltjes	troebeling van het medium	beïnvloeding primaire produktie; hinder voor «filter feeders»

In het bovenstaande zijn radio-actieve stoffen als zijnde niet relevant voor het onderwerp buiten beschouwing gelaten.

De bovenaangeduide categorieën zullen in de volgende paragrafen meer in detail worden gezien ten aanzien van hun belang in de Noordzee. Hierbij moet in het oog worden gehouden dat dosis - effect - relaties pas een reële betekenis krijgen, wanneer ze kunnen worden gequantificeerd.

ZUURSTOFBINDENDE STOFFEN

Bezwaren door het lozen van zuurstofbindende stoffen treden op wanneer de oxydatie van deze stoffen in water sneller zuurstof verbruikt dan door diffusie uit de lucht kan worden aangevoerd. In dat geval zal de concentratie aan opgeloste zuurstof in het water afnemen. Het is duidelijk dat turbulente en diepe watermassa's zoals de zee hier een gunstiger positie innemen dan stilstaande wateren of wateren met weinig doorstroming, zowel door hun massa als menging. Uit recent onderzoek in diverse landen betreffende deze vorm van zeevervuiling is gebleken dat problemen in zee alleen kunnen optreden bij inleiden van organisch afbreekbaar vuil in nauwe fjorden en baaien. Aan open kusten zijn er in het bijzonder geen problemen te verwachten als er voor goede menging en verdunning wordt gezorgd, omdat in dat geval weliswaar de absolute hoeveelheid zuurstofbindende stof gelijk blijft maar wel de benodigde hoeveelheid O₂ per volume - eenheid zeewater afneemt.

Deze veronderstelling wordt voor het betrokken kustgebied bevestigd door de waarnemingen van het Rijksstation voor Zeevisserij. Uit de rapporten van deze instelling blijkt dat de concentratie aan zuurstof in volle zee steeds dicht bij de verzadigingswaarde ligt (90 proc.)

Een ander Belgisch onderzoek over de lozing aan de kust van ongereinigd afvalwater komt tot soortgelijke bevindingen voor stedelijk afvalwater met voorafgaande eenvoudige bezinking. «Rioolwater dat zulkdanige behandeling krijgt, dat geen slibvorming meer te vrezen valt, kan op relatief korte afstand van de kust geloosd worden met een zeeleiding. De resultaten tonen immers duidelijk dat op de plaatsen die slechts op 400 meter van de laagwater - lijn gelegen zijn, bij kalm weder er weinig van de lozingen langs de kust kan waargenomen worden». Over een te tolereren onderste grens van O₂ - verzadigingsgraad bestaan weinig exacte gegevens. Eén van de stellingen is dat het gehalte aan opgeloste zuurstof niet minder mag zijn dan 1,0 ppm beneden de saturatie bij een gegeven temperatuur met een absoluut minimum van 5,0 ppm. Als streefwaarden op grond van verschillende criteria worden 70% EEG-drinkwater), 80 - 120% (algemeen, Raad van Europa) en 75 - 125% (zwem- en recreatiewater, Gezondheidsraad) genoemd. Aangenomen mag worden dat deze streefwaarden met de natuurlijke fluctuaties overeenkomen.

Tenslotte kan er nog worden op gewezen dat men in een Nederlandse studie over de balans van organische stof in de zuidelijke Noordzee tot de conclusie is gekomen dat organische stof voornamelijk ter plaatse wordt geproduceerd door de natuurlijke primaire produktie. Eengevoerd een lokale produktie van 35.106 ton per jaar staat een aanvoer door rivieren en vanuit het Kanaal en elders van 3,5.10⁶ ton per jaar, dus ongeveer 10%. Opgemerkt moet worden dat volgens ruwe schatting de bijdrage van de eutrofiëring (zie par. 3) ongeveer 10.10⁶ ton per jaar jaar van de natuurlijke produktie zou bedragen (ca. 30%)

NUTRIËNTEN

Het is bekend dat de elementen fosfor en stikstof een rol spelen bij de primaire produktie voor algen. De extra toevoer door stedelijk en industrieel afvalwater geeft aanleiding tot een produktie van extra algenmateriaal in voedselarme wateren (eutrofiëring). Uit recente onderzoeken is gebleken dat de zuidelijke Noordzee moet worden gezien als een relatief voedselarm gebied dat door toevoer van de genoemde elementen rijker zal worden aan biomassa. Belangrijk is in dit verband dat de nitraat- en fosfaatconcentraties geleidelijk toenemen. Het gaat hierbij om een verdubbeling of verdrievoudiging sinds 1960. Deze toename uit zich niet alleen in de veranderde concentraties aan mineralen maar ook door de toename in phytoplankton over de laatste 30 jaar gemeten als chlorofyl.

Het is bekend dat door eutrofiëring meer organisch materiaal kan worden geproduceerd dan het primair in stedelijk afvalwater aanwezige.

(Vervolgt op blz. 63)

Het is niet goed bekend tot welke hoogte de nutriëntenconcentratie zou kunnen toenemen voordat ongewenste veranderingen in het ecosysteem manifest worden. De meeste auteurs zijn het er over eens dat toevoer van nutriënten in sommige nog voedselarme gebieden een toename van biomassa geeft welke echter niet disharmonisch hoeft te zijn. Bij verdere toename echter zijn wel degelijk, evenals in zoet water, ongewenste veranderingen te verwachten. Men baseert zich hierbij op tank - experimenten en een beperkt aantal veldwaarnemingen.

De ongewenste effecten zouden zich het eerst kunnen uiten in verschuivingen van de diversiteit van soorten. Later zouden alleen geharde soorten overblijven waarna tenslotte het water in een stagnerende poel verandert. Het waarschuwend voorbeeld is hier de Oostzee, welke verder is voortgeschreden op deze weg dan de Noordzee.

Het geleidelijk toenemen van het nutriëntengehalte en de toch reeds merkbare invloed van menselijke activiteiten leidt tot de conclusie dat toevvoer van eutrofiërende mineralen van het Noordzeewater meer milieubedreigend is in de tegenwoordige toestand dan die van biodegradeerbare organische stof. Terwijl bovendien de organische koolstof aantrekkelijk spoedig wordt omgezet en alleen zeer lokale problemen oplevert, zijn de mineralen meer persistent en veroorzaken zij ook problemen in een wijder gebied, afhankelijk van de hydrografische omstandigheden ter plaatse. Volgens een Nederlands onderzoek is uitgewezen «dat voor de zuidelijke Noordzee een verblijftijd van 3 tot 6 maanden reëel is». Speciale aandacht voor de nutriënten bij lozingen op zee is dus geboden.

TOXISCHE, PERSISTENTE EN ACCUMULERENDE STOFFEN

Terwijl organische stof en de gewoonlijk daarmee geassocieerde nutriënten reeds lang de aandacht hebben gehad als vervuilende agentia voor water is dit met de toxische stoffen veel minder het geval. Het is gebruikelijk hierbij een onderscheid te maken tussen anorganische stoffen, in het bijzonder de metalen, en de organische. Het zijn welbekende gevallen als Hg - vervuiling en de persistentie van DDT die de aandacht op deze groep agentia hebben gevestigd. Voor het beoordelen van de milieurisico's die aan deze zeer gevarieerde groep van stoffen kleven

ontbreken echter nog vele gegevens.

Ten aanzien van de metalen doet zich het probleem voor dat de meeste hiervan natuurlijkerwijze door geochemische processen in zee voorkomen. Enkele metalen zoals Cu zijn essentieel voor het leven, andere als Hg en Cd hebben geen bekende functie. Ze worden echter wel getolereerd op het niveau dat van nature aanwezig is. Ook dit niveau is niet overal gelijk en een zekere aanpassingsmogelijkheid van biota is dan ook waarschijnlijk. Bryan vat deze situatie als volgt samen: wat de aanvaardbare concentratie aan metalen in kustwateren en estuaria mogen zijn, zijn moeilijk te beantwoorden vragen. Over het algemeen werden sublethale effecten zoals inhibitie van de groei opgemerkt bij gehalten aan kwik, koper, zilver en zink die zowat tienmaal de normale gehalten zijn voor oceanwater. Voor een aantal soorten werden reeds gevolgen vastgesteld bij concentraties die slechts iets hoger zijn dan de normale zeewater - concentraties. Aldus kunnen voor de meeste toxische metalen in zeewater bij een concentratieverhoging met een factor tien, ernstige ecologische gevolgen verwacht worden. Niettemin zijn voorbeelden gekend waarbij een dergelijke toename geen ecologische verandering kon vastgesteld worden.

Ten aanzien van de toxische organische stoffen is de situatie nog veel minder duidelijk. Het tot stand komen van de Conventies van Oslo en Parijs (1972 resp. 1975) heeft hierin enige orde gebracht. Door het invoeren van z.g. zwarte en grijze lijsten van stoffen zijn hier althans categorieën van stoffen aangegeven welke niet of beperkt mogen worden geloosd. Voor de toetsing van de toxische eigenschappen en de relevante persistentie en accumulatie tracht men met een beperkt aantal organismen «no - effect - levels» vast te stellen, welke dan met een zekere marge bij te verlenen vergunningen kunnen worden gehanteerd.

Uit een aantal evaluaties is gebleken dat een algemene marge van 0,1 van de no - effect - level van het gevoeligste organisme een ruwe maatstaf zou kunnen zijn. Indien geen gegevens over langdurige toxiciteitsproeven aanwezig zijn, maar alleen acute toxiciteit, dan beveelt Perkins een z.g. applicatiefactor van 0,01 aan.

Een recente studie betreffende voorkomen en toxiciteit van gechloroëerde koolwaterstoffen in het marine milieu laat zien dat inderdaad de niveau's van sommige van deze stoffen, bv. PCP, DDT en cyclodiënen, op sommige plaatsen zorgen baren. Ook deze op meer dan 330 literatuurplaatsen gebaseerde studie komt echter nog tot de conclusie dat nog veel gegevens zullen moeten worden verzameld.

Men zal nog steeds de lokale situatie in zijn beschouwingen moeten betrekken. Voor zover deze stoffen «milieuvreemd» (xenobiotisch) zijn, lijkt iedere aanwezigheid te voldoen aan het criterium, dat in de inleiding werd gesteld, nl. dat milieuschade optreedt bij het overschrijden van de natuurlijke variaties. Evenwel moet erop worden gewezen dat het gaat om «reageren op de aanwezigheid», de interactie dus tussen agens en receptor. Voor xenobiotica zal men derhalve de moeizame weg van het bepalen van een «no - effect - level» moeten bewandelen als een eenvoudig verbod om praktische redenen niet haalbaar is.

MICROBIELE VERONTREINIGING

Het aantal van nature in de open zee voorkomende bacteriën is gering en kan van 1 - 1000/ml variëren. Volgens Nederlandse gegevens schommelt dit voor de open Noordzee van 50 - 100/ml. In de kustzone is dit belangrijk hoger, nl. maximaal 10-5/ml. De natuurlijke aan sediment en zwevende deeltjes gebonden microbiële populatie kan hier echter zijn gemengd met die afkomstig van de faecale verontreiniging van huishoudelijk afvalwater. Zoals bekend wordt door deze verontreiniging o.a. het Coli - getal als indicator gebruikt. Een complicerende factor in het beoordelen van deze indicator is echter de snelle afsterving van zoetwaterbacteriën in zeewater, die niet alleen is toe te schrijven aan het verschil in osmotische waarde. Aan de absolute waarde van deze indicator wordt dan ook getwijfeld.

Er bestaat geen twijfel dat via vissen en schelpdieren pathogene micro-organismen (inclusief sommige virussen) kunnen worden overgebracht. Ten aanzien van baden in microbiële verontreinigd zeewater bestaat overeenstemming dat dit esthetisch bezwaarlijk is. Epidemiologisch bestaan er echter geen aanwijzingen dat de in aanmerking komende salmonellen en virusziekten onder badgasten aan de Noordzee - kust meer zouden voorkomen dan bij de overige bevolking.

TROEBELING

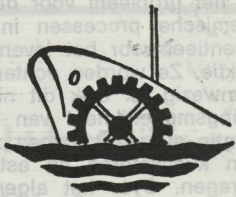
Gesuspendeerde zwevende deeltjes zijn van belang voor het biotische milieu doordat ze de lichtinval kunnen belemmeren en aldus de primaire productie beïnvloeden. Hinder voor z.g. «filter - feeders» onder de mariene organismen is ook aannemelijk. Uit een recent Nederlands onderzoek over de invloed van troebeling in Noordzeewater concludeerde men dat in de periode van juni - november het water helder genoeg is om een hoeveelheid daglicht groter dan 1% tot de bodem te laten doordringen. Daarentegen zal tijdens de periode december - mei, waarin het water meestal troebelder is, de bodem een hoeveelheid licht kleiner dan 1% ontvangen. Dit stemt vrij goed overeen met de gevonden Secchi dieptes.

De wijde verspreiding van zwevende stoffen als belasting van het mariene milieu is duidelijk, de evaluatie in termen van ecologische schade is voorhands nog zeer moeilijk.

(Vervolgt op blz. 65)



Toxiteitstesten vormen een belangrijk onderdeel van de studies ter voorkoming van de verontreiniging van de zee.



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 1980

(8432V)

Erik en Jacqueline

van de « SAILORS CLUB »
H. Baelskaai, 32

wensen hun klanten een
VROLIJK KERSTFEEST
en een
VOORSPOEDIG 1980

(8438V)

HAND IN HAND OOSTENDE

wenst al haar leden
EEN VOORSPOEDIG
EN GELUKKIG 1980

(8440V)

de raad van beheer
de directie en
het personeel van

O.V.A.
(onderlinge visafslag)

wensen hun leden een
VOORSPOEDIG 1980

(8441V)

de raad van beheer
de directie en
het personeel van
HULP IN NOOD

(onderlinge
verzekeringsmaatschappij
voor vissersvaartuigen)

wensen hun leden
EEN VOORSPOEDIG 1980

(8442V)

HAND IN HAND
ZEEBRUGGE

Beroepsvereniging
der Oostkustreders

wenst al haar leden
een voorspoedig
en gelukkig 1980

(8439V)

de raad van beheer
de directie en
het personeel van

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

wensen hun leden een
VOORSPOEDIG 1980

(8443V)

SMAAK- EN REUKSTOFFEN

Het is bekend dat vissen en visserijproducten door vervuilende stoffen smaakafwijkingen kunnen krijgen, in het bijzonder door petrochemicaliën en phenolen.

Over dit belangrijk aspect van mariene pollutie zijn tot nog toe slechts schaarse gegevens bekend. Door het beschikbaar zijn van gaschromatografische detectie - methoden zijn er wel vorderingen op dat gebied gemaakt en men is meer en meer van oordeel dat gegevens voor zout water overdraagbaar zijn op zeewater.

BESLUITEN

Het geheel van belastende factoren voor het mariene milieu (in de Noordzee) tengevolge van lozing van gemengd huishoudelijk en industrieel afval overziend, krijgt men de indruk dat wezenlijke ecotoxicologische betekenis moet worden gehecht aan de lozing van nutriënten (N en P). Gezien de geleidelijke stijging hiervan voor onze kust, de langdurige verblijftijd van deze mineralen en de grote potentiële invloed op de primaire productie lijkt verdere toevoeging van deze stoffen in de Noordzee ongewenst. Hoewel kan worden geconstateerd dat reeds nu het kritieke punt is bereikt waarbij het ecosysteem wezenlijke en onomkeerbare veranderingen ondergaat, lijdt het toch geen twijfel dat bij voortgaande stijging dit punt zal worden bereikt. Tevens zijn er voorbeelden elders (Oostzee, mogelijk plaatselijk de Middellandse Zee) dat

ongewenst hoge eutrofiëring mogelijk is ook in mariene omstandigheden. Ook de directe lozing van zuurstofbindende stoffen op onze open kusten, op het huidige niveau, in ecologisch opzicht schadelijk mag worden genoemd kan worden betwijfeld.

De microbiële verontreiniging laat enige vragen open. De verontreiniging van consumptieve en schelpdieren kan, in de nabijheid van open lozingen op zee, zorgen baren. De kwaliteit van het zwemwater lijkt meer een (overigens niet te verwaarlozen) esthetische betekenis te hebben dan een direct hygiënische. «Natuurlijke» variaties in het bacteriegetal, noch de epidemiologische gegevens laten definitieve conclusies in positieve of negatieve zin toe. De historische waarde van het Coli - getal als indicator voor faecale verontreiniging is in ieder geval zodanig, dat zolang geen betere indicator beschikbaar is, de twijfel in het voordeel van het verder zetten van deze praktijk moet uitvallen.

Ten aanzien van persistente en/of accumulerende toxische verontreiniging moet worden geconstateerd dat het hier aan nog veel achtergrondkennis ontbreekt. Variaties in het natuurlijk voorkomen van «essentiële» metalen en «no - effect - levels» voor xenobiotica zijn wenselijke parameters voor het beoordelen van de belasting van het zeemilieu met metalen. Gegevens over en beoordeling van het belang van genotoxische (mutagene) stoffen zijn eveneens schaars. Het fundamentele karakter van de eventuele schade door deze stoffen is echter wel aanleiding dit aspect in serieuze overweging te nemen.

Zonder aan het belang van troebeling door gesuspendeerde deeltjes en smaak- en geurstoffen te kort te willen doen, lijkt het niet goed mogelijk een enigszins diepgaande analyse te geven, zo de weinig talrijke gegevens over de ecologische betekenis hiervan een dergelijke analyse zouden toelaten.

Wordt de crisis te duur ?



door J. DEROOSE,
Directeur
Beroepsredersvereniging
Hand in Hand
Zeebrugge

Een dooernstige vraag in een nieuwjaarseditie, waarin men doorgaans de beste wensen rond elkaars oren kletst, in de overtuiging dat woorden meer en meer aan betekenis verliezen en dat de schijn ophouden nuttiger moet blijken dan de ongezoeten waarheid verkondigen.

Maar in een nieuwjaarsartikel wordt „ieder zijn eigen waarheid” minder zwaar genomen dan anders; vandaar dat ik het waag neer te schrijven, wat men normaal niet eens waagt luidop te denken.

De overheid, met een legendarisch geldtekort geplaagd, is er onmiddellijk bij om ons te wijzen op een stijgende opbrengst om iedere stille kracht in de kiem te smoren, en onze klachten blijven ge-

dempt omdat men ons leert van dag tot dag te leven.

Geen bedrijf is echter zo kwetsbaar als de visserij. Al te vaak nochtans leiden we zelf de aandacht af van de werkelijke problemen door palabers over bijkomstigheden, waaraan alle energie verspild wordt en waardoor uiteindelijk niemand nog wordt ernstig genomen.

Anderen zullen in dit nummer wellicht de balans opmaken en verwijzen naar de nadelige invloeden van het gebrek aan olievoorraden en vooral van de stijging der olieprijzen. En al kan niet ontkend worden, dat de gasoil de visserij naar een crisis kan voeren, toch zal onmiddellijk gereplikeerd worden dat Nederland 20 of 30 eenheden bouwt met vermogens van 1500 tot 2000 pk.

Sommigen zullen terecht herinneren aan de van kracht blijvende kwota, die nog tot veel groter rampen zou kunnen leiden en die niettemin vrij eenvoudig zou kunnen aangepast worden. Maar uiteindelijk loopt iedereen van het kastje naar de muur omdat de Staat geen geld heeft, omdat de biologen geen economen zijn, omdat de EEG tot geen algemeen visserijbeleid komt, enz.....

Doch : is er, om te beginnen, een „nationaal” visserijbeleid ?

Belgie heeft een bewonderenswaardige wet van 1948 tot uitbreiding en het instand houden van de koopvaardij en de visserij. Deze wet schept de mogelijkheden tot nieuwbouw en modernisering met een ruim aflossingsprogramma tegen geringe rentevoet. Kredietmogelijkheden voor tweedehandsschepen op de binnenlandse markt zijn echter niet voorzien. Dit verplicht ouder geworden reders, die niet langer zelf kunnen varen, jaar na jaar onrendabel verder te sukelen en het belet jonge vissers, die geen nieuwbouw-miljoenen bezitten, voor eigen rekening te beginnen, hoe vaak en hoe luid men ook verkondigt dat slechts familiebedrijven de visserij leefbaar zullen houden.

Maar in de wet van 1948 zit veel méér !

De koopvaardij is er in geslaagd een alarmplan door de regering te doen aanvaarden,

waardoor aan de specifieke noden van die sector kan worden tegemoet gekomen, en sindsdien kijken we in de visserij ons groen op de toegepaste 1% rentelast. In de akte-kredietopeningen van de N.M.K.N. is voorzien dat de bedongen intrest om de 5 jaar kan worden herzien; als deze intrest voor de eerstkomende 5 jaar algemeen wordt teruggebracht op 1% en als ook — en misschien vooral — slechts 1% zou worden gevraagd voor verbouwing, vernieuwing, motorvervangning, enz. zal men ogenblikkelijk voor 70% van de vloot de bedrijfslast aanzienlijk verminderen.

Een nieuwjaarsartikel kan geen wetsvoorstel zijn, maar met nieuwjaar mag worden gezegd wat iedereen verkondigt : de crisis is nog niet voorbij, de crisis is nog niet eens goed begonnen, afgezien van de niet te overwinnen werkloosheid. En toch komen de bedrijfskosten voor de visserij aan een plafond, zekerlijk als morgen het netwerk in één klap met 15 à 25% zal verhogen en de uurlonen voor herstelling, nu de sociale vrede op de helling staat, tot 750 fr. zullen oplopen.

Deze crisis wordt te duur en dient bestreden te worden met goedkoop geld.

Natuurlijk zijn er heel wat meer aspecten, maar ik wilde me beperken tot één vrome wens, in de naieve hoop dat de overheid een mooi nieuwjaarsgebaar zou maken.

SCHEEPSSMEDERIJ

n.v. SCHOCKAERT O.

H. BAELSKAAI 7 - 8400 OOSTENDE

TEL. (059) 32.04.88

**ALLE HERSTELLINGEN
EN ONDERHOUD**

(8382V)

ALBERT HOSTYN

Ir. I. M. P.

OPVOLGER TEMALEC pvba

**SCHEEPSSANITAIR &
VERWARMINGSINRICHTINGEN**

Ieperstraat 21 Tel. 70 25 67 8400 Oostende
K. Astridlaan 78 Tel. 050/31 32 92 8200 Brugge 2

(8384V)

Scheepsmekaniek

P. V. B. A.

ALGEMENE HERSTELLINGEN
VERKOOP — WISSELSTUKKEN

DIESELMOTOREN

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

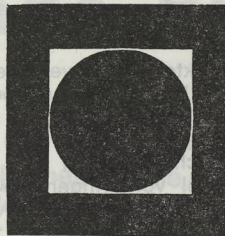
(8390V)

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

- GROOTHANDEL
- IN- EN UITVOER
- IJSFABRIEK

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

(8421V)



OPDEDRYNCK

P.V.B.A.

Hendrik Baelskaai 35,
8400 Oostende
Tel. : (059) 32.37.76
B.T.W. 411.924.059

ALGEMENE ELEKTRICITEITSONDERNEMINGEN

BOUW-, INDUSTRIE- EN
SCHEEPSINRICHTINGEN

Alle veranderingswerken SIEMENS DEALER

(8383V)

JEAN TOLLENAERE

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

**GEREEDSCHAP VOOR
MEKANIEK**

★
ALLERLEI RUBBERDARMEN

★
**UITGESNEDEN JOINTS
IN ALLE GEWENSTE PRODUCTEN**

(8386V)

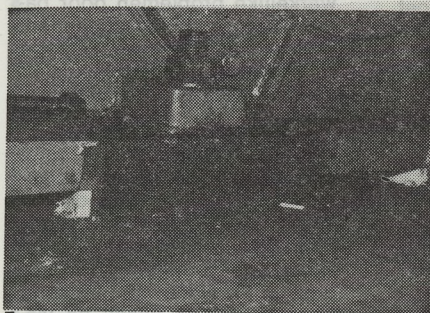
EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
— Tel. 32.00.07 —

**het koudste
het best bewerkbaar**

(8392V)

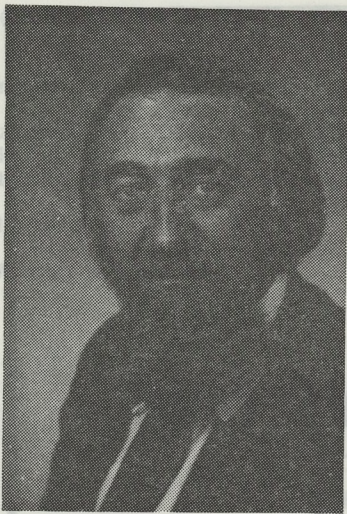


**CHOCKFAST
GOED
EN
SNEL**

BMB N.V.

Ledeganckkaai, 7a 2000 ANTWERPEN
Tel. (031) 16.09.20

(8434V)



De zeevisserij en de zeekabels

door Ing. A.C. de Bruin

Hoofd directie van Telecommunicatie in Nederland
Inleiding

Het is onze reders en vissers bekend dat vooral in de jongste jaren, tengevolge van het feit, dat met bokken gevist wordt en zware kabels de grond omwoelen, soms veel schade aangericht wordt aan onder water liggende zeekabels, die vanuit Nederland en België een verbinding uitmaken met overzeese gebieden. Deze vernielingen brengen ontzaglijke kosten met zich, zonder dat de visserij zelf beseft of weet, hoe dit geheel of gedeeltelijk te vermijden en zonder dat van Belgische zijde hieromtrent bepaalde richtlijnen of een studie bestaat.

In verband hiermede hebben we het zeer nuttig gevonden, daaromtrent met de heer Vergauwe, hoofdingenieur-directeur van de R.T.T., een gesprek te hebben, waaruit is gebleken dat in Nederland door Ing. A.C. de Bruin van de hoofddirectie Telecommunicatie van de Nederlandse P.T.T. een interessante studie werd gemaakt, waarvan de inhoud zowel de Belgische als Nederlandse visserij ten zeerste aanbelangt.

Uit de mededelingen ons door beide heren verstrekt, blijkt dat elk jaar meer dan honderd miljoen frank schade, uitsluitend door de zeevisserij, wordt berokkend.

We menen dat hieronder volgende uiteenzetting niet van belang ontbloomt is en dat voor de toekomst, dank zij samenwerking tussen de bevoegde maritieme overheid, de P.T.T. en de visserijbelanghebbenden, veel zou kunnen vermeden worden.

Mocht hiernavolgende studie aanleiding geven tot nuttige bemerkungen, dan staat ons blad steeds daarvoor open.

P. Vandenberghe

ZEEVISSERIJ EN ZEEKABELS KUNNEN HEEL GOED SAMENGAAN

Reeds zolang er zeekabels bestaan — vanaf ca. 1850 — is er sprake van enige wrijving tussen deze betrekkelijk nieuwe verkeersmiddelen en de al veel langer bestaande zeevisserij.

Dat is niet zo onlogisch als men bedenkt dat zeekabels in het algemeen zo maar op de zeebodem worden gelegd en vele vissoorten met over de grond gesleepte netten worden gevangen.

Schade aan zeekabels, die bv. voor de Noordzee enige miljoenen guldens per jaar bedraagt, is helaas vrijwel uitsluitend een gevolg van visserij-activiteiten.

Minder bekend, doch nadrukkelijk aanwezig, is het gevaar dat kabels op hun beurt voor de visserij kunnen opleveren.

Met een beetje goede wil van weerskanten is echter veel te winnen.

ZEEKABELS

Zeekabels waren tot voor kort uitsluitend voor telecommunicatie bestemd; meer en meer zullen echter ook hoogspanningskabels voor energietransport op zee hun intrede gaan doen.

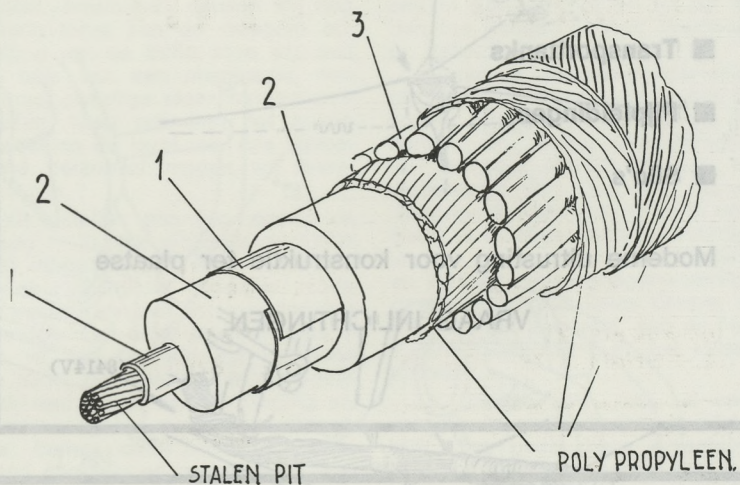
In het algemeen kan een zeekabel in drie delen worden verdeeld, die ieder een aparte taak voor hun rekening nemen. (fig. 1).

Allereerst de geleiders voor het transport van het signaal of de energie (1).

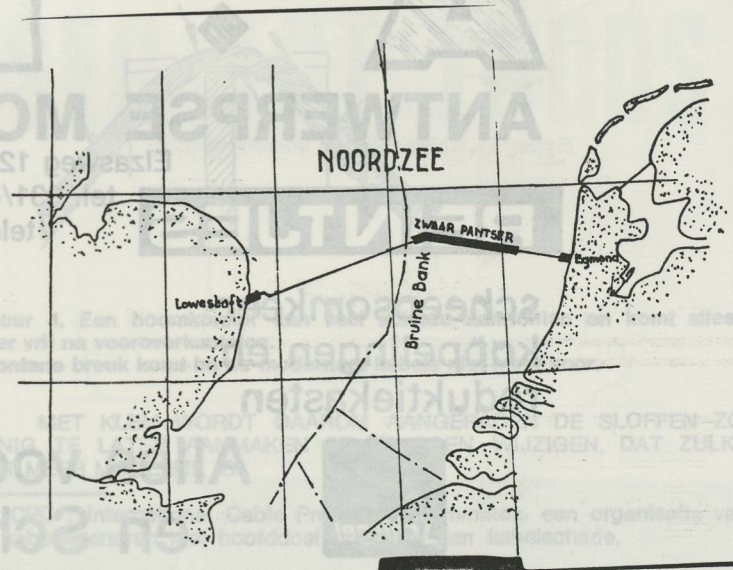
Moderne zeekabels voor telecommunicatie hebben slechts twee geleiders, één in het hart, de andere in buisvorm eromheen.

(Zo'n constructie noemen we «coaxiaal», vandaar de naam «co-axiale kabel»).

Om onderweg overloop van signaal of energie te vermijden, dienen de geleiders geïsoleerd te worden (2).



Figuur 1 : Opbouw van een zeekabel



Figuur 2 Kabel Lowestoft - Alkmaar

Hiervoor worden tegenwoordig uitsluitend kunststoffen gebruikt, meestal polyethyleen.

Aan zo'n kabel moet ook getrokken kunnen worden, bv. tijdens het leggen en ophalen. Tevens dient een zekere bescherming te worden gegeven aan het hiervoor beschreven deel, dat we meestal de ziel noemen, tegen schavielen over stenen en ordentelijk over de kabel gesleept vistuig.

Hiervoor dient de bewapening, ook wel pantser genoemd (3).

(Vervolg op blz. 69)

p.v.b.a. STOKOTA

KILLESTRAAT 4 — MOERZEKE
☎ (052) 47 86 01 (3 l.)

■ Boven- en ondergrondse

OPSLAGTANKS

voor alle vloeistoffen

Industrieel en huishoudelijk gebruik
in alle afmetingen

■ Transporttanks

■ Pijpleidingen

■ Silo's

Moderne uitrusting voor constructie ter plaatse

VRAAG INLICHTINGEN

(8414V)

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

(8398V)

A

M

W

ANTWERPSE MOTORENWERKE N V

Elzasweg 12 - 2030 Antwerpen

tel. 031/410212-411318

telex 31189

REINTJES

scheepsomkeer-
koppelingen en
reduktiekasten

VULKAN

hoogelastische
koppelingen
tot 100.000 Kgm



Alles voor Industrie en Scheepvaart



SCHLEGEL-Fenders Sedert ca. 40 jaar verrichten
produkten voor wij alle mogelijke draai-,
scheepvaart en haven frees-, schaaft-, slijp-, las-,
brandwerk, enz.

schroeven

SNELLE HERSTELLINGEN AAN ELK FABRIKAAT KEERKOPPELINGEN

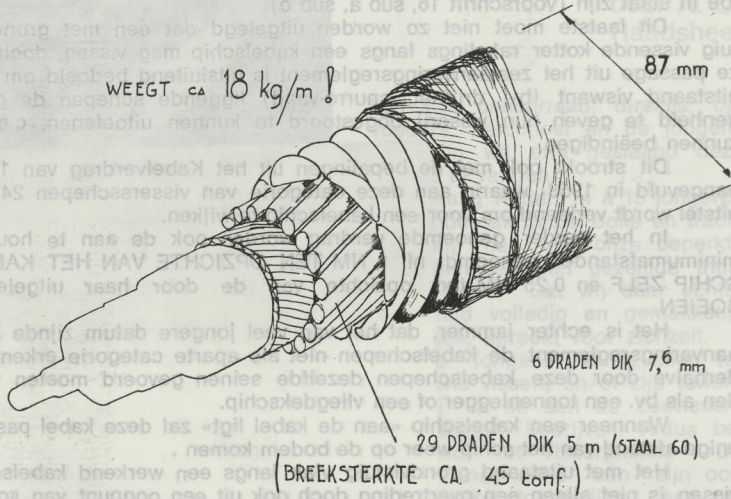
(Vervolg van blz. 67)

Dit pantser nu zal, afhankelijk van de omstandigheden, meer of minder zwaar dienen te worden uitgevoerd.

In het algemeen zal met afnemende waterdiepte het pantser zwaarder zijn uitgevoerd, ja, op sterk bedreigde plaatsen, zoals door sterke golfslag, getijd-stromen, in combinatie met rotsen, grote visserij-activiteit, zal men het pantser zelfs dubbel uitvoeren.

Een goed voorbeeld hiervan is de in september 1979 gelegde kabel Lowestoft-Alkmaar.

Over een lengte van 35,6 NM (fig. 2) is deze uitgevoerd zoals in fig. 3 is weergegeven.



Figuur 3 zgn. «ROCK-ARMOUR»-kabel zoals gelegd op het traject Lowestoft - Alkmaar.

Het besluit hiertoe werd genomen aan de hand van de te verwachten intensieve bevissing op of nabij het kabeltracé en de belangrijkheid van deze verbinding, die «goed is» voor ca. 4000 gesprekskanalen.

EEN KABEL IN DE HUIDIGE TIJD IS DERHALVE VRIJ DIK, STERK EN ZWAAR EN VASTRAKEN HIEROP IS NIET GEHEEL VRIJ VAN RISICO'S.

ONDERZEESE VERSTERKERS

De signalen die over de kabel gestuurd worden ondergaan onderweg een verzwakking.

Dit is niet te vermijden, hoe goed zo'n kabel ook geconstrueerd wordt. Het verschijnsel neemt bovendien nog toe, naarmate we meer verkeer, dat wil zeggen een groter aantal kanalen, wensen over te brengen.

Om dit probleem op te lossen zijn op regelmatige afstanden in de kabel versterkers opgenomen.

Deze zijn uitgerust met zeer bedrijfszekere transistoren en worden vanaf de kust over dezelfde kabel gevoed.

In de al eerder genoemde kabel Lowestoft-Alkmaar zijn om de 2,7 NM (5 km) dergelijke versterkers opgenomen.

Deze zijn torpedo-achtig van vorm, wegen enige honderden kg's; in tegenstelling tot de oudere modellen, waarbij de kabels aan een kant in- en uitkwamen, hier aan elk uiteinde een kabel.

Aangezien de versterkers aan weerszijden van rubber overgangstukken zijn voorzien, is de kans dat goed geconstrueerd grondtuig hierop vast zal raken, niet groot.

Desondanks wordt toch geadviseerd deze plaatsen zoveel als mogelijk te mijden.

VERMIJDEN VAN KABELSCHADE DOOR VISSERIJ-ACTIVITEITEN

KABEL MIJDEN

De meest doeltreffende manier om kabelschade te voorkomen is niet boven de kabeltracé te vissen. Aangezien dit «niet vissen» tevens zou moeten gelden voor een strook ter weerszijden van de kabel, zou dit betekenen dat vrij uitgestrekte gebieden aan de visserij zouden moeten worden onttrokken.

Dit is niet uitvoerbaar op een aantal gronden.

Desalniettemin geven de organisaties, die kabels in beheer hebben, waaronder PTT, via het ICPC 1) kabelwaarschuwingskaarten uit, waarin naast informatie omtrent de juiste positie van in dienst zijnde kabels, verzocht wordt deze kabels zoveel mogelijk te mijden.

INGRAVEN

Soms kan door middel van ingraven de kabel zoveel gronddekking worden meegegeven, dat visserij en kabel ieder ongestoord door het leven kunnen gaan.

Helaas, in de druk beviste Noordzee liggen gebieden met een zeer ongelijke en bovendien vrij onrustige bodem (punten !), waar ingraven nog geen opgeloste zaak is.

Er wordt echter hard aan gewerkt, vooral in verband met de komst van zg. glasvezelkabels, kabels waarin de overdracht van de signalen door middel van licht langs uiterst dunne glasdraden plaatsvindt.

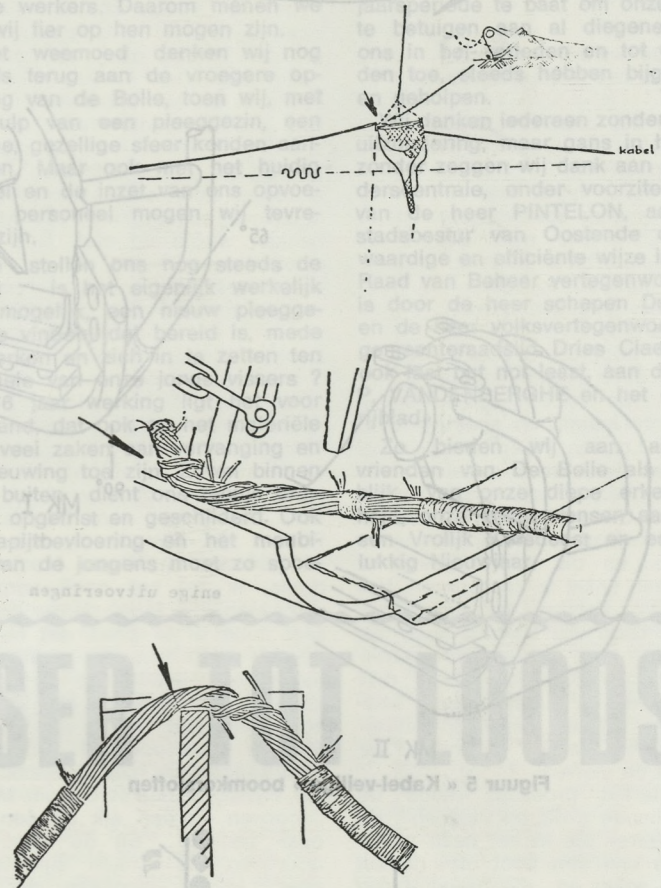
En in deze kabels kunnen eigenlijk in het geheel geen breuken meer worden toegelaten !

CONSTRUCTIE VISTUIG

Grondvistuig kan met enige zorg zodanig geconstrueerd worden, dat vastraken op een kabel en de meest hierdoor veroorzaakte kabelstoringen vrijwel geheel kunnen worden vermeden.

BOOMKOR

Vooraf bepaalde uitvoeringsvormen van het boomkorvistuig kunnen verwoestend uitwerken op zeekabels, terwijl voor het betrokken vissersvaartuig bij vastraken op een van de modernere kabels onder bepaalde omstandigheden zeer gevaarlijke situaties kunnen ontstaan (fig. 4).



Figuur 4. Een boomkorslof kan veel schade aanrichten en komt alleen weer vrij na vooroverkantelen. Spontane breuk komt bij de modernere kabels niet meer voor.

MET KLEM WORDT DAAROM AANGERADEN DE SLOFFEN ZODANIG TE LATEN AANMAKEN OF TE DOEN WIJZIGEN, DAT ZULKS NIET MEER MOGELIJK IS.

1) ICPC : International Cable Protection Committee, een organisatie van kabeleigenaren met hoofddoel preventie van kabelschade.

Een algemeen model is moeilijk te realiseren; elk bestaand model is echter zodanig aan te passen dat «haken» vrijwel is uitgesloten, fig. 5 geeft hiervan een aantal voorbeelden.

BORDEN

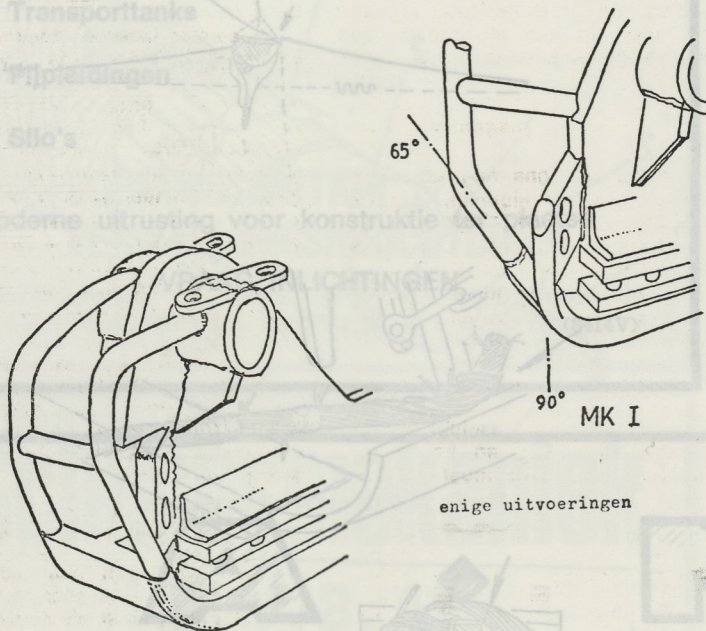
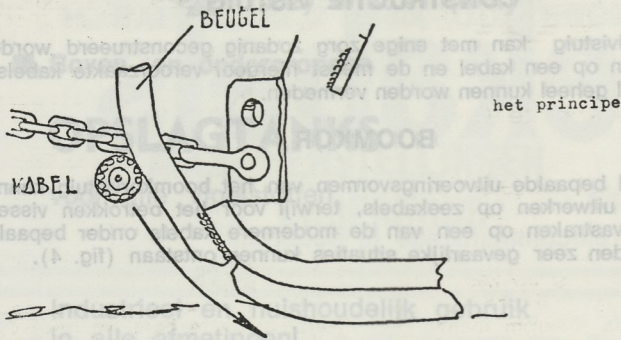
Ook ander grondvistuig, bv. borden, zijn met een klein beetje extra zorg zodanig te maken, bijvoorbeeld door middel van passende afrondingen en het zoveel mogelijk vermijden van uitstekende delen, dat haken van kabels vrijwel niet zal voorkomen.

De PTT is gaarne bereid hierbij verdere assistentie te verlenen.

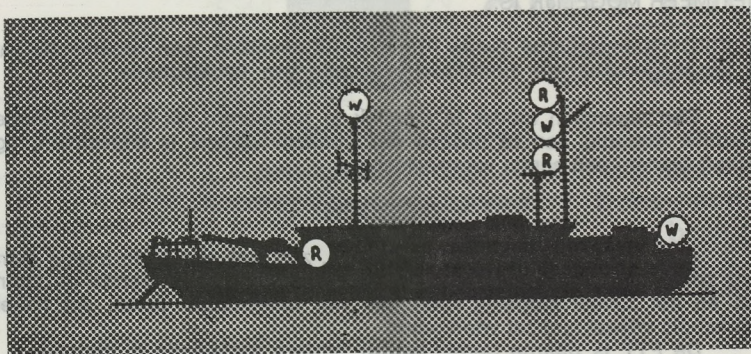
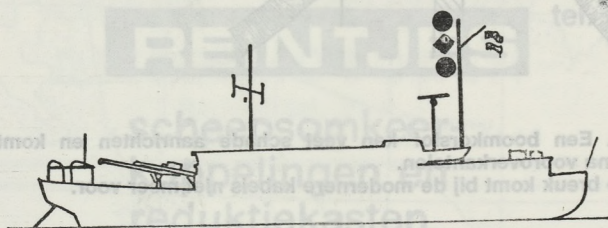
(Vervolg op blz. 70)

KABELSCHEPEN

Voor het leggen en repareren van zee kabels beschikken de kabel-beherende instanties over speciaal ingerichte schepen.
 Uiterlijke kentekenen zijn o.a. de grote boegrollen, waarover kabel kan worden gelegd en opgenomen.
 Uit de praktijk blijkt telkens weer dat onvoldoende bekend is wel-



Figuur 5 «Kabel-veilige» boomkorslaffen



Figuur 6. Het kabelschip

ke gedragsregels door de overige zeevarenden ten opzichte van het kabelschip in acht moeten worden genomen.

Tijdens kabelwerkzaamheden voert een kabelschip de seinen van een «beperkt manoeuvreerbaar» vaarttuig.

Deze zijn : bij dag : zwarte bal, zwarte ruit, zwarte bal, recht boven elkaar (fig. 6a)

bij nacht : rode lantaarn, witte lantaarn, rode lantaarn, recht boven elkaar (fig. 6b).

Daarna worden soms nog vlaggeseinen gevoerd, die in wezen hetzelfde zeggen.

Het zee-aanvaringsreglement vordert dat alle overige manoeuvreerbare schepen uit dienen te wijken en vissersvaartuigen voor zover zij hier toe in staat zijn (voorschrift 16, sub a, sub c).

Dit laatste moet niet zo worden uitgelegd dat een met grondvistuig vissende kottier rakelings langs een kabelschip mag vissen, doch deze passage uit het zee-aanvaringsreglement is uitsluitend bedoeld om aan uitstaand viswant (bv. drijfnet, snurre-vaad) liggende schepen de gelegenheid te geven hun visserij ongestoord te kunnen uitoefenen, c.q. te kunnen beëindigen.

Dit strookt ook met de bepalingen uit het Kabelverdrag van 1884, aangevuld in 1958, waarin aan deze categorie van vissersschepen 24 uur uitstel wordt verleend om voor een kabelschip te wijken.

In het eerder genoemde verdrag worden ook de aan te houden minimumafstanden genoemd, nl. 1 NM TEN OPZICHT VAN HET KABELSCHIP ZELF en 0,25 NM ten opzichte van de door haar uitgelegde BOEIEN.

Het is echter jammer, dat het van veel jongere datum zijnde Zee-aanvaringsreglement de kabelschepen niet als aparte categorie erkent en derhalve door deze kabelschepen dezelfde seinen gevoerd moeten worden als bv. een tonnenlegger of een vliegdekschip.

Wanneer een kabelschip «aan de kabel ligt» zal deze kabel pas op enige afstand van het schip weer op de bodem komen.

Het met uitstaand grondvistuig vlak langs een werkend kabelschip vissen is niet alleen een overtreding doch ook uit een oogpunt van «goed zeemanschap» als zeer roekeloos te kwalificeren; het brengt niet alleen het aan de kabel werkende personeel in direct levensgevaar, doch betekent ook voor de opvarenden van het vissersschip een verhoogde kans op aanvaring met alle hieruit voortvloeiende ernstige gevolgen.

Tijdens een reparatie van een kabel moet het kabelschip voor een buitenstaander vrij onverwachte manoeuvres uitvoeren.

DERHALVE : «HOUDT HET KABELSCHIP VRIJ !!!»

Hoe ziet men nu dat het een kabelschip is ?

Welnu, indien een «beperkt manoeuvreerbaar schip» wordt waargenomen, is één blik op de zeekaart of de speciale kabelwaarschuwingskaart voldoende om te zien of dat zich op of nabij een kabeltracé bevindt.

Kabelboeien zijn geel van kleur, dragen het opschrift «PTT» of «TELEGRAPH» en voeren zodanige toptekens en verlichting dat zij niet met andere navigatiemerken verward kunnen worden.

VERGOEDING VAN NETSCHADE ETC.

Volgens de eerder genoemde kabelverdragen is het een misdrijf een in dienst zijnde kabel door te zagen of te branden.

Tevens is wettelijk geregeld dat kabeleigenaren verplicht zijn aan al diegenen die voor het behoud van een kabel ankergerie of vistuig hebben geofferd, deze schade aan rechthebbende(n) te vergoeden.

In het algemeen :

Als een grondtuig (of anker), vastraakt aan een in dienst zijnde kabel en niet zonder gevaar voor de laatste kan worden vrijgemaakt; kap dan tuig of anker, bepaal nauwkeurig de positie waarin dit gebeurt en maak terstond na aankomst in de haven hiervan melding bij de Rijkspolitie te water, onder vermelding van

- tijd
- positie (DECCA)
- toestand van de zee
- weerstoestand
- indien kabel gezien, een zo goed mogelijke beschrijving hiervan
- beschrijving en waarde van het geofferde tuig of anker.

De verklaring dient, behalve door de schipper, tevens door 3 bemanningsleden worden onderschreven.

Het verdient aanbeveling tevens direct de plaatselijke visserij-assistent in te lichten.

De thans van kracht zijnde bepalingen laten helaas vergoeding van visverlet nog niet toe.

Deze zaak is echter in studie.

TEN BESLUIT

Zee kabels worden gelegd om aan de steeds groter wordende behoefte aan telecommunicatiemiddelen te voldoen.

In vrijwel alle gevallen staan ze ten dienste van de gemeenschap en zijn niet zelden tevens haar eigendom.

Het is dus een ieders belang ze in stand te houden.

Met een klein beetje goede wil kunnen we daarom ten alle tijde en overal iets van ons laten horen !

Goede vangst en behouden vaart !



GOEDE VAART AAN "DE BOLLE" VISSERSTEHUIS VOOR JONGEREN

door A. OPSTAELE,
Raadsheer in het Arbeidshof te Gent.

ken van beheerraad, directie, opvoeders, personeel en de jongens zelf, zijn wij erin geslaagd deze alle op te vangen.

Vandaag vinden 14 à 15 jongeren een onderdak in De Bolle en trachten wij hen, met onze beperkte mogelijkheden een gezellige thuis te bezorgen. Dat wij daar echter niet altijd volledig en gemakkelijk in slagen, spreekt voor zichzelf.

Onze jongens varen allen ter Belgische visserij en/of zijn tewerkgesteld in de aan de Zeevisserij aanverwante bedrijven. Aldus beantwoordt het Visserstehuis «De Bolle», nog altijd aan zijn oorspronkelijke doelstelling, een opvangtehuis voor jonge vissers te zijn.

Elke jongen beschikt er over zijn eigen kamer en het personeel, onder de deskundige leiding van dhr. Jan CLAES, sociaal assistent, staat in voor de morele en materiële begeleiding, voor hun opvoeding en het beheer van de inkomsten.

Afgezien van de kleine buitensporigheden, eigen aan elke generatie, en misschien wat meer uit-

gesproken bij de jongeren, mogen wij zeggen dat onze jongens op alle gebied voldoening geven, zowel wat hun gedrag betreft, als wat hun prestaties op zee betreft. Zij hebben een goed hart en zijn harde werkers. Daarom menen we dat wij fier op hen mogen zijn.

Met weemoed denken wij nog steeds terug aan de vroegere opvatting van de Bolle, toen wij, met de hulp van een pleeggezin, een warme, gezellige sfeer konden aanbieden. Maar ook met het huidige stelsel en de inzet van ons opvoedend personeel mogen wij tevreden zijn.

We stellen ons nog steeds de vraag: is het eigenlijk werkelijk niet mogelijk, een nieuw pleeggezin te vinden, dat bereid is, mede te werken en zich in te zetten ten voordele van onze jonge vissers? Na 16 jaar werking ligt het voor de hand, dat ook op het materiële vlak veel zaken aan vervanging en vernieuwing toe zijn. Zowel binnen als buiten dient ons tehuis dringend opgefrist en geschilderd. Ook de tapijtbevoering en het meubilair van de jongens moet zo spo-

dig mogelijk worden vernieuwd.

Het is onnodig te zeggen dat onze financiële mogelijkheden beperkt zijn en wij doen niet graag een beroep op liefdadigheid. Wij nemen graag deze Kerst- en Nieuwjaarsperiode te baat om onze dank te betuigen aan al diegenen, die ons in het verleden en tot op heden toe, steeds hebben bijgestaan en geholpen.

Wij danken iedereen zonder enige uitzondering, maar gans in het bijzonder zeggen wij dank aan de Rederscentrale, onder voorzitterschap van de heer PINTELON, aan het stadsbestuur van Oostende die op waardige en efficiënte wijze in onze Raad van Beheer vertegenwoordigd is door de heer schepen Dumarey en de heer volksvertegenwoordiger gemeenteraadslid Dries Claeys, en ook last but not least, aan de heer P. VANDENBERGHE en het «Visserijblad».

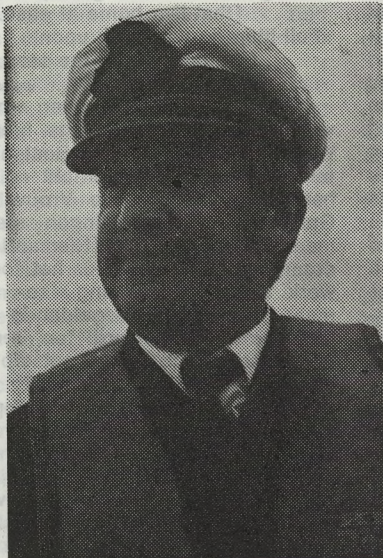
Zo bieden wij aan al onze vrienden van De Bolle als kleine blijk van onze diepe erkentelijkheid, onze beste wensen aan voor een Vrolijk Kerstfeest en een Gelukkig Nieuwjaar.

De tijd vliegt inderdaad snel, en zonder dat wij er ons rekenschap van geven, stellen wij vast, dat na haar oprichting op 19.12.1963, ons Visserstehuis «De Bolle», thans 16 jaar werking achter de rug heeft.

De gelegenheid die ons jaarlijks traditiegetrouw, door de heer P. Vandenberghen en het «Visserijblad» geboden wordt om De Bolle even aan het woord te laten, is voor ons telkens een aanleiding om even een blik achteruit te werpen en tevens ook om eens naar de toekomst te kijken. Voor deze geboden gelegenheid zeggen wij alvast oprecht dank.

Ook in het voorbije jaar, waarin op het nationale en internationale vlak speciaal de aandacht voor het kind en voor de jongeren gevraagd werd, hebben wij ons deel aan zorgen en bekommernissen gekend.

Dank zij eendrachtig samenwer-



VAN VISSER TOT LOODS

Door L.A. Inghelbrecht
Rijkskustloods

«Alle grote keizerrijken zijn begonnen met krotten en de maritieme grootmachten met vissersboten.....»

(Voltaire)

De Vlaamse Koopvaardij stond om geboren te worden als wanneer, op een sombere dag, 't was Sint Clement, de woeste Noordzee vanaf Duinkerke tot Sluis onze lage kusten overspoelde. Het Onze-Lieve-Vrouw eiland, ook nog Maria-kerke-ter-Streep genaamd, werd samen met Scarphout verzwolgen.

Bijna al onze schepen en boten gingen verloren en 't was alleen

door tijdig op de hoge blekkers te kruipen dat wij ons hachje konden redden. «Bleke zon en schone vrouwen zijn zelden te vertrouwen» leerde een van onze grootvaders uit deze gebeurtenis en deze les van pee zou ons doorheen vele levens bijblijven en ons beroep van kustloods maar al te dikwijls van pas komen.

In 1926 was 't van zelfde laken

een broek. Hulken, crayers en scuten gingen met tientallen naar de grote kelder, andere werden stukgeslagen op de stranden. Toender-tijd waren er al heel wat schepen op onze kust, in Duinkerke alleen waren er al 500 buizen.

Wij hielden ons alleen maar bezig met de zee, heel ons bestaan was ervan doordrenkt. Als het gebeurde dat een Oost- of Noordvaer-

der op de kust kwam was dit dadelijk geweten en we waren er als de kippen bij om ze te praaien. Was het schip bestemd voor een van onze havens dan konden we meestal aan boord gaan. Soms werd op ons geschoten omdat de schepelingen dachten dat we kapers waren. Danig goed waren we

(Vervolg op blz. 72)

(Vervolg van blz. 71)

vertrouwd met de Vlaamse banken dat ik de vreemde schippers de veilige koers kon wijzen naar Nieuwpoort en Oostende. Verder dan Oostende zou ik me niet wagen, daar zat ergens de zeeheks «Rixt van 't Oerd», talloos waren de koggen die daar op de wal gelopen waren en geplunderd. Wijzelf zwichten ons ervan de scuten op een verkeerde koers te brengen om ze te laten stranden en de lading te stelen door de jutters. Trouwens we hadden ons verenigd in een ambacht en we werden eerlijk vergoed in species en natura om de schepen te helpen. Van schippers noch van reders mochten we evenwel fooien aanvaarden. Dit Edikt van het jaar 1484 stond aangeplakt in alle kroegen en staminess.

Die 't Oosten wil bereiken moet van het Westen wijken!

Toen het ons ter ore kwam dat er in 1513 in London, een Gilde was opgericht die zich enkel en alleen bezig hield met het «wegwijzen» van de schepen trokken we langs Duinkerke naar Dover. De loodseingilde bleek evenwel niet gelukkig met de toelating van vele onervaren jongelieden zoals, Schotten, Fransen en..... Vlamingen. Wij die het hogerop zochten keerden met de kous op de kop terug, we hadden van onze eigen konreien een grote kennis en ervaring maar van de London River hadden we helemaal geen kaas gegeten. Men kon het aldaar evengoed zonder ons, de Gilde van de 40 London Riverpilots had sedert zij «licences» uitreikte, en dit was ongeveer 6 jaar, geen enkel schip verloren. Het zeegebied konden we niet leren aan de hand van kaarten want die bestonden toen nog niet. We waren gewoon ons plan te trekken met wat we van de ouden geleerd hadden, we hadden de eigen onderzanding en verder rekenden we veel op de sterren.

Toentertijd groeiden reeds de verschillende groepen loodsen: de «lamaneurs» die in het bezit moesten zijn van een boot met riemen en een anker en die belast waren

met het havenwerk en dan de zee-loodsen die de zeepleiten, de cogghepleiten, de eenmast of driemasters veilig buiten de kust moesten brengen en ook al eens meevaarden tot op de bestemming. We kenden allemaal de verzen van buiten die ons moesten helpen de veilige weg te vinden. Als ik bv. Nieuwpoort verliet, noorduit, speelde me steeds het volgende rijm voor de geest:

**First the Dudgeon, then the Spurn,
Flamoro' vierboete comes next'in
[turn;
Scarboro' vierboete stands out
[to sea,
And Whitby vierboete bears
[Northerly.
Huntly foot that damned high land,
Is five and twinty from Sunderland.**

In 1584 waren we, na vele omzwervingen met o.a. een «streetvaerder», terug op onze kust. De tijden begonnen te veranderen en ik moest nu een eksamen afleggen van aspirant-loodsen. Van lezen en schrijven hadden we nog niet gehoord, laat staan dat zulks bij het eksamen zou te pas komen. Manoeuvres, scheepbouw, stromen en banken waren de stof. Geen verdriet. We wisten wel dat de «fluit» voor 't eerst in Hoorn was gebouwd dat ze een rond achterschip had met nog dikke wangen en smaller bovendek dan de «vlieboot».

Somtijds werden we belast met rare karweien. Ryckx, Ryndt en Jacobsen waren m'n ploegmaats, we kwamen alle vier van beoosten Duinkerke uit de visserij en waren samen loodsknecht geweest. Op zekere dag kwam een Armada van Philips de Tweede op de rede van Duinkerken. Graaf Medina Sidonia, ik zal het nooit vergeten, was toen de bevelvoerder en hij wist maar al te goed dat hij zonder de hulp van de «lost» uit de streek nooit veilig de andere kant zou bereiken. Hij had laskaars nodig die niet alleen de Vlaamse Banken maar ook het Engels Kanaal kenden als hun broekzak. Berten Ryndt, Jaakje Ryckx en Michel Jacobsen werden elk op een «Pinas» bemand. En de vloot trok doorheen de banken het Kanaal over. Michel Jacobsen, de over-



Toen we coggen, pleiten en driemasters veilig buiten en binnen moesten brengen.

grootvader van Jan Bart wiens standbeeld nog op de markt staat in Duinkerke, was de eerste terug van de reis en hij ontving 77 pond commissieloon. 't Was helemaal niet te verwonderen dat Jacobsen als eerste teruggekeerd was, hij was een man uit één stuk die een onverwoestbare liefde had voor de zee en het zeemansberoep, hij was een plichtsbewust, bewaam en Godsvrezend loods. Nog nooit had hij een schip in gevaar gebracht. Zijn vooruitstrevendheid droeg er veel toe bij om een officieel karakter te geven aan het steeds groeiende loodsen beroep.

«Wijselijck en Vroomelijck». Dat stond er in zijn schild geschreven. Berten kwam enige tijd later aan en kreeg een commissieloon van 96 pond. Maar wie nooit terugkwam was Jaak Ryckx, een Iolbroek. Wellicht was hij onderweg ergens in de lokalen van de pret blijven hangen. Maar dat mogen we natuurlijk niet luidop zeggen er wordt al kwaad genoeg gesproken over de loodsen.

In ieder geval toen hij na zes maanden nog niet terug was moest de stad Duinkerken aan zijn vrouw 76 pond uitkeren. Het beroep was gevaarlijk en ellendig. In die tijden werd de ballade van de zeeman evengoed in Engeland in de Cinqueports als te Oostende en te Nieuwpoort in de «estaminets» gehoord:

**«You gentleman of England,
[that live home at ease.....»
«Full little do you think upon
[the dangers of the seas.....»**

De koopvaart nam een merkwaardige uitbreiding langs hier. 't Was de tijd van Willem Bestenbustel en Filips van Maastricht en van het schip «Onze lieve Vrouw van Genade». Vissers gingen steeds meer als loods varen. Niemand die eraan dacht deze zeelui het loodswerk te beletten zolang ze zich maar hielden aan de geldende wetten. De lijfstraf werd ten rechte of ten onrechte toegepast op de loods die een fout gemaakt had waardoor schade aan het schip of verlies van lading optrad. Daar ontstond al een eerste schifting van de kandidaten, die niet voor het ongemakkelijke beroep in de wieg gelegd was verdween meteen van het zoute toneel. De aanwerving van vissers werd voor de hele scheepvaart een goede zaak en het stond de «compagnies» bovendien vrij te kiezen wie ze wilden. Er bestond ten andere een voorliefde voor vissers. De ondervinding die ze al sedert hun prille jeugd tusschen de Vlaamse banken hadden verworven was evenveel waard als een brevet. Anderzijds werd het een beroep van vader op zoon.

In 't jaar des Heren 1685 deden

(Vervolg op blz. 73)



De huidige loodskotter

(Vervolg van blz. 72)

we steeds dienst in de haven van Duinkerken als «maistre», zo werden wij loodsen genoemd, of ook nog wel «meester».

In de gewone omgang sprak men ons aan als «loste». De bevolking telde toen 10.515 zielen en wij waren welgeteld met negen kustloodsen.

(Nu telt Oostende 70.000 zielen en er zijn nog negen Oostendse kustloodsen). De kleine schepen maakten en fameuze opgang en t maakte het ons gemakkelijk voor wat het eigenlijke varen aangaat, voor het bemannen en het afhalen was het minder handig en veilig. Er gebeurden veel ongelukken. De kleinere schepen vaarden met minder «bemanning», ze legden meer reizen af en konden sneller laden en lossen. De «boeien», met sprietzeil, twee masten en een topzeil, kwam veel op de kust.

Als het windstil was stookten we de scheepjongens op om de wind uit de holten van het oneindige te fluiten;

**Siffle gabier, siffle doucement
Pour appeler le vent
Mais sitôt la brise venue
Gabier ne siffle plus.....**

We stonden op geen goed blaadje bij de plaatselijke bevolking, het deed namelijk de mare dat de «lostes» slechte dienst deden en dat ze overdreven inkomens hadden. Die mare doet in het huidige leven nog steeds de ronde..... Ze trotseert de eeuwen, die kwaadsprekerij..... van de overdreven inkomens. Maar nu weet men tenminste dat de loodsen goede dienst doen.....!

't Ongeluk is dat nooit eens iemand van de wal de loods of een ander zeeman aan het werk ziet. 't Is niet allemaal rozengeur en maneschijn.

Hoevele van mijn kollega's verzuimen, kregen stokslagen, werden al eens voor een paar uren aan de mast genageld en het krioelde bovendien in de tijd van de kapers en de jutters. Ge wist nooit aan boord van welke schone ge kwam en hoevele broeders, God hebbe hun ziel, zijn er niet verdrongen of verongelukt.

Pietje Bart was ook een van onze maats. Hij was de broer van Jan Bart, de grote Admiraal. Ze verschilden van mekaar als de hemel en de hel. Hij had het nooit zover kunnen schoppen als zijn broer omdat hij al te dikwijls in de stamínees rondhing. Maar hij was een van de beste vissers van de westkust geweest vooraleer loods te worden. Van onze ploeg was hij de bekwaamste en hij had de gave van de juiste weersvoorspelling. Zelfs drie dagen op voorhand had hij zich nooit vergist. Hij had evenwel geen manieren sprak iedereen aan met «tu» en «toi» en het mochten nog admiraals zijn. Hij boerde volop, liet luide winden, vloekte en ketterde maar was als «maistre» onverslaanbaar. Zijn strijdlid waarvan we in «'t Eynde van de Weareldt», onze stamínee aan de peperbusse, het refreyn uit volle borst meezongen :

Why sailors, why sailors

[got no money to spend ?

**The white man took my silver
[and the black man took my brass,
The white man kissed my ruby lips,
[and the black man kissed.....**

Why sailors.....

Op een duistere morgen, met bleke zon, verging het Franse schip «Le Prudent» op de banken. Rond de markt mompelde men dat het de schuld was van de kustloods Mathieu Weus, dat hij zijn werk niet kende en dat hij een grote fout gemaakt had. Mathieu was de broer van Laurentia Weus die op haar beurt de moeder was van de befaamde Jan Jacobsen. Jan's vader was de «zeevos» Michel. Hij zou in een strijd met de Hollanders voor Oostende zijn schip in de lucht laten vliegen liever dan over te geven. Maar dat is een andere vertelling. In ieder geval na de ramp met de «Le Prudent» zeiden de reders in voltallige vergadering, aan de «Chambre de Commerce» dat de bevolking handige en ervaren loodsen wilde. Meteen werd aan Delathun, de luitenant van de Admiraliteit, maatregelen gevraagd om in deze functie nog maar alleen de beste vissers toe te laten. Wat prompt gebeurde, alleen nog zij kwamen voortaan in aanmerking voor het ambt van kustloods.

Bij deze gelegenheid werd onze kollega de kustloods Hendrycx, die de vereiste hoedanigheden niet bezat, vervangen door Piet Vandezande. De roeiers Ingelaere en Picavet, twee drinkebroers onder ons gezegd en de helft gezwegen, kregen meteen de zak. Toen was het al 1739.

Spaensvaerders, Noord- en Oostvaerders, driemasters, galjoten, fluiten verschenen veelvuldiger op de kust. Op alle vaartuigen door de wind voortgestuwd kon men het matrozenlied horen :

**Oh, blow to-day and blow [tomorrow
Oh, blow away all grief and sorrow
So blow my boys and blow
[together
Oh blow, my boys, for better
[weather.....**

De toegangsvoorwaarden voor het loodsmanschap werden verscherpt. Enkel zij die vijf jaar vaart telden en zich onderwierpen aan een openbaar eksamen konden kustloods worden. Dit stond bepaald in het «Ordonnance Royal» van 27 mei 1747.

In 't jaar 1778 mocht ik mijn commissieloon gaan ophalen bij de ontvanger van de loodsrechten Vandewalle en, hoe kurieus ook, in het huidige leven een paar maanden geleden werd ik op een donkere nacht met heldere dampkring, geland van een Griekse kuster in het vertrouwde Duinkerke en ik kwam, m'n ziele Gods, terecht bij Vandewalle, die daar nu «vlieger» is en meteen zorgt voor het inschrijven van de schepen, de «kommers» en de «gaanders».....!

Wellicht is de overgang van zeil naar stoom, van hout naar ijzer mede de oorzaak van de talloze strandingen en aanvaringen rond



We leefden tussen zaling en potdeksel...

1889 op onze kust, zodanig zelfs dat door de makelaarskantoren nog geweigerd werd verzekeringskontrakten op te maken voor schepen die bestemd waren voor Duinkerken. Om waarborgen te geven aan de verzekeringen moesten de matrozen-loodsen nu stage gaan doen aan boord van de loodskotters.

Nog steeds bleef het visserijbedrijf de grote leverancier van het loodswezen maar rond 1890 begon men kapiteins uit de kustvaart en de lange omvaart aan te werven. Meteen beschikte men over loodsen met een brede theoretische kennis maar zonder praktijk of kennis van de kustwateren, de banken en de stromen. De matrozen-loodsen uit de visserij gegroeid konden steeds doorheen het kader tot loods opklimmen. Maar zij die nu de moderne diepstekende, superschepen beloodsen «unto thier ports, without peril» zijn dikwijls nog de afstammelingen van de vroegere «lostes» die zelf vanuit de visserskaai kwamen.

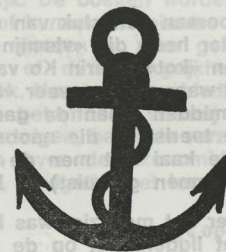
Onlangs waren we weer te Duinkerke. De karnavalstoet trok voorbij en tussen de talloze groepen stapten ook de vissers op voorafgegaan door een fanfare met «pijpers».

Tot mijn onthutsing droegen deze muzikanten het uniform dat wij eeuwen geleden droegen bij de uit-

oefening van ons ambt van kustloods n.l. een geglaceerd laag zwart hoedje, een ondervestje van witte stof en een tweede rode ondervest overdekt met een klein bruin rokje opgehouden door een «boekel». De korte pofbroek was wit van kleur. En toen hoorde ik nog maar eerst dat de pijpers de «duinkerkenaers loodsenmarch» speelden terwijl hoog het vaandel werd gedragen waarin geschreven stond «Duinkerkenaersloodsen».

Om maar eens te zeggen hoe diep de wortels van het loodsman-schap in de visserij steken.

En toen die stoet daar voorbij trok konden we, eerst gedragen, dan verscheurd door de wind, de opgewonden stemmen horen van onze oudere broeders van de zee, maar de band die ons langs het eindeloze snoer van de seizoenen verbindt konden we niet vatten.



DE ZEEBRUGSE VISMIJN

door Omer GROSHART

ANNO 1930

In september 1930, na mijn schoolplicht vervuld te hebben, reed ik voor de eerste maal per fiets, 's morgens naar de vismijn te Zeebrugge, waar mijn stiefvader een klein visbedrijf uitoefende.

Dezelfde dag waren ook Albert Delanghe en Albert Deschrijver voor de eerste maal present in de vismijn, de éne nu nog viskoper en de andere nu restauranthouder.

Het vismijntje, was een soort „hangar” waar een tiental perken de plaats besloegen om een 7-tal vaartuigen hun vangst te laten veilen. Langs weerszijden van het gebouw waren er in totaal een tiental pakhuizen met een oppervlakte van 4 op 5 meter. Als het stormde of vroom, moest men van ijzer en staal zijn, om gedurende de afslag, die toen om 8u30 begon, het te kunnen uithouden, want er was niet de minste beschutting. Ook in de pakhuizen drong de wind door merg en been. Aan de overzijde

van het toenmalig mijntje woonde in een barak „Sissen Huts” met vrouw en dochters, waar 's morgens dikwijls méér dan één hartversterkertje genuttigd werd, zowel door vissers als kopers. De meest gekende kopers waren dan : Henri Debra, Raphaël Huysseune, Gustaaf en Leopold Depaepe, René Degroote met kollega Deschrijver, Pier Delanghe, August Vantorre en F. Hendericx allen overleden. Verder Jozef Ackx, talrijke Brugse vishandelaars Verrecas, Geldhof, Balbaert en enkele Gentenaars en Brusselaars. De toenmalige mijnmeester was Arthur Verhaeghe, nog in leven, die steeds op een diplomatieke manier alle gerezen geschillen of misverstanden wist uit de weg te ruimen. Want het ging er somtijds hard aan toe over het al of niet toekennen van de gevijlde partij vis. De visafslagers waren Jean Thiel, Jozef Claeys, Roland Dewilde, Louis Dewaele, Louis Mer-

cier en Vandewalle. Aangezien de vaartuigen dan uiterst klein waren en weinig P.K. behelsden werd er nooit langer in zee gebleven dan 5 à 6 dagen. Het spreekt vanzelf dat bij hevige voorjaar- en najaarstormen alle vaartuigen aan de kade lagen, de enkelen die alsdan nog in zee waren, speelden steeds met hun leven ! De aangevoerde vis was dan ook uiterst vers. Het gebeurde dan dikwijls dat sommige kopers hun vis naar Brussel per spoor verzonden, zonder deze in ijs te verpakken ! Alle vis werd in manden, met een inhoud van ± 50 kg. verzonden, veel later schakelde men over naar houten kisten. Viskamions waren er praktisch nog niet en alle verzendingen gebeurden langs het spoor en werden verzonden langs het nu nog huidige reizigersstation van Zeebrugge. De meeste cliënten van de kopers waren gehuisvest te Gent, Brussel, Antwerpen, Luik en Char-

leroi.

Buiten de vastenperiode werden de verzendingen de woensdag rond 17 u. ten laatste in het station aangevoerd om doorgezonden te worden naar hun cliënteel woonachtig in hoger genoemde steden.

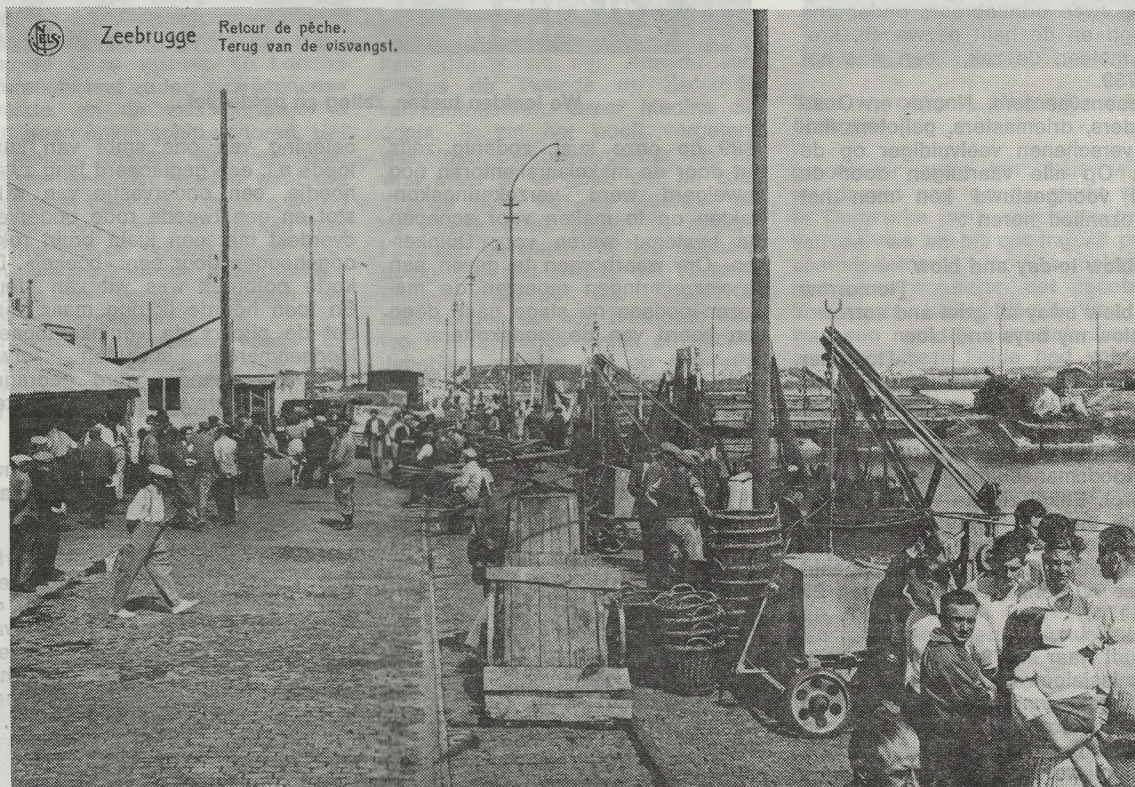
De Zeebrugse vis werd dan aldaar de donderdagnamiddag of de vrijdagmorgen aan de man gebracht. Gedurende de 40-daagse vasten werden insgelijks de maandagnamiddag verzendingen gedaan die dan 's woensdags (vleesdervingsdag) verkocht werden.

In de vismijn werden nagenoeg alleen tongen, tarbot, griet, rog, pladijs, wijting, roodbaars, pieterman, koningsvis, gul, melktong, schar, bot, hondjes en haaitjes verkocht. Buiten de partijen rog, tarbot en griet die uitgestald in de mijn lagen, en voor dewelke men de waarde moest schatten. Alvorens te veilen werd alle vis in mandjes van 25 kg. verkocht. Voor de overige begeerde vis zoals kabeljauw, schelvis, lengen en mooie meid, moesten de Zeebrugse kopers zich in de Oostendse vismijn bevoorraden !

De garnalenvangers brachten iedere dag van 100 tot 400 kg. garnaal ter veiling. Deze gingen echter soms zo goedkoop, dat er aldra een staking ontstond.

's Avonds werd gedurende enkele wintermaanden verse sprout verkocht. Sommigen hadden van 3 tot 10.000 kg. mede. Deze werden om 18 uur aan het meest verlichte bureau van de mijnmeester verkocht, nadat eerst de bakjes waarin een staal in lag, van de te verkopen sprout, door de kopers gekeurd werd.

In 1935 werd door senator-burgemeester Van Hoestenbergh de nieuwe vismijn ingehuldigd. Na de bezetting werd deze verwoest aangehouden. Op 29 mei 1949 werd de gans hernieuwde vismijn door de toenmalige schepen Vandamme, de latere burgemeester van Brugge, opnieuw ingehuldigd. Deze heeft een lengte nu van 180 meter en een breedte van ruim 29 meter. Het verschil tussen het onoorloglijk mijntje van 1930 en nu is enorm. Er zijn nu 24 goed uitgeruste pakhuizen met een verdieping. Ook de vaartuigen zijn nu zoveel groter maar toch is en blijft het vissersberoep een zware en gevaarlijke dobber en ieder jaar verlangt de machtige zee zijn tol. Dit laten we steeds uitschijnen als we een lezing geven over de visserij, en beklemtonen we, wat een opoffering het kost vanwege onze vissers, alvorens we het visje kunnen eten !



Links vooraan een stuk van de barak die na de tweede wereldoorlog opgetrokken werd om tot vismijn te dienen. Later heeft die «vismijn» nog een tijd gediend om de garnalen te verkopen. Voorbij de oude vismijn staat een «kot» waarin Ko van Moeder Lambik druppels en bier schonk. Tussen haakjes : deze «gebouwen» stonden waar nu ongeveer «Seafood» gevestigd is. Men kijkt in de richting Heist, naar het oud Sas van Heist. In het midden staan de gammele karren waarmee de vis naar de mijn gevoerd werd. Men ziet er ook een typische toerist uit die naoorlogse jaren met bretels en tennissloffen de straat oversteken. Langs de kaai ziet men de loskraantjes. Rechts onderaan een duidelijk herkenbare figuur (naar de fotograaf kijkend, armen gekruist) : Bertje Engelrelst.

Het water dat men ziet was het eerste stukje aanzet tot de huidige kom voor de nieuwe vismijn. Het wrak dat men ziet liggen, ligt op de plaats waar vroeger altijd het pufschip voor de garnalen lag. Daarachter was de plezante put, waarin velen ooit gingen zwemmen.

Het verleden en het heden :

"De Torpilleur"

door Jef VERBANCK

Ere-directeur Vismijn van Nieuwpoort

Eén van de vele scheepswrakken die gedurende de oorlog op onze kust zonken en tot op heden nog een gevaar betekenen voor de zeevarenden, maar vooral voor de kustvissers, is het bekende wrak ter hoogte van Oostduinkerke op 1,5 mijl buiten de kustlijn, in de vissersmond „de torpilleur” genoemd.

Volgens de verklaringen van de Franse marine, die gestaafd werden door Belgische vissers zoals U verder kunt lezen, betrof het een Engelse anti-craftdestroyer van 1.100 ton, de H.M.S. Whitley, die een snelheid van 34 knopen kon varen en voorzien was van 4 X 102 a/a geschut.

Het ongeval gebeurde op 19 mei 1940. In die periode werden de kust en de Scheldemonding tegen luchtaanvallen beschermd door een smaldeel van Engelse anti-craftdestroyers, daar waar op de rede van Duinkerke het 2e Franse smaldeel operationeel was.

De H.M.S. Whitley lag op 19 mei 1940 tussen Westende en Nieuwpoort op ± 1 mijl buiten de kust toen het om 06.20 uur aangevallen werd door Duitse „stuka's”. Het schip werd getroffen in de ketelruimte en bleef stuurloos en brandend achter. Met de ebbeestroom dreef het vaartuig in westelijke richting.

De H.M.S. Vimera van dezelfde flotille, die in de omgeving van Zeebrugge lag, snelde ter hulp en

kon de opvarenden redden. Ook de Franse destroyers kregen opdracht hulp te bieden en kwamen, om 09.35 u. vergezeld van de sleepboot „Robuste”, ter plaatse met de bedoeling het getroffen vaartuig naar Duinkerke te slepen. De Whitley was ondertussen afgedreven tot dwars voor Oostduinkerke en zijn achterschip lag reeds onder water.

Om 11 uur kwam de flotille-leider, de H.M.S. Keith, ter plaatse.

Gezien de geringe diepte op deze plaats, en het lage tij, stond op dit ogenblik het achterschip reeds op de grond. De dichte schotten in het voorschip hielden echter de kop nog boven water.

Proberen het getroffen vaartuig op te slepen was nutteloos werk en bijgevolg besloot de H.M.S. Keith om, met kanonvuur, ook het voorschip te vernietigen. Het wrak lag gezonken in noord-zuidlijn en bij laagtij stak het tot dekhoogte boven water. Daarom werden door de Franse marine de „Chasseur 9” en de „Chasseur 10” nogmaals ter plaatse gestuurd om het wrak verder te vernietigen.

Bevestiging van deze gang van zaken kregen we van twee Nieuwpoortse vissersvaartuigen, de N.53 van Frans Decroton - August Calcoen en de N.58 van Hippoliet Beyen. Inderdaad, toen zij op 19 mei de haven van Nieuwpoort verlieten, op weg naar Frankrijk met

talloze vluchtelingen aan boord, hebben zij de „Vimer” druk bezig gezien tijdens zijn reddingsoperatie van de bemanning van de „Whitley”.

Dat dit een heel gevaarlijk wrak was, en nog is, bleek maar al te dikwijls. Wanneer er, gedurende de oorlog, door de overblijvende vissersbootjes terug mocht uitgevaren worden, zijn er tal van kleine vaartuigen, en later ook grotere, op dit wrak gelopen. Dit gebeurde vooral bij slecht zicht ! Zo verloor ook reder Georges Velghe, van De Panne, zijn schip waarvan gelukkig de bemanning gered werd. Zelfs werd er, dit moet in 1941-42 geweest zijn, door de uitvarende vissers op zekere morgen vastgesteld dat er een versplinterde speed-boat boven op het wrak lag. Nooit heeft men de nationaliteit er van kunnen achterhalen, want 's anderendaags was van dit vaartuig niets meer te zien. De zee had verder zijn prooi vernietigd !

Dat er gedurende de oorlogsjaren geen bekanning bij dit groot wrak geplaatst werd, spreekt voor zichzelf ! Na de oorlog werd er, door de vissers zelf, als aanduiding en verweermiddel een..... olievaatje bijgelegd. Later werd door de overheid, na langdurig aandringen van het Nieuwpoortse Stadsbestuur, een „blinde” boei (zonder licht) geplaatst. Het gevaar bleef dus 's nachts nog even groot !

Zo bemerkte, op 1 juni 1956, de bemanning van de N.735, met schipper Arthur Vanhoutte, tijdens het garnaalvissen in die omgeving plots rode vuurpijlen. Weer had het wrak een slachtoffer geëist !

Het betrof een groot zeilschip, namelijk de tonijnvisser „Hatoup”. Dit vaartuig was gekocht door de h. Leten uit Gent en was op weg van Frankrijk naar Zeebrugge. Aan boord bevonden zich de vroegere eigenaar en twee Franse bemanningsleden, evenals zeven Belgen onder wie de h. Lete en zijn echtgenote.

De „Hatoup” lag met opengereuten romp op het wrak en stond reeds vol water. Schipper Vanhoutte had eerst heel wat moeilijkheden om twee bemanningsleden die reeds in het water waren gesprongen, op te pikken. De rest van de redding gebeurde dan met de reddingsboot van de zinkende „Hatoup”, die nog kon te water gelaten worden.

De morgen daarop was er van het groot zeilschip geen spoor meer te zien. De zee, en het wrak, hadden weer eens hun tol geëist en alleen wat wrakstukken van het vergane schip spoelden aan op het strand.

Gelukkig voor alle zeevarenden, werd er door de overheid een lichtboei bij het wrak geplaatst. Zo is de veiligheid van onze vissers iets meer verzekerd.

Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke... een levende en groeiende attractie

Het visserijmuseum kent een stijgende belangstelling. Steeds meer bezoekers komen er met de visserij en haar geschiedenis kennis maken. In 1978 werden 21.861 bezoekers genoteerd ; in 1979 is dit aantal tot 25.000 aangezwollen.

Het visserijmuseum leeft en groeit.

Door conservator Desnerck Gaston, bijgestaan door Lanzweert Wim, Vermoote Marcel en Pyliser Danny, wordt steeds verder gewerkt aan een groeiende verzameling. Het museum is ook dit jaar enkele aanwinsten rijker geworden.

Een paar maritieme schilderijen, waaronder een werk van Louvis Boudry — een interieur met vissersvrouwen — kwamen de kunstkol-

lektie aanvullen. Een interessante aanwinst is ook „de winch”. Deze draailier, gebouwd bij de firma Brusselle, werd van een Oostendse reder aangekocht.

Een viertal modellen vervolledigden de reeks miniatuur-vissersvaartuigen. De Schokker en de Hoogaars kregen gestalte onder de vaardige handen van conservator Desnerck terwijl Danny Pyliser zich toelegde op de bouw van de Mariekerkse Jol en van een Nieuwpoortse Palingboot. Hiermee is de collectie 35 kustvaartuigen en 12 Scheldevissersvaartuigen rijk. Wanneer in 1980 de bouw van de drie resterende modellen af zal zijn zal het visserijmuseum de complete reeks miniatuur-vissersschepen, zowel van

de kust als van de Schelde, bezitten. De drie resterende modellen ; een kottersgetuigde Heistse Schuit, een Blazer en een Jol of Vlet ; zullen gebouwd worden door Pyliser Danny.

Conservator Desnerck en Vermoote Marcel hebben het plan opgevat alle verschillende visserijmethoden op een didactische wijze voor te stellen. Vooreerst de verschillende zeevisserijmethoden voor te stellen zal men eerst de strandvisserijmethoden aanschouwelijk maken. De miniatuurmetjes zullen niet te klein uitgevoerd worden opdat nog aandacht zou kunnen besteed worden aan de details. De details moeten immers op een duidelijke wijze zichtbaar zijn opdat men zich de

juiste wijze van het vissen, na het lezen van de aangebrachte uitleg, levendig zou kunnen voorstellen.

De bibliotheek van het visserijmuseum, die dit jaar een honderdtal werken rijker werd, vooral door toedoen van „de vrienden van het nationaal visserijmuseum van Oostduinkerke”, is voor iedereen toegankelijk. De boeken worden uitgeleend of kunnen ter plaatse geraadpleegd worden al naar gelang de waarde of de belangrijkheid van het werk. Naast de geschiedkundige werken betreffende visserij en vissersvaartuigen, bevat de verzameling boeken over de economie in de visserij, navigatie, het leven in zee,

(Vervolgt op blz. 76)

(Vervolg van blz. 75)

de zeevisserijtechnieken, de scheepsbouw, enz.

Een appart geheel is dit van de albums en de documentatie.

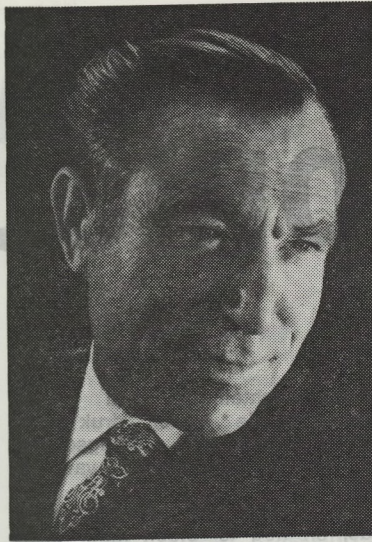
Er worden foto-albums aangelegd van vissersvaartuigen, vissersfiguren en van de verschillende visserijscholen. Ook het aantal doodsprentjes is in de loop van 1979 flink aangegroeid. Naast deze albums worden zoveel mogelijk gegevens betreffende vissersvaartuigen bijeengezocht.

Het gaat hier niet alleen om vaartuigen die reeds lang uit de visserij zijn geschrapt, ook documentatiemateriaal over de nog vissende schepen komt in aanmerking. Alle gegevens worden per schip genoteerd en volgens immatriculatie-nummers geklasseerd. Indien reders of vissers dit geheel kunnen verrijken kunnen ze terecht met foto's en/of ander materiaal bij conservator Desnerck of Ladszweert Wim die de bibliotheek en het documentatiecentrum uitbouwen.

Het museum is iedere dag toegankelijk van 10 tot 12 en van 14 tot 18 uur. Het is dus niet meer gesloten op dinsdag!

NEVENWERKINGEN

Zoals reeds gemeld in het visse-rijsblad zijn er een drietal maritieme



Desnerck Gaston, conservator visserijmuseum

werken in de maak.

Van G. Desnerck en G. Casier verschijnt weldra „Modelbouw“; van G. Desnerck en M. Vermoete krijgen we straks „Strandvisserij“ en Ladszweert Wim laat Jules en Henri Desmedt aan het woord in zijn boek „Wat IJslandvaarders vertelden.....“.

VRIENDENKRING

„De vrienden van het nationaal visserijmuseum van Oostduinkerke“ hebben er ook een rijk gevuld werkingsjaar op zitten.

De wekelijkse visserijfolkloremarkten gedurende de maanden juli en augustus werden, zoals ook verleden jaar, een overdonderend succes. Het totaal der folkloremarkten leverde het museum liefst 2.716 bezoekers op.

In het kader van het jaar van het kind werd door de vriendenkring gedurende de vakantiemaanden een tekenwedstrijd ingericht. Thema: iets tekenen in verband met de visserij na een bezoek aan het museum. Ook dit initiatief slaagde er in bij heel wat mensen de interesse voor het museum levendig te maken.

Op zaterdag 9 juni trok de vriendenkring naar het nationaal scheepvaartmuseum van Antwerpen.

Op vrijdag 23 november had er in de „peerdevisscher“, het estaminet van het museum, een causerie plaats van Walter Debrock met als onderwerp: de Kapers op de Vlaamse kust.

Op vrijdag 23 maart was dr. P. Hovart, directeur van het Rijksstation voor Zeevisserij te Oostende, op dezelfde plaats te gast. Hij had het over: „Overbevissing, werkelijkheid of verbeelding“.

MODELBOUWCLUB

„DE DISSSEL“

Ook de modelbouwclub „De Dissel“ was vol aktie in 1979.

Op vrijdag 13 april was Jozef Verbanck in de „peerdevisscher“ te gast op uitnodiging van „De Dissel“ in samenwerking met de vriendenkring. J. Verbanck gaf er een boeiende uitleg over de sprotvisserij met het stroopnet.

Naast de medewerking aan de wekelijkse folkloremarkten werd door „De Dissel“ een paar tentoonstellingen ingericht, namelijk te Oeren en te Koksijde.

Hoogstwaarschijnlijk zal de vereniging deelnemen aan de „Bootsmesse“ te Dusseldorf, dit op verzoek van het Belgisch verkeersambt. Deze „Bootsmesse“, de belangrijkste van Duitsland, gaat door in januari 1980.

Langs deze weg houdt het visserijmuseum eraan het gemeentebestuur van Koksijde, alle vissers, reders en werven te danken voor de grote hulp die het mocht ontvangen bij de verdere verrijking van haar verzameling. We durven hopen op uw verdere hulp en medewerking omdat het museum nog verder zou kunnen uitgroeien tot een bloeiende getuigenis van de Vlaamse visserij, haar geschiedenis en folklore.

LANSZWEERT Wim

OP BEZOEK BIJ EVARIST VANDIERENDONCK bijgenaamd „DE KLOPPER“

door O. GROSHART

van Miel Haerincq. Gedurende de wereldoorlog vaarde hij te Vlissingen, Zierikzee en Brouwershaven op de H.22. In 1922 was hij stuurman op de Z.5 van wijlen Raphaël Huisseune en bleef er gedurende 17 jaar, het zware labouur van garnaalvisser uitoefenen. Evarists geheugen was nog zeer fris want zonder één ogenblik te moeten twijfelen, wist hij alle vaartuigen op te sommen, waarop hij vaarde, tot hij op 65-jarige ouderdom met pensioen ging. Aldus vertelde hij verder „dan was het met de Z.2, dan de Z.48 van Pol van Ko Peirens en Julia Cordenier“. Gedurende de oorlogsjaren van 1940 vaarde hij op Duinkerken en Nieuwpoort, om reuzehoeveelheden haring aan land te brengen, die onze bevolking alsdan zo broodnodig had, gezien het groot tekort aan alles!

In 1946 was het met de Z.43, het reuzeschip van Pier en Jan Demeester dat hij zeewaarts trok. Daarna 11 lange jaren op de Z.479 van Julia Cordenier en om te eindigen was het de Z.439 van wijlen Henri Cattoor, waar hij tot op 1 augustus 1965 op vaarde, datum van zijn oppensioenstelling.

Evarist heeft gedurende die lan-

ge loopbaan veel stormen getrotseerd, heeft dikwijls rare toeren beleefd, maar was in de visserij gekend als de koenste garnaalvanger!

Als het menselijk gesproken enigszins mogelijk was, storm of geen storm, trok Evarist in zee om de bete broods boven te halen. Hij kreeg dan ook steeds een hogere prijs voor de door hem gevangen garnalen. Dikwijls hoorden we, rond de veiling in de vismijn van sommige kopers zeggen „De „Klopper“ moet nog verkopen „laten we wachten, we kunnen dan nog altijd enkele franken méér geven, want het is steeds een „vlijtig“ garnaaltje dat hij aan de wal brengt“. Hij mag dan ook als voorbeeld gesteld worden aan onze jeugdige vissers.

We wensen vriend Evarist, nu woonachtig te Zeebrugge bij zijn dochter nog vele jaren, in een voortreffelijke gezondheid! Toen we afscheid van hem namen, beloofden we hem dit artikel, dat wij aan de jeugdige vissers opdragen, te zullen bezorgen. Fier overhandigde hij ons nog zijn foto, waar hij trots op is, en nam opnieuw zijn boek, dat waarschijnlijk zeer spannend was, ter hand!!



Evarist Vandierendonck, bijgenaamd „De Klopper“

De onderste trap in de visserij, maar daarom niet onbelangrijk :

Verzameling en vervoer van visafval

Nog niet zoveel jaren terug, kon men in de Oostendse vismijn enkele, weliswaar noest werkende ophalers bezig zien met de wegruiming uit de pakhuizen van de visafval, verpakt in houten herbruikte kistjes van allerlei vorm en grootte en zelfs..... in rieten manden !

De inhoud van deze gelegenhedsrecipiënten werd dan op een kleine kamion geladen, van pakhuis tot pakhuis, en open en bloot voerde dit wagentje vanuit de vismijn zijn afval naar een verwerkingsbedrijf, onderweg soms een spoor nalatend van vissap en zelfs af en toe «verloren pakjes visafval»!

De sindsdien door ANIMALIA uitgebouwde ophalingswijze bracht in deze toestanden een enorme verbetering. Eerst werden ijzeren vaten ter beschikking gesteld van de pakhuizen, en deze vaten werden met een gesloten wagen afgehaald. De ijzeren vaten gaven echter nog niet het gewenste resultaat op gebied van hygiëne en ondoordringbaarheid, en er werd overgeschakeld naar plastieken reci-piënten, duurder, maar ook gemakkelijker te reinigen en waterdicht.

Twee voor dat doel speciaal omgebouwde heftrucks rijden nu dagelijks meermaals langs de pakhuizen en brengen de visafval naar het open plein achter de vismijn waar, volgens behoefte, twee of drie grote, waterdichte aanhangwa-

gens beschikbaar staan. Animalia is er niet voor teruggedeeind rond 1968 personeel aan te werven van en uit de omgeving van Oostende, in vast dienstverband, teneinde regelmatig de normale aanvoer te kunnen ophalen en zelfs ingeval van grote hoeveelheden opvangvis, vlug te kunnen ophalen. Gelukkig voor de visserij zijn de hoeveelheden opvangvis fel verminderd tegenover 12 tot 15 jaar terug !

Toen een drietal jaren geleden een brand de fabriek teisterde, en hierdoor zelfs de visverwerkingsafdeling voor een groot gedeelte buiten gebruik was gedurende een zestal weken, is dit feit onopgemerkt voorbijgegaan aan de kust, gezien Animalia dezelfde ononderbroken regelmatige service geeft leeft bij de afhaling.

De vismijnen van Nieuwpoort en Zeebrugge lenen er zich niet toe op dezelfde rationele manier te werken als in Oostende — omwille van de kleinere omvang en de ongunstiger ligging van de gebouwen — maar zelfs daar gebeurt de wegruiming regelmatig en met speciaal voor het ledigen van vaten gebouwde kamions.

Nog dezelfde dag van ophaling van de visafval, wordt deze 100 km. verder, in Denderleeuw, tot vismeel verwerkt, aldus van een afvalproduct een voor de veevoeding eiwitrijke gesteriliseerde grondstof voortbrengend.

**WAARHEEN MET
VISAFVAL ?**

n.v.

**Animalia
produkten**

9470 DENDERLEEUEW

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)

(8412V)

Over Schepen, Gezagvoerders en Loodsen

Ongetwijfeld is het boeiende beroep van zeeloods een der meest begeerde loopbanen uit de scheepvaartwereld maar iedere zeevarende weet dat deze positie enkel maar kan worden bereikt na vele jaren van inspanning, studie en praktijk op zee. Verder ook nog van het behalen van de brevetten van luitenant en kapitein. Eerst maar daarna kan worden aangevraagd met de eigenlijke specialisatie, t.z. opleiding tot loods.

Dit laatste gedeelte is trouwens een opnieuw herbeginnen vermits de kandidaat-loods, in het bezit van het kapiteinsbrevet, dan gewoon leerlingloods wordt voor een min of meer langere tijdsduur — dikwijls tot één jaar — en zijn opleidingsperiode dient af te sluiten met examens en proefreizen onder het toezicht van ervaren loodsden. Daarna maar eerst mag hij alleen een schip „bedienen” en dan nog van geringe tonnemaat. Progressief worden in de loop van de jaren grotere vaartuigen bediend.

Loodsbrevetten worden afgeleverd door de loodsautoriteiten. In ons land is dit het Bestuur van het Zeewezen dat afhangt van de Minister van Verkeerswezen. Dit voor wat de loodsden van de Schelde, het kanaal Gent-Terneuzen, de Scheldemonden en de Belgische Kust aangaat.

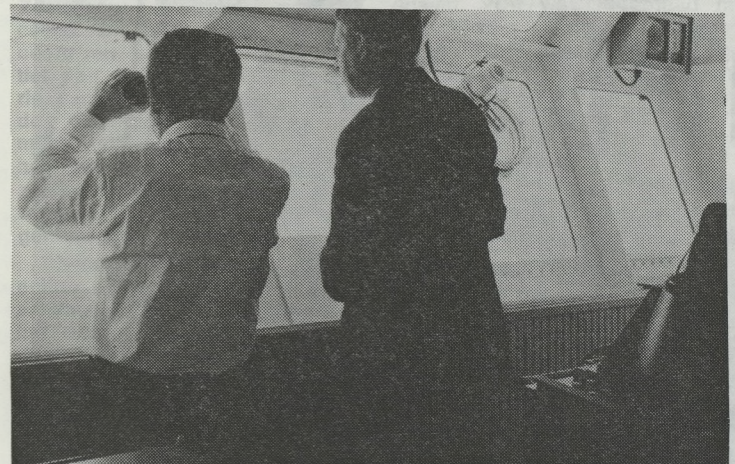
Loodsden kunnen in ons land evenals in Nederland, afhangen van gemeenten waar de havenkapiteins dan oordelen over hun bevoegdheid en bekwaamheid.

In Groot - Britannië gebeurt de aanwerving van kandidaatloodsden volgens verschillende normen maar toch blijft het bezit van het kapiteinsbrevet een eerste vereiste voor de aanvaarding. De „Association of United Kingdom Pilotage” houdt samen met de „Secretary of State for Trade” toezicht op de toepassing van de bestaande voorwaarden.

De taak van de loods ondergaat steeds wijzigingen tengevolge van de snelle evolutie van het transportwezen, meer in het bijzonder de scheepsbouw en de voortstuwingsmiddelen waardoor soms beroepsaanpassing kan nodig zijn. Aldus bestaat in Engeland ook een „Steering Com-

mittee of Pilotage” dat advies uitbrengt over eventuele veranderingen die moeten aangebracht worden in de opleiding van de loodsden.

Scheepsloodsden zijn steeds deskundigen voor wel bepaalde distrikten, maar in Groot-Britannië kunnen zij tegenwoordig in het bezit zijn van een „diepzeeloodsbrevet” dat hen bevoegdheid verleent voor het bedienen van schepen in gebieden die verder strekken dan hun eigen



(Vervolg op blz. 78)

(Vervolg van blz. 77)

loodsdistrikt. Zij worden dan ook dikwijls ingescheept in de laatste aanloophaven vooraleer het schip haar bestemmingshaven bereikt, opdat het vaartuig geen tijdverlies zou oplopen op het kruisstation van de loodskotter, waar normalerwijze de loods ingescheept wordt.

Deze praktijk bestaat in ons land eveneens maar de Belgische loods vangt maar eerst zijn taak aan wanneer het schip aangekomen is in de Belgische loodswateren, d.w.z. in zijn eigen loodsdistrikt. De Britse loods die drager is van het diepzeeloodsbrevet „beloodst” het schip gedurende de hele reis.

De uitbreiding van de bevoegdheid van de gewone loods tot de „diepzee” is voornamelijk het gevolg van de ongevallen van de laatste jaren waarbij grote tankers gemoed waren en die de ontzaglijke olie- en vervuilingen tengevolge hadden waarbij ernstige milieuschade werd toegebracht en waaraan tenslotte reusachtige kosten van opruiming moesten worden gedaan. Deze indrukwekkende ongevallen zijn uitgelopen op een universeel verzoek tot regeling van de scheepvaart in nauwe vaarwaters, en dit niet alleen voor olietankers maar voor alle schepen met gevaarlijke of schadelijke ladingen. Daaruit is ook de idee gesproten tot de invoering van de verplichte loodsdienst.

Uit de indrukwekkende evolutie van de scheepvaart, met dikwijls dramatische voorvallen, is dus een nieuwe toestand ontstaan die meteen de arbeidsmarkt op zee verruimt. Want het ligt voor de hand dat er in de toekomst een uitgebreider loodsenkorps van node zal zijn niet enkel tengevolge van de toenemende scheeptrafiek maar meer wellicht nog tengevolge van de uitbreiding van de loodsplicht tot bepaalde diepzeegebieden.

En daardoor dan meteen ook nieuwe verhoudingen tussen de opvarenden. Hoe zal de menselijke en professionele verhouding zijn tussen kapitein en loods wanneer zij beiden meest mekaar tijdens diepzeetrajekten, op de brug zullen staan ?

Vele gezagvoerders hebben immers al bezwaren geuit tegen het voorstel tot uitbreiding van de loodsplicht en sommige reders volgen hierin hun gezagvoerders. Zij voeren aan dat de verplichting een loods te nemen in bepaalde gebieden een aanslag is op hun deskundigheid en hun integriteit als gezagvoerder. En sommige reders voegen hieraan toe dat hun schepen inderdaad naar behoren zijn uitgerust en bemand en ieder aspect van de navigatie de baas kunnen. In dit geval gaat het dus niet om de gewone loodswateren van een natie maar om de gevaarlijke internationale vaarwaters waarin de scheepvaart moet worden geregeld om te beletten dat rampzalige toestanden ontstaan.

Onafgezien van de waarde van de aanwezigheid van een loods op



de brug ontstaat voor deze laatste toch een eigenaardige praktische „arbeids-situatie” die wel eens verrassende juridische aspecten zou kunnen vertonen. Hij wordt immers tewerkgesteld tussen gezagvoerder en officieren van wacht en zal zich uiteraard te bemoeien hebben met roercommando's en praktische navigatie. Een schip met dergelijke bezetting betrokken bij een aanvaring of een stranding met bezoedelingsgevolgen kan bij nader inzien gevaarlijke en komplekse situaties doen ontstaan.

Wellicht zal vroeg of laat de relatie tussen loods en scheepsstaf daarom eens en voorgoed internationaal dienen te worden opgelost.

De „Intergoevernementele Maritieme Konsultatieve Organisatie” stelde in haar resolutie A 285 / VIII een eerste poging om tot duidelijker verhoudingen te komen.

Zij zegt : „..... „de aanwezigheid van loodsen op de brug ontlaet de gezagvoerder en de officieren niet van hun verantwoordelijkheid, zij moeten een nauwgezet toezicht houden op de positie van hun schip en zijn bewegingen en indien er twijfel bestaat omtrent de bedrijvigheid en de bedoelingen van de loods moet de gezagvoerder worden geroepen en moeten, indien nodig, maatregelen worden genomen vooraleer de kapitein op de brug komt”.

Het zou inderdaad kunnen gebeuren dat een loods in het bezit van een brevet van kapitein en een loodsbrevet zijn navigatie betwist ziet en zelfs tijdelijk van een bevel wordt ontheven door een wachthebbende stuurman die eerder welk — misschien geen ! — brevet kan hebben en weinig of geen ervaring van vaart in nauwe zeewegen heeft.

Als men even denkt aan de tonnage van de huidige schepen, hun snelheid, de dichtheid van de scheepvaart en haar kompleksiteit in de enge zeeën dan moet er toch aangenomen worden dat dergelijke toestanden op zijn minst angstaanjagend kunnen zijn.

Verplichte loodsdienst of niet, er zullen vroeg of laat toch normen moeten bestaan voor het vastleggen van de bevoegdheden, de ondervinding, de menselijke verhoudingen en verantwoordelijkheden. Dan zouden deze normen ook internationaal aanvaardbaar moeten zijn en bepaalde dubbelzinnigheden thans verbonden met het gebruik van diepzeeloodsen in bepaalde nauwe zeegebieden en met bepaalde soorten van schepen, moeten kunnen elimineren.

UIT SYMPATHIE

**MOLIMEX & VANANDEL
ZAVENTEM**

(8447V)



De Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog

Sedert september van vorig jaar verschijnt in het prachtig tweemaandelijks maritiem tijdschrift «NEPTUNUS» van onze Marine, waarop men zich voor de spotprijs van 200 fr. kan abonneren, regelmatig van de hand van de heer J. Verleyen, die daaromtrent uitstekend gedocumenteerd schijnt te zijn, een reeks artikelen over onze Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog.

Wij hebben gemeend, met de toelating van de schrijver, deze artikelen te moeten overnemen, hopende dat al wie daaromtrent nog onuitgegeven documentatie bezit, deze ons zou willen toesturen om ook aan de heer J. Verleyen te kunnen overmaken en in het Visserijblad weer te geven.

Wie hieromtrent over foto's beschikt om in deze artikelen opgenomen te worden, mag ze eveneens aan ons opsturen.

Vandaag beginnen we met een inleiding van de schrijver en zijn eerste artikel over het dagboek van de H.42 «Pharaïlde».

Volgende maal zullen we het hebben over de heldendaden bij de evacuatie van Duinkerke en de belevenissen van de N.49 «O.L. Vrouw van Vlaanderen» met schipper Charles Ryssen.

INLEIDING

Luitenant-Kolonel (r) P. Eygenraam, voorzitter van de Vriendenkring Officieren van de veldtochten '14 — '18 en '40 — '45, afdeling Antwerpen, was reeds enkele malen te gast bij NEPTUNUS, waar hij onze lezers een en ander vertelde aangaande en deelname van onze vissers aan de ontruiming van Saint-Valéry en Caux (Neptunus 74/75, Nr. 2), Duinkerke (Neptunus 76/77, Nr. 1) en ten slotte Cherbourg (Neptunus 77/78, Nr. 3)

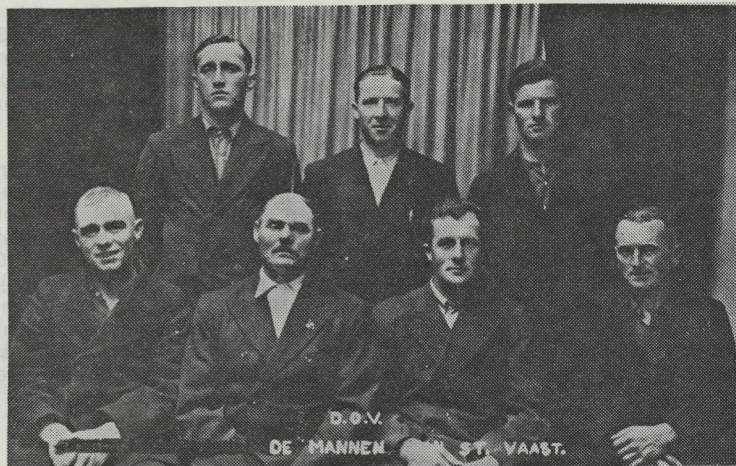
Deze officier was tevens de initiatiefnemer van het plaatsen van een gedenkplaat te Saint-Valéry en Caux en te Duinkerke, iets wat hij ook van plan is te laten doen te Cherbourg. M.a.w. hij is zeker geen onbekende in de kringen van de Federatie van de Belgische Zee-lijeden van de Oorlogen 1914-18 en 1940-45, waarvan de Oostendse voorzitter, de voormalige schipper Robert Ryckx is.

Sinds vorig jaar doet deze Federatie een ernstige poging om erkenning te bekomen voor

de bewezen diensten tijdens de oorlog. Men tracht o.m. het statuut te bekomen van gewapende weerstand, statuut voorzien door het koninklijk besluit van 19 september 1945. Deze aanvraag wordt zeer ernstig onderzocht door het Kabinet van de Eerste Minister en verscheidene politici tonen heel wat belanstelling voor dit probleem. Zo werd o.m. een wetsvoorstel ingediend door de heer Dries Claeys, volksvertegenwoordiger uit Oostende, iemand die een warme belangstelling koestert voor het welzijn van onze vissersbevolking.

Begin juni van vorig jaar heeft de stad De Panne een gedenkmoment ingehuldigd ter herinnering aan de ontruiming van Duinkerke. Voor de eerste maal heeft de Federatie van de Belgische Zee-lijeden uit de oorlogen 1914-18 en 1940-45 samen en naast de overige vaderlandslievende verenigingen en afvaardigden van «Dunkirk's Veterans» aan een dergelijke plechtigheid deelgenomen.

De geschiedenis van onze vissers is té weinig bekend. Tijdens de donkerste uren van



Door Oorlog verbonden - De Mannen van St. Vaast. Newlyn - 28 augustus 1940, van l. tot r. : Boven VERBEKE Karel H. 77 Gilda - CREYF Albert H. 41 Jacomina - DE GROOTE Theophiel H. 42 Pharaïlde - Beneden OBTEBEKE Albert H. 42 Pharaïlde - ACKX Frans H. 41 Jacomina - VAN TORRE Gustaaf H. 42 Pharaïlde - DE GROOTE Pieter H. 42 Pharaïlde.

1940 hebben zij hulp geboden aan de Marine Nationale en de Royal Navy, zoals ook vandaag nog hun nakomelingen hulp zouden bieden aan onze Zeemacht, mocht dit nodig blijken.

Neptunus zal met genoeg hun belevenissen, hun verhalen en bepaalde passages uit hun logboeken publiceren. Vanzelfsprekend zullen deze bijdragen verschillen van deze gepubliceerd door luitenant-Kolonel Eygenraam, die ons telkens 'n beknopt verslag bracht van de gebeurtenissen en de militaire situatie op het ogenblik van de ontruiming. Wij benaderen deze gebeurtenissen op een andere wijze, uit een andere gezichtshoek. Neptunus gaat samen met onze vissers inschepen aan boord van hun vaartuigen om deze gebeurtenissen te «herbelevén» zoals ook zij het hebben meegemaakt. Wij gaan hun verhalen noteren zoals zij die vertellen.

In deze bijdrage hebben we o.m. het Gulden Boek van het Zeewezen integraal gepubliceerd. Dit boek werd gepubliceerd en uitgegeven op initiatief van het toenmalig Ministerie van Verkeerswezen te Londen o.l.v. de heer Minister Camille Gutt, met als bedoeling het heldhaftig gedrag van onze zee-lijeden niet zou vergeten worden. Deze beslissing werd genomen op 1 april 1941.

Dienaangaande dringt zich echter een klein voorbehoud op aangaande de volledigheid van het Gulden Boek. Het werd inderdaad opgemaakt aan de hand van inlichtingen verzameld bij de in Engeland verblijvende vissers. Het is echter voldoende geweten dat niet alle vissers die aan de evacuatie hebben

deelgenomen, naar Engeland konden uitwijken.

Het is me een bijzonder groot genoegen de eerste van een reeks bijdragen over onze vissers te kunnen wijden aan een Heistse bemanning. Sedert jaren breng ik mijn vakantie door in deze mooie badstad en heb ik aldus de kans gehad deze vissers van dichtbij te leren kennen. Ik hoop ten andere als het God belieft, ook in de toekomst nog vele mooie vakantiedagen te Heist aan Zee te kunnen doorbrengen.

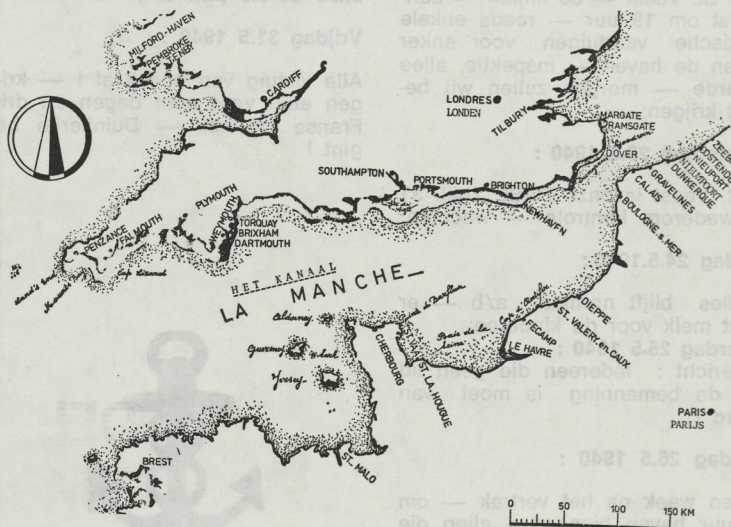
Deze bijdrage laat me ook toe een ereschuld te vereffenen tegenover de heer notaris, Jonkheer J. B. de GHELDERE, burgemeester van Heist tot en met de fusie met Knokke en tevens tot verleden jaar voorzitter van de provincieraad van West-Vlaanderen.

Hij was de eerste kustburgemeester tot wie ik mij richtte, in 1969, om inlichtingen te bekomen in verband met de oorlog 1914-18, in welke onze Heistenaars nog een niet zo belangrijke rol hadden gespeeld. Dit was inderdaad meer het terrein van de Oostendse stoomtreilers. Onze Heistse vissers hebben immers ruim deze achterstand ingehaald tijdens de tweede wereldoorlog. De rol die zij hebben gespeeld wordt bijzonder goed geïllustreerd bij het lezen van het «Gulden Boek van het Zeewezen».

Deze bijdrage zal zeker genoeg doen aan de ere-burgemeester van Heist, hij die nog altijd oog en oor had voor hun problemen en nooit een kans liet voorbijgaan om hen daadwerkelijk te helpen, te beginnen met de heldhaftige Jozef DHOORE.

Een woord van dank eveneens voor de heer R. RYCKX, voorzitter

(Vervolgt op blz. 80)



(Vervolg van blz. 79)

van de Federatie van de Belgische Zeelieden 1914 - '18 en 1940 - '45, die het initiatief nam voor dit opzet. Het is o.m. dank zij hem dat zeven vissers hun scheepsjournaal hebben opgezonden, een aantal foto's aan het inzamelen zijn en heel wat van hun belevenissen op papier aan het zetten zijn.

Onze dank gaat ook naar kolonel LE GUYADER, militair attaché van Frankrijk te Brussel. Een echte Bretoen, wat inhoudt dat hij bijna instinctief sympathie heeft voor alles wat de zee betreft en zeker voor de zeelieden. Hij feliciteerde ons niet alleen met onze opzet maar zorgde bovendien, dankzij zijn talrijke relaties, voor een bijzondere gewaardeerde hulp van de Geschiedkundige Dienst van de «Marine Nationale».

Vanwege de Belgische zijde citeer ik graag de heer P. VANDENSTEEN, directeur van de dienst Economie en Sociale Zaken bij het bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, die ons heel wat inlichtingen en documentatie bezorgde. Verder de heer Carlo SEGHERS, hoofdopsteller van het maritiem tijdschrift «MARINE» die ons eveneens zijn zeer spontane hulp heeft aangeboden. Tijdens de laatste wereldoorlog was hij in dienst van de Belgische strijdkrachten in Engeland; hij was zo vriendelijk een aantal nummers van het tijdschrift MARINE, uitgegeven te Londen, ter onzer beschikking te stellen, waarin wij artikelen vonden over onze Belgische vissers.

Een laatste woord van dank gaat naar de heer Roger LAMBERT, welke zo bereidwillig de ter illustratie gebruikte kaart tekende, naar de heer Jan SWINNEN, die zorgde voor de talrijke fotoreproducties en naar de heer Jaak de RYCK, die samen met de redactieploeg van Neptunus de Nederlandse tekst nazag, vertaalde en aanpaste waar nodig.

Voor deze bijdrage vonden we het inderdaad passend de taal te gebruiken van onze vissers en mensen van onze kust.

UIT HET DAGBOEK VAN DE H.42 PHARAILDE

Theophiel DE GROOTE is geboren te Heist aan Zee op 3 juli 1915, uit een vissersfamilie. Van 1926 tot 1929, heeft hij de cursussen aan de Koninklijke Ibissschool te Oostende gevolgd. Dat hij daar een goede opleiding in de zeevaart heeft gekregen, zal dit verhaal bewijzen. Hij herinnert zich nog goed de directeur Georges CAMBIER (in dienst van de school vanaf 1906 tot 1950!) en de Commandant Georges GOOR, die precies, in 1926 en 1927, afgevaardigde beheerder was. Bij het verlaten van de school, in 1929, was hij 14 jaar oud en hij werd aangemonsterd als scheepsjongen op een garnalkotter van de familie. Een jaar later was hij reeds lichte matroos.

Zijn droom was destijds marconist te worden op de grote treilers

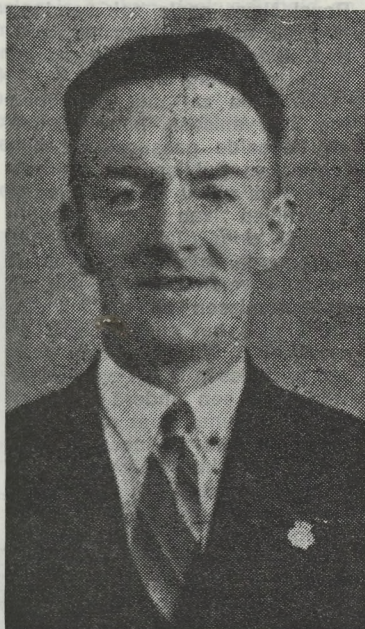
om naar de verre zeeën te varen. Hij bleef toch werken in de kustvisserij, steeds in familiebedrijven. In 1937 trad hij in het huwelijk en hij kocht de «Pharailde». Dit is de toepassing van een leuze van het vissersvolk te Heist: eerst een schip, dan een huis; omdat men met een schip een huis kan verdienen, maar niet andersom. Hij is pas 22 jaar oud en hij is schipper en zijn eigen reder. De «Pharailde» is een houten vaartuig van 17,03 N.T. en 49,42 B.T., gebouwd in 1928 op de scheepswerven van J. HAERINCK te Heist, met een motor Anglo Belge van 100 pk.

Hij is geen marconist geworden maar hij heeft toch reeds een radio aan boord alhoewel dit voor dergelijke vaartuigen destijds niet verplicht was. Tot de 10e mei 1940 bleef hij steeds in de kustvisserij. Hij is NOOIT tot Engeland geveren. Hij beschikt zelfs over geen kaarten over het Nauw van Kales, van de Franse of van de Engelse kusten. èà.

VAN ZEEBRUGGE TOT ST. VAAST-LA-HOUGUE

Zondag 15.5.1940:

Om 5u30, vertrek met familie uit Heist naar Zeebrugge. Vertrek uit Zeebrugge om 8 uur met 27 perso-



Y.J. LAVIES - Steward a/b Brighton Queen «opgepikt» door H. 42 tussen Duinkerke en Ramsgate - 2/6/40 - 14 u.

nen aan boord, daaronder de jonge mevr. DE GROOTE en zoontje van 2 jaar. (de lijst bestaat nog)

Had iemand een bevel van vertrek gegeven? Er was geen bevel voor vertrek gegeven, iedereen vertrok! En velen vertrokken doordat zij velen zagen vertrekken. Wij waren zelfs, volgens velen, een dag later.

Om 20 uur aankomst te Boulogne. Er werd geankerd in de buitenhaven. Rond 20u30 eerste contact met oorlogsgeweld (bijl. 1).

Duitse vliegers werpen bommen.



Antwerpen - Boven: twee jonge vissers van de Royal Navy Belgian Section - Beneden, van links tot rechts: STAF VAN TORRE, Frans ACKX, Dries GHESELLE, held van Duinkerke a/b H. 77 Gilda, opnieuw vrijwilliger te Antwerpen a/b O.276 Lucienne-Christian, ROOSE uit Oostende.

De schipper houdt gans de nacht de wacht.

Maandag 20.5 1940:

Vertrek uit Boulogne om 6 uur. Aankomst te Dieppe rond 14u30 — honderden vluchtelingen — deze nacht worden bommen geworpen aan de sassen — H.42 blijft in de buitenhaven — kalme nacht.

Dinsdag 21.5 1940:

Verlaten van Dieppe rond 10 uur. — alles verloopt goed — na vertrek van H.42 zullen twee Oostendse treilers (O.288 Normandie en O.231 of 237) door magnetische mijnen getroffen worden — veel mensen verdronken (bijl. 1)

Aankomst te Fécamp om 15 u — alles nog kalm — na enkele uren liep de haven vol met vluchtende schepen, allemaal proppensvol met vluchtelingen — O.163 Christ Mahlman gezien (bijl. 2) — de nacht, bommen geworpen — slachtoffers onder goede bekenden — nachtelijke paniek te Fécamp te wijten aan alle schepen vol waaronder heel veel kinderen — geen plaats of geen eten te krijgen;

Woensdag 22.5 1940:

Verlaten Fécamp om 10 uur naar St. Vaast — 63 mijlen — aankomst om 19 uur — reeds enkele Belgische vaartuigen voor anker buiten de haven — inspectie, alles in orde — morgen zullen wij bericht krijgen;

Donderdag 23.5 1940:

St. Vaast is onze BASE (bijl. 3) — wederom controle — wachten;

Vrijdag 24.5.1940:

Alles blijft normaal a/b — er komt melk voor de kinderen;

Zaterdag 25.5 1940:

Bericht: iedereen die geen lid van de bemanning is moet van boord!

Zondag 26.5 1940:

Een week na het vertrek — om 10 uur haven binnen — allen die niet tot de bemanning behoren van

boord af — trein met de families vertrekt naar Valognes om 14 u. — Families weg. Naar waar? Voor hoelang? Onze schuit schijnt ledig, 4 personen in plaats van 27! «Hebt u iemand van uw familie in Engeland terug gezien?» «Van deze mensen zijn er geen in Engeland teruggekomen — altijd verder Frankrijk in, om in september 1940 naar België teruggezonden te worden».

Maandag 27.5 1940:

Melding: zullen dienst doen in de koopvaardij;

Dinsdag 28.5 1940:

Wederom controle — boorddocumenten, snelheid, verbruik gasoil, capaciteit tank;

Woensdag 29.5 1940:

Nogmaals papieren nagegaan — H.42 Pharailde wordt door de Franse marine opgeëist — wij weten het, het is oorlog;

Donderdag 30.5 1940:

Eerste vissersboten verlaten St. Vaast onder bevel van de Franse marine (Bijl. 3) — waarheen? — krijgen voorraad, eten en drinken, onze eerste pinard!;

Vrijdag 31.5 1940:

Alle vistuig van boord af! — krijgen eten voor acht dagen en drie Franse marinen — Duinkerke begint!

