GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke

het visserij blad

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ
EN VAN DE GROEPERING DER VISNIJVERHEDEN

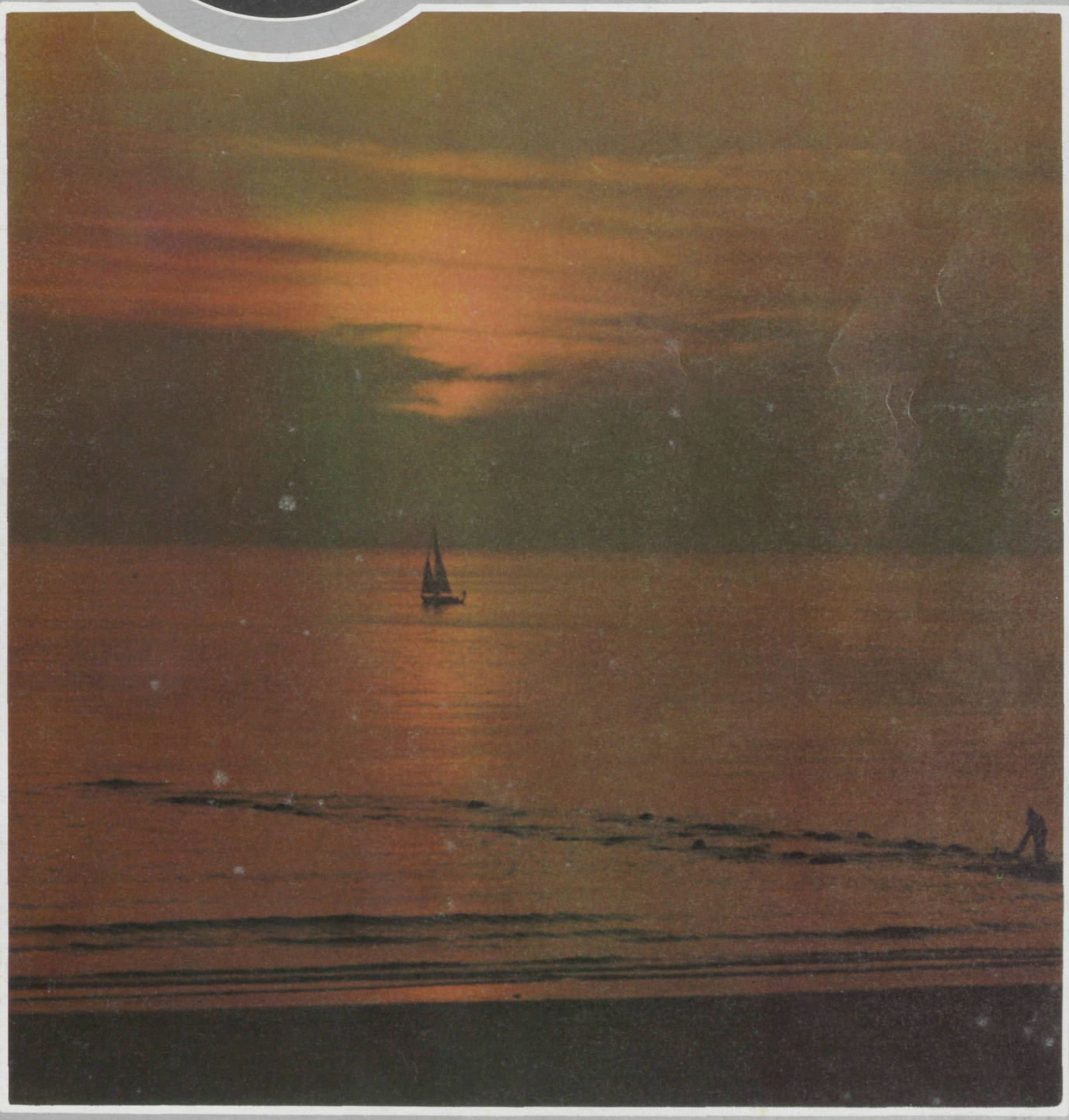


FOTO ROLAND

DINSDAG 30 DECEMBER 1980 — PRIJS 100 FR. — NR. 36 — 47e JAAR



EEN GOEDE
GEZONDHEID

RIJKE VANGSTEN

EEN BEHOUDEN
VAART

WENST U

BP



DE DIREKTIE EN HET PERSONEEL VAN HET VISSERIJBLAD WENSEN HUN TROUWE LEZERS GOED HEIL EN RIJKE VANGSTEN IN 1981 !



met schouders als zeeën
en rollende flanken
het blauw was hun leven
getij achter getij
een oceaan van vreemde
boosheid en schuim
was hun doel
hoor nog hun stemmen
in een branding,
waar geesten
en vlaggen
verwarren tot een troosteloze
niets
waaruit en toch
een nieuw getij
moet rollen

L.A. Ingh.

het visserijblad

Dinsdag 30 december - Nr. 36

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. — 3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 133 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 — B.T.W. 412.522.588
DIREKTEUR : PR. VANDENBERGHE

Besparingen en modernisering



Op het ogenblik dat deze regels verschijnen, zal ons blad, in 1933 gesticht, zijn 48e jaargang zijn ingetreden en hebben we eens temeer talrijke gedachten er in zien neergepend, welke hierop neerkomen, dat besparingen en moderniseringen van onze vissersvloot een hoofdvereiste vormen, wil men het voortbestaan van deze zeer belangrijke nijverheidstak en gezonde voedselaanvoer blijven verzekeren.

Wie de talrijke bijdragen die heden in ons vakblad opgenomen zijn, zal gelezen hebben, zal moeten erkennen, dat velen zich werkelijk en degelijk inspannen om het bedrijf te steunen en in leven te houden.

Gaan we twintig jaar terug om even na te gaan wat die steun of belangstelling toen was, dan moeten we bekennen, dat we in dat opzicht enorme vooruitgang hebben geboekt, waarvoor we dan ook aan allen zonder onderscheid van titel, graag een verdiende hulde brengen.

Dat wil echter niet zeggen, dat we een ogenblik bereikt hebben, welke ons toelaat te stellen dat de visserij gered is of in 1980 zeer renderend is geweest.

Neen. De af te leggen weg om in het kader van de Europese moeilijkheden die zich nog steeds voordoen en als onopgelost mogen beschouwd worden, verplichten ons niet alleen waakzaam te zijn, maar ook verder te ijveren voor het behoud van een visserijvloot welke zich langzaam moderniseert. Daarbij is er het enorm probleem van de energiebesparing en met de quota blijven wij verder gekonfronteerd.

Want, wat zal de toekomst ons brengen ? Gaat het naar een verdere brandstofprijsverhoging ? Zullen in EEG-verband de historische visserijrechten van ons klein landje gevrijwaard blijven, nadat we op IJsland ook al een enorm verlies geleden hebben ? Dit zijn problemen die ons misschien einde 1981 wijzer zullen maken en ons toelaten met een geruster of minder gerust gemoed de toekomst tegemoet te zien.

Benevens het zeer belangrijk energie- en vangstprobleem, staat terzelfdertijd dit van onze verdere modernisering der vlootbouw en de modernisering van zijn technische uitrusting, waaruit een energiebesparing zou moeten voortvloeien.

Wat deze vraagstukken betreft, verheugt het ons vast te stellen met welke belangstelling onze ministers van Landbouw en Verkeer en vooral ook hun ambtenaars die kwesties behartigen.

Wat de quota betreft, blijven we nochtans bij het standpunt, dat de EEG-commissie een verkeerde weg is opgegaan, waar zij in het belang van de visstapel gemeend heeft quota te moeten bepalen, in plaats van een ander stelsel te kiezen, dat ons inziens meer resultaatgevend zou zijn geweest, dan nu het geval is, vermits de aanvoercijfers in elk land, zo vervalst worden, dat er in feite van geen quota sprake is en ons veel meer dan ooit te voren, een vals beeld gegeven wordt van de werkelijke aanvoercijfers van alle zogezegde beschermde vissoorten.

Daarom menen we dat van regerings- en ambtelijke zijde, het vraagstuk langs die kant nauwkeuriger moet bekeken en verdedigd worden.

We zullen blijven hameren op het feit dat het verbieden van bepaalde vis- en paaiplaatsen gedurende vaste tijdstippen van het jaar voor alle visserijschepen van alle naties veel nuttiger zou zijn voor de aangroei van de visstapel, dan wat nu gebeurt.

Daarbij dient gevoegd, het vergroten van de netmazen, het streng behoud van een verbod tot vissen voor alle vaartuigen van meer dan 50 bruto ton en 300 pk in een 12 mijlszone.

Mooier voorbeeld van een nuttiger maatregel kan niet aangetoond worden dan een identieke maatregel door de Engelsen sedert jaren vóór de oorlog genomen ter bescherming van de visstand in de Moray Firth, welke ook voor de Engelse vissers gesloten bleef en waar tegen overtreders streng opgetreden werd.

Benevens het vraagstuk van de energie en de quota, staat dat van de verdere dringende noodzakelijkheid onze vloot welke nog amper 205 eenheden telt, waarvan 60 t.h. de ouderdom van de twintig jaar bereikt heeft, te moderniseren.

Dit moderniseren mag niet betekenen aan nieuwbouw alleen te doen, maar moet zo opgevat, dat rekening gehouden wordt met de vereisten van het ogenblik en de toekomst inzake energiebesparing en een meer verfijnde technische apparatuur, waaromtrent we nog geweldig veel te leren hebben en waaromtrent er nog enorm veel te doen is.

Er moet bij de nieuwbouw wel een en ander veranderen.

Te gemakkelijk wordt nog steeds aan elkeen toegelaten naar willekeur te bouwen.

Ieder reder of toekomstige reder heeft nog altijd te veel vrijheid een schip van 27 m., 28, 30 of meer te bouwen zonder dat werkelijk oordeelkundig overwogen wordt waarom het zo moet zijn en welke type, welke motor, welke apparatuur het best geschikt zijn om een minder brandstofverbruik en een evenredige vangcapaciteit tot stand te brengen.

De oprichting van een technisch bevoegde commissie moet nieuwbouwers kunnen voorlichten en het waarom van bepaalde te volgen richtlijnen kunnen aantonen, zoals dat onlangs in Nederland is gebeurd.

En tenslotte wordt op het huidig ogenblik veel te weinig aandacht besteed aan de zo noodzakelijke technische evolutie in ons visserijonderwijs. Veel van het onderwijzend personeel, hoe onaangenaam het ook moge klinken, is niet opgewassen om de techniek en de moderne wetenschap der visserij te onderwijzen.

Men vergeet al te gemakkelijk welke enorme kapitalen een schipper onder zijn hoede krijgt en het gebrek aan moderne beroepsvorming, eigen aan de visserij, tot slechte resultaten en faillissementen onvermijdelijk aanleiding kan geven.

De bijdragen in dit nummer opgenomen, zijn een belangrijke vingerwijzing waaraan door de hogere overheid alle aandacht dient verleend.

Want wat baten de inspanningen door een Ministerie van Landbouw en Verkeerswezen geleverd, als de kern van deze ekonomische betrachtingen zelf niet bij machte is deze lofbare steun in de praktijk tot betere resultaten om te zetten.

Wij hebben het tot nog toe gehad over enkele problemen in verband met wat men noemt de « produktiesektor » : de visser en reder. Maar ook in de handels- en verwerkingssektor zijn er vraagstukken die ons aller aandacht vragen. Deze sektor heeft eveneens af te rekenen met de stijging van de brandstofprijzen zodat ook daar naar besparing moet worden gezocht.

Ook de lonen en sociale lasten wegen zwaar in de prijs als men naar onze konkurrenten kijkt. Wat echter naar onze mening zeer belangrijk is, zijn de twee volgende zaken. Onze aanvoer zou door de verwerkende bedrijven moeten kunnen afgenomen worden. Het is spijtig dat van tijd tot tijd wijting, gul, pladijs en noem maar op blijven staan. Mits afspraken moet het toch mogelijk zijn om van beide kanten — vissers, reders en verwerkingsindustrie — bij te dragen tot betere prijzen en rendement. Een bijkomende vraag is : wat kan of moet in dit verband de Propagandavereniging doen ?

Tenslotte zien wij voor deze sektor ook de noodzaak om aan technische omschakeling te doen. Ook in deze sektor gaat de technische evolutie snel en moet de mogelijkheid geschapen worden om mee te zijn. Waarom geen gemeenschappelijke fileermachines aankopen ? Waarom niet zoeken naar nieuwe produkten ? Waarom niet uitzien naar een betere valorisatie van ons visje ?

We zouden in dit eindejaarsnummer over dit alles nog veel meer kunnen uitwijden. We willen ons vandaag echter tot die enkele beschouwingen beperken, de hoop uitdrukkend, dat alle bevoegde middens daaraan dringend de nodige aandacht zullen verlenen in het belang van allen die voor en door het visje leven.

P. Vandenberghe

VAN VOORDEN GROEP

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL
PROMAC NEDERLAND
VAN VOORDEN PROP-REPARATIE
HODI ZALTBOMMEL



Betrouwbaarheid staat voorop..!

Een programma van technisch hoogstaande produkten die door gespecialiseerde bedrijven binnen de Van Voorden Groep worden geleverd. Een maximum aan betrouwbaarheid door scherpe kwaliteitskontrole.

Oog en oor voor uw wensen.

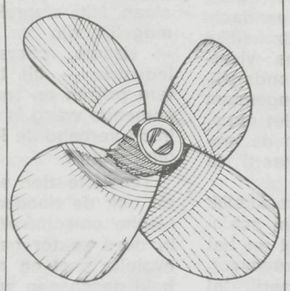
Een goed georganiseerde service-dienst, die belangrijke schakel tussen uw eventuele problemen en onze bedrijven.

Want ondanks onze inspanningen om de beste voortstuwing, besturing, koeling, ijsmachines en gietwerk te vervaardigen, zonder service kan het niet. Dat is de zorg van de Van Voorden Groep. Een scherpe offerte voor produkten met ingebouwde betrouwbaarheid, is snel gemaakt.



Wij danken u voor uw vertrouwen in onze bedrijven en produkten. De allerbeste wensen voor u en de uwen in 1981, behouden vaart en goede vangst.

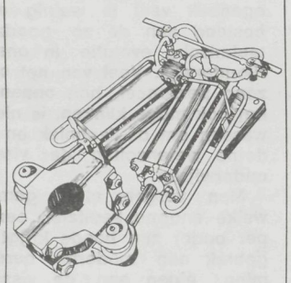
Vaste schroeven tot 4 m ø Mangaanbrons en nikkelaluminiumbrons



VORDAP

Van Voorden Zaltbommel b.v.
Oude Stationsweg 15
Tel.: 04180-2654
Postbus 67
5300 AD Zaltbommel
Telex 50140

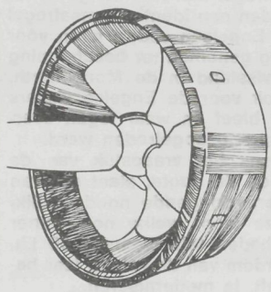
Hydraulische stuurmachines uitgevoerd in verschillende systemen. Roermomenten van 0.5 ton/M t.e.m. 220 ton/M



PROMAC

Promac Nederland b.v.
Oude Stationsweg 15
Tel.: 04180-3855
Postbus 22
5300 AA Zaltbommel
Telex 50110

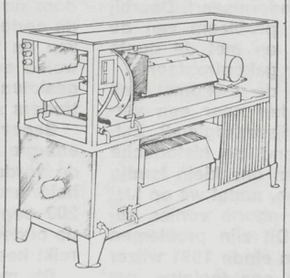
Straalbuizen en straalbuisroeren voor zeer effektieve rendements-verbeteringen.



HODI

Hodi Zaltbommel b.v.
Oude Stationsweg 15
Tel.: 04180-2654
Postbus 67
5300 AD Zaltbommel
Telex 50140

Unieke scherfijsinstallaties die zondermeer in het gekoelde visruim kunnen worden gemonteerd. Kapaciteiten 600 kg tot 4500 kg/24 hr. Roestvrijstalen konstruktie.



PROMAC

Promac Nederland b.v.
Oude Stationsweg 15
Tel.: 04180-3855
Postbus 22
5300 AA Zaltbommel
Telex 50110



Aan onze reders en vissers

door A. LAVENS, Minister van Landbouw.

Het is zowat een traditie geworden dat de Minister van Landbouw, die ook de Zeevisserij onder zijn bevoegdheid heeft, bij de jaarwisseling, in een nieuwjaarsboodschap, een overzicht geeft van wat het voorbije jaar ons heeft gebracht.

Met genoegen heb ik opnieuw aanvaard, dit voor het afsluiten van 1980 te doen.

Het voorbije jaar gaf ons veel zorgen en stelde ook heel wat problemen. Het 1ste kwartaal was nochtans bemoedigend ingezet, met een stijging van de totale brutobesomming ad + 11 % t.o.v. het 1ste kwartaal 1979. Die stijging werd echter reeds gehalveerd tijdens het 2e kwartaal en vervolgens begon het 3e kwartaal zelfs negatieve cijfers op te leveren. De op dit ogenblik beschikbare gegevens voor het 4e kwartaal, zijn zelfs nog pessimistischer.

Wij mogen dan ook verwachten dat de bruto-besomming over 1980 t.o.v. 1979 wellicht in een nul-groei zal resulteren, of hooguit een nietnoemenswaardige stijging zal vertonen.

Hiertegenover staat anderzijds het gestadig oprukken van de exploitatiekosten, meer bepaald de gasoil-prijs. Onze vissers gebruiken visserijmetoden die ongetwijfeld als „energie-intensief" mogen bestempeld worden.

Reeds sedert 1976 werden met overheidssteun pogingen ondernomen om minder energie-intensieve visserijen ingang te doen vinden. Het is echter gebleken dat het uiterst moeilijk is om bij onze reders de nodige belangstelling op te wekken. Niettemin wordt voortgewerkt in deze richting en zal weldra een nieuwe poging ondernomen worden om een projekt „Staande Netten" op gang te krijgen, waarvan ik hoop dat ze suksesvol moge worden.

Ondertussen blijven wij echter gekonfronteerd met het feit dat dit energie-intensief karakter van de door onze vissers aangewende visserijmetoden de rentabiliteit van onze rederijen — bij elke nieuwe hausse van de gasoil-prijs —, telkens weer ernstig in gevaar dreigt te brengen.

Een dergelijke onrustwekkende evolutie weegt dan natuurlijk nog zwaarder door op de exploitatietoestand van het bedrijf, wanneer — zoals nu het geval is —, de visprijzen de stijging van de exploitatiekosten blijven achterna hinken. Daarbij kan nogmaals betreurd worden dat de reder nog steeds geen vat heeft op de prijsvorming in de vismijn.

Van E.G.-zijde kwam de jongste tijd zodanig veel nieuws dat het nauwelijks nog bij te houden is.

Na jarenlang immobilisme, — ingevolge meningsverschillen over het te volgen gemeenschappelijk visserijbeleid —, is er plots opvallend veel beweging gekomen in het E.G.-gebeuren. De E.G.-Kommissie is buitengewoon aktief, neemt diverse initiatieven en drijft de onderhandelingen op in een nooit eerder gezien tempo.

Het spreekt vanzelf dat wij onder deze cascade van allerlei teksten en voorstellen zeer waakzaam moeten zijn. Vooral dan wat de zo omstreden kwota betreft.

Ik kan U de verzekering geven dat wij ons uiterste best doen om voor onze reders „redelijke" kwota te bekomen, die het voortbestaan en de levensvatbaarheid van onze vissersvloot niet in het gedrang brengen. Wij leveren hiervoor in de aan gang zijnde onderhandelingen een taaie en aanhoudende inspanning, waarbij wij weliswaar begrip moeten opbrengen voor de verliezen die bepaalde lid-staten hebben geleden, — in wateren van derde landen —, maar anderzijds ook begrip opeisen voor de gerechtvaardigde verzuchtingen van een klein visserijland als België.

In het raam van de herziening van de gemeenschappelijke marktbevordering, betrachten wij de optrekking van de ophoudprijzen tot op een peil dat gunstig kan inwerken op de prijsvorming in de vismijn.

Zoals wij reeds aanstipten in het begin van deze nieuwjaarsboodschap, sluiten wij 1980 af met een zorg voor wat morgen ons brengen zal.

Benevens onze bezorgdheid voor de kwota blijft ook op andere terreinen van dit E.G.-beleid waakzaamheid geboden, en zal er duchtig en hardnekkig moeten gestreden worden.

Dit gebeurt in voortdurend kontakt en overleg met het georganiseerd bedrijf, en we hopen aldus samen een belangenstrijd tot een goed einde te kunnen brengen.

Tevens spreek ik de hoop uit dat het „Fonds voor Scheepsjongens" dat, — na een vrij korte aanloopperiode —, thans flink begint te renderen, nu meer dan ooit de volle steun van het bedrijf zal mogen genieten, opdat de kontinuïteit van de zo noodzakelijke toevoer van jonge vissers zou verzekerd blijven.

Wij betreurden in het voorbije jaar het spoorloos verdwijnen van de Z.592, waarvan tot op heden de zee haar geheim niet heeft prijsgegeven.

Aan de nabestaanden betuig ik langs deze weg nogmaals mijn innige deelneming in het smartelijk verlies dat hen, toen zo plots, en in zo'n ongewone omstandigheden, heeft getroffen.

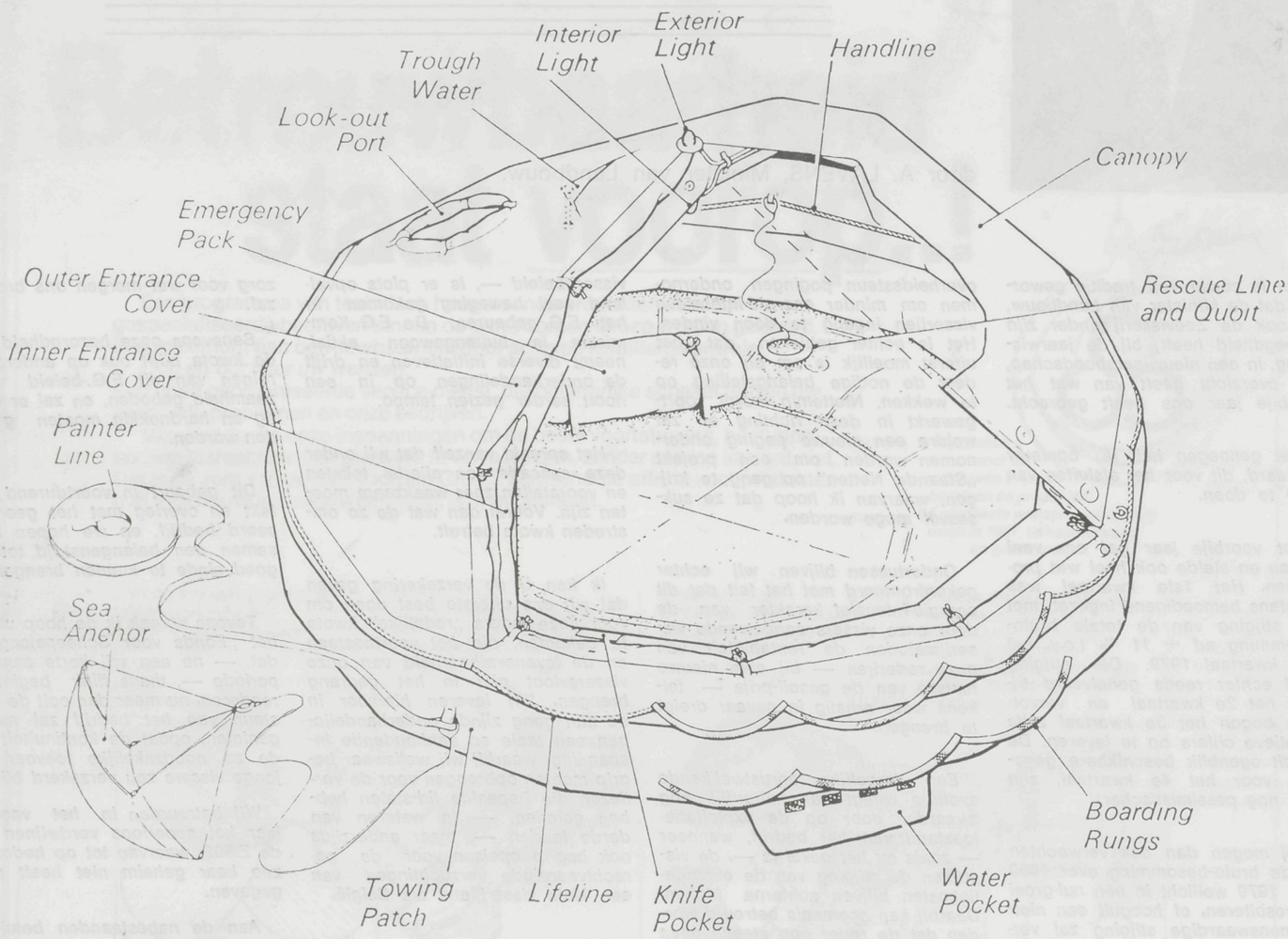
Aan allen die in 1981, van en met de zeevisserij hun broodwinning hebben, wens ik een behouden vaart, en — mét of zonder kwota —, lonende besommingen.

North-Sea-Stores

n.v.

H. BAELSKAAI, 49, 8400 OOSTENDE

TEL. (059) 32 05 04 **TELEX 181.13**



– KEURINGSSTATION VOOR REDDINGSVLOTTEN :

BEAUFORT – DUNLOP – D.S.L. – B.F.A. – AUTOFLUG

– ONDERHOUDSSTATION VOOR BRANDBLUSTOESTELLEN ALLE MERKEN

(8638V)

Vernieuwing van vloot is een hoofdvereiste !



door G. SPITAELS,
Vice-Eerste Minister en
Minister van
Verkeerswezen

Het is steeds aangenamer wensen van voorspoed voor het komende jaar over te brengen in tijden van ekonomische expansie en bloei dan in krisistijden. We zijn wel gedwongen vast te stellen dat ook de zeevisserijsektor niet ontsnapt aan de ongunstige toestand die zich niet alleen in ons land maar vrijwel in gans de geïndustrialiseerde wereld voordoet.

In dit opzicht heeft de zeevisserij met dezelfde moeilijkheden te kampen als vele andere bedrijfssektoren in een krisistijd : de inkomsten houden geen gelijke tred met de verhoging van de kosten. De prijzen worden gevormd op een markt waar de wet van vraag en aanbod ten volle speelt. Ze passen zich slechts zeer langzaam aan wanneer een stijging van produktiekosten zich voordoet. De zeevisserij heeft die sterke stijging van de produktiekosten vooral aangevoeld in de brandstofprijzen en in de kosten van nieuwbouw van schepen. Aan deze evolutie dient het bedrijf zich nu gelijdelijk aan te passen.

Maar een dergelijke aanpassing is slechts mogelijk indien het bedrijf over de middelen beschikt om aan de krisis het hoofd te bieden. In de eerste plaats is daarbij van belang de vakbekwaamheid van de vissers en van de reders. In feite staat of valt een rederij naar gelang al dan niet een bekwame schipper en goede bemanning aan boord is.

Maar zelfs de beste schipper kan uit een verouderd vaartuig dat niet aangepast is aan de huidige vangsttechnieken, niet die resultaten hafen die nodig zijn om het hoofd te bieden aan de krisistoestand.

De vernieuwing van de vloot is daarom een hoofdvereiste, nu nog veel meer dan in de jaren van ekonomische bloei wanneer men vrijwel met gelijk welk schip geld verdient.

Onze vloot telt thans ongeveer 200 vaartuigen. Rekening houdend met een levensduur van 20 jaar zou dit betekenen dat jaarlijks 10 schepen zouden dienen vervangen door nieuwe eenheden wil men de vloot op peil houden. In 1980 zijn door onze werven 6 treilers afgeleverd en voor 1981 wordt voorzien dat opnieuw 6 à 7 schepen onze vloot zullen vervoegen. Dan nog dient rekening gehouden dat de nieuwbouw van vissersvaartuigen in ons land meer dan drie jaar stil heeft gelegen.

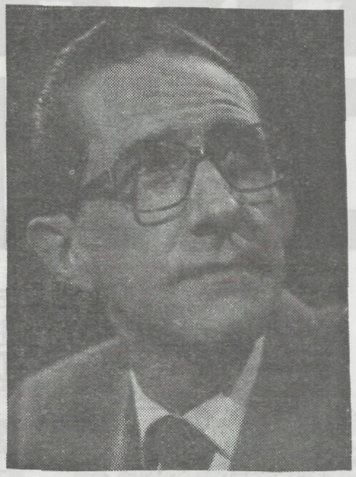
Het in de vaart komen in 1980 van 6 nieuwe schepen, de bestellingen die in dit jaar werden geplaatst, zouden de indruk kunnen wekken dat onze vloot aan een sterke expansie toe is. Het tegendeel is waar : aan een dergelijk bouwritme zal binnen 10 jaar onze zeevisserijvloot nog wat kleiner, of nog wat ouder, of beide samen, zijn.

Zowel voor het zeevisserijbedrijf zelf als voor alle aanverwante bedrijven, de vishandel, de toeleveringsbedrijven, de scheepswerven, is het een noodzaak willen we de tewerkstelling handhaven, de investeringen verder aan te moedigen. Moet er worden aan herinnerd dat de bouw van een vissersvaartuig voor de scheepswerf alleen al, zonder de machinebouw, constructie van ijer enz. erbij te rekenen, ongeveer 35.000 werkuren betekent.

De Belgische zeevisserij bestaat hoofdzakelijk uit familiebedrijven, en voor hen worden de zware investeringen bij nieuwbouw steeds moeilijker haalbaar. Vandaar mijn bekommernis door een soepele toepassing van de wet op het scheepskrediet en door aanwending van de VOZOR-gelden, voor zover die nog strekken, alle mogelijke steun te verlenen aan de modernisering en het behoud van onze visserijvloot.

Het is tijdens de slechte tijden dat men beter moet voorbereiden en de omstandigheden scheppen die het mogelijk maken dat deze betere tijden ook zouden komen. Het is zeker niet aan de vissers dat moet gezegd worden hoe lastig het is tegen stroom op te varen. Maar des te beter weten zij ook dat tegen de stroom varen soms nodig en soms onvermijdelijk is om resultaten te bereiken. In deze moeilijke vaart wens ik hen voor 1981 alle sukses en behouden aankomst in de thuishaven.

Beste vrienden uit de visserijwereld



door W. CLAES,
Vice-Eerste Minister en
Minister van
Ekonomische Zaken

Van de gelegenheid die mij door het Kerstnummer van het Visserijblad wordt geboden zou ik graag gebruik maken om even uit te weiden over het industrieel beleid dat de Regering op dit ogenblik voert.

1 DE AANLEIDING

Omzeggens sedert 1973, het jaar waarin de snelle groei der jaren zestig voorgoed ten einde liep, zijn wij gekonfronteerd met een kwijnende industriële bedrijvigheid. Eigenlijk houdt de Belgische industrie het nu al verscheidene jaren alleen maar vol, dankzij de inbreng van een paar groeisektoren. Het aandeel van de industrie in het geheel van de aktiviteiten neemt dan ook steeds meer af.

Vergeten we evenwel niet dat de sekundaire sektor ongeveer 40% van het bruto binnenlands produkt voor zijn rekening neemt en dat die 40% de basis van 's lands welvaart uitmaakt. De uitbreiding van de tertiaire sektor is tenslotte ook maar mogelijk in de mate dat de nijverheid bloeit. Welnu, vele ondernemingen kennen tegenwoordig rendabiliteitsmoeilijkheden, zodat — gelijklopend daarmede — hun neiging tot investeren verslapt. En toch zijn investeringen wenselijk, niet alleen uit het oogpunt van de konjunktuur, vermits ze de slagkracht der ondernemingen aantonen, maar tevens in struktureel opzicht, omdat ze het mogelijk maken de produktiestruktuur af te stemmen op de behoeften zoals die, zowel door de binnenlandse als door de buitenlandse vraag, tot uiting wordt gebracht.

Zoals het op dit ogenblik op ons overkomt wordt de Belgische nijverheid nog steeds gekenmerkt door een verouderde strukturering wat het toespitsen op de nieuwe behoeften bemoeilijkt. Weliswaar zijn er nog investeringen, maar deze zijn niet zozeer op uitbreiding en vernieuwing gericht, als wel op de rationalisering van de produktie.

Welnu, over gans de wereld wordt de konkurrentie hoe langer hoe scherper gesteld en al diegenen die de uitdaging niet aangaan worden onverbiddelijk uitgeschakeld.

En dat geldt, spijtig genoeg voor alle Belgische bedrijven : zij schijnen niet in staat te zijn de juiste tegenzet te vinden om aan de steeds nieuwe vereisten te voldoen.

2 DE REGERINGSAKTIE

In die omstandigheden is het zonneklaar dat de grootste bekommernis van de regering naar het industrieel beleid moet uitgaan, temeer daar de sekundaire sektor, nu en in de toekomst, nog grondige wijzigingen zal ondergaan en dit o.m. omwille van de vooruitgang der pas geïndustrialiseerde landen en de zeer belangrijke verschuivingen van de koopkracht naar de olieproducerende landen. Daarom zijn, zowel het zogenaamd "nieuw industrieel beleid" als het jongste regeerakkoord, afgestemd op de omschakeling en de vernieuwing in de nijverheid van de methoden, de processen, de materialen en de produkten teneinde, door de onontbeerlijke aanpassing der nijverheidsstrukturen, een duurzame ekonomische wederopbloei te waarborgen.

Met het nieuw industrieel beleid worden vijf grote objektieven nagestreefd. Zo moet vooreerst worden overwogen de traditionele bedrijfstakken om te bouwen en de moderniseren met inachtneming van de op de internationale arbeidsverdeling berustende reorganisatie van het bedrijfsleven.

Het tweede objektief beoogt het brengen van meer verscheidenheid in de produktie en dit door produkten met een hoog technologische waarde en dus met een grote toegevoegde waarde te produceren.

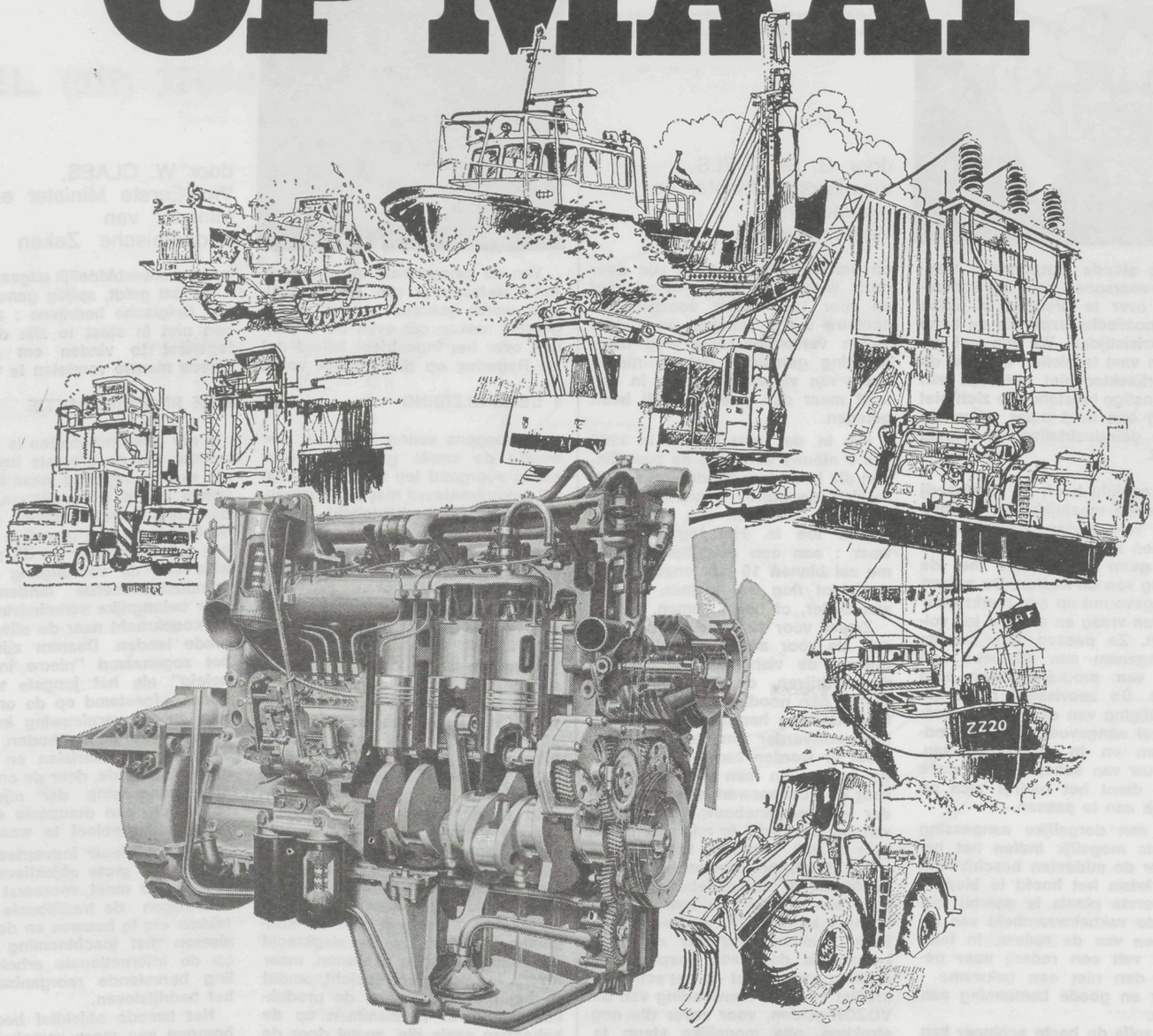
In de derde plaats moet ook voor die produkten een voldoend hoge specialiseringsgraad worden bereikt.

En ten vierde moet de afhankelijkheid t.o.v. de buitenlandse besluitvormingscentra worden beperkt. Dat onderstelt dus wel een duidelijke toeneming in de nijverheidsbedrijvigheid van nationale, zowel privé- als openbare initiatieven.

Ten vijfde moeten, ten allen kos-

(Vervolg blz. 7)

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

(Vervolg van blz. 5)

te de afzetgebieden in het buitenland worden verruimd, zonder daarom nochtans de goede werking van de binnenlandse markt te verwaarlozen.

Volledigheidshalve komen daar nog twee zaken bij : het wetenschappelijk onderzoek moet worden bevorderd en nieuwe richtingen uitgestuurd, terwijl ook het kreëren van meer arbeidsintensieve werkzaamheden niet uit het oog mag verloren worden.

Die grote opties van het industrieel beleid moeten vanzelfsprekend in meer gedetailleerde doeleinden worden uitgedrukt. Welke zijn die eigenlijk ?

Zo moeten, wat de herstrukturering betreft in de eerste plaats de volgende takken worden omgebouwd : textiel, ijzer, en staal, bouwstoffen, voeding, hout, leder, papier, scheepsbouw en sommige onderafdelingen van de scheikundige en de metaalnijverheid. Hun konkurrentievermogen moet worden opgedreven door het verzekeren van een grotere produktiviteit en een betere commercialisering van de artikelen. Die nijverheidstakken moeten er naar streven hoogtechnologische produkten te vervaardigen en de onderscheiden produktiestadia beter op elkaar af te stemmen. Verder moeten de sociale gevolgen van de nationalisering door de gehele gemeenschap worden gedragen.

De specialiseringsstrategie is erop gericht de nijverheidsbedrijven ertoe te brengen goederen met een hoge toegevoegde waarde, waarvoor veel onderzoek nodig was, op de markt te brengen. Naar die produkten is veel vraag, zowel in de geïndustrialiseerde landen, als in de landen uit de derde wereld welke in volle industrialiseringsfase verkeren.

Om de afhankelijkheid van buitenlandse investeerders en besluitvormingscentra te beperken, zonder nochtans de goede kanten ervan in het gedrang te brengen, blijkt het nodig zich bij voorkeur tot Europese ondernemingen te wenden en daarbij meer aandacht te schenken aan middelgrote bedrijven, en bovendien "joint ventures" in de hand te werken, omdat in dergelijke maatschappijen de buitenlandse en de Belgische deelgenoten dezelfde rechten en plichten hebben. Ook moeten de door de buitenlandse investeringen door toepassing van nieuwe technologieën gegenereerde vernieuwingen worden gevrijwaard en zo mogelijk, verruimd.

Om de buitenlandse afzetgebieden te vergroten moet de omvang van een bepaald aantal ondernemingen worden opgedreven ten einde hun de gelegenheid te bieden de mededinging beter aan te kunnen, de commercialisering der produkten en de verkenning der buitenlandse markten beter te verzorgen alsmede het aandeel der uitrustingsgoederen in de gezamenlijke Belgische uitvoer te vermeerderen.

Om die objektieven te bewerken moeten een aantal algemene voorwaarden worden vervuld; deze betreffen zowel de ondernemingen als de gezamelijke ekonomische bedrijvigheid. Daarom mag de Staat niet afzijdig blijven en is hij verplicht algemene maatregelen te treffen om de gepaste voorwaarden te scheppen.

Maar dit alles volstaat niet als de wil niet aanwezig is om te veranderen. De toekomst van de Belgische nijverheid hangt van iedereen af. Ook van hen die steeds opnieuw de zeeën opgaan om onze vismarkten te bevoorraden en zo een vitale sektor van onze ekonomie uitmaken.



1980 : een keerpunt voor haven van Zeebrugge !

door Frank Van Acker, volksvertegenwoordiger
en Burgemeester van Brugge

Wanneer men ooit de geschiedenis zal schrijven van de ontwikkeling van de Zeebrugse haven, zal 1980 het keerpunt vormen waar beslissingen getroffen werden die het ganse aanschijn en struktuur van de haven zullen gewijzigd hebben.

Wanneer op 9 augustus '80 de regering besliste de voorhaven uit te bouwen tot 1.750 m., wat een maximale ontplooiing mogelijk maakte, rezen wellicht in de kringen van de visserij vragen op.

Vooraf echter werden de belangen van de Zeebrugse visserij reeds veilig gesteld. In zijn vergadering van 17 maart '80 had de werkgroep «Vissershaven» van de Nationale Kommissie voor het Havenbeleid reeds een advies uitgewerkt waardoor een definitieve optie genomen werd die de opbloei van de Zeebrugse visserij verder diende te waarborgen.

De infrastruktuur van de vissershaven te Zeebrugge zal aangepast worden door het Prins Albertdok uit te bouwen en af te dichten tot een vlotdok, terwijl het zuidelijk gedeelte met de Kielbank een getijdok blijft.

De geplande investeringen, die in het totaal 776 miljoen bedragen worden tussen 1981 en 1985 over vijf budgettaire jaren gespreid.

Om de expansie die voor 1981 in het stedelijk vismijnbedrijf op 20 % geraamd wordt op te vangen, voorziet men in 1981 in een verlenging van het Albertdok met 75 meter om in de loop van 1982 dit dok om te bouwen van tijdok naar vlotdok. Dit zal in een eerste fase bestaan in het bouwen van een nieuwe sluis. Hierdoor kan een grote besparing gebeuren enerzijds voor wat de herstellingen van de kaaimuren en de baggerwerken betreft, en anderzijds zal de veiligheid, het werkritme en de rendabiliteit bij het lossen en laden aanzienlijk kunnen verhoogd worden.

In 1983 kan dan met de voorbereiding van de laatste fase gestart worden door ondermeer de jachthaven en de betonsteiger op te ruimen en een beweegbare brug te bouwen over het binnensluishoofd van de nieuwe sluis, met inbegrip van de electromechanische uitrusting.

De laatste fase die in de loop van 1984 kan verwezenlijkt worden bestaat uit het bouwen van nieuwe kaaimuren die uiteindelijk van het Albertdok een vlotdok moeten maken, en die een snellere en velliger bediening van de schepen moeten bewerkstelligen.

Eind 1985 zal de technische afwerking en het voltooien van de werkzaamheden er moeten toe strekken de Vissershaven perfekt operationeel te houden.

Zeebrugge is de eerste vissershaven van België geworden. In 1979 werd ruim 15 miljoen kilo vis aangevoerd voor een totale besomming van 860 miljoen. In 1980 laat alles voorzien dat deze cijfers zullen overtroffen worden.

De verjonging van de vloot werd getypeerd door de uitbreiding met zes nieuwe eenheden, daarenboven werden vijf middenslagtreilers in andere havens aangekocht, terwijl slechts twee kleine garnaalschuiten gesloopt werden.

Voor 1981 verwacht men de uitbreiding van de vloot met elf schepen, waarvan zes nieuwbouw. De jonge bemanningen en de gezonde familiale bedrijven staan er borg voor dat de toekomst verzekerd blijft.

Onze visserijscholen zijn wellicht de enige in het land waarop op zonder familiale bedrijven staan er borg voor dat de toekomst verzekerd weten.

De invloed van de uitbreiding van de Zeebrugse vloot zal op twee jaar tijd werkgelegenheid bieden aan circa 130 varende personeelsleden. Dit betekent voor onze Belgische ekonomie het scheppen van duizend nieuwe arbeidsplaatsen.

De uitbouw van de LNG-terminal zal voor de vissershaven van enorme betekenis worden wanneer de vrijgekomen koude-energie traditioneel zal benut worden ten bate van onze visverwerkende nijverheid, die aldus nieuwe mogelijkheden ter plaatse zal voorgeschoteld worden.

Tevens mag men niet uit het oog verliezen dat in de loop van 1980 in het Prins Philipdok de nieuwe slipway in gebruik werd genomen. Rond deze liggen gronden beschikbaar voor het kreëren van nieuwe bouw- en herstelplaatsen, met aangepaste service-mogelijkheden voor onze vissersvloot.

Het ekonomisch belang van de visserij die thans te Zeebrugge bijna 2.000 personen werk biedt, kan niet genoeg onderlijnd worden. Hier ligt nog een terrein braak waarin de toekomst 600 à 1.000 nieuwe arbeidsplaatsen in ons havengebied kunnen geschapen worden. Wij mogen derhalve besluiten dat de Zeebrugse visserijvloot de wind in de zeilen heeft, en dat het dank zij het dynamisme van deze traditioneel hard werkende bemanningen is dat het gemeentelijk vismijnbedrijf haar boekjaar met een batig saldo kan afsluiten.

Het is derhave niet meer dan logisch dat wij van stadswege alle mogelijke maatregelen zullen treffen om het bedrijf aan te passen aan de moderne vereisten.

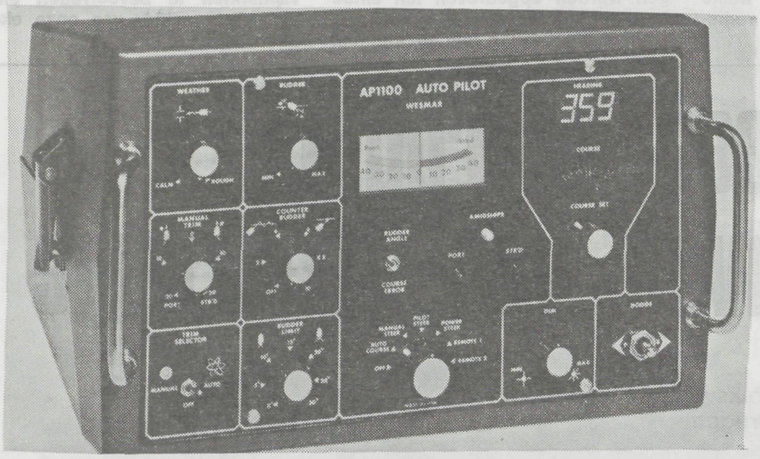
De nodige investeringen zullen steeds gedaan worden om de aanvoer van de vis op de snelste, voordeligste en meest hygiënische wijze te kunnen verwerken, opdat het kwaliteitsprodukt dat de Zeebrugse vis is, steeds meer en beter aan de Belgische verbruiker kan aangeboden worden.

Het succes dat 1980 voor de Zeebrugse visserij betekende mag ons niet doen vergeten dat wij jammer genoeg ook onze tol betaald hebben aan de zee, die spijtig genoeg haar slachtoffers blijft opeisen.

Wij wensen dan ook al onze bemanningen voor '81 een behouden vaart, een rijke vangst en goed heil.

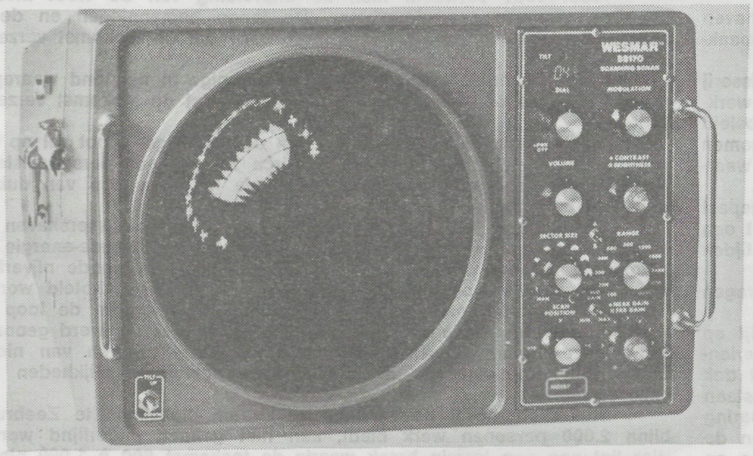
EVEN VOORSTELLEN :

WESMAR



Auto-Pilot - AP 1100

— Ruimtevaart Kompas
— Digitale kompasaanduiding
— Roeraanwijzer
— Koersafwijkingsaanwijzer
— 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)

Wat brengt de toekomst voor de Oostkustvissers ?

door E. DESUTTER, Volksvertegenwoordiger.

Wanneer wij even achteruit blikken op het jaar '80 dan kan zeker geschreven worden dat heel wat gerealiseerd werd voor de visserij. Anderen zullen dit wellicht in dit kerstnummer onderlijnen.

Naar mijn mening is het meest markante feit van het jaar het afscheid in het Parlement na 22 jaar aktie ten bate van onze visserij, van Volksvertegenwoordiger Dries Claeys.

De visserij heeft aan de heer Claeys zeker een taai verdediger verloren. Aan ons, parlementairen van de kuststreek, om te bewijzen dat wij zijn voorbeeld willen volgen.

De man die in het parlement "schipper" werd genoemd, wensen wij nog vele aktieve gelukkige jaren toe in de bedrijfsraad en andere organisaties. Zijn jarenlange ondervinding in de politieke wereld zal deze zeker ten goede komen.

1980 was geen slecht jaar voor de visserij. Het feit dat verscheidene, nieuwe moderne eenheden de vloot hebben aangevuld, is hiervan het mooiste bewijs.



In geen enkele bedrijfstak in het land vindt men mensen die zoveel investeren, zo hard werken, zo veel risico nemen als in de visserij. Het vlaamse volk is taai, volhardend, werklustig. Uiteraard blijven de energiekosten het grootste probleem. Onze waakzaamheid terzake is zeker een gebod.

Maar wat brengt de toekomst voor onze Oostkustvisserij ?

De schuil- (ook genoemd vissers-) haven wordt nog steeds bezet door yachten, baggerfirma's, de Zeemacht en anderen. Een groot deel wordt dus door niet-vissers ingenomen.

De grote eenheden moeten nog naar Oostende omdat zij te Zeebrugge bij laag tij in het slijk vastzitten (moest het Hospitaalkerkschip "De Hoop" niet aan de Mole aanleggen ?).

Een mooi opgesteld werkprogramma, waarbij 100 miljoen voorzien was voor onze vissershaven in 1981 en 400 miljoen in 1982 werd opgemaakt door de werkgroep vissershaven in de schoot van de Nationale Havencommissie.

Zal de door ons betreurd gemeenteraadslid, reder Eugène Vlietinck, voorziene sluis toch gebouwd worden ?

De rijksmiddelen zijn echter beperkt. De industriele voorhaven en achterhaven Zeebrugge slorpt alle geldmiddelen op. Op het ministerie mochten wij reeds vernemen dat de voorziene 100 miljoen er in '81 alvast niet zullen kunnen komen.

Zal daarenboven de haven niet gesloten worden wanneer een L.N.G.-schip binnenvaart. Zal de visserij in het grote Zeebrugge niet meer en meer in de hoek gedrumd worden ?

Wat er ook gebeure, Knokke-Heist zal de visserij zeker nooit laten vallen. Er zijn trouwens mooie vooruitzichten voor de toekomst.

De werkhaven aan de voet van de Oostelijke dam, tegenaan de Heistse bewoning, komt in 1986 gedeeltelijk vrij als de werken aan de voorhaven normaal vorderen. Dit betekent dat 100 meter kaai aan diep water ter beschikking kan komen van de visserij. De Minister van Openbare Werken en zijn diensten zijn het daarmede reeds eens.

Het College van Burgemeester en Schepenen van Knokke-Heist heeft reeds beslist om de mogelijkheden voor visaanvoer aldaar te bestuderen.

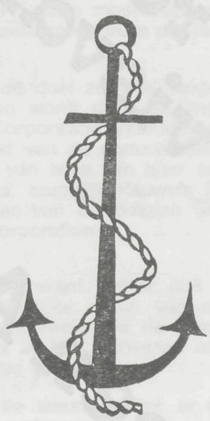
De bestaande vissershaven Zeebrugge ligt juist aan de overzijde van de nieuwe sluis en is dus gemakkelijk bereikbaar. Voor vestiging van nieuwe bedrijven kan zeker ruimte voorzien worden ten zuiden van hogervernoemde kaai. Een afgedekte ruimte, zoals in Gr.-Brittannie, kan zeker volstaan als verkoopshalle.

Indien de L.N.G.-Terminal er komt dan zouden volgens de plannen frigorien beschikbaar zijn voor koelruimten, ijsfabricage, enz.

De werkhaven op de Oostelijke dam te Knokke-Heist kan dus een moderne vissershaven worden met uitzonderlijke mogelijkheden wat de aktieve Heistse bevolking zeker vertrouwen en geloof in de toekomst kan geven.

Wie weet kan in de voorziene yachthaven op het Heistse strand met rechtstreekse toegang naar zee, geen ruimte voorzien worden voor onze garnaalvissers ?

In afwachting echter van deze realisaties kan er nog hard gewerkt worden aan verbeteringen van de VOSOR-premie, het FEOGA-stelsel, de sloopremie, de viskeurrechten, de reorganisatie en herwaardering van het visserijonderwijs, maar het grootste probleem zal wel de brandstofprijs zijn en blijven. Er is dus nog genoeg te doen in 1981. Laat er ons met volle moed aan beginnen. Een goed visje houdt ons wel gezond.



Er bestaat een sneller en doeltreffender middel om het rendement van uw visvangst te verbeteren!

namelijk

een A.B.C. dieselmotor

Anglo Belgian Corporation

Wiedauwkaai 43

GENT

tel. 23.45.41

(8610V)

De enige fabrikant van voortstuwingsmotoren in het noorden van het land

ANGLO-BELGIAN CORP. WIL AFZETGEBIED VERRUIMEN

Het is onze lezers bekend hoe praktisch één jaar geleden de Gentse Motorenfabriek A.B.C. failliet werd verklaard en hoe na maandenlange onderhandelingen een nieuwe sterke groep het roer met de financiële steun van de regering in handen nam om dit bedrijf opnieuw nieuw leven in te blazen en herop te wekken.

Het is immers nog de enige fabriek welke Belgisch is na het verdwijnen van Carels te Gent vele jaren geleden.

Weliswaar heeft het Amerikaans concern Cater Pillar zich in België gevestigd en zien we ook Deutz, Bolnes en Storck motoren op onze markt, maar de regering is van oordeel dat nu met alle mogelijke middelen het Belgisch bedrijf nieuw leven moet ingeblazen worden.

De nieuwe groep heeft onlangs haar vooruitzichten aan de pers laten kennen en heeft het in enkele maanden zover gebracht, dat zij de 60 mensen welke door de curatoren nog beziggehouden werden dank zij hun initiatieven reeds in korte tijd tot 160 man hebben opgedreven.

De nieuwe direkteur-generaal van de fabriek, de h. Degroote, daarin zeer goed bijgestaan door enkele bekwame techniekers, zoals de h. Failly, in visserijmiddens zeer goed gekend, en met een all round knappe afgevaardigde-beheerder, de h. Wijnacker, zijn dus bij de pakken niet blijven zitten en trachten nu ook hun aktiviteit vooral op de internationale markt uit te breiden.

GAAT DE ABC NIEUWE WEGEN OP ?

De kleinschaligheid van het Belgisch afzetgebied vormt voor sommige belangrijke basisindustrieën van ons land immers een zware handicap. Dit is vooral het geval voor de producenten van voortstuwingsmotoren. Deze nijverheidstak is, voor een niet onaanzienlijk gedeelte, van zijn aktiviteit op de export aangewezen.

Werkzaam zijn op de internationale markt houdt echter in dat er zeer grote inspanningen moeten geleverd worden op het commerciële vlak.

Van deze economische filosofie is de nieuwe directie van de Anglo-Belgian Corporation uit Gent zich terdege bewust. Anglo-Belgian Corporation is de enige producent van voortstuwingsmotoren in het noordelijk gedeelte van ons land. Het bedrijf heeft de aktiviteiten overgenomen van de Anglo-Belgian Company, firma die in 1912 werd gesticht maar in het begin van dit jaar failliet werd verklaard.

Na grondige studies waarbij de leefbaarheid van een motorenfabriek grondig werd onderzocht, besloten een groep Belgische industriëlen het bestaande patrimonium over te nemen. Op 8 april van dit jaar werd dan ook de nieuwe firma gesticht, met een beginkapitaal van 48 miljoen Bfr. De voornaamste aandeelhouders van de nieuwe N.V. waren B.S.C. Investments uit Antwerpen, Pauwels International uit Machelen en Batibo uit Gent-Drongen.

Enkele maanden na de stichting werd het kapitaal met 33 miljoen Bfr. verhoogd. Dit bedrag werd voor een gedeelte bijeen gebracht door de vroegere initiatiefnemers.

Hierbij voegde zich echter ook de Gew. Investeringsmaatschappij van Vlaanderen die een substantieel gedeelte van het verse kapitaal onderschreef. Op dit ogenblik beschikt de firma over een werkkapitaal van 81 miljoen Bfr.

De nieuwe maatschappij beschikt over een degelijk produktiegamma dat van het vorige bedrijf werd overgenomen. Essentieel stoelt dit op de bouw van drie verschillende types motoren waarvan het vermogen varieert tussen de 200 en 1.800 pk. aan snelheden, die liggen tussen de 600 n 1.500 toeren per minuut.

Om echter nog beter op de internationale markt te kunnen opereren ligt het in de bedoeling van de huidige bedrijfsverantwoordelijken nog meer op verschillende terreinen te diversifiëren.

In de eerste plaats zou het motorengamma nog kunnen uitgebreid worden, hetzij door het afsluiten van licentieverdragen met andere maatschappijen, hetzij door nauwer te gaan samenwerken met andere motorenfabrikanten (door motoren te gaan bouwen die complementair aan bestaande productielijnen zijn). Door de rationalisatie die aldus zou kunnen verwezenlijkt worden zou ook de impact van het bedrijf op de wereldmarkt vergroten. Dit is een belangrijke overweging in de huidige beleidsfilosofie van ABC. Immers, het was dé zwakke schakel die mee de oorzaak was van de moeilijkheden in de vorige firma.

De ABC-motoren zijn gekend voor hun kwaliteit en betrouwbaarheid, een reputatie die de Gentse firma zich in de loop der jaren wist op te bouwen. En aan de kwaliteit wordt niet getornd...

Maar naast de exploratie van nieuwe afzetmarkten wenst de directie van het nieuw bedrijf ook de traditionele afzetsectoren verder uit te breiden.

Tot nu toe werden ABC motoren gebruikt als voorstuwingsmotoren voor kleinere schepen, vissersschepen, binnenschepen, duwers, kustvaartuigen, en dergelijke meer, of als boord-elektrogeengroepen in grotere zeeschepen.

Bovendien vond men de motoren ook terug in locomotieven, kleinere electriciteitscentrales en als stoomaggregaten. In de komende weken zal dan ook de engineering afdeling van het bedrijf verder worden uitgebouwd om toe te laten speciale ontwerpen, in funktie van de verlangens van het cliënteel, uit te tekenen. Zo zal men zich ook toeleggen op de aflevering van kleine electrische centrales (in de orde van 50 à 100 KW) speciaal voor ontwikkelingslanden, of de aanlevering van «hele» projecten.

En tenslotte mikt de firma op de verdere ontwikkeling van de reeds bestaande motortypes. Voor wat de snel lopende motoren betreft, beschikt ABC Gent over een motor die in licentie Semt Pielstick wordt gebouwd. Deze produktielijn, operationeel sinds 1975, is nog steeds de enige ter wereld die dit type motor bouwt.

De bestaande middensnelle motor, met een vermogen van 450 à 1.200 pk (à 150 pk per cilinder), en die bijzonder voor marine doeleinden is geschikt, wordt verder ontwikkeld waarbij het vermogen zal worden opgetrokken tot 1.800 pk.

Een prototype van deze «nieuwe» motor (het DZ type) kwam in 1977 klaar. Een allereerste motor van dit type, ingebouwd in een groot vissersvaartuig, heeft bijzonder goede resultaten doen optekenen, waarbij genoteerd moet worden dat de eenheid reeds 3.500 uur draaide. Tenslotte werd in het begin van dit jaar nog een grote bestelling voor dit nieuwe type motor genoteerd, voor inbouw in locomotieven.

Tenslotte vinden op deze nieuwe DZ-motor proeven plaats voor het gebruik van half-zware en zware stookolie.

Enkele maanden na het « opstarten », begint men bij het Gentse bedrijf reeds de resultaten van de intensieve prospectiearbeid te voelen. De toekomstperspectieven zijn hoopgevend, en nu reeds kan men de produktie van de motoren opvoeren. Het eerste streefcijfer van de directie is om jaarlijks 120 à 150 motoren te bouwen, aantal dat op langere termijn moet uitgroeien tot 200 of zelfs meer stuks per jaar.

Om dit doel zo snel mogelijk te bereiken wordt door de Anglo-Belgian Corporation intensief gebruik gemaakt van de commerciële organisatie van twee van haar aandeelhouders, namelijk Pauwels International en van de Belgian Shipbuilders Corporation.

A.B.C. rekent echter ook op de daadwerkelijke steun van de Belgische overheid die de firma kan bijstaan in het veroveren van buitenlandse bestellingen.

En die steun schijnt er in alle vormen te komen.



DE Zeeuwsche banier

• VERSE MOSSELEN • GEPELDE MOSSELEN
• MOSSELCONSERVEN • OESTERS

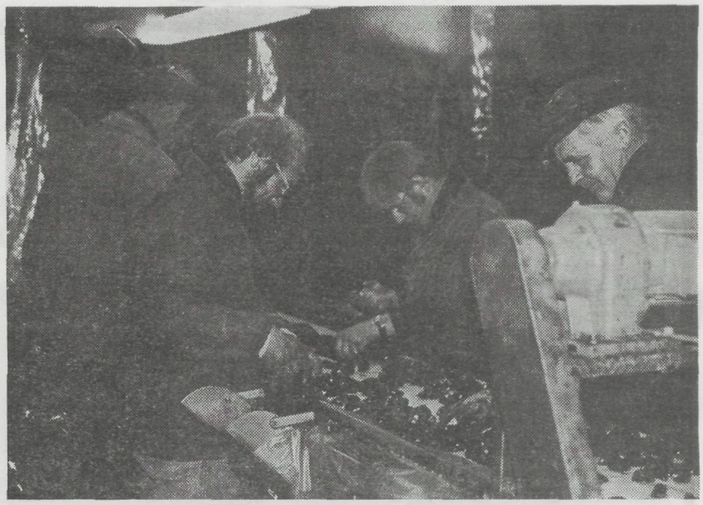
JAN PRINS - ZEEUWSCHE BANIER B.V.

YERSEKE (Holland)
tel. 0031 1131 1321 b.g.g. 2041 telex 55176

(8624V)

BRIEF UIT YERSEKE

door Mevrouw Jan PRINS



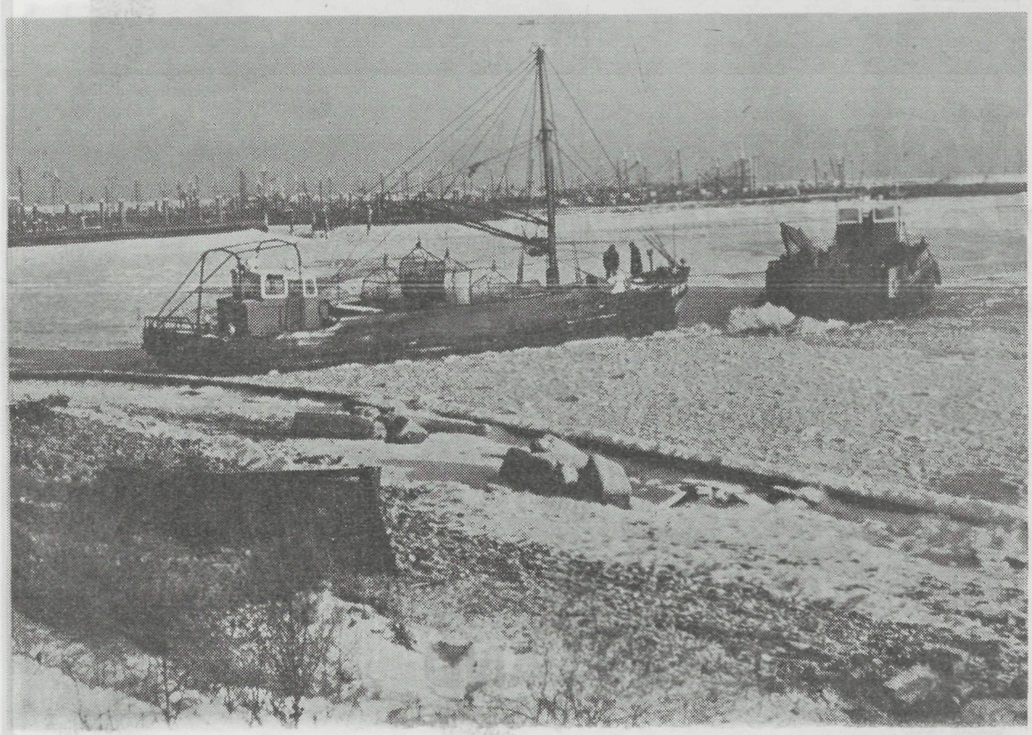
Het jaar is weer bijna afgelopen en het liep zo als altijd weer heel erg hard. Echter wat gebeurt en verandert er veel in die 365 dagen. Schreef ik vorig jaar over de plannen die bestonden ten opzichte van de mosselbedrijven, deze zijn nu reeds alle gerealiseerd. En waar vorig jaar rond deze tijd de oude gebouwen nog volop in werking waren, ligt nu een mooie verhoogde en verbrede dijk met een brede rijweg, gaande naar het nieuwe industrieterrein waar al de nieuwe bedrijven gebouwd werden. Het is niet te geloven wat in zo'n korte tijd ontstaan is. Maar het was niet aangenaam al de oude gebouwen, waar men zo veel lief en leed heeft meegemaakt, te verlaten en aan slopershanden over te geven. Het was ook heel wat om de nieuwe bedrijven in zo'n korte tijd bedrijfsklaar te krijgen. Elke ondernemer moest zelf zijn gedachten en plannen uitwerken. Een bandje hier, een kraantje daar, alles eigen inspiratie, want de bewerkingen en het zandvrij maken der mosselen is volgens onze systemen enig in Europa ; misschien wel uniek in de wereld ! Plannenbureau's en testinstellingen zal men dienaangaande vergeefs zoeken. De ervaring is dan ook de beste leermeester. Ook de financiële kant woog zwaar, want degene die recent iets gebouwd of verbouwd heeft, weet best wat dat alles kost. Er wordt dan gesproken over het kost een rib uit het lijf ! Nou dit kostte wel een dubbele « entrecôte ».

Toen het eenmaal begin juli was, konden de meesten zeggen klaar te zijn voor de start. Door verschillende firma's werden open dagen gehouden, die veelal massaal werden bezocht door relatie's, vrienden, kennissen en aanverwante personen. Gezellig met een hapje en een drankje al de nieuwe dingen bekijken. Maar op 14 juli kwam de realiteit en dat was minder gezellig. Wat is er afgetobd in die tijd ; de kinderziekten volgden elkander met een hinderlijk korte regelmaat op. Veel ondernemers en monteurs hebben die eerste tijd weinig hun bed gezien omdat 's nachts gerepareerd moest worden wat overdag fout was gegaan. Gelukkig is dat leed nu geleden en draait het bij de meesten tot tevredenheid. Die tevredenheid slaat dan wel op het nieuwe bedrijf, want de verdere omstandigheden zijn nu niet zo aangenaam. De prijzen op de mosselveiling stegen tot ongekende hoogte.

Schreef ik vorig jaar al over de te kleine marges tussen aan- en verkoop, dit jaar geldt dit nog sterker.

Er is een groot tekort aan kwaliteitsmosselen en voor mosselen van extra kwaliteit worden rekordprijzen betaald. Het komt dan ook wel voor dat op één dag op de veiling verschillen voorkomen van méér dan 200 gulden of 3.000 B.fr. per 100 kilo, of in Belgisch geld 30 fr. per kilo. De goedkope zijn kwalitatief bezien dan ook ver onder de maat. Daarom zit er ook in de verkoopprijzen een enorm verschil. De tijd dat een mossel nog een mossel was is dan ook wel voorbij. Hoe het komt dat ze zo schaars zijn ? Vorig jaar schreef ik over de enorme zaadval die toen veel aanwezige consumptiemosselen verstikte en de prijzen daardoor al behoorlijk opliepen. Het grote tekort is dan ook een gevolg van die catastrofe van verleden jaar. Niet alleen zijn toen de grote mosselen gestikt maar ook de kleine mossels, die dit jaar aan bod moesten komen, hebben het niet overleefd.

Zeker 60 % is op de Waddenzee weggevallen. Het Wad is toch veel grilliger dan de Zeeuwse wateren. In Zeeland is de opbrengst vrij stabiel. Jammer dat daar niet genoeg kweekgronden zijn zodat we op het wad zijn aangewezen. Voor volgend jaar zijn, wat de hoeveelheid betreft, de verwachtingen hoog gespannen. Afwachten maar ! Maar de mosselkwekers maken gouden tijden. Laat de opbrengsten der parken minder zijn, de prijzen zijn soms het vijfvoudige. Er zijn er wel die zich een soort mosselsjeik voelen en die meer dan tevreden zijn met deze situatie. Gelukkig zijn er ook die begrijpen dat dit een zeer ongezonde toestand is, want de handel moet nu prijzen berekenen waarvoor b.v. Frankrijk ze niet kopen wil zodat de handel met dit land zeker 70 % is gedaald. De handelaar heeft dan ook al wat in zijn vermogen lag, gedaan om de Grevelingen te mogen bevissen.



Een toegevroren Oosterschelde..... een ramp voor de mosselkultuur.

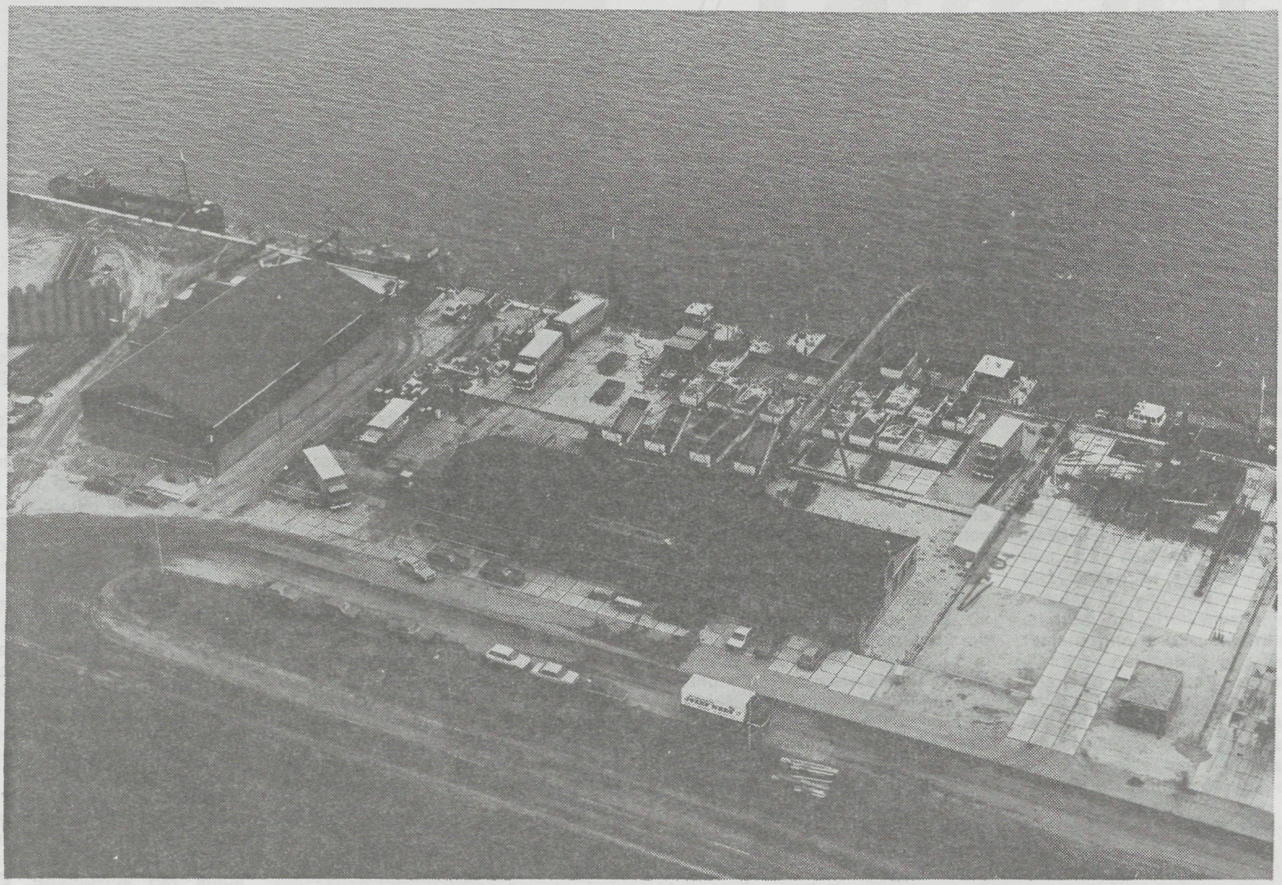
EN DE GREVELINGEN ?

De Grevelingen is een afgesloten zeearm waar vroeger rijke mossel- en oesterparken lagen. Na het afsluiten verwachtte eenieder dat het water zoet zou worden, en al wat oester en mossel was ten dode zou zijn opgeschreven. Daarom werd deze zeearm aan een stichting toebedeeld die het voor recreatie en palingvisserij bestemde. Nu blijkt echter dat het water door de in de bodem aanwezige zoutwellen gewonnen zout blijft en zowel de mossels als de oesters er in leven blij-

(vervolg op blz. 15)

mosselhandel

PRINS & DINGEMANSE B.V.



Voor goede kwaliteit en service

Tevens uw adres voor mosselconserven en andere schaal- en schelpdieren

Telefoon 01131–2910* Telex 55176

YERSEKE – HOLLAND

(Vervolg op blz. 13)

ven. Maar omdat het verpacht was aan de stichting mag Yerseke er niet vissen. Er is toen over en weer vergaderd met kwekers, handelaars, ministerie en Stichtingbestuur om de visserij vrij te geven en de noodsituatie op te lossen, maar het is er niet van gekomen. Niemand weet precies hoe het kwam, maar ieder heeft daaromtrent zo zijn idee.

Het Ministerie verleende volop medewerking. De Stichting was akkoord tegen een redelijke vergoeding en de handelaars zaten om mossels te springen maar het kwam niet rond. Zouden boze tongen dan toch gelijk hebben die beweren dat er kwekers waren die niet blij zouden geweest zijn met het vissen op de Grevelingen, waardoor de aanvoer ruimer zou worden en de prijzen dalen ? Je moet het bijna wel geloven !

Dat door sommigen het eigen ego gekoesterd is staat voor velen vast, maar het was wel erg jammer voor de handel, want die zit tegen enorme investeringen aan te kijken, en dan zou een goede omzet en een normale winst zeker welkom zijn geweest. Maar helaas zit er dat voor dit seizoen niet meer in. Voor volgend jaar misschien ?



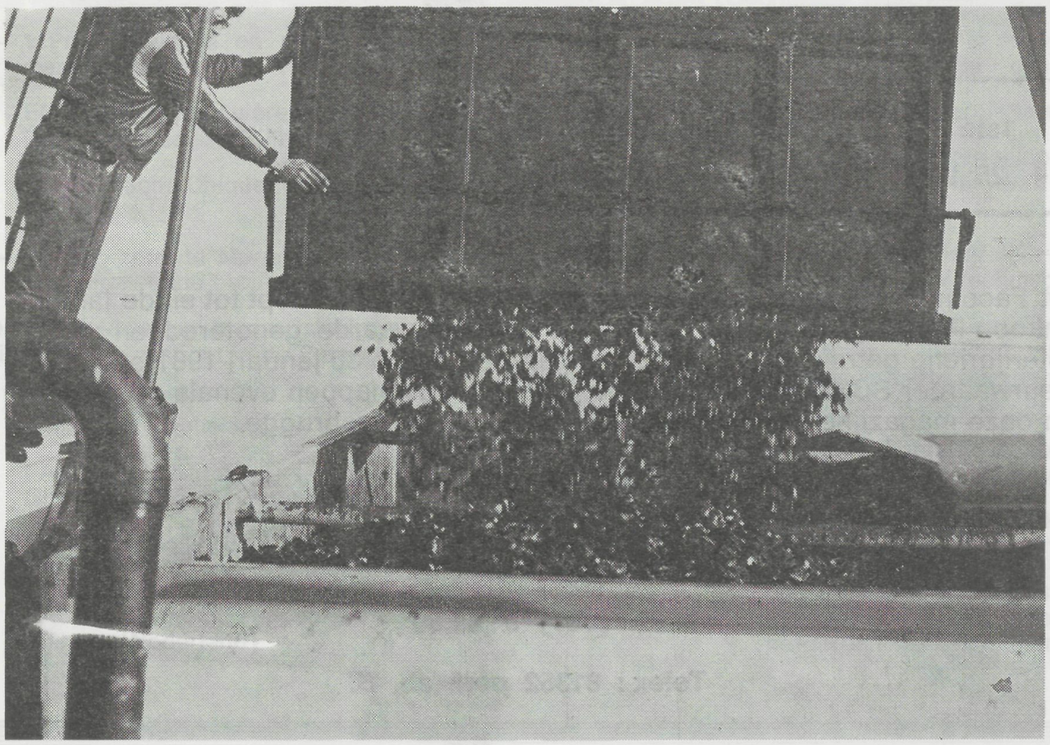
Het overslaan van de mosselen vanuit de schuit in de containers.

EN DE OESTERS ?

Zullen we nog eens even bij de oesters kijken ? Ook daar is het al geen goud wat blinkt. Weer was deze zomer erg koud, dus liet de groei op zich wachten en door de lage watertemperatuur (15 à 16°) was de sterfte enorm. Ook de broedval was daardoor nihil. Veel kommer en kwel dus ; kortom een slecht seizoen ! Gelukkig is er voor de toekomst wel reden tot optimisme, en wel door de al eerder genoemde Grevelingen. Toen bleek dat er daar nog goede kansen lagen voor de oesters, is men dan ook direct begonnen met proeven voor broedwinning.

Dat was niet zo eenvoudig, want door de afdamming is de stroming totaal veranderd en was het zaak de goede plaatsen op te sporen. Nu, na verschillende jaren van nauwelijks of geen sukses, blijkt het aardig te lukken. Deze jonge oesters zijn dan ook weer de echte Zeeuwse oesters, zoals we die vóór de vorstramp van 1963 kenden, met een smaak die niet te evenaren is. Om ze vlugger te laten groeien en wat dikker te laten worden, worden ze opgevist en uit de Grevelingen weer terug in de Oosterschelde gezaaid, omdat daar een enorme voedselrijkdom in het water leeft. Zo zal er in de toekomst weer een echte Zeeuwse cultuur kunnen ontstaan. Die proeven hebben de oestermensen wel handen vol geld gekost, maar hopelijk gaat het nu rendement opleveren. Dit seizoen is het moeilijk want ook Frankrijk kampt met een schaarste. Deze zomer stak daar een onbekende virusziekte de kop op die in sommige streken van Bretagne een zware tol eiste, waardoor het voor Yerseke moeilijk is daaruit oesters te betrekken. Voor de Franse cultures ziet het er dan ook somber uit.

Wat het gaat worden ?
De tijd zal het uitwijzen.



Het aanleggen van de mosselschuit in de haven van Yerseke.

EN DE MOSSEL-CONSERVEN ?

Nog even naar de mosselconserven. Die zitten ook zwaar met de hoge mosselprijzen. Daar komt nog bovenop dat het rendement, de visopbrengst dus, aanmerkelijk lager ligt dan voorgaande jaren. Dat maakt dus een bokaaltje extra duur. Ze zijn ook klein van stuk en omdat velen een grote mossel prefereren denkt men dat de kwaliteit niet zo goed zou zijn, maar dat is niet juist.

Weliswaar zijn het nog zeer jonge mosseltjes, maar ze zijn zo mals als boter en de smaak is voortreffelijk. Klein maar fijn dus !

Gelukkig is de hoge prijs voor velen geen bezwaar om deze delicatesse op tafel te brengen, hoewel de omzet flink is teruggelopen. Ook deze tak van het bedrijfsleven zal zeer gebaat zijn met lagere veilingprijzen, zodat ook hun producten vaker gekocht kunnen worden. Dat was weer zo de gang van zaken in ons vissersdorp. Wij hebben weer wat bijgepraat maar ik wil niet besluiten alvorens alle lezers goede Kerstdagen, een gezellige jaarwisseling en een heel gelukkig 1981 toe te wensen. Wat het nieuwe jaar ons brengen gaat ?

Hopelijk leest u dit het volgend jaar in de « BRIEF UIT YERSEKE ».

N.V. PERFECTA

Kielbankstr. 1 8380 Zeebrugge

— Scheepsherstellers met meer dan 30 jaar ervaring op gebied van metaal konstructie, revisie en herstel van scheepsdieselmotoren, draaien, frezen ,lassen, slijpen en andere metaalbewerkingen.

— Verkoop van industriële artikelen voor scheepvaart, industrie en ondernemingen met daaraan verbonden een vlotte service.

— Ons programma omvat ondermeer : kogellagers SKF, filters (Knecht, Filt, Crosland, Winslow, enz...), V-riemen Gates, bouten en moeren (Metrisch, UNC, UNF, WW,), slijpmachines en boormachines Perles, boren, tappen, kunststoffen, hydraulische flexibels en koppelstukken (Imperial Eastman), pijpverbindingen (E.O., Voss, Blago), plastieken rubber slangen, pakkingplaten, stopbuspakkingen, pneumatische gereedschappen en tal van nevenprodukten.

— Verdeler Delta Rubber ; rubberartikelen, celrubber, rubber platen flenspakkingen op maat en vele andere afdichtingsmaterialen.

PERFECTA - FACOM VERKOOPACTIE

1ste PRIJS VRACHTWAGENTJE DAIHATSU
+ 25 WAARDEVOLLE GEREEDSCHAP PRIJZEN

— In samenwerking met Facom België organiseren wij een verkoopactie die loopt tot einde januari 1981. Bij iedere aankoop Facom gereedschap wordt de aankoopwaarde genotered en vanaf 5.000 fr. wordt een loterijbriefje getrokken. De trekking heeft plaats op 30 januari 1981 om 15 u. onder toezicht van deurwaarder SCHARPE uit Brugge. Alle gereedschappen evenals de prijzen zijn tentoongesteld in onze magazijnen in de Kielbankstraat nr. 1, te Zeebrugge.

Steeds tot Uw dienst

Tel. : (050) 54 50 41
(050) 54 41 89

Telex : 81352 perf. zb. B.

(8597V)

FACOM

Een programma van meer dan 6000 kwaliteitswerktuigen ten dienste van de industries.

Een omzet van 550.000.000 FF in 1979.

Sinds de stichting, in mei 1918, dor de heer L. Mosès, heeft FACOM steeds zijn overwicht in zijn sektor bevestigd. Huidige Europese leader in de branche van industriegereedschap en autoreparatie.

Teneinde zijn marktbenodigdheden te verzorgen, beschikt FACOM over :

— 3 produktieëenheden FACOM :

- fabriek te Villeneuve-le-Roi (Frankrijk) : handgereedschap
- frabriek te Ezy-sur-Eure (Frankrijk) : gerageuitrustingen, tangen
- fabriek te Nevers (Frankrijk) : handgereedschap

— 1 Produktiefiliaal en medezeggenschap in 2 industriële maatschappijen :

Ets Piolé te Feuquières-en-Vimeu (Frankrijk) : plaatwerk
Bost SA te Laissey (Frankrijk) : tangen

Ets Garnache-Chiquet & fils te Arbois (Frankrijk) : schroevedraaiers

— Sociale zetel te Morangis Frankrijk) : commerciële diensten afgewerkte produkten.

Om zijn leiderspositie te verstevigen, heeft FACOM 5 commerciële filialen gesticht in de Europese Gemeenschap :

FACOM gmbh
Wuppertal (Duitsland)

FACOM Tools ltd
Chertsey-Surrey (Groot-Brittannië)

FACOM België NV
Zaventem-Nossegem (België)

FACOM Gereedschappen BV
Vianen (Nederland)

FACOM Italia spa
Maurizio al Lambro (Italië)

FACOM BELGIE n.v.

Filiaal gesticht in 1970.

Het omzetcijfer dat in 1971, 25 miljoen BF was, zal in 1990 de 180 miljoen overschrijden en zal hiermede FACOM plaatsen aan de top van de in België verdeelde gereedschapsmerken. Het personeel is tijdens deze periode van 16 tot 29 personen gestegen.

De belangrijke uitbreiding van zijn aktiviteiten verplichtte FACOM België er toe zijn lokalen over te brengen in een industriezone van Zaventem, naast de autosnelweg Brussel-Leuven-Luik.

Op een terrein van 5000 m2, werden 2200 m2 kantoren en werkplaotsen bebouwd, met 800 m2 uitbreidingsmogelijkheid. Om de vakmensen te voldoen, biedt FACOM België meer dan een gereedschap : een SERVICE :

— ieder gereedschap is totaal gewaarborgd

— een belangrijk verdeelnet van regionale dealers verzekert de beschikbaarheid van de werktuigen, technische raad en naverkoop

— technische-commerciële agenten staan ten dienste van de vakmensen voor technische en commerciële informatie

— demonstratiewagens presenteren ter plaatse de gereedschappen in hun gebruik, hetgeen toelaat door demonstraties te beantwoorden aan de verschillende toepassingen in de industrie

— een model-garage is open aan iedereen die zich wenst te familiariseren met de garage-uitrustingen

— de mechanische en elektronische werkplaatsen verzekeren de kwaliteit van de naverkoopdienst

— een algemene katalogus verenigt alle FACOM produkten met hun kenmerken, meer dan 6000 referenties omvattend; het is een werkinstrument enig in de industrie.

Ostend Stores en Ropeworks



Gedeponeerd merk

HENDRIK BAELSKAAI 12, - 8400 OOSTENDE

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

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

Telex : 810.28
Telegramadres : PEFLOS - Oostende

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

SPECIALITEITEN

VOOR DE ZEEVISSERIJ :

Manila, sisal, nylon, polyethylene en polypropylene trawltwine

Touwwerk

Alle soorten netten

Staaldraad

Alle visserijgereedschap

VOOR DE LANDBOUW :
Oogstgarens in sisal en polypropylene

VOOR DE NIJVERHEID :
Inpakgarens in sisal en polypropylene
Tapijtgarens

SPORT :
Allerlei netten

TAPIJTEN

(8601V)



Maaswijdtes :

een aktueel probleem

door Y. DEKEYSER,
Commercieel directeur N.V. Ostend Stores and Ropeworks.

- **WAT MOET MEN VERSTAAN ONDER „MAAS-WIJDTES" ?**
- **HOE GEBEURT DE METING ?**
- **TOEGELATEN MAASWIJDTES**

I. WAT MOET MEN VERSTAAN ONDER «MAASWIJDTES» ?

De afmetingen van de maas kunnen op verscheidene manieren worden bepaald.

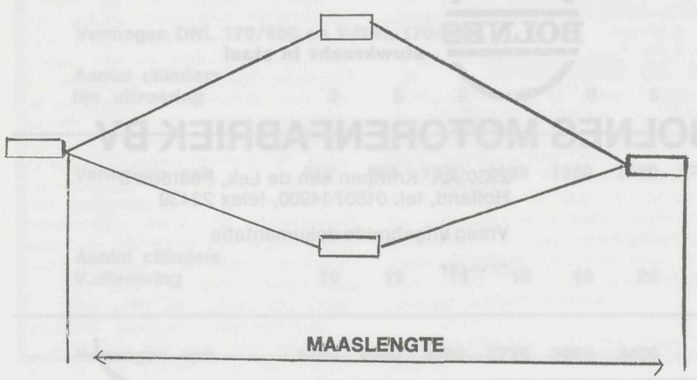
De meest gebruikte termen zijn maaslengte, maaswijdte en maas gemeten van knoop tot knoop.

Gezien de verwarring welke tussen deze verschillende bepalingen bestaat, menen wij dat het wenselijk is hierover de juiste bepaling te geven.

a. MAASLENGTE :

Wordt gemeten van voor de knoop tot achter de volgende knoop. Meestal neemt men de lengte van 10 opeenvolgende mazen en bepaalt men het gemiddelde. Deze meting gebeurt zonder voorspanning op het netwerk.

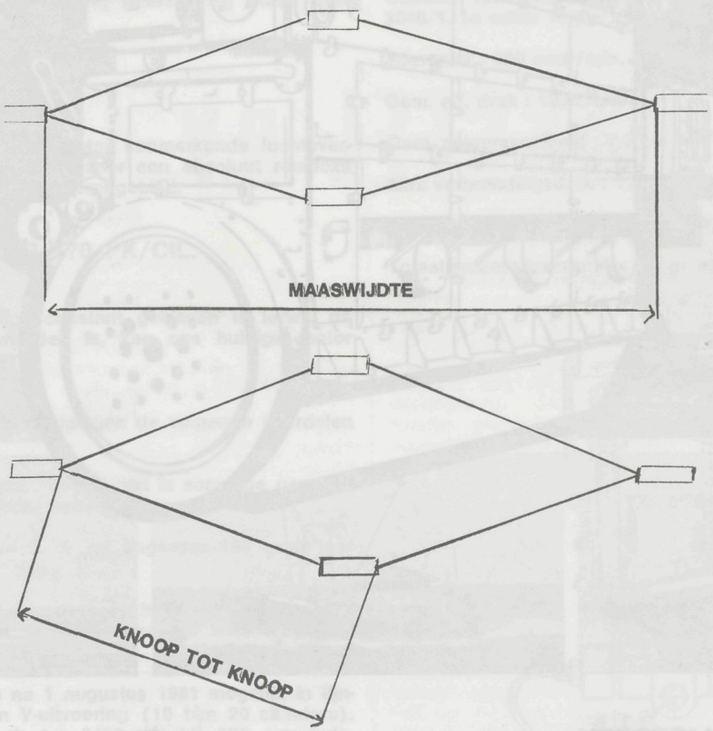
In de volksmond komt maaslengte overeen met het begrip «spaan».



b. MAASWIJDTE :

Is de afstand gemeten tussen 2 knopen : Het verschil tussen maaslengte en maaswijdte bedraagt precies 1 knoop.

Bij controles uitgevoerd op de grootte van de mazen houdt de internationale en nationale wetgeving rekening met de maaswijdte zoals hier bepaald.



c. MAAS GEMETEN VAN KNOOP TOT KNOOP

Komt overeen met de halve maaslengte.

IN RESUME :

A.) Maaslengte

In het Frans : longueur de maille
In het Engels : meshlength
Hierin is 1 knoop ingerekend

B.) Maaswijdte

In het Frans : ouverture de maille
In het Engels : Meshopening
Dit is de maaswijdte zoals gemeten bij de controle van het netwerk

C.) Maas van knoop tot knoop

In het Frans : noeud à noeud
In het Engels : mesh knot to knot
Komt overeen met de halve maaslengte

II. HOE GEBEURT DE METING

De meest eenvoudige en klassieke manier om de maaswijdte te bepalen, gebeurt door gebruik van een «maatlat».

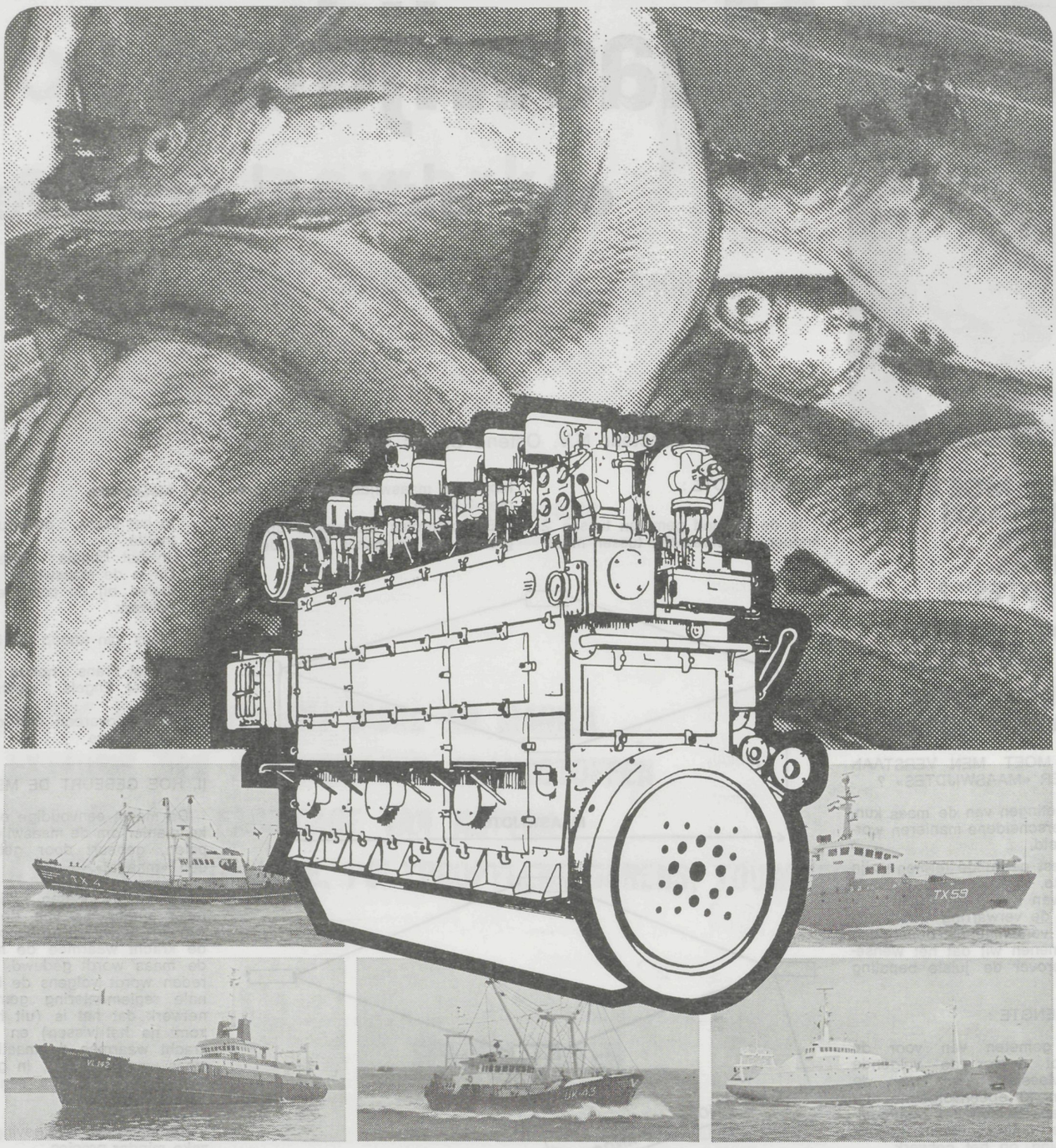
De meetresultaten zijn onder meer afhankelijk van de toestand van het netwerk (droog of nat) en de kracht waarmee de maatlat in de maas wordt geduwd. Om deze reden wordt volgens de internationale reglementering gemeten op netwerk dat nat is (uit het water komt na het vissen) en wordt de kracht waarmee de maatlat in de maas wordt geduwd, in geval van twijfel bepaald door een gewicht van 5 kgr.

De nationale wetgeving is ter zake minder precies.

Voor metingen welke gebeuren binnen de Belgische visserijzone wordt geen enkele eis gesteld noch met betrekking tot de toestand van het net zijnde droog of nat, noch met de kracht waarmee de meetlat wordt gebruikt.

Het is duidelijk dat hierin heelwat verschillen kunnen rijzen tussen metingen welke voldoen aan de internationale normen (welke door de Belgische regering werden aanvaard) en metingen welke de nationale wetgeving volgen ter zake.

(vervolg blz. 61)



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 ekonoom. 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.

BOLNES

stuwkracht in staal

BOLNES MOTORENFABRIEK BV

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

Vraag uitgebreide dokumentatie

Bolnes Dieselmotor

met lager brandstofverbruik

en meer vermogen

In 1977 werd bij «Bolnes» de ontwikkeling gestart van een geheel nieuwe motor in V-uitvoering met een vermogen tot ca. 4.500 pk. Van deze geheel volgens het bekende «Bolnes» concept geconstrueerde motor is thans een V-6 proto type voor beproeving gereed. Het is de bedoeling dat dit type in 1982 in produktie genomen wordt.

In verband met het relatief grote vermogen van bovengenoemde motor is van begin af aan met het gebruik van zware olie rekening gehouden. Hiervoor is een geheel nieuw brandstofinspuitsysteem ontwikkeld met twee verstuivers per cilinder. Bij toepassing van dit systeem komen een aantal kenmerkende voordelen naar voren, waarvan wij willen noemen :

— een ca. 6 % lager brandstofverbruik,

— een zeer volledige verbranding.

In combinatie met het voor de «Bolnes» motor kenmerkende luchtoverschot bij lage belastingen, zorgt dit geheel voor een absoluut rookloze verbranding over het gehele vermogens- en toerengebied.

VERMOGENSUITBREIDING NAAR 170 PK/CIL.

Omdat de mechanische belasting constant gebleven is terwijl de thermische belasting zelfs lager geworden is, kan ons huidige motor type 150/600 aangepast worden.

Voor onze afnemers zullen deze wijzigingen de volgende voordelen bieden :

— 170 pk (= per cilinder in plaats van 150 pk, wat in sommige gevallen één of twee cilinders per motor minder betekent.

— het brandstofverbruik daalt met ca 6 % tot ongeveer 154 gram per epk/h.

— het totale smeerolieverbruik blijft ongeveer de helft van dat van alle vergelijkbare motoren, terwijl een smeerolieseparator niet toegepast behoeft te worden.

De levering van de motoren is na 1 augustus 1981 mogelijk in lijnuitvoering (3 t/m 10 cilinders) en in V-uitvoering (10 t/m 20 cilinders). De vermogensrange bedraagt 510 pk tot 3400 pk bij 600 omw/min.

Vermogen DNL 170/600 en V-DNL 170/600

Aantal cilinders lijn uitvoering	3	5	6	7	8	9	10
Vermogen epk	510	850	1020	1190	1360	1530	1700
Aantal cilinders V.uitvoering	**10**	**12**	**14**	**16**	**18**	**20**	
Vermogen epk	1700	2040	2380	2720	3060	3400	

HOOFDKENMERKEN DNL 170/600 EN V-DNL 170/600

Boring : 190 mm - Slag : 350 mm.

Werkwijze : 2-takt met langsspoeling en kruishoofd uitgevoerd als spoelpomp.

Continu vermogen in gematigd klimaat : 170 pk/cilinder volgens ISO 3046/1, 1e editie 1975 (125 kW)

Toerental : 600 omw/min.

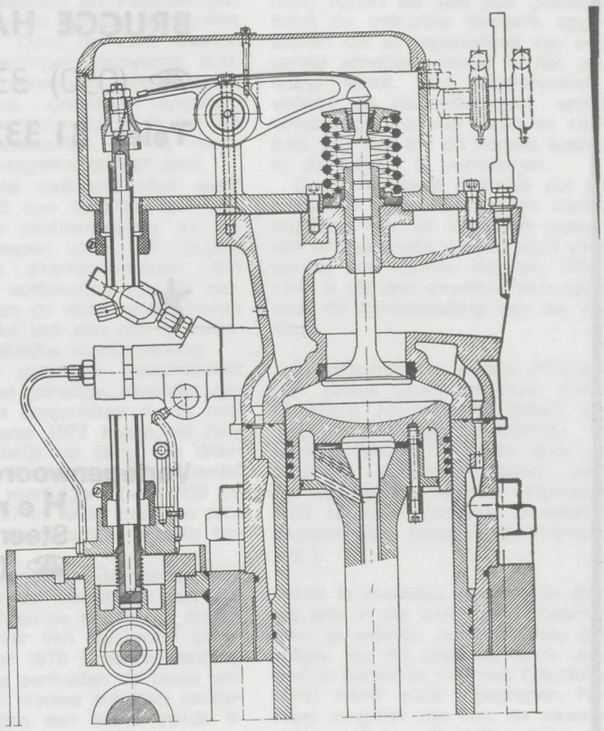
Gem. eff. druk : 12,60 bar

Gem. zuigerssnelheid : 7,00 m/sec

Max verbrandingsdruk : 122 bar

Brandstofverbruik : 154 gr/epk/uur

Totaal smeerolieverbruik : 0,6 gr/epk/uur



BOLNES

– benzine – gasolie – stookolie

– BETERE SERVICE

– TOPKWALITEIT

– AANTREKKELIJKE PRIJZEN

★

AVIA **ROSSEEL n.v.**

L. Coiseaukaai 21
BRUGGE HAVEN
☎ (050) 33.99.14 (5 lijnen)
Telex 81 332

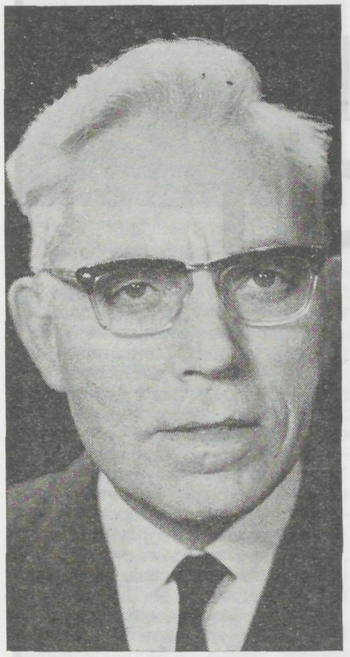
★



Vertegenwoordiger voor de kuststreek :
Herman FAICT
Steenhovenstraat 28 BREDENE
☎ (059) 32 16 76

(8619V)

Bedenkingen rond 'n nieuwjaarsgroet



DRIES CLAEYS
Ere-Volksvertegenwoordiger,
Voorzitter Bedrijfsraad
Zeevisserij.

Eindelijk hebben wij opnieuw eens levende verse haring gegeten. Dit was al ettelijke jaren geleden dat we nog zoiets hebben kunnen bakken. En of ze gesmaakt hebben zeg

Het heeft ons goed gedaan als we Baziel op de TV zagen en hem hoorden uiteendoen wat de haringstand nu eigenlijk was en hoe onze vissers alles geprobeerd hebben om toch maar geen haring te vangen en de wettelijke voorschriften niet te overtreden. Vroeger moest men zoeken en jagen om ergens een haringschool te vinden Nu zochten de haringscholen blijkbaar achter een schip dat hen wilde vangen.

Als men dus wilde of niet men kon er niet naast vissen.

En dus : kregen wij ook verse haring in de pan.....

Wij hebben vroeger al eens meer gezegd dat de biologen ongetwijfeld nuttige gegevens verstrekken nopens de waarschijnlijke sterkte of grootte van de visbestanden. Maar wij hebben toch ook altijd gemeend dat sommige visserijnaties deze gegevens op nogal eenzijdige wijze gebruiken teneinde een gemeenschappelijk visserijbeleid te bekomen waarin hun eigen land het best gediend is..... En ons eigen Proefstation voor de Zeevisserij heeft aan de hand van eigen berekeningen van ons eigen biologen op meer dan één punt vraagtekens geplaatst over de cijfers die internationaal werden vooropgesteld.

De natuur laat zich niet altijd leiden op de banen die de wetenschap heeft uitgestippeld.

En de vissers mogen nog niet jagen op de haring.

Dus : ging de haring op jacht naar de vissers !

Dit was ook voor de jaarrekening van onze vissers een welgekomen buitenkansje.

De mazoutprijzen stegen bliksemsnel omhoog, terwijl de gemiddelde visprijzen toch ongeveer op dezelfde hoogte blijven.

Als we dan eens de cijfergegevens bekijken, dan stellen we vast dat spijts het nijpende vangverbod, er toch een bestendige stijging is van de vraag naar vis en visprodukten.

En toch werd er in de eerste 10 maanden van dit jaar opnieuw één miljoen zevenhonderd vijfentachtig duizend kilo vis OPGEVANGEN. Verse vis die dus niet verkoopbaar was.

Zo stelt men vast dat het in de visserij wemelt van tegenstellingen die in het gewone bedrijfsleven buiten de visserij niet denkbaar zijn.

Waaruit eens te meer blijkt dat de visserijbedrijvigheid iets totaal apart is en voor veel buitenstaanders totaal onbegrijpelijk.

Vandaar dat het noodzakelijk is dat dezen die er iets van af weten en allen die erin staan met eensgezindheid en samenhorigheid aan dezelfde streng moeten gaan trekken, willen wij de bedrijvigheid „boven water" houden !

Moge het jaar 1981 een goed jaar worden.

EEN TERUGBLIK OP VIJF JAAR VISSERIJ

door H. DUMAREY,

Schepen van de Vissershaven te Oostende,
Ondervoorzitter van de Bedrijfsraad voor de Visserij.

Naar goede jaarlijkse traditie houd ik er aan in te gaan op de uitnodiging van de uitgever van *„Het Visserijblad" om een bijdrage* te verzorgen ten behoeve van het speciaal Kerst- en Nieuwjaarnummer.

Ik doe dit aan de hand van enkele losse bedenkingen over de evolutie van de zeevisserij tijdens de jongste jaren. Omdat 't aflopende jaar '80 er een is dat „deelbaar" is door vijf, ware het misschien geen slecht gedacht meer speciaal onze aandacht toe te spitsen op de voorbije periode 1975-80.

De twee eerste jaren van de beschouwde periode 1975-80 werden gekenmerkt door een ernstige inzinking van de konjunktuur in de produktiesektor. Teruglopende vangsten en stagnatie van de prijzen hebben van de jaren 1975 en 1976 uitgesproken krisisjaren gemaakt.

Oorzaken van de teruggang waren de overbevissing van bepaalde visvoorraden met als gevolg vermindering van de aanvoer, benevens de te grote vlootkapiciteit waardoor de vangsten per vaartuig terugliepen en tenslotte de stijgende exploitatiekosten tengevolge van de oliekrisis.

Om de gevolgen van de krisis op te vangen en te neutraliseren, werden op nationaal en internationaal vlak een aantal beleidsmaatregelen genomen. Door de EEG werden vangstbeperkingen ingevoerd o.m. door het kreëren van voorbehouden visserijzones, gesloten vangstseizoenen, verbod van visvangst op bepaalde vissoorten, en de invoering van vangstkwota per land.

Op louter nationaal vlak werd vanaf 1976 een tijdelijke en uitzonderlijke premieregeling in het leven geroepen voor het slopen van oude vissersvaartuigen, ten einde een verbetering van de rentabiliteit van de vloot na te streven door middel van een noodgedwongen en tijdelijke vlootbeperking.

Al deze genomen maatregelen hebben een gunstige weerslag gehad op de konjunktuur in de zeevisserij. Vanaf 1977 kwam het herstel geleidelijk op gang. De drastische vermindering van het aantal bemande vaartuigen (van 239 in 1975 tot 197 in 1979) heeft de produktiviteit per vaartuig gunstig beïnvloed.

Op het einde van de beschouwde periode is de nieuwbouw van vissersvaartuigen na een lange onderbreking weer van de grond gekomen. Vanaf 1979 is ter vervanging van oudere eenheden de bouw van een tiental nieuwe schepen aangevat, waarvan een aantal reeds in 1980 in de vaart kwam.

Door de recente nieuwbouw was de tonnenmaat op negen maanden tijd terug aangegroeid van 20.036 B.T. tot 21.004 B.T. en het motorvermogen van 80.283 pk. tot 85.096 pk.

De visaanvoer ondervond in de jongste jaren de weerslag van de kapaciteitsdaling van de vloot, hoewel ook de vangstbeperkende maatregelen de vangstresultaten in ongunstige zin hebben beïnvloed.

De terugloop van de visaanvoer in België is ook gedeeltelijk toe te schrijven aan het feit dat in de jongste paar jaren 'n groter aantal schepen dan voorheen hun vangsten in buitenlandse havens gaat verkopen. Twintig procent van de totale vangsten komt aldus rechtstreeks in het buitenland terecht, tegenover slechts tien procent voorheen.

Oostende heeft in de voorbije vijf jaar een gevoelige vermindering van het aangevoerde kwantum ondergaan, terwijl Zeebrugge en Nieuwpoort een belangrijke vooruitgang boekten. Oostende kent nog wel de grootste aanvoer, maar is op stuk van opbrengst in hoge mate voorbijgestoken door Zeebrugge, dat dat een zeer voorspoedige periode achter de rug heeft.

Voor de rederijen van alle havens stellen zich hoe langer hoe meer problemen op gebied van rendabiliteit. De stijging der olieprijzen, die eind 1980 acht maal zo hoog liggen als tien jaar geleden, heeft de onkosten dermate opgedreven dat de rendabiliteit van een aantal schepen ernstig in het gedrang komt. Het marktsysteem, waarbij de vis verhandeld wordt volgens de wet van vraag en aanbod, laat niet toe de hogere kosten in de prijzen te verrekenen.

Gevreesd wordt derhalve dat de negatieve balansen van een aantal rederijen het uit de vaart nemen van een gedeelte van de vloot voor gevolg zou kunnen hebben. Uiteraard is dit een ernstige bedreiging voor de tewerkstelling van de vissers.

In verscheidene andere EEG-landen (zoals Groot-Brittannië, West-Duitsland, Frankrijk en Italië), die met gelijkaardige problemen te kampen hebben, worden door de overheid steunmaatregelen voor de bedreigde visserij uitgevaardigd (brandstofpremies, tewerkstellingspremies, kompensatiebijdragen enz.).

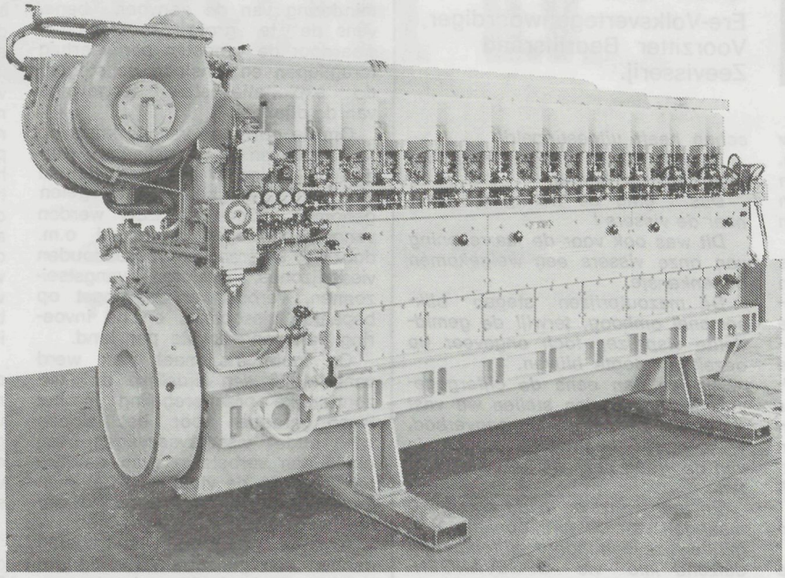
Het is duidelijk dat ook in België iets in die aard dient ondernomen te worden om de zware gevolgen van de oliekrisis op te vangen. In bepaalde sektoren (glastuinders) werd reeds ingegrepen. Het moet mogelijk zijn ook de visserijsektor op een of andere wijze de helpende hand te reiken, wil men de ontstane krisistoestand saneren en het voortbestaan van de Belgische visserij veilig stellen.

F240:

betrouwbaar en economisch

Zoals alle SWD motoren zijn de F240's opmerkelijk betrouwbaar en economisch. Dankzij de eenvoudige en robuuste constructie en de lange levensduur van de onderdelen zijn lange tussenpozen tussen de onderhoudsbeurten mogelijk. Brandstof- en smeerolieverbruik zijn laag.

F240 motoren worden geleverd in 6, 8 en 9 cilinder uitvoering, in vermogens van 285 - 1470 kW (390 - 2000 pk). In totaal is reeds meer dan 1.000.000 pk in bedrijf over de gehele wereld.



Stork-Werkspoor Diesel

SWD

Postbus 4196, 1009 AD Amsterdam. Telefoon (020) 52 03 911. Telex 11513 swd nl.

(8623V)



Welke zijn de verwachtingen voor 1981 op het vlak van het gemeenschappelijk beleid ?

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

Niettegenstaande de onverdroten inspanningen van de Commissie en van het voorzitterschap van de Raad, bleef de vooruitgang naar een breed opgevat gemeenschappelijk visserijbeleid, tijdens 1980 nog zeer bescheiden.

Maar hoe bescheiden ook, toch kwam er enig schot in de zaken. Immers op 30 september heeft de Ministerraad van de Europese Gemeenschappen verordening nr 2527/80 aangenomen die de technische beschermingsmaatregelen (maaswijdten, bijvangsten, vismaten e.d.) vastlegt. Dit is zeker een eerste, belangrijke stap op het vlak van de regeling van de visserijaktiviteiten in de gemeenschappelijke zee.

Enkele andere aspekten van dit gemeenschappelijk beleid zouden zeker zeer vlug kunnen geregeld worden.

Sommige andere daarentegen vergen nog heel wat onderhandelingen aangezien de meningen ten overstaan van bepaalde aspecten nog erg uiteenlopen. Soms gaat het over detailkwesties, maar soms ook om principiële aangelegenheden zoals met Commissievoorstellen over het structuurbeleid.

De moeilijkste brok is natuurlijk het vangstkwoteringsstelsel. De Lid-Staten zijn in deze materie verdeeld in twee groepen ten overstaan van het principe zelf der vangstbeperkingen.

De eerste groep houdt staande, samen met de Commissie, dat het overbevissingsprobleem een alarmerende vorm heeft aangenomen, dat verscheidene visstapels op de rand van de uitputting verkeren, dat een onmiddellijke en onverbiddellijke aktie noodzakelijk is en dat men hierbij de adviezen van de biologen letterlijk en zonder de minste afwijking moet volgen.

Het standpunt van de tweede groep, waartoe België behoort, is zeer genuanceerd. Zij die tot deze groep behoren zijn wel van mening dat beperkende maatregelen voor sommige stocks noodzakelijk zijn, maar ze menen dat de voorspellingen van de biologen zekere marges toelaten, waarbinnen ook andere beleidsopties aan bod moeten kunnen komen.

Nog ingewikkelder wordt het wanneer het andere aspect van de vangstbeperkende maatregelen ter bespreking wordt gesteld nl. de verdeling van de toegelaten vangsthoeveelheden tussen de Lid-Staten.

De Raad heeft beslist dat deze verdeling moet geschieden op basis van drie criteria, nl. de vangsten tijdens een referentieperiode, de compensatie van de verliezen geleden in wateren van derde landen en de preferenties van Den Haag.

Principieel stelt dit geen problemen maar het wordt wel heel wat moeilijker wanneer de Commissie de resultaten van haar berekeningen op basis van deze drie criteria op tafel legt.

Dan is praktisch niemand meer akkoord. De Commissie gaat ervan uit dat het haar plicht is voor de preferenties van Den Haag een 100 pct prioriteit op te eisen.

Landen als de Duitse Bondsrepubliek en het Verenigd Koninkrijk menen dat vooral de verliezen in wateren van derde landen moeten gecompenseerd worden.

Andere, zoals België, menen dat voorrang moet gegeven worden aan de traditionele rechten van de vissers die de gemeenschappelijke zone steeds bevist hebben en, door het scheepstype waarmee ze werken, steeds tot dit zeegebied beperkt bleven.

Ondertussen komt evenwel een oud probleem terug onder de volle aandacht, namelijk de vroegere Britse eis om een exclusieve 12 mijlszone in te stellen, dit ingevolge het Britse verlangen deze problematiek te koppelen aan de vangstkwoteringsregeling.

Waar de voormalige regering van het Verenigd Koninkrijk steeds stelde dat deze zone uitsluitend voor de Britse vissers moest voorbehouden zijn, schijnt de huidige regering bereid te zijn om te praten over een gedeeltelijke handhaving der historische rechten.

Dit maakt de zaak plots nog heel wat moeilijker.

Momenteel is nog geen oplossing in zicht maar de onderhandelingen worden druk en aan een versneld tempo voortgezet.

Ongetwijfeld wordt het een compromis, maar de Belgische delegatie zal er nauwlettend over waken dat de vitale belangen van de Belgische zeevisserijsector in het algemeen en van onze vissers in het bijzonder gevrijwaard blijven.

Overigens houd ik eraan langs deze weg onze bedrijfsmensen allen een voorspoedig en gelukkig nieuwjaar te wensen. Dat het jaar 1981 voor hen beter moge zijn dan 1980 en dit niet alleen op het zuiver professionele vlak maar tevens in hun families en gezinnen.

De kustvissershavens en het Nationaal havenbeleid in 1980

De drukte die in 1980 werd gemaakt rondom het nationaal havenbeleid is wellicht zonder voorgaande.

De 1.750 m. uitbouwvorm van de voorhaven te Zeebrugge en de ingrijpende verbetering van de toegangsgeulen in zee die leiden naar onze drie grote nationale havens Antwerpen, Gent en Zeebrugge, zijn beslissingen geweest van een tot nu toe ongekende envergure.

Dat in het kader van de « Nationale Commissie voor het Havenbeleid » ook nog aandacht geschonken werd aan de Kustvissershavens, en dat hiervoor zelfs een speciale werkgroep « Vissershavens » werd opgericht, is betekenisvol en strekt de overheid tot eer.

De opdracht van voormelde werkgroep « Vissershavens » bestond in het bestuderen van de problemen i.v.m. de vissershavens van Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge en daarover rapport uit te brengen bij de Nationale Commissie voor het Havenbeleid.

De ernst en de overtuiging van de leden van de werkgroep stonden borg voor een degelijke en snelle afhandeling van de opgedragen taak. Drie vergaderingen volstonden voor de werkgroep om tot een eensgezind rapport te komen. De Nationale Commissie heeft zich vervolgens eenparig aangesloten bij dit rapport en het werd door de Heer Voorzitter aan de betrokken Ministers voor gevolg overgemaakt.

Drie voorname punten zijn in dit rapport op de voorgrond getreden :

- **de eventuele centralisatie van de visserij**
- **de verbetering van de vissershaven van Zeebrugge**
- **de baggerwerken in de drie vissershavens.**
- **Betreffende de eventuele centralisatie was de werkgroep van oordeel dat die niet dient nagestreefd te worden gezien centralisatie niet in de lijn van de familiale struktuur van het vissersbedrijf en de sterke streekgebondenheid van de vissersfamilies ligt.**
- **De noodzaak om in de vissershaven van Zeebrugge grondige**

(vervolg blz. 27)



door ir. R. SIMOEN,
Inspecteur-Generaal van Bruggen en Wegen,
Dienst der Kust.

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

(8613V)

(Vervolg van blz. 25)

aanpassingswerken uit te voeren had ik reeds in 1979 in het Kerstnummer van « Het Visserijblad » aangekondigd. In vermeld artikel had ik ook reeds gewaarschuwd dat een duidelijke keuze moest gemaakt worden tussen het behoud van het getijregime of het opteren voor een vlotdok, en dat er in 1980 grondig overleg zou nodig zijn tussen alle instanties die met de vissershavens van Zeebrugge begaan zijn.

Alsdan kon ik nog niet vermoeden dat de werkgroep « Vissershavens » in het Kader van de Nationale Commissie voor het Havenbeleid dit overleg tussen de betrokken instanties zo vlug zou tot stand brengen en dat amper enkele maanden nadien resoluut zou geopteerd worden voor de oplossing « vlotdok ».

Door de werkgroep werd de oplossing « vlotdok » voorgesteld als zijnde de beste oplossing zowel uit veiligheidsoverwegingen als uit hoofde van technische bezwaren die zich zouden stellen bij het versterken van de kaaimuren om tot de noodzakelijke diepere uitbaggering van de dokbodem te kunnen overgaan indien het getijregime zou behouden worden. Het versterken van die kaaimuren zou ook tijdens de werken een zeer ernstige perturbatie veroorzaken in de uitbating van de reeds te kleine vissershaven. Uit bovenstaande zult U reeds begrepen hebben dat de noodzakelijke aanpassingswerken in de vissershaven te Zeebrugge in hoofdzaak gericht zijn op het voorzien van een grotere waterdiepte om rekening te houden met de grotere diepgang van de moderne vissersschepen.
Het bouwen van een sluis en het instellen van een vlotpeil op ongeveer + 3,50 in het Albertdok zal aan die verzuchting voldoen. Kleinere schepen die 'n dok met getijregime blijven verkiezen zullen in het zuidelijk gedeelte kunnen meren. Door een separatiewand tussen het Albertdok en het zuidelijk gedeelte zal immers dit laatste onder het getijregime blijven. Die separatiewand zal trouwens aan beide zijden, t.t.z. zowel aan de zijde van het Albertdok (vlotdok), als aan de zijde van het zuidelijk gedeelte (tijdok) bijkomende kaailengte geven. Het voorstel van de werkgroep om van het Albertdok een vlotdok te maken voorziet derhalve ook in een zekere uitbreiding van de kaailengte.

Wegens de bloei van de vissershaven van Zeebrugge en de tewerkstelling die hiermee gepaard gaat is het voorgesteld verbeteringsprogramma sociaal-economisch verantwoord en zouden de begrotingen in de eerstvolgende jaren hiermee dienen rekening te houden.

— Betreffende het derde voornaam probleem, namelijk de onderhoudsbaggerwerken in al onze vissershavens, werd in het rapport van de werkgroep ook benadrukt dat de jaarlijkse begrotingen in het nodig krediet dienen te voorzien.

Bovenstaande toelichting had voor doel het degelijk werk verricht door de Werkgroep «Vissershavens» in de loop van 1980 wat toe te lichten. Bemoedigend was het feit dat de Nationale Commissie voor het Havenbeleid zich eenparig heeft aangesloten bij het door de Werkgroep uitgebracht advies. Blijft thans aan allen die het met onze kustvissershavens goed menen, voort te ijveren voor de realisatie van de voorgestelde verbeteringen.

De tucht op de koopvaardijschepen in vroegere tijden

Dit wordt geen romantisch verhaal van sadistische tonelen en van mishandelingen en martelingen, uitgeoefend door „meesters na God" op opstandige schurken.
Ik preciseer onmiddellijk dat het mijn opzet is een poging om een eenvoudige analyse naar voren te brengen van de wettelijke beschikkingen en hun ontstaan inzake de tucht op de koopvaardijschepen tot aan het einde van de 18e eeuw, in het bijzonder in onze landen.
Koopvaardij is een bedrijf dat zich bezighoudt met vervoer van personen en koopmansgoederen overzee.

Door Walter DEBROCK
Voorzitter Marine Akademie

Het scheepshoofd, in de vroegere teksten steeds schipper geheten, kreeg later de naam van kapitein. Hij is zelf reder of hij is de vertegenwoordiger van de reder(s) met een terzake geldende bevoegdheid ten aanzien van de belanghebbenden in de lading van zijn schip en van het schip zelf.

Voor het vervullen van zijn taak oefent hij aan boord gezag over alle opvarenden, die gehouden zijn de bevelen na te komen die hij geeft in het belang van de veiligheid of tot de handhaving van de orde en de tucht. Zijn eigen werkgever, indien die tot de opvarenden behoort ,staat dus ook onder dit gezag.

Voor een **doelmatig beleid** moeten bovendien de leden van de bemanning zijn bevelen met stiptheid opvolgen ,ook als ze niet strekken tot bevordering van veiligheid, orde of tucht. Wanneer men dus spreekt van tucht aan boord van de koopvaardijschepen, ligt de sleutel reeds in vroege tijden, bij de wettelijke positie van de schipper of kapitein.

De scheepstucht is dus een onderdeel van het zeerecht. Men vindt in alle oude bronnen van het zeerecht bepalingen over de scheepstucht en de straffen ermee verbonden, terug.

In Frankrijk golden van oudsher de bepalingen van de bekende „Rôles d'Oléron" waarschijnlijk het eerste compendium van algemeen belang van het zeerecht in West-Europa, dat aan de westkusten van Frankrijk van toepassing was. Deze „Rôles d'Oléron".. waarschijnlijk opgetekend op het laatst der 11de eeuw spreken reeds over de tucht op de koopvaardijschepen. Een Vlaamse bewerking daarvan vinden we terug in de „Vonnissen van Damme", terwijl een oude regeling ook voorkomt in de „Ordonnantie van Amsterdam" (ongeveer 1400). Deze Vonnissen van Damme en de Ordonnantie van Amsterdam, samen met een aantal elementen van het Lubeckse recht werden in 1505 uitgegeven te Kopenhagen onder de naam van Gotlands Waterrecht, gemaakt te Wisby en als dusdanig dan ook bekend onder de titel van „Wisbysche Zeerechten".

De grondbeginselen vastgelegd in deze oudste teksten komen nadien ook terecht onder een of andere vorm in de Ordonnantie van Karel V (1551) en Filips II (1563), op voorstel van de schepenbank te Antwerpen uitgelokt, onder de naam van „Ordonnantien op het faict van de Zeevaert".

In Frankrijk gingen een reeks ordonnantiën vooraf aan de fameuze Ordonnantie van Louis XIV van 1681.

In die ordonnantie van 1681 wordt het beginsel gehuldigd dat aan de schipper een uitzonderlijk gezag moet gegeven worden, maar dat er ook tevens waarborgen moeten bestaan tegen misbruik van die macht.

Zo bepaalt boek II, titel 1, art 1, dat niemand schipper kon zijn dan na vijf jaar zeedienst en slagen in een examen ad hoc.

Het doel van deze wettelijke bepaling is klaarblijkelijk dubbel : ze gaf de reders en bevrachters de zekerheid dat zij hun belangen aan een ervaren en bekwaam man toevertrouwden en ook het scheepsvolk kreeg de waarborg voor een veiliger leven op zee en een behandeling die steunde op de kennis van wet en geplogendheden.

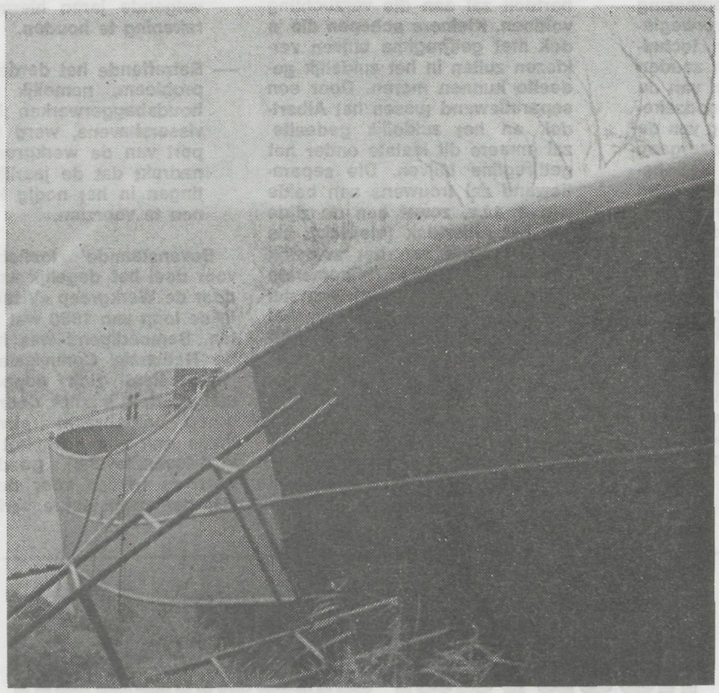
Reder of schipper die aan het vernoemde artikel niet voldeden werden beboet.

Andere verplichtingen legden de schipper op (art. 13) aan boord te zijn wanneer het schip een haven of rivier verliet en (art. 14) vóór het uitzeilen de raad te vragen van de stuurman (pilote) de bootsman (contre-maitre) en de voornaamste schepelingen. De boete opgelegd voor het verzuim dezer verplichtingen kon variëren naargelang de averij veroorzaakt door het verzuim die er het gevolg van was. De Rôles d'Oléron hadden reeds hetzelfde principe geponeerd.

Schadevergoeding en lijfstraf bestraffen het verlaten van het schip door de schipper : „L'intérêt public exige qu'il intervienne contre lui une condamnation exemplaire portant peine corporelle et affictive avec dégradation et note d'infamie" schrijft de bekende commenator Valin, op dit stuk. Een besluit van 22 september 1699 bedreigde zelfs de onverlaat met drie jaar galeistraf.

Zware lichamelijke straffen, tot de doodstraf toe, stonden op baraterie en overgeven van het schip aan de vijand of het vrijwillig tot

(vervolg op blz. 29)



- Z.14 „De Bounty"
- Z.19 „Sonja"
- Z.27 „Mercurius"
- Z.162 „Van Dyck"
- N.15 „De Kottens"
- O.186 „Shannon"
- Z.44 „De Caine"
- Z.47 „Saturnus" en onlangs de
- Z.43 „Pandora" werden gezandstraald en geschilderd door

Firma D. VERBEKE

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

WEIDESTRAAT, 346 **8320 BRUGGE 4**

☎ (050) 35 48 61

Werkplaats (050) 35 41 92

REDERS !

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

(8627V)

(vervolg van blz. 27)

zinken brengen van het schip.

Uit de werken van de toenmalige commentatoren leren we dat, helaas, dergelijke gevallen geen uitzonderingen waren.

Een bepaling van de Zeerechten der oude Hanzasteden werd hernomen in dezelfde Franse Ordonnantie : ze verbood de schipper levensbehoeften uit het schip te verkopen, tenzij na raadpleging der officieren en dan nog aan schepen in nood. De Hanzazeerechten kenden zelfs deze voorwaardelijke bepaling niet. Het niet observeren van dit verbod luidt bij de Fransen „à peine de punition corporelle" en in art. 9, van de Hanzeste den „So soll es ihm für eine Untreue geachtet und gestraffet werde".

De Ordonnantie van 1681 herneemt hier eveneens een bepaling die we herhaaldelijk zullen vermeld zien, ook in de Hanzezeerechten, waar zij de schipper die een matroos ontneemt aan een concurrent een fikse boete oplegt.

Ook in Engeland wordt de schipper met bijzondere verplichtingen belast.

Het oude zeerecht berustte in Engeland, zoals dit het geval is met vele Engelse rechtspraken en reglementeringen, op het gewoonterecht, de „Common Law". Men richtte zich naar de „Rôles d'Oléron", opgenomen in het Black Book der Admiraliteit, en tevens vaak naar het Romeinse recht, de „Consolato del Mare" van Barcelona (14de eeuw). het Wisbysche recht en zelfs het Hanseatische recht. Bij dergelijke verwarring werd ieder vonnis dat uitgesproken werd, regel voor het vervolg in analoge gevallen. De rechter moest zich daaraan houden, zodat de vonnissen een lange reeks „precedents" vormen, met alle moeilijkheden vandien. Reeds vroeger, rond de 12de eeuw, ontstonden de „Courts of Admiralty". die kennis namen van ale zaken en geschillen op zee voorgevallen, met mogelijk beroep op ,the King in chancery".

In de oude Engelse wetgeving vinden we zeer weinig over de tucht op de koopvaardijschepen.

Doorgaans heeft de schipper het recht tot het straffen van overtredingen doch bij misdaad moet hij de schuldige overleveren aan de "courts of Admiralty". Een bijzondere plicht wordt hem opgelegd in de verdediging van zijn schip tegen de zeerovers die zoals men weet vooral het Noordzeegebied gedurende eeuwen bijzonder onveilig hebben gemaakt waarbij onze Vlaamse voorouders zich niet onbetuigd hebben gelaten.

Had hij „without fighting" goederen of koopwaren prijs gegeven, dan mocht hij nooit meer een schip voeren. De „Act to prevent the delivering up of the merchants ships". uitgevaardigd door Koning Karel II in 1664. vermeldt dit expresselijk. Bij overtreding van deze bepaling werd de schipper of de matroos die weigerde te vechten bovendien tot gevangenisstraf veroordeeld.

De matroos die met geweld de schipper zal verhinderd hebben death as a felon". Dezelfde straf staat de man te wachten die „doe willfully away burn or orther wise distray the ship under their charges".

Er is echter niet alleen straf ter zake voorzien, maar ook aanmoediging en bescherming. Inderdaad, wie zich goed gekweten had van zijn taak en dapper gevochten had — of hun weduwen en wezen — kregen geldelijke beloning. Met deze maatregel wordt een aanvang gemaakt ter aanmoediging van de zeemansstand als zodanig, terwijl het grote gevaar van de zeeroverij werd aangepakt.

Uit de Engelse literatuur krijgen we meer te vernemen dan de reglementering laat doorglippen. Evenals op de schepen van de Royal Navy werden op de koopvaardijschepen zware en soms wrede lijfstraffen als gangbare munt bij het regelen van conflicten of betwistingen gebruikt.

,Men zou dit wel kunnen relativeren. zoals de auteur van het standaardwerk over de zeeroverij Patrick Pringle (Jolly Roger) het suggereert.

Wanneer hij spreekt over de „abominable brutes" die de zeerovers waren, merkt hij op dat men de beoordeling van de wreedheden in de vorige eeuwen doorgaans meet met morele standaarden van vandaag : „this is the common error of judging men of a past age, by the moral fashions of the present". Deze uitspraak kan trouwens gelden voor het ganse strafwezen tot het einde van de 18de eeuw.

Men moet wachten tot de eerste helft van de 19de eeuw om in de „Acts of Parliament" heel wat preciese tuchtmaatregelen te vinden.

Zover dit kleine resumé van wat Frankrijk en Engeland op het gebied van de scheepstucht in de koopvaardij probeerden. In eigen land nu, kenden we lange tijd gewoonterechten die we grotendeels vermeld zien in „emeene costumens van der see meest doorgaans genoemdt Wisbuische see-rechten". Deze costumen zijn niets anders dan een soort samenbundeling van bepalingen ontleend aan het Lubeckse recht, aan de Vonnissen van Damme en aan de Ordonnantie van Amsterdam.



De artikels die teruggaan op het Lubeckse recht geven aan de schipper een uitgebreide macht : „dies zal de schipper een regter sijn" zegt men reeds in het geval dat een schuldeiser een lid van de bemanning voor schulden „uit den boorde wilde nemen". De schipper bepaalde de straf voor een matroos die zich aan twee schippers verhuurd had. In bepaalde gevallen mag de schipper ontslag geven aan een matroos. In het Lubeckse gedeelte werden ook verplichtingen opgelegd aan het scheepsvolk. o.a. dat wie zich verhuurde „sijn ampt" moest kennen en de reis volbrengen volgens het contract en dat niemand het schip mag losmaken zonder de wil van de schipper.

,In dit Lubeckse deel spreekt men vnl. van boeten en niet van lijfstraffen.

In het deel dat geput is uit de Vonnissen van Damme („van den Waterrechte ten Damme in Vlaenderen") wordt met omslachtigheid aangegeven welke de verplichtingen zijn van schipper en bemanning.

De financiële omslachtigheid is vooral merkwaardig.

Ik citeer als voorbeeld een kort uittreksel uit art. 18, dat tucht en financiën perfect combineert :

„Het gebeurt dat de Schipluiden haer eene tijd lang bij eene schipper verhuren ; ende ijmand van haer gaet uitten schepe sonder verlof des schippers. ende drinken sig dronken, also dat er ijmand van hem gewond werd ; die Schipper is niet schuldig haer te laten heelen op des scheepskosten ; maer hij vermag se uit den schepe te laten gaen ende huren eenen ander in sijn stede. Ende is 't sake dese meer wil hebben dan de gewondde hebben soude, soo sal het betalen die daer gewond is, ende sal ook den Schipper moeten wedergeven. dat hij ontfangen heeft."

Hier raken we reeds aan een vorm van contract dat met de tijd steeds preciéser zal worden.

Zo regelt men ook het lot der zieken, waarvoor de schipper herbergzaamheid en verzorging aan de wal moet garanderen. Zuivere tuchtproblemen worden gesteld. De schipper moet zijn bemanning „in goede vrede" behouden. Wie iemand voor leugenaar scheldt, betaalt boete ; wie de schipper voor leugenaar scheldt betaalt het dubbel, hetzij acht deniers. Wanneer de schipper iemand slaat „metter hande of metter vuiste", dan moet de schipman dit wel nemen, maar wanneer de schipper nog meer slaat, dan mag de schipman zich weren. Indien echter een matroos de schipper slaat, verbeurt hij 100 schellingen of zijn vuist.

Uit deze enkele voorbeelden — het ware vervelend ze alle te vermelden — blijkt dat le reeds in de vroegste tijden aan de schipper een bijzondere macht werd gegeven ; 2e deze macht niet onbeperkt was en de schepeling middelen had om zich tegen misbruik van macht te weren ; 3e de lijfstraf ligt in de geest der tijde, die het gedeelte van het lichaam straft waarmee iemand een overtreding had begaan.

Eindelijk, in de derde composant van de Wisbye zeerechten. de „Ordonnantie van Amsterdam". vinden we beschikkingen die bijna letterlijk overeenstemmen met de Vonnissen van Damme en vnl. gaan over ontslag en loon van de schepelingen.

Belangrijk is de dreiging met doodstraf voor „een schipman die sijnen schipper ontloopt met sijnen gelde dat hij hem gedaen heeft ende die schipper kan dat met twee van sijne scheepsmannen betuigen, die heeft verbeurd de Gaige".

Het Visbye zeerecht blijkt mij vooral nog gebrekkelijk te zijn, door o.a. eensdeels te zwak te zijn (vnl. geldboeten) en anderdeels te streng (doodstraf).

De eigenlijke bronnen van de wetgeving op de tucht in de koopvaardij, tevens de grondslagen van deze wetgeving, zijn zonder twijfel de ordonnatiën van Karel V en Filips II.

Men begon vlug in te zien, in de 16de eeuw. wegens de uitbreiding van de koopvaardij door verplaatsing van de middeleeuwse kustvaart naar de grote vaart op alle ontdekte werelddelen, dat de werkstukjes van de Wisbye zeerechten niet meer aan de behoeften voldeden. Karel V beval dan ook aan de provinciën de zaken omtrent „de schepvaart, de schippers en bootsgesellen, Costumen ende Rechten van der See" te „examineren". Dit onderzoek gaf aanleiding tot het ontstaan van de „Ordonnantie, statuut ende edict van Karel op het faict van der Seefaerte van den 19 Julius 1551".

Zeer spoedig werd deze Ordonnantie onvoldoende bevonden en, na allerlei klachten, werd Filips II ertoe bewogen om op 19 oktober 1563 een „Nader Ordonnantie, statuit ende Eeuwig Edict op het faict vander See-vaert" uit te vaardigen.

Deze Ordonnantie vulde die van 1551 aan en zal tot op het einde der 18de eeuw van toepassing blijven in onze gewesten.

De regelen op de scheepstucht in de koopvaardij zullen niet grondig gewijzigd worden. In de „Vijf Placcaert-Boeken van Vlaenderen" van 1766, is deze Ordonnantie, op enkele zeldzame punten na, de geldende referentie.

De nu voor meer dan twee eeuwen geldende Ordonnantie van Filips II, die zeven titels omvat, bevat een reeks maatregelen die specifiek handelen omtrent de tucht aan boord van de koopvaardijschepen. Ze dragen klaarblijkelijk een bijzondere zorg voor de commerciële en kontraktuele belangen, d.i. voor de veiligheid van schip en goederen.

In de eerste plaats diende men de vastheid van het bestand der bemanning te verzekeren, eerste voorwaarde om de vaart veilig te stellen. Men legt dan ook « alle schiplieden, hoedanigh die sijn », welke voor de reis zijn aangeworven, het verbod op zonder « 't consent » van de schipper het schip te verlaten (« tot de zeylen van de rayen gedaen » zijn, vermeldde het edict van 1551), op straf van hun loon te verbeuren en bovendien gegeseld te worden voor de eerste maal en gehangen te worden bij herhaling. Daar de lijfstraffen en vooral de doodstraf niet zo veelvuldig voorkomen in het edict, lijkt men dus wel een bijzonder belang aan de normale samenstelling van de bemanning te hechten, vooral omdat desertie wel een veel voorkomend geval zal zijn geweest.

Wie zich aan twee schippers verhuurde moest de eerste volgen op « pene » van dezelfde straffen.

Indien iemand opzettelijk, door negligentie, dronkenschap of andere redenen vóór het vertrek van het schip niet aan boord was, verbeurde hij de eerste maal de helft van zijn loon, voor de tweede maal zijn volle loon en voor de derde maal het dubbel daarvan met « correctie arbitrale ».

Indien de reis « voor syns schips of reders profijt » verlengd moet worden, mag de bemanning in dienst gehouden worden mits een toeslag op het loon. Ook de hulp en de bijstand verleend aan de schipper bij het laden of lossen van goederen wordt «extraordinairelyck» beloond. Bij weigering wordt gedreigd met « criminelyck » correctie.

Een stuurman die bedrog pleegde inzake voorgewende ervaring en bekwaamheid. werd gestraft met geseling.

Het contract tussen schipper en schepeling is beëindigd wanneer het schip ontladen is en niet meer geladen wordt. Bij niet uitvaren of vroegtijdig beëindigen van de reis uit vrees voor oorlog, zeeroverij « ofte andere diergelycke onvoorsienige ongevallen », mag de schipper zijn volk afdanken, mits een vierde van het loon uit te keren.

De bescherming van de vaart én van de schepeling gaat verder dan enkel de financiële aspecten van wat men in feite een soort CAO kan heten.

De schippers worden er nl. toe verplicht driemaal daags eten en drinken te geven, « want », zo merkt commentator Taco van Glins nog op in een zijner geschriften van 1727, « niemandt en wordt gepresumeerd van de wint te kunnen leven »... In buitengewone omstandigheden, « extraordinair werck », krijgen de schepelingen natuurlijk overuren uitbetaald onder vorm van een supplement op hun loon.

(vervolg op blz. 31)

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

(8595V)

(Vervolg van blz. 29)

De veiligheid van het schip en de zeelieden wordt bedacht met het verbod — reeds veel vroeger bestendig in voege — « sonder consent » van de schipper vuur noch licht te gebruiken, op straf van het verbeuren van een vierde van het loon voor de eerste maal, van de helft van het loon voor de tweede maal en « arbitrale correctie ».

Indien de reders een nieuwe schipper aanstellen op hetzelfde schip is het volk verplicht deze verder te dienen, tenzij de schipper het schip zou verkocht hebben.

Een zeer modern aandoende contractuele verbintenis is het verbod aan de schipper om zonder wettige reden iemand af te danken, op straf van het gedeeltelijke of volledige loon.

Een bepaling heeft betrekking op de ziekteverzekering. De schipper moet ervoor zorgen dat ingeval van ziekte in het buitenland veroorzaakt door de dienst of een natuurlijke ziekte van leden van de bemanning, hij die moet « cureren » ten koste van het schip en met volle loon. Indien echter de ziekte is ontstaan door de schuld van de betrokkene, moet deze zelf zorgen voor genezing aan de wal en moet hij bovendien zijn loon terugbetalen aan de schipper ; dergelijke ziekte kon het gevolg zijn van « droncken drincken, kijven en vechten ofte andere gyne schuld »...

Een afwijking in deze Ordonnantie op de vroegere zeerechtelijke bepaling is de mogelijkheid voor een schuldeiser om een schuldenaar uit het schip te halen zo dezes bezittingen ontoereikend zijn om zijn schulden te vereffenen, maar dan mits de schuldeiser een plaatsvervanger bezorgt.

De voornaamste taak van de schipper wordt duidelijk geresumeerd in zijn verantwoordelijkheid om voor schip en lading alle mogelijke zorg te dragen en voor alle schaden in te staan die het gevolg zouden zijn van zijn « onagtsaemheyt ».

De voornaamste verplichting voor het scheepsvolk wordt geresumeerd in de stelling dat het de schipper onbepaald moet gehoorzamen. De paternalistische geest des tijds ter zake wordt ons duidelijk gemaakt door het commentaar van de reeds hiervoren geciteerde Taco van Glins (I, 1, blz. 102) die schrijft dat die gehoorzaamheid van de schepeling voornamelijk uit vier dingen bestaat : « ten eersten, daer inne, dat hij zijnen Schipper, als zijn Heer en Meester, eere en respectere ; ende denselven als zijnen Vader beminne ; ten tweede, dat hij zijnen Heere of Schipper, in 't geene recht ende billick is, gehoor geve, ende daer-en-tegen niet en murmurere ; ten derden, datse de bestraffingen en verbeteringen geduldigh verdragen ; ende eindelick ten vierden, datse nederigh en vredigh, ende niet kyfachtigh, snapachtig of trots, en hoovaerdigh en zijn ».

Het edict geeft de schipper het recht de ongehoorzame en weerspannige schepeling te kastijden en te straffen met woorden en werken, als een meester met zijn knecht mag doen, zonder iets te verbeuren, d.i. zonder boete. Wel wordt door de commentatoren, vnl. uit de 18de eeuw, de nadruk gelegd op wat zij noemen een « matige » kastijding. Maar o.i. kon men daar toch alle wegen mee op...

De voornaamste straffen waren in het algemeen geldboete, sluiting in de boeien en geseling. De geldboeten worden doorgaans zwaarder naargelang de overtreding herhaald werd en na een derde herhaling treft men ook de arbitrale correctie aan, terwijl het hangen de zwaarste straf is.

Zo worden ook bij twist en tweedracht tussen schipper en schepeling bij herhaling boeten en arbitrale correctie voorzien. Wie aan boord doodslag beging moest door de schipper in hechtenis worden genomen en later aan de justitie worden uitgeleverd. Wie weigerde de schipper daarbij behulpzaam te zijn zou als medeplichtig en schuldig worden beschouwd. Bij misdaad op de reis diende de schipper daarvan kennis te geven aan de visitateurs en visiteerders, d.i. een vorm van inspecteurs van de schepen.

De schippers, eindelijk, waren verplicht alvorens te vertrekken « buyten dese landen », de eed af te leggen om de Ordonnantie op de zeevaart te zullen eerbiedigen en onderhouden in zijn bepalingen.

De Ordonnantie van Filips II van 1563 is dus, uit wat blijkt hiervoren, een serieuze bron voor de wetgeving op de scheepstucht op de koopvaardijschepen, eigenlijk een ernstige poging van contractuele aard tot regeling van de verhoudingen tussen schipper en scheepslui, ter beveiliging van lading en schip.

Zeker zijn er punten die nauwkeuriger en vollediger hadden kunnen behandeld worden en zijn er punten die praktisch niet worden aangeraakt, zoals bv. de rechtspraak in zeezaken buitenlands, toch voorzag het edict in de belangrijkste behoeften van zijn tijd. De tuchtmaatregelen voor de koopvaardijschepen zijn een middel geweest tot de bloei van de scheepvaart al heeft het Noorden er volop van kunnen profiteren, terwijl het Zuiden der Nederlandse gewesten na 1585 beperkt werd in zijn zeevaart.

Het edict werd dan ook grosso modo meer dan twee eeuwen gebruikt tot zelfs onder de Franse tijd. Ondanks het invoeren van het Franse Wetboek, wordt nog aanvaard dat de bepalingen van 1563 **rechtens** van kracht bleven. De bekende « Generalen Index ofte substantieel kort-bondig Begryp der Materien begrepen in de Vijf Placcaertboecken van Vlaenderen vermeldt, zoals reeds hierboven gezegd, praktisch alleen het edict van 1563 als geldend voor de tuchtproblemen in de koopvaardij.

In Nederland werd het edict wel aangevuld door stedelijke verordeningen, doch die mochten niets vermelden wat in strijd zou geweest zijn met de Ordonnantie. Trouwens, de keuren van Amsterdam (1641) en Rotterdam (1721) hebben vooral betrekking op verzekeringsproblemen dan op de zeevaart als dusdanig.

In de Zuidnederlandse provincies wordt van het gestelde edict soms expresselijk afgeweken waar het de tucht op de koopvaardijschepen van de grote vaart betreft.

Aldus vaardigen de directeurs van de bekende Oostendse Compagnie commissies en instructies uit voor de kapiteinen van hun schepen, waarbij ook richtlijnen worden gegeven die betrekking hadden op de tucht aan boord.

De kapiteins werden verantwoordelijk gesteld voor de goede orde aan boord met volle gezag op officieren en matrozen. Ze mochten zich echter niet met de handel bemoeien : dit was het werk van de subrecargen die zich op hun beurt niet mochten bemoeien met de scheepvaartproblemen. De kapitein was **rechter** aan boord, hoewel de jurisdictie daartoe nooit precies werd vastgelegd. Terzake ontstonden trouwens moeilijkheden tussen de directeurs van de Compagnie en Bauwens, de rechter van de Admiraliteit van Oostende (cfr. Norbert Laude, La Compagnie d'Ostende et son activité coloniale au Bengale, Brussel, 1944, pp. 49-51).

De Compagnie beweerde o.a. dat enkel de Magistraat van Oostende kennis moest krijgen van de misdaden begaan aan boord van haar schepen. Op 19 december 1722 had de Keizer te Wenen een « octroy » uitgevaardigd ten gunste van de Compagnie, waarin in de art. 77 en 80 bijzondere instructies terzake werden gegeven. Zo behield de keizer zich het recht voor in civiele en financiële zaken vijf rechters en een secretaris aan te stellen hoogste instantie en zonder beroepsmogelijkheden te vonnissen, « défendant à tous autres Conseils, Magistrats et Officiers de Justice d'en prendre connaissance »...

Bovendien bevatte het octroy een art. 80 dat een zeer bijzondere afwijking van het edict van 1563 oplegde ? Het verleende immers de kapiteins van de Compagnieschepen hetzelfde gezag te eerbiedigen van de tucht op hun schepen als aan de kapiteins van de krijgsvloot, « afin », zegt de tekst, « d'éviter les séditions et soulevemens, qui peuvent facilement arriver dans les voyages de long cours ». Wellicht speelde hier ook mee de overweging dat dergelijke rijk beladen schepen wel gemakkelijk de prooi van zeerovers zouden kunnen worden, reden waarom trouwens ook doorgaans soldaten aan boord werden genomen.

De Heer Christian Koninckx, lid van onze Marine Academie, signaleerde eveneens dergelijke maatregel die voorkomt in het contract dat werd afgesloten tussen de koning van Zweden en Hendrik König, voor de Zweedse Oost-Indische Compagnie : « Les Capitaines ou Commandants des dix Vaisseaux auront la même authorité que les Capitaines et les Officiers des Vaisseaux du Roy »...

Het is duidelijk dat analoge contractpunten analoge beweegredenen suggereren.

Het is niet ons opzet in détail verder te gaan dan de 18e eeuw.

Nochtans mag worden geconstateerd dat in de Franse tijd, in principe de Franse wetgeving werd toegepast met alle gevolgen vandien, w.o. de soms vervelende verklaring van « francité » voor alle schepen. Na 1830 blijft de Franse Code de Commerce nog een tijd in voege, maar, nog vóór Nederland dit deed, bracht de Belgische Regering reeds in 1849 een « Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime » in voege.

« Beschamend verschijnsel voor Nederland », schreef daarover een Nederlands commentator, « België met zijn geringe scheepvaart ging Nederland, door handel en zeevaart groot geworden, voor ».

Als besluit van dit kort gehouden, onvolledig en droog overzicht, kan wel geconcludeerd worden dat de wettelijke regering van de tucht op de koopvaardijschepen in vorige eeuwen niet het strenge wrede karakter bezat van wat kon gebeuren op de krijgsvloot.

De aard van de vaart, de samenstelling en de aanwervingsprocedure van de bemanningen zijn daarvan zonder twijfel voor een groot deel de oorzaak. Ook de commerciële en financiële doelstellingen van de vaart speelden daarin mee. De edicten en placcaerten althans spreken voor de koopvaardij nooit over de onmenselijke en sadistische gebruiken die courant waren op de oorlogsbodems.

Of ze daarom niet plaats grepen bij gelegenheid en onder zekere schippers, kan men wellicht wel gaan uitdiepen uit reisbeschrijvingen en mémoires of zelfs overgeleverde boordjournalen.

Maar, dat is een gans andere geschiedenis.

Belgisch - Nederlandse Zeemansalmanak 1981 verschenen

De 43e jaargang van dit belangrijk boekwerk voor alle zeevarenden, zowel visser, koopvaardij als yachtmen is verschenen.

Het bevat meer dan 1.200 blz. en talrijk nieuwe rubrieken, welke alle zeevarenden aanbelangen, die de Noordzee, IJsland tot aan Marokko nodig hebben.

Dit boekwerk is verder verplichtend op alle vissersvaartuigen zowel in Nederland als in België en wordt op alle Zeemachtschepen alsook de Belgische loodsdiensten en de maalboten gebruikt.

De oplage is beperkt en de prijs vastgesteld op 950 fr., waarbij dient gevoegd 57 fr. BTW en 75 fr. verzendingskosten.

De BTW is niet verschuldigd aan boord van vissersvaartuigen.

Dit bedrag is bij **bestelling betaalbaar op onze postcheckrek. 000-0418987-44 van de drukkerij Het Nieuwsblad van de Kust, Oostende of op bankrekening 384-1605797-46 van de Bank Brussel Lambert te Oostende.**

Het is tevens verkrijgbaar :

A) In België :

Beroepsvereniging Hand in Hand Vismijn, Oostende.
Beroepsvereniging Hand in Hand Tijdokstraat 34 te Zeebrugge.
OVA Vismijn Oostende.
Martin en Co, Brouwersvliet 28 2000 Antwerpen .
Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38 2000 Antwerpen.

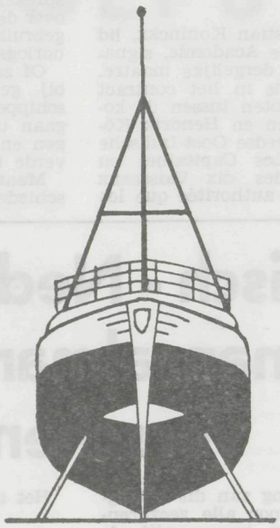
B) Nederland :

IJmuiden Stores, Trawlerkade 44 IJmuiden.
Fa Harri, Prins Hendrikkade 90 Amsterdam.
Maritiem Vissershavenweg 46 te Scheveningen.
Observator, Steenhouwerstraat 15 3020 Hoogvliet.
Van Beelen, Middenhavenweg 58 IJmuiden.
Antwerpse Lloyd, Eiermarkt 23, Antwerpen.

Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

West - Vlaamse scheepswerven n.v.

A. VANDER CRUYSSE



LEGEWEG,

8020 OOSTKAMP

Tel. 050/35.83.60

Priv. 050/31.34.42

NIEUWBOUW VISKOTTERS

(8592V)

Een boodschap



door J. CORNEILLIE
Visserij-aalmoezenier

Weer is het Kerstmis en Nieuwjaar. Wat vliegt de tijd toch snel, zegt iedereen. We hopen dat de meeste vissers op Kerstmis zullen binnen zijn om dit mooie feest met hun gezin te kunnen vieren. Wanneer geheel de wereld de geboorte van Jezus viert, mogen zij er ook wel bij zijn. En wie die nacht toch op zee is, zal zeker wel aan Kerstmis denken en aan zijn dierbaren. Om feest te vieren, moet men samen zijn.

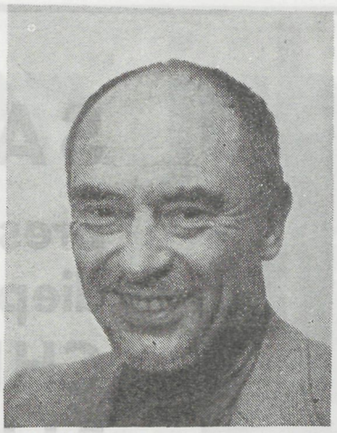
Maria en Jozef hebben samen het eerste Kerstfeest gevierd. Het was in een kille stal; ze hadden geen meubelen, geen centrale verwarming. Alleen de os en de ezel gaven wat warmte. Maar zij kregen al gauw gezelschap en bezoek. De herders hadden de engelen horen zingen, en zij kwamen nieuwsgierig kijken en brachten wat eenvoudige geschenken mee. Daar was een kindje geboren, en de engelen zongen «Glorie aan God in de hoge, en vrede aan de mensen». Zij begrepen er niet veel van. De wereld wist toen nog niet wat er gebeurde. Maar het is zo'n belangrijke gebeurtenis geweest dat onze tijdrekening er mee begonnen is. Op die dag is Gods Liefde in Jezus op de wereld verschenen. Maria en Jozef wisten het en zij waren zeer gelukkig. Maar de mensen wisten het nog niet. Er stond wel in de heilige boeken dat er eens een Messias zou geboren worden. Maar niemand verwachtte dat het zo zou gebeuren, zo eenvoudig en stil, zo arm en gering. Wat is God toch groot dat Hij zich zo klein kan maken !



Gelukkig hebben Maria en Jozef goed voor de kleine Jezus gezorgd. Zij sloegen met Hem op de vlucht naar Egypte. Toen de wrede Herodes dood was, keerden zij naar Nazareth terug. Van daaruit ging Jezus rond om de Liefde van God te verkondigen, en de mensen aan te zetten elkaar te beminnen. Omdat Hij dat gedaan heeft, wordt nog elk jaar Zijn geboorte gevierd.

Iedereen, groot en klein, ziet graag een kindje in de wieg. Iedereen ziet ook graag het kindje Jezus in de kribbe. Ieder kind roept ons op tot hoop en verwachting. Jezus roept ons op en zet ons aan tot de hoogste verwachting. Hij is gekomen om ons te brengen in een wereld van liefde en van vrede. Wij moeten echter ervaren hoe ver wij nog van deze nieuwe wereld af zijn. Er is nog zoveel onrecht, haat en oorlog. Maar op een schip, midden de wijde zee, kan het goed zijn. Daar is er kameraadschap; daar is men eerlijk voor elkaar; daar is men naarstig en blijgezind. Ook thuis kan het zo zijn. Daarom is Kerstmis een hoopvol feest voor alle gezinnen. Elke geboorte, elk nieuw leven is ook een aansporing om beter te leven. Zo moge Kerstmis voor ons allen een prikkel zijn om beter te leven, om onze gaven beter te gebruiken, om meer voor elkaar te leven, om te streven naar ieders geluk.

Dan mogen wij elkaar oprecht een «Zalig Kerstfeest en een Gelukkig Nieuwjaar» toewensen. Het moge u allen op zee en aan land steeds goed gaan !



Van Euro- en olieperikelen

door K. Michielsen
Hoofdinspekteur-Directeur
bij het
Ministerie van Landbouw —
Dienst voor de Zeevisserij

Zoals het leven, is de visserij een voortdurende strijd om steeds nieuwe, dikwijls uit een onverwachte hoek opdagende moeilijkheden te overwinnen, met af en toe een aangename opklaring, zo nu en dan eens een meevaller, soms ook een zwaar verlies of het verdriet om iemand die verdwijnt. Er zijn schaduwzijden aan, maar ook vele goede kanten en zonnige plekken. Zoals het leven, is de visserij alleen mogelijk als men vooral aandacht heeft voor deze laatste.

1980 bracht ons niet het gemeenschappelijk beleid, dat door vele mensen uit het bedrijf wel eens wantrouwig, en door enkele zelfs met onbehagen afgewacht wordt.

Wel werd op Europees vlak enige vooruitgang geboekt. Denken we maar even aan de techniche beschermingsmaatregelen, die voor onze bedrijfsmensen vooral neerkomen op een gedeeltelijke vergroting van de opgelegde minimummaaswijdten. Wat hier uit de bus kwam, kan, in grote trekken, zeker door de meeste bedrijfsgenoten goedgekeurd worden. Toch komen er ook enkele bepalingen in voor, die, in een verdere toekomst, zorgen zullen baren. Denken we maar even aan de bijvangstregeling voor de kreeftjesvisserij.

Maar de maatregel die in onze visserijkringen helemaal niet in een geur van heiligheid staat, met name de vangstquota-regeling, heeft tijdens het jaar 1980 onze vissers nog geen slapeloze nachten bezorgd.

Hoe het nu verder zal gaan evolueren, is op het moment dat deze regels geschreven worden, nog moeilijk te voorspellen. De zienswijze die de onderscheiden lid-staten hebben op dit probleem is nog ver van gelijklopend. De nationale belangen zijn nog veel verder uiteenlopend. Vanzelfsprekend is het vinden van een compromisoplossing waarbij iedereen zich, zij het dan nog met enige terughoudendheid, zou kunnen aansluiten, niet zo gemakkelijk.

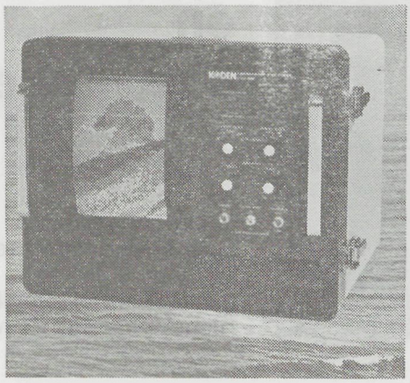
En toch moeten we daartoe komen. Laten we ons geen illusies maken : de tijd van de vrijheid ter zee lijkt momenteel nog voort te duren, maar blijven duren zal hij niet. Een regeling, gebaseerd op beschermingsmaatregelen, is onafwendbaar. En, wat vele van onze mensen er ook mogen over denken, het zal uiteindelijk eenieder ten goede komen, vooral onze kleine visserij. Een degelijke bescherming van de zee tegen overbevissing, een eerlijke gelijkschakeling van de concurrentievoorwaarden, een goed gedoseerd krediet- en nieuwbouwbeleid, een degelijke markt- en importregeling spelen in de eerste plaats in het voordeel van de kust- en de kleine zeevisserij.

Er zullen ongetwijfeld in het begin moeilijkheden en misschien zelfs een paar hard door te bijten momenten komen, maar uiteindelijk mag verwacht worden dat onder een degelijk opgevat gemeenschappelijk beleid onze visserij verder zal opbloeien.

Ondertussen hebben onze mensen andere zorgen. De voornaamste is op dit ogenblik wel de brandstofprijs, die in twee jaar tijd weer zo wat verdubbelde. Je vraagt je soms af waar het heen moet, vooral daar de besommingen al een paar jaar bijna op hetzelfde niveau blijven. Voor een belangrijk gedeelte van de vloot is de verhouding van de post «brandstoffen» tegenover de besomming, op een kritiek niveau gekomen. We mogen zeker hopen dat de besommingen zo langzamerhand zullen gaan verhogen. Maar het is niet zeker dat daarmee de zaak opgelost is. Meer en meer zullen we ons erover moeten beraden wat nu eindelijk beter is : hard vissen, veel vangen, hoge besommingen maken, maar dan ook het uiterste vergen van de motor, en veel, zeer veel verbruiken, ofwel de hele exploitatie instellen op een ander doel : brandstof besparen, zuinig werken, maar dan ook wat minder besommen. We moeten ons ernstig gaan afvragen welke de beste taktiek is. Sommige bedrijfsgenoten zijn waarschijnlijk reeds van nu af tot een besluit gekomen.

Maar er zijn ook andere middelen om, zij het op een meer bescheiden manier, op het verbruik te besparen. Men zou er soms verwonderd over staan hoeveel brandstof kan bespaard worden door een gladde, goed schoongemaakte en met een prima aangroeiwerende verf beschilderde huid, door een goede onderhouden, piekfijn afgestelde motor, of door een goed gekozen gaaf onderhouden schroef.

Ik moge onze bedrijfsmensen voor het nieuwe jaar een beter evenwicht tussen besommingen en exploitatiekosten toewensen, en vooral een moedgevend uitzicht op de toekomst.



SAIT ZEEKUST

presenteert U haar nieuwe dieptemeter:

CHROMASCOPE KODEN CVS 885

Deze dieptemeter is uitgerust met een kleurenbeeldbuis die een doorlopend beeld weergeeft (zoals bij gebruik van papier) waarvan acht verschillende kleuren : rood, oranje, geel, groen, blauw-groen, wit, groen-blauw, blauw.

Volgens de sterkte van terugkomende echo's worden de kleuren bepaald, bij voorbeeld : de grond wordt rood weergegeven, het water blauw en naar gelang de dichtheid van de visscholen kleuren gaande van oranje over geel tot groen.

Het toestel kan door aanpassing aangesloten worden op bestaande dieptemeter of kan ook zelfstandig werken.

Dieptebereiken : 0 - 80 ; 0 - 160 ; 0 - 320 ; 0 - 640 ; 0 - 1280 meter.
Vergrotingsschalen voorzien van : 20 - 40 - 80 of 160 meter.

Vraag verdere inlichtingen ; dit toestel kan uw produktie ten goede komen !

SAIT ZEEKUST

8400 OOSTENDE	**Hendrik Baelskaai 21**	**Tel. : (059) 32 08 11 - 32 08 16**
8450 NIEUWPOORT	**Kaai 46**	**(058) 23 31 51**
8380 ZEEBRUGGE	**Wandelaarstraat 4**	**(050) 54 41 21 Telex 82149**

(8640V)



Bij een jubileum

door G. BRABANT,
Hoofdingenieur-Directeur van Administratie bij Gewest van de Radio Maritieme Diensten

Dit jaar heeft de Regie van Telegrafie en Telefonie de vijftigste verjaardag van haar oprichting gevierd.

Zoals het past bij een jubileum is het de gewoonte alsdan een soort balans op te maken waarbij grote momenten uit het verleden in herinnering worden gebracht, waarbij de huidige toestand wordt onderzocht en ook wordt gepeild naar wat de toekomst nog zou kunnen brengen.

De telecommunicatie bestaat eigenlijk sinds het ontstaan van de mens, maar de eerste belangrijke stappen werden feitelijk gezet in de 19e eeuw met de uitvinding van de semafoor door CHAPPE, gevolgd door de elektrische telegraaf van MORSE in 1836. Veertig jaar later, in 1876, vindt GRAHAM BELL de telefoon uit en opent aldus de weg naar onvermoede ontwikkelingen.

In België volgde de praktische toepassing van die uitvindingen zeer vlug. Onze regeerders uit de vorige eeuw waren zich bewust van het belang van die uitvindingen en vrij spoedig werden de in concessie gegeven exploitaties terug overgenomen ; voor de elektrische telegraaf gebeurde dat in 1850 en voor de telefoon vanaf 1896. Dit was nodig om twee redenen. Enerzijds bood de gebruikte concessievorm geen waarborgen voor de bediening van niet rendabele gewesten, en anderzijds maakte de noodzakelijke onderlinge verbinding van de verschillende netten en het nastreven van het algemeen belang een hergroepering van de exploitatie op het nationaal vlak noodzakelijk.

Het belang van de T.T.-diensten nam steeds toe.

Aldus kende de telegrafie reeds een belangrijk verkeer in de 19e eeuw, wat vooral mogelijk was dank zij de uitvindingen van HUGHES en BAUDOT. De radiocommunicatie zag het licht in 1895, toen de Italiaanse fysicus MARCONI de eerste verbinding via hertzgolven tot stand bracht.

Bij de telefonie volgden de verbeteringen elkaar op. Als bijzonderste moet de automatische commutatie van de telefoonlijnen dank zij STROWGER worden vermeld en het gebruik van lange afstandskabels voor telefonie uitgerust met PUPIN-spoelen.

Deze snelle ontwikkeling van de telefonie, die gepaard ging met een onafgebroken stroom van technische vernieuwingen, had weldra echter te kampen met financieringsmogelijkheden. Bovendien namen de exploitatieproblemen door de industrialisering van de telegrafie en de telefonie een dergelijke dimensie aan dat de beheersmethodes toegepast bij het bestuur van T.T. krachtens de wet van 1846 op de Rijksboekhouding, haast bespottelijk gingen lijken. Vermelden wij alleen maar het ontbreken van afschrijvingen en van een algemene inventaris, wat het bepalen van een kostprijs onmogelijk maakte, of nog de talrijke administratieve belemmeringen voor het afsluiten van overeenkomsten en voor het vereffenen van de betreffende uitgaven.

Er moest dus overgegaan worden tot het afsplitsen van het beheer van de telegrafie en telefonie van dat van het Rijk en tot de oprichting van een autonoom organisme dat, hoewel het onder de controle van de Staat zou blijven, de T.T.-diensten zou kunnen beheren met een zekere onafhankelijkheid en volgens handels- en nijverheidsmethodes die aangepast zouden zijn aan de nieuwe behoeften.

Ontwerpen werden achtereenvolgens ingestudeerd door de Ministers FRANCQUI, ANSEELE, LIPPENS en FORTHOMME.

De verpletterende meerderheid en de spoed waarmee de Wetgevende Kamers in 1930 hun goedkeuring met het voorstel van laatstgenoemde tot uiting brachten, toonden aan dat alle instanties de absolute noodzakelijkheid van een autonoom organisme begrepen hadden, zodat de controleformaliteiten niet langer meer een hinderpaal zouden betekenen voor het opmaken van de rekeningen, de vertraging bij de goedkeuring van de jaarlijkse voorzieningsrekening niet langer het rationeel verloop van de exploitatie en de bestellingen zou stilleggen, overeenkomsten zouden kunnen worden afgesloten voor een termijn die over meerdere jaren zou lopen, de betalingen zonder nadelige vertraging zouden kunnen worden gedaan, de thesaurie steeds voldoende armslag zou hebben, de aanwerving niet langer meer gehinderd zou worden. Tevens kon de oprichting van een studie- en opzoekingsdienst overwogen worden, noodzakelijk geworden door de voortschrijdende vooruitgang, en van een commerciële dienst die zich ten volle zou kunnen bezighouden met de verruiming van de cliënteel en de aanpassing van de exploitatie aan de reële behoeften.

Dit alles heeft de oprichting van de R.T.T. noodzakelijk gemaakt.

Het beleid ervan, vanuit het oogpunt van efficiëntie omvat twee aspecten : het kwantitatieve, d.w.z. voldoen aan aanvragen tot aansluiting, en het kwalitatieve, d.w.z. de cliënteel een degelijke dienstverlening bieden en de technische evolutie volgen met behoud van redelijke tarieven.

In 1930 omvat het kwalitatieve buiten de geleidelijke en integrale automatisering van het lokaal en interzonaal verkeer, de ontwikkeling van onze internationale betrekkingen, de bestendiging van de dienst, want toentertijd waren talrijke kleinere kantoren 's nachts gesloten, en het vervangen van bovengrondse lijnen door ondergrondse aansluitingen.

Niettegenstaande de crisisjaren en de moeilijke periode die de tweede wereldoorlog voorafging, loopt het aantal telefoonabonnees van 225.000 in 1930 op tot 314.000 in 1939 waarvan 67,5 % zijn aangesloten op een automatische centrale en 89 % beschikken over de bestendige dienst.

De oorlog betekent uiteraard een stilstand in de evolutie. De Regie van T.T. besteedt in de eerste daaropvolgende jaren al haar aandacht aan de wederopbouw van meer dan honderd vernietigde gebouwen en aan de herstelling van de netten, terwijl zij daarbij nog de bakens zet voor verdere belangrijke ontwikkelingen.

De balans die in 1955 ter gelegenheid van de 25e verjaardag van de Regie van T.T. werd opgemaakt, maakt gewag van 615.000 abonnees waarvan 76 % zijn aangesloten op een automatische centrale. 87,5 % van het internationaal verkeer wordt afgewikkeld zonder wederoproep van de aanvrager. Het telegraafverkeer dat in 1947 zijn hoogtepunt heeft bereikt met meer dan 10.000.000 berichten begint de concurrentie te ondergaan van de telefoon en van de telex die in 1937 in gebruik werd genomen en reeds 669 abonnees telt in 1955. In dat jaar wordt bovendien de integrale automatisering van het binnenlands telegraafnet gerealiseerd.

Wegens de belangrijke rol die België heeft gespeeld op internationaal vlak, was het normaal dat op dit stuk de Regie van T.T. aan de spits van de vooruitgang stond. Enkele voorbeelden zijn hiervan het sprekend bewijs.

Een internationale handbediende centrale met 80 standen werd reeds in 1953 te Brussel in gebruik genomen.

In 1955 telt men reeds 15 intercontinentale radioverbindingen. De eerste automatische internationale verbinding naar Parijs en Rijsel wordt het daaropvolgende jaar plechtig geopend.



Zicht op de telefonie seinzaal van het moderne kuststation Oostenderadio gelegen aan de Perronstraat te Oostende.

(vervolg blz. 37)

Verzekeringskantoor

MONTEYNE
en
VANMOERKERKE

KONINGSTRAAT 16, 8400 OOSTENDE

TEL. 059/80.23.01

UW RAADGEVER
voor
ALLE VERZEKERINGEN
ALLE MAATSCHAPPIJEN

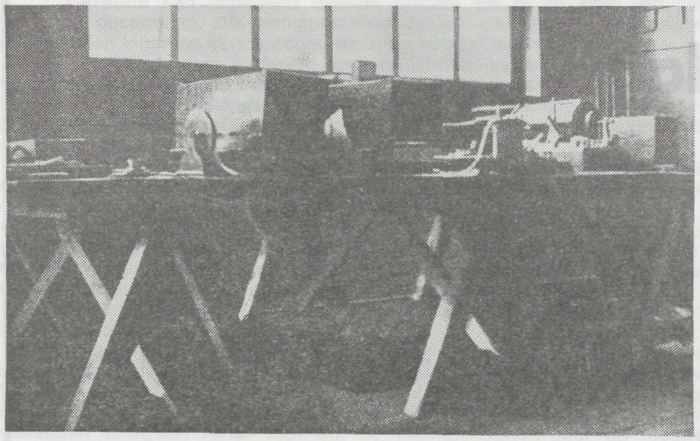
(8636V)

(Vervolg van blz. 35)

Van dan af zal niets de vooruitgang van de telefoon nog in de weg staan. De telefoon wordt een economische en sociale noodwendigheid ; de telex een werktuig van vitaal belang voor onze industrie en onze handel.

In 1965 tellen we 1 miljoen telefoonabonnees. Thans zijn het er 2.350.000 ; de telex telt thans 20.000 abonnees.

Wat de aansluitingen met bovengrondse lijnen betreft, die maken nog slechts één procent uit van de aansluitingen van de landelijke zones.



De eerste zender-ontvangerinstallatie in het walstation te De Panne, daterende van het jaar 1900 en opgesteld in de villa « Les Pavots ».

Op 8 oktober 1970 wordt het telefoonnet integraal geautomatiseerd. Terzelfdertijd worden op het gebied van de commutatie ingrijpende wijzigingen doorgevoerd die gesproten zijn uit de invoering van de elektronische commutatie.

De jaren zeventig werden gekenmerkt door het in gebruik nemen, zowel in het telefoonnet als in het telexnet, van programmabestuurde semi-elektronische centrales.

In het begin van datzelfde decennium bestudeert de Regie, die van meetaf aan een aandeel in de grote transatlantische kabels en nadien in de Franse en Duitse grondstations voor telecommunicatie via satellieten had verworven, de mogelijkheid om te beschikken over eigen installaties, bestemd voor het intercontinentaal verkeer. Zo wordt het grondstation voor telecommunicatie en satellieten te Lessive opgericht en plechtig geopend op 21 september 1972.

Oorspronkelijk is het bestemd om ingezet te worden in de betrekkingen waarmede het verkeer bijzonder belangrijk is, nl. de V.S.A., Canada, Zaïre en Israël. Later in 1975 wordt een systeem, SPADE genoemd, in dienst gesteld waardoor het mogelijk werd, om beurten, gebruik te maken van de circuits voor de betrekkingen met landen waarmee het verkeer niet zo belangrijk is, zoals bv. Argentinië, Jordanië, Mexico en Saoedi-Arabië. Ik herinner er tevens aan dat bij de bouw van het station rekening werd gehouden met het toeristisch en educatief aspect. Het is voor het publiek toegankelijk, ieder jaar van 1 mei tot 30 september.

Op een geheel ander vlak wil de Regie aan de diverse behoeften van haar kliënteel voldoen. Zij biedt een steeds bredere waaier van toestellen aan, gaande van het enkelvoudig, universeel en eigentijds toestel tot de huistelefooncentrale 5 lijnen, 25 toestellen. De eerste telefooncellen werden in 1934 opgesteld en thans na verschillende stadia van perfectionering zijn er zowat 6.500 over het gehele land verspreid. De meeste bieden de mogelijkheid internationale gesprekken te voeren — hetzij automatisch hetzij door bemiddeling van een operator — en telefonisch telegrammen af te geven.

Anderdeels geeft de Regie sedert 1972 haar cliënteel de beschikking over modems met steeds grotere snelheid voor data transmissie via het telefoonnet. Thans zijn er zowat 6.000.

Het in gebruik nemen van de diensten DATEL en DATA COMMUNICATION SERVICE en onlangs de openstelling van EURONET, zijn verschillende stappen in de ontwikkeling van de telecommunicatie.

HAAR ECONOMISCHE EN SOCIALE ROL

Uiteindelijk dient ook de economische en sociale rol vermeld die de Regie speelt.

Zij stelt ongeveer 30.000 personen te werk en haar investeringen vormen de basis voor een belangrijke tewerkstelling binnen de privé-telecommunicatienijverheid. Haar jaarlijks zakencijfer bedraagt zowat 40 miljard terwijl ze per jaar ± 15 miljard investeert. Op sociaal vlak concretiseert haar optreden zich, binnen het bedrijf, door de activiteiten van de sociale dienst, de T.T.-School en de Sociale Werken (georganiseerde vakanties, tegemoetkoming in geval van ziekte, enz...). Naar buiten uit maakt het in 1975 ingevoerde sociaal telefoontarief het mogelijk dat bejaarden en gehandicapten, met bescheiden inkomens tegen voordelige voorwaarden over een telefoonaansluiting kunnen beschikken.

Heeft zich op nationaal vlak, dankzij bestendige research en de nodige investeringen, een ware revolutie voltrokken op het gebied van de ontwikkeling der telecommunicatiemiddelen, ook op lokaal vlak werd niets onverlet gelaten om steeds de technische evolutie op de voet te volgen.

Wat meer in het bijzonder Oostende betreft kan hier onmiddellijk het Gewest van de Radio Maritieme Diensten in de Perronstraat worden vermeld.

Deze gewestelijke directie staat in voor alles wat bij de R.T.T. met radiomaritieme zaken te maken heeft. Zo behoort de scheepsradiocommunicatie tot haar voornaamste actieterrein dat vooral gericht is op de reders, handelaars, schippers, vissers, familie aan de wal, opvarenden van koopvaardij- en passagiersschepen, yachtmen en sportvissers. Hoewel de tot stand gebrachte radioverbindingen van uitzonderlijk belang zijn voor de economie van ons land, toch blijft de hoofdbekommernis steeds : de beveiliging van mensenlevens op zee.

OOSTENDE EN ANTWERPEN RADIO

Aangezien de kuststations Oostenderadio en Antwerpenradio, voor wat België betreft deze taken waarnemen, volgt hierna een bondige schets nopens het ontstaan en groei van deze stations.

De initiale stap werd gezet in het jaar 1900 in De Panne toen van daaruit radiocontact kon worden gehouden met de mailboot « Princesse Clémentine » en dit gedurende de ganse overtocht Oostende-Dover.

Hoewel in die tijd werd gebruik gemaakt van zeer primitieve zenders en ontvangers en de normale draagwijdte van de signalen zich beperkte, tot ongeveer 50 km., werd het nut van de draadloze telegrafie niettemin spoedig bewezen door enkele geslaagde hulpacties via radio. Het toenmalig Bestuur besloot dan ook alle mailboten met radio uit te rusten. België beet meteen de spits af, vermits het aldus het eerste land was dat een regelmatige lijn van met radio uitgeruste passagiersschepen exploiteerde.

Na de prille start in De Panne werd in 1902 verhuisd naar Nieuwpoort-Bad waar een nieuw kuststation in de ether bleef tot aan het begin van de Eerste Wereldoorlog. In 1914 werd het immers tijdens een vijandelijke luchtaanval volledig vernield.

Bij afloop van de Duitse bezetting bleef de leiding niet bij de pakken zitten maar werd onmiddellijk met de heropbouw begonnen. De ontwikkeling van de radiobuis had intussen de weg naar radiocontacten over lange afstanden geopend en meteen werd het kuststation ondergebracht te Oostende, nabij de oude watertoren : Oostenderadio met roepnaam OST, was geboren en verzekerde een bestendige luisterdienst op de noodfrequentie 500 kHz.

Benevens te Oostende werd in 1919 eveneens een kuststation in bedrijf genomen te Antwerpen en in 1923 werd gestart met de bouw van het zendstation Ruiselede dat oorspronkelijk werd gebruikt voor de vaste radiotelefonie- en radiotelegrafieverbindingen maar later werd ingeschakeld voor de kortegolfuitzendingen van Oostenderadio.

In 1930 ontstond de Regie van Telegrafie en Telefonie en onder haar beheer ondergingen de radiodiensten een grondige vernieuwing : Oostenderadio verhuisde naar Stene, de zendinstallaties werden overgebracht naar een nieuw gebouw te Middelkerke en Ruiselede werd uitgebreid.

Na de oorlog 1940-45 moest opnieuw met de heropbouw worden begonnen daar tijdens de bezettingsjaren de installaties werden in beslag genomen, vernield of weggevoerd en slechts ledige gebouwen waren overgebleven.

Geleidelijk aan werden de radiodiensten ook verder uitgebouwd en gemoderniseerd, teneinde het hoofd te kunnen bieden aan het steeds toenemend radioverkeer.

Zo beschikte men in 1950 te Stene reeds over twee middengolf- en twee kortegolftelegrafiestanden alsook over twee middengolftelefoniestanden.

Inmiddels werd het nochtans steeds duidelijker dat, door de aanhoudende uitbreiding van de wereldhandelsvloot en de expansie van onze havens, spoedig het verzadigingspunt van onze mogelijkheden zou worden bereikt. Om hieraan te verhelpen en met als doel een nog betere dienstverlening aan de scheepvaart te bieden, werd in de loop van het jaar 1961 begonnen met de bouw van een nieuw en ultra-modern kuststation, te Oudenburg, dat op 1 april 1964 werd in gebruik genomen. Deze vestigingsplaats werd toen uitgekozen omdat het 20 ha groot perceel optimale voorwaarden bood voor de oprichting van een degelijk antennepark.

Antwerpen daarentegen kreeg reeds in 1959 een nieuw zendcentrum aan de Kruisschanssluis en in 1965 een nieuw kuststation op de Linker-Oever.

Uiteindelijk in 1977, na de ontwikkeling van de op afstand bedienbare en continu regelbare ontvangers, konden de operatoren van Oostenderadio terug worden overgebracht naar het centrum van Oostende zelf. Met behulp van geïntegreerde schakelingen was intussen immers een elektronische afstandsbediening uitgewerkt tussen het exploitatiecentrum te Oostende en het werkelijke ontvangstation te Oudenburg, de zendcentra te Ruiselede en Middelkerke en ook nog de VHF-relaisstations te De Panne en Zeebrugge.

Het bijzonder belang dat de R.T.T. hecht aan de doelmatige werking van haar radiodiensten blijkt ook nog, zowel uit de bestendige aanwezigheid in de meter-, decameter- en hectometergolven, als uit de toepassing van de nieuwste technieken zoals automatische alarmsystemen, scanning van de frequentiebanden, selectieve oproepen en TOR of telex over radio.

(vervolg blz. 39)

Onderlinge Visafslag

O. V. A.

SAMENWERKENDE VENNOOTSCHAP

VISMIJN 70 A, 71, 71 A - OOSTENDE

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

Speciale Afdeling voor Sociale aangelegenheden door zeer bevoegd personeel.

Handelsregister Oostende 16841

BANK BRUSSEL LAMBERT
Generale Bankmaatschappij
Kredietbank

Postrekening nr. 000-0001333-72

Telefoon 32.21.73

B.T.W. 405.303.909

(8628V)

(Vervolg van blz. 37)

Wat nu de toekomstperspectieven op radiogebied betreft, zal de aandacht in de eerstvolgende jaren blijven uitgaan naar de automatisering van het verkeer van schip naar wal, en omgekeerd. Heel in het bijzonder wordt nu door RMD deelgenomen aan de besprekingen op internationaal vlak ter voorbereiding, enerzijds van de automatisering van het mobiel radioverkeer in de metergolven en anderzijds van de maritieme communicatiemogelijkheden per sateliet.

Tenslotte kan algemeen gesteld worden dat in de loop van het volgende decennium, de communicatiemiddelen een steeds belangrijker plaats zullen innemen in ons economisch en sociaal leven.

T.o.v. de andere middelen voor de afwikkeling en de verspreiding van informatie, biedt de telecommunicatie zeer interessante economische voordelen : laag energieverbruik, gering beroep op zeldzame grondstoffen, hoge transmissiesnelheid, interconnectie van de netten op wereldschaal, enz.

De grotere technologische evolutie — van de microprocessor tot de satelliet — zal een grondige ommekeer teweegbrengen, zowel in de organisatie van de bedrijven als in onze dagelijkse levenswijze.

Inzake klassieke tele-informatica, komen netten tot stand voor datatransmissie die het mogelijk maken de talrijke behoeften van de ondernemingen te bevredigen : aankopen door toedoen van terminals, elektronische overdrachten van fondsen, inwinnen van informatie.

Anderzijds zou een openbaar net voor pakketcommutatie vanaf 1981 in dienst moeten worden gesteld.

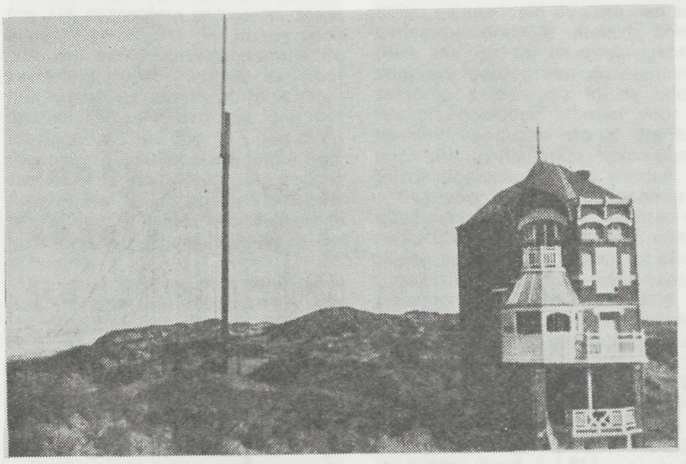
In een nabije toekomst zal de massa ook toegang krijgen tot de informatiediensten, dank zij het gemeenschappelijk gebruik van het telefoonnet als transmissiemiddel, een toetsenbord als toegang en uitvraagorgaan en van een televisietoestel als videoscherm. De Regie zal tot proefnemingen overgaan vanaf 1981 om de marktbehoeften voor de nieuwe dienst te kennen.

Andere speciaal voor de bedrijven bestemde diensten zouden in de loop van de jaren 1980 nog het licht moeten zien.

Zo kan men de « telefaxdienst » citeren die de transmissie via het telefoonnet zal mogelijk maken van allerlei bescheiden (rekeningen, bestellingen, post), alsmede de teletexdienst die tot doel heeft de machines voor het verwerken van teksten aan te sluiten op het telecommunicatienet, om voorbereide teksten over te seinen.

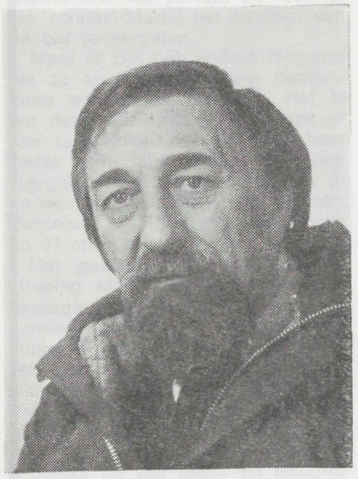
De snelle vooruitgang van de techniek maakt dat de Regie van T.T. belangrijke inspanningen zal moeten leveren om bij te blijven, doch met behulp van de nodige goede wil en de bekwaamheid van haar personeel, is zij, in de mate dat haar de middelen worden verschaft, tegen die taak opgewassen.

Ter gelegenheid van deze jaarwisseling bevestigen de directie en het personeel van de Radio Maritieme Diensten nogmaals hun verdere volledige toewijding aan de verzorging van de radiocommunicaties o.m. ten behoeve van de visserijvloot en heel speciaal voor de beveiliging van de mensenlevens op zee.



De historische villa « Les Pavots » met antennemast te De Panne van waaruit de eerste verbinding tot stand kwam in het jaar 1900 met de pakketboot « Princesse Clémentine ».

Van botter tot kabelschip



door Ing. A.C. DE BRUIN,
stafmedewerker Centrale Dir. PTT, Hoofddirectie Telecommunicatie.

In 1852 werd onder leiding van E. Wenckebach een begin opgemaakt met de aanleg van het Rijks Telegraafnet. In het waterrijke Nederland kruisten deze telegraaflijnen belangrijke waterwegen die vanwege hun breedte of door de scheepvaart niet met gespannen leidingen, dwz. bovengronds, konden worden «genomen».

Voor de eerste rivierkruisingen werd in Engeland kabel gekocht bij R.S. Newall Co te Birkenhead, die kort daarvoor met een kruising van het Nauw van Calais de eerste zeekabel in de geschiedenis tot stand hadden gebracht.

In 1854 werd één kabel van 3,6 km. gelegd door de Ooster Schelde, ten behoeve van een verbinding naar Vlissingen; zowel Zuid Beveland als Walcheren waren toen nog echte eilanden.

De Zuiderzee werd in 1860 gekruist met een drie-aderige telegraafkabel.

Het trajekt liep van de Gelderse Hoek (bij (Enkhuizen) naar Stavoren.

Onze eerste echte «zee»-kabel werd geleverd door de bekende Keulse Kabelfabrikanten Felten en Guillaume (F en G) en had een lengte van 20.290 el (13,6 km)

Het rijnschip Aedus, een Keulse aak, dat via de IJsel de kabel uit Keulen aanvoerde, werd ook voor de legging gebruikt, daarbij geassisteerd door de radersleepboot «Zuiderzee» «hebbende een machine van middelbare drukking van 70 paardenkracht».

De uiteindelijke gelegde lengte was 16.500 el (11,4 km) zodat er nog wat overschoot voor eventuele toekomstige herstellingen.

Deze eerste zeekabellegging van enige omvang en geheel onder directie van de Rijks Telegraaf uitgevoerd, vormt een epos op zichzelf.

Door het breken van een tros sloegen een tweetal hulpvaartuigen op de dijk en werden zwaar beschadigd.

De « Aeolus » sloeg tijdens het binnenslepen in de haven van Enkhuizen tegen het havenhoofd en kon ternauwernood door de « Zuiderzee » weer vlot worden getrokken.

Maar de kabel lag er inmiddels en de overschietende 2320 el werden gelost en « daarna met riet bedekt ».

Het gehele karwei had de Rijks-Telegraaf toen nog 35.952,09 harde Nederlandse guldens gekost, waarvan f 31.395,55 aan F & G moest worden betaald.

De Zuiderzee zelf zou nadien, direct en indirect, bewijzen dat men niet met een onschuldig stukje binnenwater te maken had.

Op 7 februari 1861 geraakte de kabel, naar vermoed werd tengevolge van ijsgang, defect.

Aangezien ijs en slecht weer een eerder herstel onmogelijk maakten, begaf de Opzichter der Rijks Telegraaf F.v. Erkel zich op 30 maart d.a.v. naar Enkhuizen en stelde door meting vast dat de fout zich dicht onder de Friese wal moest bevinden.

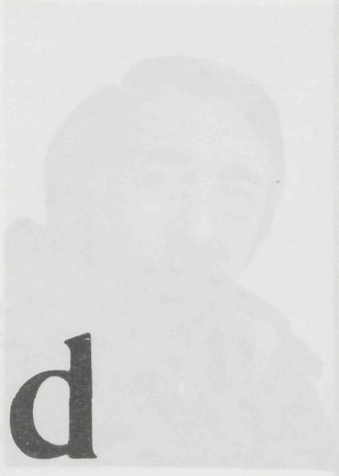
(vervolg blz. 41)

REDERS
en VISSERS

koopt
steeds
bij
Uw

coöperatieve

hand in hand



Kantoren
Tijdokstraat 34
Zeebrugge

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

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

Bijlage aan HET VISSERIJBLAD nr. 36 van 30 december 1980

R.M.T. vanaf juni 1981 met jetfoil over de plas

Het verheugt de Regie voor Maritiem Transport U in dit blad haar beste wensen over te maken voor 1981, en zij richt zich hier dan vooral tot haar huidige en toekomstige klanten, voor wie zij het komende jaar snel vervoer introduceert, met name de «Jetfoils» of draagvleugelboten».

Totnogtoe was de Regie voor Maritiem Transport, die de Oostende-Dover Folkestone lijnen sedert 1972 exploiteert, bij het publiek vooral bekend om haar pakketboten, haar carferries en haar polyvalente schepen die zowel reizigers, auto's als vrachtwagens vervoeren tussen Oostende en Dover of Folkestone en omgekeerd. Van laatstgenoemde type van schepen werden tussen 1972 en 1978 niet minder dan vijf nieuwe eenheden in de vaart gebracht.

Bepaalde reizigers zullen de voorkeur blijven geven aan een overtocht per schip om te kunnen genieten van de rust van de zeetocht gebeurlijk gekoppeld aan een uitgebreide maaltijd in het restaurant of een snack in de zelfbediening en een bezoek aan de boordwinkels met hun uitgebreide keuze aan rookwaren, alcohol, parfum en reukwater, zonder daarbij het bestaan van de bar te vergeten.

Maar er zijn ook andere reizigers die zo snel mogelijk hun bestemming wensen te bereiken. Het is om deze reizigers te behouden of aan te trekken dat de RMT haar keuze heeft laten vallen op draagvleugelboten waarvan de eerste in de vaart zal worden gebracht tussen Oostende en Dover Western Docks op 31 mei a.s.

Het gaat om het type 929-115 (Boeing Marine Systems) dat 316 passagiers met hun handbagage zal kunnen vervoeren en dit in een minimum van tijd : de oversteek tussen Oostende en Dover zal slechts 1 uur en 40 minuten duren.

Amper 2 maand later, nl. op 31.7. 81 zal een 2e Jetfoil worden ingezet zodat gedurende de zomermaanden dagelijks tot zes heen- en terugrei zen zullen kunnen uitgevoerd worden en de rest van het jaar zal minstens driemaal per dag heen en terug gevaren worden.

Om een vlotte trein-Jetfoil-treinverbinding tot stand te brengen, zullen zowel te Oostende als te Dover rechtstreeks treinen onmiddellijk aansluiting geven met de meeste Jetfoil-diensten van en naar Londen enerzijds en van en naar Brussel/ Keulen en Roosendaal (Nederland) anderzijds. Aldus zal men vanuit Oostende in ongeveer 3 uur en 30 minuten in Londen Victoria kunnen zijn, met inbegrip van doeaneformaliteiten en paspoortkontrole in de haven van Dover. Reist men vanuit Brussel, dan zal men in ongeveer 5 uur en 30 minuten in Londen zijn, vanuit Roosendaal in ongeveer 6u.30 en vanuit Keulen in ongeveer 8u.30.

Teneinde de door de reizigers bij het overstappen de af te leggen weg zoveel mogelijk te beperken zullen zowel te Oostende als te Dover in de onmiddellijke nabijheid van de aansluitende treinen (dus in de spoorwegstations zelf) speciale terminals voor de draagvleugelboten worden gebouwd.

Voor de behandeling van het reisgoed zullen speciale voorzieningen worden getroffen in de aard van deze die bestaan op de vliegvelden. In de haven van vertrek levert de reiziger zijn bagage, die met een speciale container aan boord van de Jetfoil vervoerd wordt in, en bij aankomst pikt hij zijn bagage terug op aan een transportband.

Wat nu de overvaartprijs betreft, deze zal zo laag mogelijk worden gehouden, t.t.z. dat op de tarieven die op 31.5.1981 van kracht zullen zijn op de klassieke» schepen tussen Oostende-Dover/Folkestone, een toeslag zal moeten betaald worden van 350 BF. per enkele reis en per passagier vanaf de leeftijd van één jaar. Kinderen van 1 tot 4 jaar betalen alleen de toeslag.

Zoals hoger gezegd kan de Jetfoil 316 passagiers vervoeren, zodat alleen de reizigers die in het bezit zijn van een reserveringsbewijs de zekerheid zullen hebben de door hen gewenste overvaart te kunnen medemaken. De aankoop van het toeslagbiljet van 350 BF. omvat de reservering zonder bijkomende kosten voor de klant. Reizigers zonder reservering zullen worden toegelaten zolang er plaats beschikbaar is mits betaling van de toeslag bij inscheping.

Men zal kunnen reserveren voor het «rokers» of «niet-rokers» dek. Uitgebreid eten aan boord is in principe niet mogelijk. Wel worden tijdens de overvaart sandwiches, koffie, thee en frisdranken opgediend; rookwaren, flessen alcohol, parfum en reukwater zullen eveneens aan boord kunnen worden aangekocht.

Niettegenstaande het aantal overvaarten met de schepen licht zal worden verminderd (in feite zal het hoofdzakelijk gaan over verdubbelingsdiensten) zal, ingevolge de indienststelling van de Jetfoils, het bestand van de vaste personeelsleden van de RMT uitgebreid worden met 61 nieuwe en dus bijkomende arbeidsplaatsen.

Profiteren we van de gelegenheid om U het uitzonderlijk aanbod van de RMT in herinnering te brengen, dat vooral in deze eindejaarsperiode bijzonder aantrekkelijk is. Inderdaad tot en met 31 maart 1981 kunt U dagexcursiebiljetten vanuit Oostende naar Dover of Folkestone aankopen tegen de spotprijs van 260 BF. heen en terug. Als enige voorwaarde wordt gesteld dat de heenreis moet geschieden met de 05u.15 dienst naar Folkenstone of met de 07u.35 dienst Dover Western Docks en dat de terugreis op dezelfde kalenderdag moet geschieden met de 19u.10 dienst uit Dover Western Docks. Er is dus ruimschoots tijd om ook Canterbury te bezoeken. Het feit dat er geen terugreis uit Folkestone geboden wordt is geen bezwaar, vermits dit amper 10 km van Dover gelegen is en een geregelde en frekwente openbare busdienst beide plaatsen verbindt. Een enige gelegenheid dus om een aangename zeereis te maken; bovendien kan op de terugreis gebruik gemaakt worden van de zeer interessante prijzen die in de boordwinkels gevraagd worden voor sigaretten, parfums, sterke dranken, enz. die in beperkte hoeveelheid tolvrij mogen ingevoerd worden.

Ook voor de automobilisten is er goed nieuws. De promotieprijzen die nu in voege zijn blijven, mits enkele kleine wijzigingen, geldig tot einde maart 1981. Als voorbeeld : voor 'n personenwagen tot max. 5,50 m. lengte (dus praktisch alle personenwagens) plus één passagier betaalt U voor de heen- en terugreis slechts 1.400 fr. (1.440 fr. vanaf 1.1.81) voor een biljet dat 20 dagen geldig is en slechts 1.440 fr. voor een biljet dat 60 u. geldig is (treedt pas in voege vanaf 1.1.81).

Uw reisbureau, spoorwegstation of automobielclub zal U graag alle nodige inlichtingen verschaffen Maar welke formule U ook kiest (Met de trein of wagen) steeds zult U vaststellen dat Groot-Brittannië over een zeer goed ingericht en dicht spoorweg- en autosnelwegnet beschikt, zodat U slechts een korte afstand dient af te leggen om totale kalmte en rust te vinden in één van de schilderachtige plekjes waar Engeland zo rijk aan is. Of houdt U het bij Londen in haar eindejaarstooi, waar de feërieke verlichting van de straten U uitnodigt om te shoppen, lekker te gaan eten, één van de 52 theaters te bezoeken, of gewoon aan «sight seeing» te doen, aan overvaartmogelijkheden is er zeker geen gebrek, gezien er zelfs in de winter 7 dagelijkse afvaarten in beide richtingen voorzien zijn. Alvast een goede reis!



1981 wordt te Oostende ook het jaar van de «Sealink-vleugelboot» !

Het eerstvolgende nummer van „Het Visserijblad" verschijnt op vrijdag 9 januari 1981

HISTORISCHE RECHTEN IN BRITSE WATEREN BREEKPUNT IN EEG-ONDERHANDELINGEN

Wij hebben er in onze vorige uitgave reeds op gewezen, dat er geen visserij-overeenkomst komt voor het einde van het jaar, niettegenstaande men hierop te Brussel in EEG-kringen ten stelligste gerekend had.

Had men verwacht dat 't voornaamste breekpunt de opdeling in nationale kwota van het algemeen EEG-kwotum zou geweest zijn, omdat er inderdaad niet genoeg te verdelen was en de 1,12 miljoen ton vis die ter beschikking van alle partnerlanden staat zeker niet aan alle verwachtingen van de visserij tegemoet komt, dan zijn de besprekingen in feite afgesprongen op 't in vraag stellen door Groot-Brittannië van de historische rechten van de Nederlanders, de Belgen en vooral de Bretoenen, in gebieden zoals Cornwall, de Ierse Zee, West-Schotland, enz... om de voornaamste te noemen. Landbouwkommissaris Gundelach met nog een paar ministers toonde zich bereid hierover besprekingen in te stellen, omdat dit vooral een eis is van de Britse visserij om over voorkeurrechten in een twaalf mijlszone uit de Britse kust te mogen beschikken waardoor bepaalde historische rechten zouden dienen opgegeven te worden. Tegenover de inschikkelijkheid van Groot-Brittannië om zich eventueel met een ongeveer 37 % van het totaal viskwotum tevreden te stellen, had de landbouwkommissaris zich bereid getoond bepaalde andere eisen van de Britten ter diskussie op te nemen. Tegenover de harde houding van Frankrijk in de persoon van minister van Marine en Verkeerswezen, de heer Hoeffel, die er op wees dat besprekingen over de historische rechten van vissers uit bepaalde partnerlanden, geen deel uitmaakten van de agenda en dat hiervoor niets te bespreken viel, is dan de ganse bijeenkomst gestrand. Groot-Brittannië was wel bereid bepaalde koncessies in verband met historische rechten te aanvaarden, wanneer kon bewezen worden, dat voor de betrokken vissers het behoud van de historische rechten absoluut noodzakelijk was voor hun levensbestaan. Aldus zouden de historische rechten voor bepaalde visserijkommunauteiten wellicht, hetzij gedeeltelijk kunnen behouden blijven. De Franse minister wou hier echter in geen geval toegeven. Door het feit dat er aldus geen onderlinge visserij-overeenkomst onder de partnerlanden is tot stand gekomen, kon ook de overeenkomst tussen de EEG en Canada aan de ene zijde en met Noorwegen aan de andere kant, evenmin bekrachtigd worden en uitvoerbaar gesteld. Het niet kunnen in uitvoering stellen van de overeenkomst met Canada is vooral een zware dobber voor de West-Duitse verre visserij en in mindere mate voor de Franse visserij. Anderzijds zijn de Denen het voornaamste slachtoffer van het niet in praktijk kunnen brengen van de EEG-overeenkomst met Noorwegen waardoor vooral voor dit land een bepaalde visserij in het Noorse gedeelte van de Noordzee wegvalt.

EEN ZEER ONTEVREDEN NEDERLANDSE MINISTER

In verband met de halsstarrige houding van Frankrijk die absoluut weigerde over de historische rechten vooral dan deze van de Bretoenen, met de Britse minister te onderhandelen, was de Nederlandse minister Braks niet te spreken .Volgens minister Braks wenste Groot-Brittannië slechts een gesprek op gang te brengen over weinig belangrijke historische rechten, waarover de betrokken vissers zeker geen bezwaar zouden maken, tenzij bepaalde andere historische rechten zeer langzaam zouden afgebouwd worden zodanig dat de vissers uit de partnerlanden zich hierop voldoende lange tijd zouden kunnen instellen en hun visserij aanpassen. Het had een overeenkomst kunnen worden die beide partijen had kunnen bevredigen. Door de houding van de Franse minister Hoeffel is nu, niet alleen hierover geen oplossing uit de bus gekomen, maar is het ganse visserij-overleg terug op de helling komen te staan en werd er niets bereikt, ook niets over de opdeling van het algemeen kwotum in nationale kwota. Nochtans kreeg Frankrijk ruim haar deel van de koek, want het had 155 duizend ton gevraagd en het kreeg er 152 duizend toegewezen met nog een goed vooruitzicht op een haringkontingent voor 1981.

Volgens minister Braks staat men nu terug aan het vertrekpunt en zal weerom in voorlopigheid moeten gestart worden. Het is inderdaad praktisch vaststaand dat vóór einde 1980 niets meer zal bereikt worden. Braks zelf stelde dat hij alleen enkele belangrijke historische rechten voor Nederland wenste gehandhaafd te zien, iets waarvan hij overtuigd was dat er een gunstige afloop te voorzien was. Ook had minister Braks op een overeenkomst gehoopt omdat er in dit geval eveneens goede hoop bestond voor een haringkwotum voor de Nederlandse visserij. Dit is nu mede in het water gevallen, vandaar het groot ongenoegen van de Nederlandse minister over de Franse houding.

EEG-KONTROLE OP DE EERBIEDIGING VAN DE KWOTA :

Wat de kontrole op de eerbiediging van de nationale kwota aangaat, heeft de Commissie aan de Raad van ministers een voorstel gedaan om die kontrole niet meer alleen in handen te laten van de betrokken landen, maar hier bovenop een EEG-inspektiesysteem in te planten op de vangsten en aanvoeren. Men zou hiermede min of meer tegemoet komen aan bepaalde Britse eisen. Deze eisen worden nu nog meer in de hand gewerkt door de grote illegale aanvoer te Boulogne van haring, waarover verscheidene vakbladen in Groot-Brittannië het in grote opmaak op de eerste bladzijde hebben, met foto's ter plaatse in Boulogne van de aanvoer en het lossen, geschoten. Nochtans kan dit EEG-inspektiesysteem, indien het al aanvaard wordt door de Raad der ministers, toch ook maar een onderdeel worden van een totale visserij-overeenkomst. Ondertussen is het nogmaals gebleken, dat men hier nog ver van verwijderd is. Anderzijds was de reeds gebleken bereidheid vanwege de Britse minister Peter Walker om ook over een eventueel vrij te geven haringkontingent te spreken, eveneens verdwenen.

BRITSE MINISTER OP ROOSTER GELEGD WEGENS FRANSE HARING

De Britse minister Alick Buchanan - Smith werd in het Lagerhuis zwaar op de korrel genomen tengevolge van de Franse haringvisserij, vooral van uit Boulogne. Door verscheidene lagerhuisleden werd een onmiddellijke stop van de Franse haringvisserij geëist. Volgens bepaalde woordvoerders gaan Franse treilers van meer dan 50 meter op de haringvisserij en dit onder de neus van de Kamer van Koophandel van Boulogne die in feite moet instaan voor de vangststatistieken, maar doet alsof ze geen weet heeft van haringaanvoeren !

Volgens de Britse minister valt er moeilijk in te grijpen zolang er geen EEG-visserijovereenkomst uit de bus is gekomen en moet men in feite op de fairpaly van de partnerregeringen en van de vissers rekenen. Het is duidelijk dat dit van geen tel is. Nochtans werden twee Britse vissers die op sprot visten en beide, hetzij met of zonder kennis hiervan, in een haringschool terecht kwamen en voor zowat 5 duizend pond haring aan boord hadden, hetzij voor 70 duizend B. fr., verplicht deze haring terug in zee te dumpen. Het ging hier over twee schippers uit Devon.

Eén der schippers stelde voor om de vangst haring aan de hospitalen uit te delen maar ook dit mocht niet. Beide schippers mochten wel de haring vangen, aan boord nemen, maar ze mocht niet gelost worden. Indien dit wel gebeurde riskeerden zij een maksimum boete van 50 duizend pond of meer dan 3,5 miljoen B. fr. Het is duidelijk dat voor de Britse schippers, het verplichtend dumpen van de haring in zee met anderzijds het Franse voorbeeld voor ogen, nog al kwaad bloed heeft gezet. Vooral nu er zoveel Britse protesten uitgaan tegen de Franse illegale haringvisserij, was men, van Britse zijde, wel verplicht heel streng tegenover de eigen schippers op te treden. In het Lagerhuis werd door bepaalde lagerhuisleden voorgesteld de traditionele visserijrechten in de Britse twaalfmijlszone voor de Franse visserij onmiddellijk in te trekken.

Het is echter duidelijk dat dergelijke eenzijdige en diskriminerende maatregel onmogelijk door de Britse minister kan genomen worden zonder de zin van de EEG te verloochenen. Er dient dan ook toegegegeven, dat het voor de Britse minister een zeer moeilijke toestand is en dat zijn antwoord zich dan ook beperkte tot het eerder nietszeggende, dat een onderzoek zal ingesteld worden.

Zonder een illegale haringvisserij te willen goedspreken, hebben we er toch vroeger reeds op gewezen, dat de EEG toch ergens te geweldig van stapel gelopen is om, met één enkele pennetrek de haringvisserij in haar totaliteit voor jaren te verbieden. De haringopstand als we ons zo mogen uitdrukken, zal anderzijds de EEG - Commissie aansopren om voor 1981 een bepaald kwotum vrij te geven. Dit zal waarschijnlijk in februari op tafel komen wanneer de nieuwe cijfers van de biologen gekend zullen zijn.

Leerrijk is nu toch ook, dat men de biologen niet meer blindelings dient te volgen, maar benevens deze zwartkijkers, eveneens rekening moet houden met het ekonomisch en sociaal aspekt. Met de Franse haringopstand voor ogen zijn we praktisch overtuigd dat men in het vervolg te Brussel, geen eenzijdige oplossing meer zal wensen te geven door in alles de marinebiologen te volgen, die, we durven het gerust schrijven, een veel te bekrompen visie hebben voor een totaaloplossing.

MAKREEL, DE BRITSE HARING !

In bovenstaand artikel hebben we het over de zware kritiek vanwege de Britse vissers op de Franse illegale haringvisserij. We gaan deze haringvisserij hier niet verdedigen, maar de Britten zijn toch ook niet zuiver op de graat, wat bv. hun makreelvisserij betreft. Het is niet de eerste maal dat we in Britse visserijbladen lezen dat er praktisch geen kontrole kan uitgeoefend worden op de Britse makreelaanvoeren aan..... boord van de faktorijschepen van het Oostblok. Wie zou de hand in het vuur durven steken dat de Britten zich aan hun algemeen en/of individuele makreelkwotum houden ? Het is evenmin niet de eerste maal, dat Britse biologen waarschuwen voor een overbevissing van de makreel en dat er vrank en vrij gerekend wordt met een overbevissing door de Britten met meer dan 50 duizend ton. Dit is dan natuurlijk de keerzijde van de haringmedaille, maar het heeft hier wel het groot voordeel, dat het moeilijk te bewijzen is. Elkeen weet het en men heeft het reeds meer dan eens geschreven, maar officieel staat niets vast. Het is praktisch onbegonnen werk aan boord van de Britse en vooral Schotse purse-seiners een inspektiemannetje te plaatsen. We houden er aan dit te schrijven omdat we overtuigd zijn dat onder de vele Britse schreeuwers er toch ook velen zijn, die niet zuiver op de graat zijn. Trouwens, het is een universele karaktertrek, van de vissers, dat ze gauw iets doen wat niet toegelaten is ook al mag het niet, als het maar niet geweten wordt. Daar zijn de Britse vissers geen uitzondering op. Wel is het wellicht frustrerend, dat de ene regering bepaald streng optreedt en aan andere niet. Voor de Britten, op wier aandringen in het bijzonder, overgegaan werd tot een radikale stop voor jaren op de haringvangst zou het echter bijzonder moeilijk zijn, nu ook maar van krommen haas te gebaren. Ze zijn zowat het slachtoffer van hun eigen voortvarendheid en hun harde houding om ieder verzoek voor de toekenning van een bepaald beperkt kontingent, af te wijzen, desnoods met de dreiging van een Brits veto.

TOELAGE VOOR BRANDSTOFBESPARING OP VISSERSVAARTUIGEN

Door het Ministerieel Comité voor Ekonomische en Sociale Coördinatie, onder het voorzitterschap van Eerste Minister W. Martens, werd 'n Ministerieel Besluit goedgekeurd ter bevordering van de brandstofbesparing op de vissersvaartuigen. Dit gebeurde in de vergadering van 18 december 1980.

We geven hieronder dit Ministerieel Besluit in zijn geheel weer. Daardoor beoogt men onze reders zoals de tuiniers tegemoet te komen. We onthouden ons voorlopig van alle kommentaar maar komen op dit M.B. in een volgende uitgave terug. We kunnen dit Besluit slechts toejuichen, maar hopen dat de toepassing er van zijn werkelijke doeleinden zal bereiken, en geen aanleiding zal geven tot erge misbruiken. Onze vissers zijn geen tuiniers.

Ministerieel Besluit

van 18-12-80 :

Overwegende dat de exploitatietoestand van het bedrijf het onmiddellijk uitvaardigen van dit besluit noodzakelijk maakt ;

Gelet op het advies van de Raad van State,

ARTIKEL 1. — Aan de reders ter zeevisserij, die bedrijfsmatig de zeevisserij beoefenen met één of meer vissersvaartuigen, die vermeld worden in de « Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen » en waardoor een geldig certificaat van deugdelijkheid van visservaartuigen kan voorgelegd worden, en die met ingang van 1 januari 1981, per zeeuur een hoeveelheid gasolie verbruiken die minder omvat dan het gemiddelde zoals omschreven in art. wordt een premie toegekend.

ARTIKEL 2. — Deze premie wordt berekend op het verschil tussen de werkelijk verbruikte hoeveelheid en het gemiddelde verbruik zoals omschreven in art. 3, vermenigvuldigd met het aantal zee-uren van het betreffende vaartuig tijdens de periode waarvoor de premie moet aangevraagd volgens de procedure omschreven in art. 5., à rato van 5 fr. per liter.

ARTIKEL 3. — Het gemiddeld verbruik zoals vermeld in art. 1 en 2 wordt berekend, ofwel aan de hand van de functie : log y = ... + ... log x, waarin y het gasolieverbruik per zeeuur voorstelt, en x de bruto tonnenmaat van het betreffende schip, zoals weergegeven in de Officiële lijst der Belgische Vissersvaartuigen », ofwel als het totale verbruik aan gasolie van het betreffende schip gedurende een aktiviteitsperiode van 12 maanden onmiddellijk voortgaande aan 1 januari 1981, gedeeld door het overeenstemmende aantal zeeuren.

Wanneer het gaat om een vaartuig dat onlangs in de vaart werd gebracht, en waarvoor het verbruik gedurende bedoelde periode van 6 maanden niet kan worden berekend, zal de vergelijking worden verricht op grond van het gemiddeld verbruik van vergelijkbare vissersvaartuigen.

Het bewijs van deze brandstofbesparing valt ten laste van de betrokken reders.

ARTIKEL 4. — De hoeveelheid vermeld in art. 1 is deze zoals opgenomen in de desbetreffende borgbrief (douane-document B.L.E.U. 133) wat betreft de gasoil-aankopen in België, evenals de hoeveelheid vermeld in het logboek, wat betreft de gasoil-aankopen in vreemde havens.

ARTIKEL 5. — De in artikel 1 bedoelde premie wordt uitgekeerd op basis van een aanvraag en verklaring, waarvan het model aan dit besluit gehecht is, en die, om de drie maanden, voor elk vaartuig afzonderlijk dient opgemaakt te worden. Deze aanvraag en verklaring wordt ondertekend door de betrokken reder die per levering, vermeldt : de datum van de levering, de geleverde en betaalde hoeveelheid, nummer en datum van de faktuur, en de datum van betaling en vereffening.

ARTIKEL 6. — De premie kan slechts betrekking hebben op ten hoogste 30 % van het gemiddeld verbruik zoals berekend op basis van in art. 3 bepaalde functie.

ARTIKEL 7. — De premie is ten laste van het Landbouwfonds.

ARTIKEL 8. — Valse verklaringen stellen de reder die ze ondertekent, bloot aan de straffen gesteld bij het koninklijk besluit.

DE BRANDSTOFBEVOORRADING OF HET GEVECHT TUSSEN DISTRIGAZ - STAAT EN MULTI NATIONALS

Het is onze lezers bekend hoe meer dan één jaar geleden Europa tengevolge van de krisis met de olieleverende landen, ons land er zeer krap heeft voorgezeten en dat het ministerie van Ekonomische Zaken toen niet alleen de verschillende oliemaatschappijen verplicht heeft een gedeelte van hun reserves ter beschikking te stellen van de industrie en de bevolking maar, om erger te voorkomen, ditzelfde ministerie met .... een overeenkomst afsloot en miljarden liter ruwe olie aankocht.

Maar dat was allemaal goed voor zover men geen rekening moest houden met de aanvoer, r het raffineren en de verkoop er van.

Dergelijke ongebruikelijke handelwijze beviel de grote oliemaatschappijen niet, zodat het te begrijpen viel dat ditzelfde ministerie met de olie zou blijven zitten. Uiteindelijk werd met een kleine oliemaatschappij Distrigaz een overeenkomst bereikt, welke elkeen die als onafhankelijke niet wilde afhangen van een kontrakt met de machtige oliemaatschappijen afgesloten en brandstof kon kopen tegen de officiële prijs van het ogenblik der aankoop in voege, min 0,42 fr. per liter.

Hoe verder de tijd vorderde hoe minder omvangrijk die verkoop werd en hoe minder kliënteel men had omdat de grote oliemaatschappijen om buiten de verplichte kontrakten bij hen, ook voorts olie aan de onafhankelijken trachtten te verkopen met ristournes welke hoger waren.

Weliswaar had het Ministerie van Ekonomische Zaken bij de talrijke onafhankelijken en tuiniers aangedrongen op het nemen van kontrakten bij Distrigaz om in de toekomst zeker (?) te zijn bevoorraad te worden, maar men kan zich wel inbeelden dat weinigen hierop ingingen als men vaststelde, dat het verschil tussen aankoop en verplichte verkoopprijs zelfs niet toeliet, de onkosten van vervoer en personeel te dekken.

En er was meer. Persoonlijk hadden we voor een aankoop van twee miljoen liter welke men bij Distrigaz uit **erkentelijkheid** voor aankopen tegen dezelfde prijs welke men bij een grote oliemaatschappij kon krijgen, men eenvoudig niet meer antwoordde noch leverde.

Maar nu vadertje staat en zijn medewerker of kontraktant vader Staat met de olie blijft zitten, wil Distrigaz voor die per kontrakt aangekochte hoeveelheden 'n staatswaarborg bekomen van zowat 18 miljard frank of 600 miljoen dollar kredieten voor de aankoop in Saoedie-Arabië te financieren. Dergelijke wijze van zaken doen en geen risikos nemen is niet moeilijk.

Daarenboven zou Distrigaz een staatswaarborg willen voor de oliehandel, de oprichting van een nationale pijpleidingsmaatschappij en een nationale oliestockeringsmaatschappij met daaraan toegevoegd een fonds voor het veilig stellen van de bevoorrading van het land met olieprodukten wat honderden miljoenen vergt.

Op de verkoop van de grote oliemaatschappijen zou daarvoor een heffing per liter geschieden zonder dat de verbruikersprijzen zouden mogen stijgen. We vragen ons af hoe men dat zou klaar spelen en wie er hier het gelag zou betalen : de voortverkopers en de verbruiker ?

We betwijfelen niet de goede bedoelingen welke het ministerie van Economische Zaken heeft gehad op het ogenblik van de krisis en het is best mogelijk dat toen de bedongen prijs vergeleken met deze van nu, goed is.

Maar als dit het geval is, zien we niet in waarom Distrigaz dan niet alleen zo'n financiële waarborgen wenst en daarenboven deze olie niet kan aan de man brengen met dezelfde korting als anderen.

In die omstandigheden is het niet moeilijk kontrakten af te sluiten en handel te drijven, daarenboven de talrijke kleine onafhankelijken verplichtend bij hen alleen aan te kopen tegen prijzen en ristournes die zij zelf vastleggen.

We stellen dan ook de vraag : welk verweer de kleine onafhankelijken dan nog hebben tegen de grote oliemaatschappijen, die er wel voor zouden zorgen de grote klienteel fabrieken enz., te bevoorraden tegen betere prijzen dan al die onafhankelijken, die gedoemd zouden worden om langzaam te verdwijnen.

Niemand twijfelt er aan dat de staat hier een strijd aangaat tegen de grote machtige wereldconcerns, waartegen zij niets vermag, tenzij het land zonder brandstof zetten, waar en wanneer het er op een oorlog tussen beide op aankomt.

Wij menen dan ook dat het voor Distrigaz op die wijze niet moeilijk is handel te drijven zonder het minste risico en daarenboven moreel door de Staat gesteund te blijven.

Als de Staat, wiens lofbaar pogen in moeilijke ogenblikken, werkelijk mede verantwoordelijk is voor de goede afloop van het aangekochte kwantum, dat ze dan al haar Staats- en stadsinstellingen van welke graad ook, op die wijze bevoorraadt langs Distrigaz. Zo zal ze zeker zijn haar olie kwijt te spelen.

Eens temeer blijkt hieruit welke slechte handelaar en industrieel de Staat is.

P.V.

VERKLARING

Tot het bekomen van een premie op de BRANDSTOFBESPARING

Ondergetekende .....

..... (naam, adres, postcheck- of banknummer) verklaart hierbij dat zijn schip ..... (naam en nummer) gedurende de driemaandelijkse periode van ..... tot ..... liter gasolie heeft verbruikt in ..... zeeuren, wat een besparing is ten overstaan van :

1) het gemiddeld verbruik zoals bepaald in Art. 2 van het M.B. van ..... houdende maatregelen ter bevordering van de energiebesparing in de zeevisserij (*)

Deze besparing bedraagt ..... liters. Dientengevolge maak ik aanspraak op het bekomen van een premie van ..... zijnde 5 fr. per liter bespaarde brandstof.

....., de .....

(*) Doorhalen wat niet past.

De Reder

Nieuwpoortse vissersvaartuigen hebben een naam

Het is opvallend dat onder de vervoermiddelen alleen in de scheepvaart stelselmatig namen gegeven worden. Weliswaar bestaan er ook lokomotieven en vliegtuigen die een naam dragen, maar het blijft een uitzondering. Van een zelfde sentiment zoals bij de naamgeving van een vaartuig is in elk geval geen sprake. Alleen reeds het feit dat bij een tewaterlating van een nieuwe eenheid, een «doopplechtigheid» voorzien is spreekt terzake boekdelen.

Doch ook de keus van een naam bij vissersvaartuigen steunt veelal op een traditie.

Ontzettend populair is het noemen van een schip naar de voornaam van familieleden, meestal de kinderen van de reder. Het aantal voorbeelden is bijna niet te tellen ,al is deze tendens van voornamen te geven evenwel de laatste jaren ietwat afgezwakt.

Voorbeelden van meisjesnamen te Nieuwpoort zijn o.a.
N.712 Monique van reder Vandierendonck Albert.
N.715 Marguerite (Vandenabeele Simeon)
N.717 Gabrielle (Goderis Henri)
N.718 Dorothee (Legein Maurice)
N.725 Anna (Depotter Marcel)

En talrijk zijn uiteraard de voorbeelden van jongensnamen :
N.7 Christiaan (Renty A.)
N.470 Serge (Zeger Lycke)
N.700 Alex (Vanhoutte Albert)
N.715 Marcel (Depotter Maurice)
N.738 Johan (wwe Calcoen A.)

Tevens bestond (bestaat) de tendens om twee voornamen aan elkaar te koppelen, zoals :
N.451 Gilbert Robert van rederij Seys Engel en Louis
N.702 Angèle-Louis van Poitier Frans.
N.716 Maria-Yvonne van Puystjens Gaston en Albert.
N.721 Irma Marcel van Jungbluth René
N.747 Hubert-Nadine van Hillebrandt A.

In sommige gevallen leidde deze vorm van naamgeving tot een klankkombinatie, waardoor uiteraard de naam alleen door de reder of familieleden zelf kon «ontcijferd» worden.

Voorbeelden hiervan zijn o.a.
N.498 Rondor van reder Calcoen Maurice en Marcel.
N.719 Marlu van reder Vercouter Marcel.
N.734 Maridor van reder Rammeloo Hubert.

Ook de humor ontbreekt niet bij de naamgeving van de Nieuwpoortse vissersvaartuigen. De vissersfamilie Calcoen, met grootvader Arthur, zoon Roger en kleinzoon Gino staat alom bekend als «de Kottens». Hun vaartuig de N.15 heet dan ook «de Kottens».

René Vantroyen was eenmaal de eigenaar van een kleine garnaalboot, de N.707, welke hij prompt «Boeiing» doopte. Boeings 707 waren in die dagen de grootste vliegtuigen welke in de burgerluchtvaart in gebruik waren. De ironische naamgeving van zijn klein vaartuig, hoefde geen nadere kommentaar.

Zeer Vlaams, klinken de namen van de «Vlaamse Banken» die enkele Nieuwpoortse reders in het begin der zeventiger jaren aan hun schepen gaven, zoals :

N.434 Galloper van reder Calcoen M.
N.708 de Ruytingen van de gebr. Rammeloo
N.709 Mardyck van de gebr. Rammeloo
N.40 Ravelingen van rederij Norfish
N.41 Ter Streep van rederij Norfish
N.752 Ter Yde van PVBA Legein

Een wel heel bijzondere plaats neemt de vissersfamilie Vercoutter in. Zij zagen op geen lekje verf om de naam van hun schepen in het teken van «Christus» of «Onze Lieve Vrouw» te plaatsen. Zo brachten zij ondermeer in vaart :
N.211 O. L. Vrouw van Lourdes, van Vercoutter Raphaël en Michel.
N.728 O. L. Vrouw van Lombardsijde, van Vercoutter Raphaël.
N.732 O. L. Vrouw van Vlaanderen, van Vercoutter Raphaël.
N.762 O. L. Vrouw ter Duinen, van Vercoutter Raphaël.
N.765 O. L. Vrouw van Goede Raad, van Vercoutter Raphaël en Michel.
N.449 O. L. Vrouw van Scherpenheuvel, van rederij Westhinder PVBA
N.750 O. L. Vrouw van Fatima, van Vyaene Raymond.
N.730 Hernieuwen in Christus, van Vercoutter Raphaël.
N.761 Vrede in Christus van Vercoutter Raphaël.
N.59 Getuige in Christus van Vercoutter Raphaël.
N.210 Op Gods genade van Marcel Vercoutter.

Hierbij sloten tevens aan :
N.93 Santa Maria van reder Puystiens Fernand.
N.709 Sacré Coeur de Jésus van Vandenbohede M, G. en J. en Heiligennamen als :
N.6 St. Helena van reder Declercq Arseen.
N.735 St. Pierre van Bouve A.
N.807 Don Dosco van Lelouarn Frans.
N.185 Sint Patrick van Deburchgraeve Gabriel.

Dat de traditie van naamgeving ook aan «omstandigheden» onderhevig is, bewijst het feit dat kort voor en kort na de Tweede wereldoorlog heel wat reders hun verwachtingen op betere tijden uitten met volgende namen :
N.740 Hoop en Moed, bouwjaar 1937, reder Decreton F.
N.741 Hoop en Vrede, bouwjaar 1937, reder Desaever Joannes
N.744 Hoop op de Toekomst, bouwjaar 1939, reders Desaever Henri en Nestor.
N.758 Goede Hoop, bouwjaar 1945, Puystiens Maurice en Marcel.
N.788 Moed en Vertrouwen, bouwjaar 1942, Vanhoecke Esther.
N.106 Zeemanshoop, bouwjaar 1942 mw. Maenhoudt G.

Maar het meest spannend is denkelijk wel de «wedloop» tussen de gebroeders.

Wij hebben te Nieuwpoort :
N.27 De Zeven Kinderen van Beschuyt Marnix.
N.706 De Drie Gebroeders van Legein Jacobus.
N.804 De Vijf Gebroeders van Wwe Legein Louis.

Veel kommentaar hoeven ook geen namen als :
N.704 Mon Rêve van eigenaar Vanhove Antoon.
N.719 Mijn Gedacht van eigenaar Blondeel Marcel.

Zoals men ziet : inzake de naamgeving van hun vaartuig zijn de Nieuwpoortse vissers niet gespeend van een prozaische kijk op de zaken ! Dit komt o.m. tot uiting in «samenstelling» met het naamwoord «zee».
N.790 De Zeemeeuw, van Zeger Lycke.
N.797 De Zeezwaluw van PVBA Oesterputten
N.710 Zeemansblik van Henri Pyson.
N.803 Ster der Zee van Flitser Marcel.
N.805 Zeefauna van Cardon Antoinette.

(uit Visserijmuseum Oostduink.)
— Jacques Beun

Nota der Red. : Wie bezorgt er ons die van Oostende, Blankenberge, Zeebrugge en Heist ?

HOOGWATER-BOEKJE 1981

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijen voor Oostende verkrijgbaar
Het geeft ook de tijdsverschillen voor het hoog water 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 getijseinen 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. + 6 fr verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30 8400 Oostende.

Schadegevallen bij vissersvaartuigen

De Z.47 van rederij Leopold Neyts, kreeg tijdens zijn laatste reis een vreemd voorwerp in de schroef, zodat schipper Norbert Neyts verplicht was zijn reis te onderbreken en op de slip te Oostende de schade te herstellen. Het was een tros in plastiek. De grote koopvaardij bevuilt meer en meer op allerlei wijzen de zee met al de gevaren voor de vissende treilers er aan verbonden.

De Z.209 van Goossens Jean-Pierre moest de visserij staken met motordefect en de haven van Oostende aandoen, waar in de werkhuizen Scap vastgesteld werd dat er een breuk was aan de regelaar van het toerental.

De N.590 moest tegenvolge van een korre in de schroef door de N.470 naar de haven van Oostende opgesleept worden.

Gevolg van het slecht weder werd de bakboord achtergalg erg beschadigd.

De Z.576 van de rederij Rubens liep tengevolge van de storm schade op aan de radarscanner.

De N.579 van de rederij Bekaert moest met korre in de schroef door de Zeetijger naar de haven van Oostende gesleept worden. Gelukkig werd op de slip vastgesteld dat er geen schade was aan de schroef.

VRACHTTRAFIEK IN DE HAVEN VAN OOSTENDE

Tijdens de eerste negen maanden van het jaar werden door de Franse maatschappij Schiaffino Freight Ferries, die dagelijks de vrachtlijn Oostende — Dover verzekert, 1.388.000 ton goederen in beide richtingen vervoerd, wat in vergelijking met dezelfde periode van vorig jaar een stijging is met 201.700 ton, hetzij 17 procent. De grootste stijging werd waargenomen bij de invoer in de Oostendse haven, waar 109.700 ton goederen of 9,7 procent meer werd genoteerd.

● **TE HUUR:** GEMEUBELDE KLEINE appartementen, studio's, kamers en STUDENTENKAMERS, douche, speciale winterprijs, nl. 2.000 fr. Z.w. «Mon Séjour», Londenstraat 8, Oost. Ind. tel. (059) 50 19 71 - 80 27 52.
(7116N—8199V)

Weetjes...

— De enkele spannen uit het Britse Campbeltown en uit Clyde die op de sprot gaan vissen nadat het haringseizoen in de Firth of Clyde een einde nam, kregen voor hun goede kwaliteitsport 6.700 fr. de ton of zowat 335 B. fr. de ben.

x x x

— Verleden week kreeg Hull terug alleen maar IJslandse treilers aan de markt. Het waren er maar..... drie die echter samen voor 6.360 van onze bennen zorgden voor een brutobesomming van iets meer dan 14 miljoen B. fr. of zowat 2.230 fr. gemiddeld de ben.

x x x

— Twee Britse schippers uit Lowestoft werden beboet wegens gebruik van ondermaatse netten. De ene schipper pleitte schuldig en werd beboet met 7.500 B. fr., de andere pleitte onschuldig en werd beboet met 11.000 B. fr.

x x x

— Gezien onder meer de kabeljauwfilet zonder heffing van invoerrechten in de EEG uit derde landen ingevoerd wordt, had de pas gestichtte EEG-producentencentrale aan de Kommissie gevraagd hierin verandering te brengen. Nu verneemt deze organisatie, dat dit niet mogelijk is omdat de EEG gebonden is door internationale verdragen die een volledige afschaffing van douanerechten voorzien.

x x x

— De referentieprijzen waarop de opvangprijzen steunen zullen verder bepaald worden op basis van de prijzen der laatste drie jaar en niet op basis van de beste prijzen uit één dezer drie jaren, aldus het antwoord van de Kommissie op een verzoek van de producentenorganisaties. Dit is de tweede maal dat de pas opgerichte producentenorganisatie voor de ganse EEG, te Brussel achter het net vist.

x x x

— De nieuwe Franse minister van Verkeer en Marine die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft. de h. Hoeffel, had het vooral over de voorrang van de visserij voor verbruikersdoeleinden over deze voor vismeeldoeleinden. Dit zegde hij onder meer binst zijn bezoek aan Boulogne toen hij hoge stapels haring voorbijreed, die er te wachten lagen voor vervoer naar..... de vismeelfabrieken !

x x x

— De 36 Spaanse vissers die in mei en september van dit jaar door het „Polisario" vóór de kusten van Mauretanië opgebracht en gevangen genomen werden, zijn na lange onderhandelingen tussen Spanje en het Polisario verleden week te Alger vrijgelaten. Het Polisario is de onafhankelijkheidsbeweging van Westelijk Sahara die hiervoor strijd levert tegen Maroko die deze vroegere Spaanse aangehecht heeft.

x x x

— Het gaat heel slecht tussen de vissers van Sicilië en de Noord-Afrikaanse landen, Libië. Tunesië en Maroko. De Tunesische marine ging zelfs een Italiaanse treiler uit Sicilië gaan kapen op 50 mijl uit de kust van Sicilië om dit vaartuig op te brengen naar Tunis. Dit vaartuig zou vroeger in Tunesische wateren zonder vergunning gevist hebben Italië noemt dit opbrengen binnen de 200 mijlszone van dit land, een piratenaktie. Ook de Siciliaanse treiler „Sierra" werd om dezelfde reden aangehouden en naar Bizerte opgebracht.

x x x

— De Britse minister van Buitenlandse Handel, de h. John Nott, opende te Long Rock, juist even buiten Penzance, een nieuw diepvriesbedrijf dat vooral makreel als grondstof zal aanwenden waardoor er voor de kleinere lokale visserij meer afzetmogelijkheden zullen ontstaan. Het gaat hier om een investering van meer dan 35 miljoen B. fr.

x x x

— Ter gelegenheid van de opening van een nieuw diepvriesbedrijf, heeft de Britse minister van Buitenlandse Handel onder meer gezegd dat men op de goede weg is naar een EEG-visserij-overeenkomst en dat voor bepaalde streken zoals Cornwall de Britse regering zal blijven vechten voor een bijzonder statuut voor de eigen vissers in een twaalfmijlszone.

x x x

— Twintig duizend folders zullen te Lowestoft en in het binnenland verspreid worden om het verbruik van de zogenaamde Lowestoft-pladijs op te voeren. Dit initiatief gaat uit van de „White Fish Authority" in samenwerking met de vishandel.

x x x

— De reddingboot van de Britse vissersplaats Shorehan, samen met een helikopter van de Britse marine gingen ter hulp van een 24-meter treiler die lek geslagen was. De helikopter nam de bemanning van boord, maar de reddingboot die zware pompen aan boord had om het vaartuig drijvende te houden, kwam te laat en kon slechts het zinken van het vaartuig vaststellen.

x x x

In 1977 voerde de Gemeenschap 277 duizend ton vis uit naar landen buiten de Gemeenschap. In 1979 is dit bijna 670 duizend ton geworden. Op het eerste zicht onbegrijpelijk, is dit echter het gevolg van de opvoering van de makreelvisserij en de verkoop hiervan aan het buitenland en niet in het minst aan de vreemde faktorijschepen. In de uitvoercijfers 1979 zit de makreel dan ook voor 430 duizend ton !

x x x

Men voorziet dat de uitvoerpremies ter bevordering van uitvoer van vis naar het buitenland, in 1980 aan de Gemeenschap 350 miljoen B .fr. zullen kosten. Deze uitvoerpremies hebben niet alleen betrekking op rauw materiaal maar ook op be- en/of verwerkte vis. Aldus kreeg de Nederlandse industrie in 1979 aan uitvoerpremies voor been/of verwerkte vis, uitvoersubsidies ten bedrage van ongeveer 165 miljoen B. fr., Groot-Brittannië voor ongeveer 115 miljoen, West-Duitsland 50 miljoen en Frankrijk 7 miljoen. Noteren we nog dat er geen uitvoerpremie voorzien wordt voor makreel die rechtstreeks op zee aan de vreemde faktorijschepen geleverd wordt.

BEZWAREN TEGEN DE OPVANG

Deze rekening van honderden miljoenen door de EEG te betalen, heeft toch wel in bepaalde kringen in de Gemeenschap zelf, bezwaren aan het licht gebracht. Voornaamste repliek is hier tegenover, dat in de Gemeenschap voor ongeveer één derde van de behoeften aan visprodukten ingevoerd wordt, terwijl men geld uitgeeft om bepaalde hoeveelheden vis aangevoerd door de visserij van de partnerlanden zelf, te vernietigen.

We kunnen de zaak echter niet zo simplistisch voorstellen zoals bepaalde kringen het laten voorkomen.

Het is inderdaad juist dat bepaalde hoeveelheden vis, door de eigen visserij aangevoerd en waarvoor de Gemeenschap als opvang dient te bepalen, vernietigd worden, terwijl er anderzijds in de Gemeenschap een tekort is aan vis voor de dekking van de eigen behoeften en dan een beroep dient gedaan op invoer. De vis die opgevangen wordt komt echter niet noodzakelijk overeen met de soorten en de kwaliteit die ingevoerd worden. Anderzijds is het eveneens duidelijk dat vis doorgaans slechts opgevangen wordt, wanneer er een «teveel» van een bepaalde vissoort aangevoerd wordt en dan nog gewoonlijk, kleine niet kommerciële soorten. De hoeveelheden vis die aangevoerd worden, kunnen anderzijds niet bij voorbaat vastgelegd worden, maar dit hangt af van veel faktoren waarop de visser zelf geen invloed heeft. Dit heeft voor gevolg een wisselvallige aanvoer waardoor op de afslagen wel spanningen ontstaan. Mocht men deze spanningen kunnen wegnemen, dan zou er al heel wat ten goede komen met gunstig gevolg voor de opvang. De Commissie heeft dan ook gemeend in bepaalde gevallen de opvangpremie te trachten te vervangen door een stockagepremie. Hierdoor worden bepaalde hoeveelheden die anders voor vernietiging bestemd worden toch gekocht en gestockeerd voor later verbruik. We herhalen dat dit dan echter nog slechts mogelijk is met kommerciële vis waarvan men weet, dat er een afzet voor bestaat. Anderzijds zal de stockage van bepaalde vissoorten, in perioden van schaarste op de markt, een nivellerings invloed op de marktprijs van deze vissoorten uitoefenen, zodat het ten slotte de visser is die de rekening van de stockage betaalt en waarvoor de EEG niet is hoeven tussen te komen in de opvang.

Voor ons is het belang van de opvang essentieel omdat in perioden van grote aanvoer, de handel anders de vis merkelijk onder het prijsniveau van de thans geldende opvang zou laten terugloopen. Het opvoeren van de netmaaswijdten om voor bepaalde vissoorten zoals kleine wijting, platjes, kleine zeehondjes enz.. bij grote aanvoer de opvang te vermijden of te verminderen, is echter wel aanvaardbaar. Van de partnerlanden die het meest beroep doen op het opvangfonds, komt Italië in de eerste plaats. Het gaat hier vooral om de opvang van ansjovis. De door dit land aangeboden rekening ten laste van het opvangfonds bedraagde verleden jaar 135 miljoen B. fr. Tweede werd West-Duitsland met 90 miloen en 3de Frankrijk met 70 miljoen. In totaal kost de opvang voor alle partnerlanden samen, ongeveer 350 miljoen, hetzij praktisch hetzelfde bedrag als de premies en subsidies op de uitvoer. Die twee halen samen dus bijna 700 miljoen B fr. hetgeen toch al zeer grote kost uitmaakt ten laste van het Fonds.

BOELWERF GESPLITST

De N.V. Boelwerf, scheepswerf te Temse, is sedert vrijdag in een nieuw juridisch vennootschapskleed gestoken. Doel is het scheiden van de huidige van elkaar losstaande activiteiten. De oude N.V. Boelwrf werd N.V. Esdam (ook een straatnaam te Temse) en heeft o.m. de participaties onder zich van de scheepsuitbating. Onmiddellijk na de oprichting van deze N.V. werden twee dochtervennootschappen opgericht : Boelwerf voor de scheeps- en andere metaalbouwactiviteiten en Rezcyma voor de scheepsafbraak en recyclageactiviteiten te Burcht. Boelwerf als benaming blijft omdat die naam wereldwijd bekend is. Voor het personeel verandert er in feite weinig. Alle personeelsleden worden met dezelfde rechten overgeheveld van oude naar nieuwe N.V. Alleen de 37 personeelsleden tewerkgesteld in de recyclageafdeling te Burcht komen in dienst van de nieuwe N.V. Recyma. Paul olling, die de afdeling van Boelwerf leidde, wordt beheerder-directeur van de nu op eigen juridische vleugels gezette afbraak- en recyclageafdeling. Ook in de top van de scheepswerf zijn er wijzigingen. Victor Nelen, secretaris-generaal in de oude N.V. Boelwerf, wordt afgevaardigde-beheerder van de nieuwe N.V. Boelwerf. Philippe Saverys de vroegere directeur-generaal van de werf, wordt voorzitter van de raad van beheer van de nieuwe N.V. Boelwerf.

KERSTHARINGEN !

Een gebeuren uit... 1932

De week vóór Kerstdag waren we Nieuwpoort uitgevaren, West uit, op speurtocht naar sprot of haring.

« We », dit waren Co Legein met zijn N.21, en wij, vader Alex en ik met N.27. Twee kleine vaartuigjes, van amper 10 m. lengte, en beide met een A.B.C.-motor, hou je vast, van 15 pk. Co vaarde met zijn twee zonen : Berten en Henri. Gusten de oudste zoon was die reis, bij vader en mij aan boord.

Beide oude « Westpiraten » wisten dat het de « goede » periode was om rustig in de Franse wateren te vissen. De Franse marine was immers met verlof, vanaf 8 dagen vóór Kerstmis tot na Nieuwjaar. Dan lag de koolbak ergens in Boulogne in de « bassin du base naval ».

't Viel aanvankelijk niet mee ! De eerste dag kregen we een flinke bries van 't westen, en we moesten « spetteren » om Kales te bereiken. 's Nachts ruimde de wind naar Noord-Westen en... storm, met 't gevolg dat we uit het schuilkaaitje « 't Paradijs » moesten vluchten voor de deining, en in een wip de « Oostbassin » in ! !

Twee dagen lagen we daar door 't stormweer, en de hoop om met Kerstdag thuis te zijn, liep naar de vaantjes.

Kerstdagmorgen « ruttelde » vader ons de kooi uit toen het praktisch nog donker was. De wind was gedraaid naar 't zuiden en wees op schoon weder.

Op onze vraag, aan 't sashuisje verklaarde men ons, dat ze de deuren en brug zouden open draaien binnen een half uur. We lagen natuurlijk klaar, en waren 't zeegat in ! We liepen beiden West uit, met « wagende » zee, en « keltje » van 't zuiden.

In de omgeving van 't zwart boeitje (ten oosten van hoek Blanc Nez) zagen we wel enkele « klaais » (1) zitten, maar die stonden op en vlogen in groepjes West uit. Ook 't gevogelte « genten » en « grijsaards » trokken Westwaarts. Co Legein en vader deden teken naar elkaar, dat we ook maar Westwaarts moesten.

Zo liepen we de hoek van « Blanc-Nez » voorbij tot aan de verder gelegen boei, in de vissersmond gekend als « 't Schreewertje », dit om zijn scherp fluitsignaal. 't Gevogelte draaide daar rond, sloeg hier en daar het water in, dit op bovenkomende « klaais ». Op beide vaartuigen werd scherp uitgekeken, en 't was er lijk om gedaan : kwam daar niet vlak vooruit van ons, een « klaai » boven met een haring in zijn « pikker », waarop natuurlijk de meeuwen een gevecht leverden. 't Was als een signaal aan boord van een oorlogschip wanneer een vijandige duikboot ontdekt wordt ! Beiden draaiden we terug, visten ons stroopnet en lieten 't anker vallen. We lagen een 100 meter dwars van elkaar. Er liep nog 't laatste van de « vloedstroom », en dikke bruine waterplekken kwamen ons voorbij gestroomd.

« Dat is goed » zei vader, « d'oude haringvissers noemden dat « walraven » (vanwaar zou die naam vandaan komen ?).

We lagen zeker nog geen halfuur aan 't net, toen Co Legein en zijn jongens ons met armgezwaai wezen naar de plaats waar hun net onder water moest « staan ». In minder dan geen tijd hingen er honderden krijsende meeuwen boven die plaats, waar het water « raveldе ». Co zijn net komt naar boven. « Gauw wind op », schreeuwde vader. Beiden wonden we het anker boven en « haalden » op 't stroopnet ! In een oogopslag hadden we reeds gezien dat Co zijn stroopnet helemaal boven lag : één pak schuim met vechtende vogels er boven op. Bij ons was de vangst niet zo rijk. Van zodra de onderpees aan boord, was het een springende en wriemelende massa haring, haalden die verder naar de kuil, waar er maar weinig van die soort in zat. Co zwaaide met zijn uitgetrokken vest, dat we moesten komen helpen. De haringen die in ons net zaten wonden we binnen in drie kleine pakjes (samen ± 1.200 kg.). We liepen naar de N.21, staken langszij, en bonden de twee bootjes, vóór en achter aan elkaar vast, met een paar autobanden tussen. « Er zitten er voor elk een lading in » riep Co. Samen met zijn jongens, hadden ze reeds de bovenpees van 't net, door de « uitsteker » open gehouden, opgehesen met gezamelijk trekken, haalden we op het voordek, de kuil op, om de vangst, in het brede voornet te krijgen. En... ze schoven naar vóór. De wriemelende massa kwam in een wijde waaier, uitscheppens gereed in 't brede voornet en konden we beginnen « baggeren » (2). Het grote schepnet werd door vader in de haringmassa geduwd, Berten trok aan touw, Co greep de hoepel vast, en in een « hoep » vloog het volle schepnet op de zijde van de verschansing, en kwamen de eerste haringen op het dek, die in de openstaande put hun weg vonden. Na korte tijd scheppen veranderden we van werkwijze. Er werd telkens een grote benne in de zijde gezet, en daarin het baggernet geledigd. Ieder schep was meer dan één volle benne, maar deze werd overgegooid op ons dek, waar ze ook in de visput terecht kwamen. Regelmatig moest een oogslag geworpen worden op de draaiende motor, en moest het meegebaggerde water uitgepompt worden. Zo werd er doorgewerkt. Er werd weinig gesproken, maar 't zweet stond op ieders gezicht.

Eindelijk was het zo ver : de laatste schep haring was uit het net ! Het visputje van N.21 was vol, en nog een gedeelte op het dek, en... er werd 4000 kg. geschat. Onze put was ook boordevol, en dit kenden we : 6.000 kg. « Ja » zei vader, « we zijn weg eh, Ko, maar we lopen samen, ge kunt nooit weten ». De vaartuigen werden van elkaar losgemaakt en de terugweg werd aangevangen. We waren natuurlijk een heel eind naar « de zee » gedreven, en 't was nog een verre reis naar huis. Naar « huis » zou het wel niet worden, want vader en Co hadden besloten « met zo een klik moeten we naar Oostende ».

We hesen ons groot zeil en ook het stagzeil werd bijgezet, want er blies een flink briesje van 't zuiden. Wanneer de avond viel, stond 't vuur van Kales dwars van ons. Verder van Oosten flitste de « Balise » (een flikkerend wit vuur, op een uitgeschoven zandbank ten O. van Kales).

Het driepikkeltje (kacheltje) in de roef, was onze troost. We gingen om beurt naar beneden, om ons te drogen, te verwarmen en een « mokke » warme koffie te drinken. Alle drie waren we nat. Vader het meest van al : 't water had tamelijk hoog gestaan in zijn « kloeffelaarzen ». Hoe kon het anders ? 't Zeildoek was versleten ! Doch dit alles deerde ons niet... we hadden haring aan boord en liepen naar huis toe ! Om beurten stuurden we elk één uur, niet langer, want 't werd bijtend koud. De wind bleef uit het Zuiden waaien, maar groeide gestadig.

Zo liepen we die Kerstnacht, de lange weg naar Oostende. In de « achternacht » liepen we binnen. We « staken » in de visserskaai, en meerden aan de zuidkant, want daar stond de zwarte barak, waar sprot en haring verkocht werden.

Co legde zijn boot « vooruit » van ons, en kwam bij ons aan boord. Vader haalde een «drie sterre » van onder zijn kussen, en we dronken een « poester ». Of Co en vader er meer dronken dan die ene, weet ik niet, want ik doezelde weg op de strooizak en hoorde alleen nog hun gedempt praten over « dik water, ebbe..., ebbe... » !

Co en vader gingen met de « seule » met hun « echantillon » naar 't sprotkot. Ze kwamen terug, en we konden beginnen « lossen ». Onze haringen waren respektievelijk verkocht tegen 71 en 73 fr. de 100 kg. 't Was een « haringkloptje ».

Vader had een paar « bootjessjouwers », allemaal oude vrienden, bijgehaald die ons hielpen bij het lossen. We hadden ons zeil losgemaakt van de gaffel, deze opgezet (als losboom) en met het « kabestran » wonden we de bennen aan wal. De mast van de N.21 was te kort, daar het lage tijd was. De halfgevulde bennen werden langs de kaaimuur zo naar boven gehaald.

Tegen de middag waren we « los ». We liepen naar Nieuwpoort om nieuwe « vievers » (proviand) aan boord te nemen.

's Anderendaags trokken we weer West-uit, want 't water was « dik » en 't was een « schone ebbe » !

(1) Klaais : zijn pinguins die met sprot en haringscholen meetrekken.

(2) Baggeren : met een groot schepnet, sprot of haring uit het net scheppen.

Jef VERBANCK

De brandstofpremie voor de visserij

Op een ander plaats in dit blad geven we het Ministerieel Besluit weer welke door het Ministerieel Comité voor Ekonomische Koördinatie in zijn vergadering van donderdag 18 december 1980 werd genomen.

Van alle kanten worden we hieromtrent om uitleg gevraagd daar, hoe lofwaardig de bedoelingen van de regering ook zijn geweest om benevens de tuinbouw ook de visserij te helpen, stelt zich de vraag wie de regering er kunnen toe bewegen heeft dergelijke beslissing uit te vaardigen, welke onuitvoerbaar is en aanleiding zal geven tot een onberekenbare administratieve rompslomp en talrijke misbruiken.

Het is nog te vroeg om dit Besluit in al zijn aspekten te bekijken. Het is van belang het eerst aan een grondig onderzoek te onderwerpen opdat de regeringstoelage op de meest rechtvaardige wijze zou kunnen toegepast worden.

We komen hierop in een onzer volgende nummers terug.

WEETJES

— Door een verordening van de Raad van de ministers van de EEG werd tot een voorlopige verlenging van de vergunningen voor de vissersvaartuigen die de vlag van Spanje voeren. Deze visserijvergunningen die eindigen op 31-12-80 worden verlengd tot 31-1-1981.

X X X

— Door het Europees parlementslid, de Westduitse mevrouw Schleicher, werd bij de Commissie te Brussel geprotesteerd tegen het jaarlijks vernietigen in Duitsland van grote hoeveelheden roodbaars en dit om de Gemeenschapsprijzen op een bepaald niveau te houden. Langs de ene kant geeft men tientallen miljoenen uit om nieuwe vissoorten bij de konsument populair te maken en aan de andere kant geeft men nog eens tientallen miljoenen uit om vis aan de opvangprijs uit de markt te nemen. Mevrouw Sleicher noemt dit een schandaal, onder meer het onlangs uit de markt nemen aan de Duitse Noordzeekust van 250 ton roodbaarsfilet.

We zijn het met haar volledig eens. De Commissie te Brussel lijkt veel te veel op ambtenarisme in plaats van de nuchtere werkelijkheid in te zien.

X X X

— De IJslandse regering had voor het huidige haringseizoen een kontingent van 50 duizend ton vrijgegeven, hetgeen heel wat meer is dan verleden jaar. Tot nog toe hebben de IJslandse uitvoerders nog maar 30 duizend ton uitvoerorders voor gezouten haring. De rest zal moeten diepgevroren worden, maar de marktprijs in het buitenland voor diepvriesharing is heel wat geringer dan voor gezouten haring. Men neemt dan ook aan, dat vrijwillig van het vangen van een gedeelte van het toegewezen kontingent zal afgezien worden.

X X X

— Ongeveer 1200 ton horsmakreel (onze poer) te Hull aangevoerd ging naar de vismeelfabrieken. De horsmakreel werd aangevoerd door drie Schotse seinenettreleirs.

X X X

— De Britse Navy heeft een hydrofoil visserijwachtschip in de Noordzee ingezet die tot 45 zeemijlen per uur loopt. Het zal ingezet worden in de sektor van de «poutvisserij» omdat de Denen die dit visje voor vismeeldoeleinden gebruiken, nog al eens beschuldigd worden zich niet te veel om de hen toegekende kwota te bekommeren.

X X X

— Met het vooruitzicht op een nationaal kwotum van 680 duizend ton kabeljauw voor Canada in de eigen 200 mijlszone en dit tegen 1985, hebben bepaalde Canadese uitvoerfirmas reeds folders in Groot-Brittannië verspreid voor een aanbod van kabeljauwfilets aan prijzen die de konkurrentiemogelijkheden van de Britse vissers ten zeerste zullen aantasten. Een verweermaatregel is het verhogen van de referentieprijzen.

X X X

— De vissers uit het Britse Dorset hebben met een blokkade van de Kanaalhavens gedreigd zo de Britse minister voor landbouw en visserij, Peter Walker het niet klaar speelt te Brussel bij de EEG de Britten een eigen eksklusieve 12-mijlszone uit de kust te waarborgen. Bezettingen en blokkades zijn moderne uitingen van syndikale ekonomie.

X X X

— Van een Spaanse treiler die voor de Britse kust van Cornish aan het vissen was, werd door de Britse helikopter reddingsdienst een matroos afgehaald die echter, vooraleer het hospitaal te bereiken aan boord van het vliegtuig overleed.

X X X

— Voor de eerste maal sinds jaren was er verleden dinsdag geen enkel vaartuig aan de afslag te Grimsby ! Een treiler uit IJsland die voor deze dag aangekondigd werd, kon vanwege het slechte weder de markt niet halen en zette zijn 1000 bennen vis de woensdagmorgen in de afslag.

X X X

— Twee Britse schippers in spanvissende uit Campbelltown die in overtreding genomen werden op de haringvisserij bij het eiland Manx werden elk veroordeeld tot een boete van 7.000 B. fr. De vangst werd in beslag genomen ter waarde van ongeveer 130 duizend B. fr. De overtreding werd door een Britse helikopter vastgesteld.

X X X

Volgens een Ierse schatting was de makreelstock in de eerste jaren zeventig nog 4 miljoen ton, terwijl dit in 1980 zou teruggelopen zijn tot 2 miljoen ton. Sinds 1968 is het totaal jaarlijks vangstcijfer opgelopen van 66 duizend ton tot meer 600 duizend ton, of bijna het tienvoudige, waarvan meer dan de helft voor rekening van de Britten. Dergelijke vangstcijfers doen echter velen twijfelen of de bestaande stock dit nog aankan.

X X X

Begin december heeft een nieuwe 27-meter treiler de Ierse vloot vervoegd. Het vaartuig werd gebouwd op de werf van Visser in Den Helder en beschikt over een motor Werkspoor van 900 PK.

— Als gevolg van natuurlijke omstandigheden, winter, stormen en grote mosselzaadval ontstond er in 1979 in Nederland reeds een tekort aan mosselen. Door zelfde omstandigheden zijn de vooruitzichten voor het seizoen 1980-81 wat het volume van de aanvoer betreft, dan ook eerder somber. Nederland zal echter toch aan prijsbeheersing moeten doen, wan de Nederlandse mossel wordt tegenwoordig zwaar in de konkurrentie betrokken door de Duitse, Franse en zelfs Ierse mossel. We verwijzen in verband hiermede naar het zeer zakelijk artikel ons van uit Yerseke voor ons eindejaarsnummer gestuurd.

X X X

— In Nederland zijn sinds 1978, in de kottervisserij meer dan 50 nieuwe vaartuigen gebouwd of nog in bouw, zodanig, dat men dan ook van capaciteitsoverschrijding begint te spreken. De kottervisserij gaat vooral op platvis, namelijk schol, tong en platen. In Nederland duidt men de kottervisserij met « kleine zeevisserij » aan, die staat tussen de grote trawlervisserij en de kustvisserij.

X X X

— In Nederland wordt, bij middel van voorlichting, begeleiding en financiële steun, gewerkt aan een geheel gemekaniseerde vangstsorteerder, die de werkomstandigheden aan boord kan verbeteren. Dit zou zich echter ook wel kunnen uiten in het uitsparen van een bemanningslid ofwel in het verhogen van de vangstkapaciteit zodanig, dat de bestaande bemanning terug de handen vol zou hebben.

X X X

— In Needrland is de belangstelling voor de kommerciële kweek van vis via de farming ten zeerste toegenomen. Het Ministerie van Landbouw en Visserij ondersteunt een aantal viskweekprojekten. Nederland, met heel wat brede waterinhammen is hiervoor wel geschikt, hetgeen we niet kunnen zeggen van België met haar vlakke regelmatige kust.

X X X

— De totale aanvoer van vis in Needrland in de zee- en kustvisserij is met 286 duizend ton in 1979, nagenoeg bijna gelijk aan de aanvoer 1978. De brutobesomming steeg echter met 15 % en bereikte bijna 7 miljard B.fr. Nochtans is het netto-overschot voor 1979 met bijna de helft afgenomen in Nederland ten overstaan van 1978, hoofdzakelijk te wijten aan de verhoogde brandstofkosten.

X X X

— Mocht de EEG besluiten tot het willen toekennen van een haringkontingent in de Noordzee voor 1981, dan zal eerst nog kontakt moeten genomen worden met Noorwegen omdat de haring een migrerende specie is en Noorwegen eveneens betrokken is bij de haring in haar gedeelte van de Noordzee.

X X X

— In Nederland is de belang- nog 11 treilers aan de visserij onttrokken door sanering, dank zij bijdragen uit het Ontwikkelings- en Saneringsfonds voor de Visserij. Voor 1980 zullen waarschijnlijk op deze manier nog eens 8 verouderde hektrawlers uit de vaart genomen worden. Ondertussen bouwt Nederland echter aan een nieuwe vloot hektreilers.

X X X

— Dank zij de makreelvisserij en niettegenstaande het feit dat Nederland wat de beperkte haringvisserij betreft, in 1979 hierdoor 4.700 ton minder aanvoerde, werd door de resterende trawlervloot en enkele nieuwe vaartuigen, dank zij de makreelvisserij, toch een besomming gemaakt die op het peil van 1978 ligt. Het netto-overschot is echter ook voor de hektrawlers minder vanwege de kostenstijging.

X X X

— Ook in 1980 is in Nederland de aktie voor de herstrukturering van de kustvisserij door de bouw van garnalenvaartuigen voortgezet. Hiervoor zijn bijdragen uit het Europese Oriëntatie en Garantiefonds toegekend voor vaartuigen van ten minste 12 meter en ten hoogste 24 meter.

VERKOOP VAN STERKE DRANK DOOR VISSERS EN DE OVERHEID

«OVEREENKOMST

te 's Gravenhage, den 16en November 1887 tusschen België, Duitschland, Denemarken, Frankrijk, Groot-Brittannië en Nederland gesloten, tot het tegengaan der misbruiken voortvloeiende uit den verkoop van sterken drank onder de vischers op de Noordzee, buiten de territoriale wateren».

Dit is de titel van de gezamelijke wetteksten van de 8ste augustus 1888 en van de 1ste juli 1893 die de clandestine verkoop van sterke drank op zee moesten verhinderen.
— Het was verboden sterke drank te verkopen aan personen die zich aan boord van vissersvaartuigen bevonden. Ruilen van deze drank tegen bepaalde voorwerpen van de scheepsuitrusting, vistuig of gevangen vis was eveneens verboden.

Als sterke drank beschouwde men toen :

«.....elk vocht door destillatie verkregen, en met meer dan vijf liters alcohol op elken hektoliter bevattend.»
— Om proviand en voorwerpen aan vissers te mogen verkopen moest men over een vergunning beschikken. Deze vergunning werd uitgereikt door de staat waartoe het verkopende schip behoorde.

De schepen zelf mochten geen grotere voorraad sterke drank aan boord hebben dan nodig geacht voor de eigen bemanning.
— Schepen die over een dergelijke verkoopsvergunning beschikten moesten boven aan de grote mast een vlag dragen die altijd gehesen was. De vierkante witte vlag had een zijde van twee meter en droeg in het midden een zwarte letter «S». De «S» was een meter hoog en twee centimeter dik.

De «Wet tot beteugeling der overtredingen van de overeenkomst van 16 november 1887, rakende den handel in sterken drank op de Noordzee» werd gegeven te Laken op 1 mei 1894 en is ondertekend door Koning Leopold II.

In acht artikelen worden de straffen bepaald en worden de bepalingen van de wet gegeven.

De straffen variëren van één tot tweehonderd frank en van zeven dagen tot twee maanden gevangenisstraf al naar geelang het belang van de inbreuk. Bij verzet tegen gezagdragers van de kontrolerende vaartuigen worden straffen toegekend van vijftig tot vijfhonderd frank en van acht dagen tot één jaar gevangenisstraf. Bij herhaling kunnen de straffen verdubbeld worden.

De boetstraffelijke rechtbank of de politierechtbank van het kanton waar het vaartuig van de betichte thuis hoort is bevoegd uitspraak te doen. De inbreuken binnen de Belgische territoriale wateren bedreven worden gevonnist door de rechtbank van het arrondissement of door de politierechtbank waar ze bedreven worden.

Wim Lanszweert
bediende Visserijmuseum
Oostduinkerke

OVER HARINGEN

Haringen zijn reeds eeuwenlang een geliefd en zeer belangrijk voedselprodukt. Van oudsher wordt haring gevangen en werd er om haringen gepalaverd en zelfs... gevochten.

De haringvangst was altijd één van de belangrijkste, zoniet dé belangrijkste tak uit de visserij. We kunnen bijna spreken van een «haringcultus». In de bibliotheek van het visserijmuseum van Oostduinkerke steken dan ook enkele werkjes die allen met de haring te maken hebben.

Voorbeelden :

— De Vlaamse haringvangst onder Engelse vrijgeleide van 1441 tot 1444.
— De crisis in het haringbedrijf te Oostende en te Damme van 1437 tot 1441.
— De Biervlietse kaakharingproduktie in de jaren 1426 - 27.
— The story of the herring.

Alle vernoemde nederlandstalige werken zijn gechreven door R. Degryse. Voegen we hierbij het werkje «De Haring» door lic. S. Lefevre, uitgegeven door het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen en verkrijgbaar in dit museum.

Het haringbestand bestaat uit vele rassen met eigen paaitijden en -plaatsen. Het Atlantische ras, een grote soort, leeft tussen IJsland en Noorwegen. De bij ons gekende Noordzeeharing kan dan nog eens in verschillende soorten gesplitst worden. Enkele rassen worden genoemd naar hun paaiplaatsen en/of paaitijden.

De Schotse voorjaarsharing paait in het voorjaar. De Doggersbankharing paait in september en de Kanaalharing zorgt voor zijn nageslacht in dec. Laatstgenoemde was voor onze kustvisserij van groot belang. Hij werd op zijn tocht of trek uit de Noordzee naar het Kanaal gevangen.

Haringen zwemmen in grote scholen zeer dicht opeen, zo leest men in het boek «Leven in de Noordzee» : «De zwermen, welke van verre als haringblink te zien zijn, worden...»

Mijn grootmoeder woonde in Oostvleteren; dat is een dorpje op zowat 25 km in vogelvlucht uit de kust. Wanneer het in de verte, in de richting van de kust, lichtjes bliksemde, dan zei ze : «'t is niet 'n, 't is hoaring 'n vang'n». Grote vangsten (in de drijfnetten of de bee), moeten wel grote indruk gemaakt hebben om aan dergelijke uitlatingen gestalte te geven.

Een andere uitdrukking die regelmatig gehoord werd was : «'t è gesmord, ze goan veel hoaring vangen ! ». Deze mist of «smoor» komt veel voor bij Z.O. of Z.W. winden. Bij deze zuidelijke winden kon men veel goeie vangsten bovenhalen. Deze grote vangsten waren dus een gevolg van de wind en niet van de mist (smoor) die met deze winden gepaard ging.

Jonge haring komt zowat overal in de Noordzee voor. Wanneer ze 10 tot 15 cm lang zijn worden ze bliek of zeebliek genaamd. Bij ons noemt men deze haringvisjes «hoaringjoengen». Bij een lengte van 15 tot 20 cm noemt men ze «toter». Wanneer de vissen uiteindelijk 20 cm lang zijn en een leeftijd van 3 jaar bereikt hebben worden ze geslachtsrijp.

Haringen voeden zich vooral met kleine dieren uit het plankton - coppoden. Als ze vet geworden zijn gaan ze vasten. Het vet wordt dan benut voor het ontwikkelen der geslachtsprodukten. Vette haring met weinig ontwikkelde geslachtsprodukten wordt maatjesharing genoemd. Bij «volle haring» is de kuit of hom fel ontwikkeld. Na het kuitschieten of eitjesleggen spreekt men van «dijle haring».

Weinig haring wordt vers aan de man gebracht. Dergelijke haring is nog niet behandeld en moet dan ook de pan in, vandaar dat men hem gewoon de panharing noemt, dit als eerste verklaring.

Rond 1900 waren er in De Panne meer dan 100 boten die allen in het najaar de haringvangst bedreven. De haringen werden gevangen met de beeg- of drijfnetten. Van heinde en ver kwam men naar De Panne om haring te kopen en deze in te zouten voor de winterperiode. Zelfs van Ieper, Poperinge en Diksmuide kwam men naar De Panne om haring. Die haring werd dan ook in de volksmond Panhoaring genaamd. (Panneharing). Licht gezouten en gekaakte vette haring wordt als maatjesharing verkocht. Volle haring wordt krachtig gezouten en gekaakt. Volle haring, gezouten zonder kaken, gaat als steurharing van de hand. Koud gerookte steurharing levert de spek- en Engelse bokking.

Verse haring die licht gerookt wordt noemt men bakbokking en gestoomd heet hij harde- of strobokking. Verse licht gerookte haringen worden bij ons «krakelo's» genaamd. Verse haringen met open gesneden rug en koud gerookt zijn kippers. Heel wat vers aangevoerde haring wordt in conserven gestopt.

En dan zijn er nog de haringachtigen. Een pilchard is een op haring lijkende vis; hij wordt gevangen op de kusten van Marokko tot in Bretagne. In conserven gaat hij als sardienen van de hand. Een sardiene is 'n verwante soort van de pilchard. Deze vis wordt gevangen op de westkust van Zuid- en Noord Afrika en rond Japan. Vroeger kwam hij ook voor aan de Westkust van de Verenigde Staten.

Een sprotje lijkt op een kleine haring doch is iets hoger. De sprot bevolkt de Europese zeeën en komt zelfs voor tot in de Zwarte Zee. Enkele tientallen jaren terug zorgden enorme sprotscholen voor rijke vangsten bij onze vissers. Bij ons wordt nu vrijwel geen sprot meer gevangen.

DENEMARKEN BLOKKEERT OVEREENKOMST TUSSEN E.E.G. EN NOORWEGEN

Een overeenkomst tussen Noorwegen en de EEG is op de onwil van Denemarken gestrand. Grootste slachtoffer hiervan voor het nieuwe jaar wordt beslist Groot-Brittannië.

Toen begin december de EEG verwittigd werd dat alle visservaartuigen, wegens overschrijding van de toegewezen kwota, uit de Noorse wateren dienden teruggetrokken, kwam dit vooral voor de Britse visserij hard aan omdat deze beweerden dat zij zelfs nog hun kontingenten niet binnen hadden en het vooral de vissers uit de andere partnerlanden waren, die hun kwota overschreden hadden, waardoor het totaal EEG-kwotum aan de hand van inlichtingen over vangsten in het bezit van Noorwegen, overschreden werd.

Ondertussen waren de onderhandelingen voor een nieuwe overeenkomst met Noorwegen praktisch rond toen Denemarken de 1.000 ton Groenlandse garnaal aan Noorwegen weigerde. Niettegenstaande Groenland een verregaande zelfstandigheid bezit, is het voor buitenlandse zaken toch Denemarken dat optreedt. Normaal is het in feite de EEG die voor Denemarken moet onderhandelen en dus ook wat Groenland betreft. Maar de overeenkomst met Noorwegen moet, door alle partnerlanden onderteken worden en hier heeft de Deense minister voor de visserij geweigerd zijn handtekening te plaatsen, zodat de overeenkomst met Noorwegen niet doorgaat.

Deze overeenkomst behelsde onder meer dat de EEG over 12.800 ton kabeljauw en over 4.200 ton schelvis mocht beschikken uit de Noorse poolwateren. Eveneens 8 duizend ton koolvis en 10 duizend ton roodbaars, waarvan de helften mogen gevist worden boven 71°15' Noord en 20° West, inbegrepen de bijvangsten. Verder zou de EEG nog 500 ton heilbot en 1.000 ton andere vis als bijvangst toegekend worden.

De EEG kreeg eveneens een kwotum van 50 duizend ton Noorse pout en 100 duizend ton zandaal ; verder nog 2 duizend ton blauwe wijting en 5 duizend ton andere vis.

Omgekeerd kreeg Noorwegen 20 duizend ton makreel van de EEG, 71 duizend ton sprot, 1.000 ton Groenlandse garnaal, 1.200 ton Groenlandse heilbot met de lijn gevangen. Verder krijgt Noorwegen uit de gemeenschapswateren nog 150 duizend ton industriële vis, bestaande uit 20 duizend ton Noorse pout, 30 duizend ton zandaal en 100 duizend ton blauwe wijting. Dit land verkrijgt eveneens 1.000 ton blauwe lenig, 15 duizend ton gewone lenig, 5 duizend ton ton, 6 duizend ton haai en ongeveer 7 duizend ton andere. Ook is er nog 10 duizend ton makreel voor Noorwegen bestemd voor eksperimentele visserij. De Noorse afvaardiging had eveneens aan de EEG laten weten, dat in twee nieuwe zones verbod zou opgelegd worden voor de treilerij, ten Noorden van de 62°, namelijk rond de 65°N op de Toreggabank en een gebied rond de kust van Tromsoe. Verder zouden er terug besprekingen opgenomen worden tussen de EEG en Noorwegen van zodra de kabeljauwstocks van Groenland weer op peil zouden gebracht zijn, waardoor een kwotum aan Noorwegen hiervan zou toekomen. Eveneens zijn onderlinge besprekingen verplicht wanneer één der partijen, hetzij de EEG of Noorwegen, het inzicht zou koesteren een haringvisserij in de Noordzee toe te laten.

Anderzijds heeft Noorwegen zich eveneens bezwaard over het feit dat de vissers uit de EEG zich niet houden aan de kwota en dat de Noorse marine opdracht gekregen had de EEG-vaartuigen op te brengen, zo nog verder gevist werd. De houding van Denemarken die de toekenning van duizend ton Groenlandse garnaal weigert te aanvaarden, heeft nog de erger houding van Noorwegen doen toenemen.

Weetjes...

— In Nederland kreeg éénzelfde schipper, Piet Hoek van de KW. de onderscheiding toegekend voor 214 „Agatha", voor de tiende maal de „best verzorgde vis' voor vaartuigen tussen de 50 en 240 Brt. met 5 tot 7 bemanningsleden aan boord en die minstens 30 reizen hebben ondernomen. De prijs wordt toegekend voor de periode gaande van 1.11.'79 tot 31.10.'80. De schipper krijgt een wisselbeker, de bemanningsleden kleine replika's, een wandboord voor de reder en een wimpel voor het vaartuig. In België wordt jammer genoeg geen prijs uitgereikt voor de best verzorgde vis, maar alleen ovor de meest aangebrachte garnaal. Een onderscheiding voor de best verzorgde vis zou wel aangewezen zijn. In Nederland bestaat er ook dergelijke prijs voor vaartuigen van meer dan 240 Brt.

X X X

— Toen de eerste „Act of Parliament" door door Lloyds Londen in 1871 genomen werd waren er 673 Lloyds-leden. Bij de tweede „Act of Parlaiment" in 1951 waren er reeds 2.391 Lloyds-leden en voor de derde Akte vergaderden op 4 nov. 1980 in de grote vergaderaal van Lloyds reeds 3.700 leden in Algemene Veragdering. Tussen 1871 en 1980 heeft de scheepvaart ook zeker wel een grote uitbreiding medegekregen.

OOSTENDE-DOVER FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten voor de week van 28 december 1980 tot 3 januari 1981 :

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
Dagelijks te 1.30 7.35 10.05 14.40
Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :
Dagelijks te 17.00 20.00 behalve op 31 december 1980
Op 28, 29, 30 december '80 en op 2 januari 1981 afvaart te 23.00
Op 29 en 30 december 1980 en op 2 januari 1981 afvaart te 5.00
Op 2 en 3 januari 1981 bijkomende afvaart om 8.00
Op 3 januari 1981 bijkomende afvaart te 11.00
Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :
Dagelijks te 5.15
Afvaarten uit Dover Western Docks :
Dagelijks te 11.40 14.45 19.10
Afvaarten uit Dover Eastern Docks :
Dagelijks te 2.00 23.59 behalve op 31 december 1980 bijkomende af vaart te 12.00
Op 3 januari 1981 bijkomende afvaart te 15.00.
Afvaarten uit Folkestone
Dagelijks te 22.45

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

AANVOER VAN VIS IN BELGISCHE HAVENS IN DE MAAND NOVEMBER PERIODE 1978 - 1980 (1)

SOORTEN	1978 Gewicht	1978 Waarde	1978 G.P.	1979 Gewicht	1979 Waarde	1979 G.P.	1980 (2) Gewicht	1980 (2) Waarde	1980 (2) G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelvis v. viss.	6.899	251.607	36,50	15.427	570.862	37,00	7.062	224.210	31,75
andere schelvis	51.293	1.624.207	31,67	50.759	1.469.508	28,95	105.051	2.965.869	28,23
Kabelj. v. viss.	63.241	2.039.140	32,24	10.721	422.650	39,42	4.394	171.850	39,05
andere kabelj.	1.304.901	41.105.541	31,50	912.433	32.356.242	35,46	643.555	24.654.741	38,31
Koolvis	42.666	1.337.830	31,36	19.856	699.105	35,21	17.256	612.815	35,51
Wijting	350.271	6.407.003	18,29	532.740	8.301.562	15,58	250.053	4.342.329	17,37
Schol	254.279	7.880.437	30,99	278.260	8.614.952	30,96	281.362	8.593.599	30,54
Roggen	138.065	4.778.249	34,61	133.740	4.667.086	34,90	86.672	3.888.309	44,90
Noorse schelvis	203.344	6.069.195	29,85	111.450	4.331.210	38,86	95.101	4.074.990	42,85
Andere	686.510	28.414.243	26,73	626.816	24.463.132	39,03	414.771	21.225.252	51,17
TOTAAL :	3.101.469	99.907.652	32,21	2.692.202	85.896.309	31,91	1.905.277	70.753.694	37,14
b) Tong	199.145	30.990.682	155,62	247.023	48.663.249	197,00	209.041	47.097.656	225,30
TOTAAL DEMERS. VIS :	3.300.614	130.898.334	39,66	2.939.225	134.559.558	45,78	2.114.318	17.851.350	55,74
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	—	—	—	—	—	—	458.958	5.433.006	11,84
Sprot	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Overige	2.264	22.379	9,88	2.484	37.848	15,24	320	6.652	20,79
TOTAAL PELAGISCHE VIS :	2.264	22.379	9,88	2.484	37.848	15,24	459.278	5.439.658	11,84
3. SCHAAL- EN WEEKDIEREN									
Garnaal	34.912	3.195.592	91,53	76.890	4.237.131	55,11	44.404	3.203.371	72,14
Noorse kreeft	19.836	1.738.370	87,64	17.217	1.899.600	110,33	34.204	2.947.955	86,19
Overige	105.575	2.361.288	22,37	96.267	2.741.081	28,47	59.086	1.603.597	27,14
TOTAAL SCHAAL- EN WEEKDIEREN :	160.323	7.295.250	45,50	190.374	8.877.812	46,63	137.694	7.754.923	56,32
ALGEMEEN TOTAAL :	3.463.210	138.215.963	39,91	3.132.083	143.475.218	45,81	2.711.290	131.045.931	48,33

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens

(2) voorlopige cijfers.

AANVOER VAN VIS IN BELGISCHE HAVENS JANUARI T/M NOVEMBER — PERIODE 1978 - 1980 (1)

SOORTEN	1978 Gewicht	1978 Waarde	1978 G.P.	1979 Gewicht	1979 Waarde	1979 G.P.	1980 (2) Gewicht	1980 (2) Waarde	1980 (2) G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelvis v. viss.	607.578	15.837.012	26,07	437.660	14.830.280	30,41	391.602	10.994.709	28,08
andere schelv.	917.316	22.185.821	24,19	404.752	10.603.029	26,20	604.278	15.460.543	25,59
Kabelj. v. viss.	930.704	26.887.023	28,89	681.366	21.540.356	31,61	177.990	5.598.044	31,45
andere kabelj.	13.172.263	342.687.158	26,01	8.923.489	282.597.830	31,53	6.660.166	217.221.274	32,61
Koolvis	873.546	22.022.086	25,21	571.479	14.642.979	25,62	556.926	15.509.779	27,85
Wijting	2.538.581	47.284.065	18,63	3.150.944	55.291.376	17,55	2.557.432	46.987.982	18,37
Schol	3.624.847	91.215.085	25.16	4.127.098	107.660.886	26,09	4.306.437	104.300.968	24,22
Roggen	1.292.169	49.344.233	38,19	1.343.637	50.812.413	37,82	1.141.965	49.326.399	43,19
Noorse schelv.	1.365.839	45.349.937	33,20	1.100.406	37.691.736	34,25	1.080.308	36.810.452	34,07
Andere	6.135.482	293.182.775	47,78	4.736.990	196.060.564	41,39	4.797.309	214.624.743	44,74
TOTAAL :	31.458.325	955.995.195	30,38	25.527.821	791.731.449	31,01	22.274.413	716.834.893	32,18
b) tong	2.397.635	389.679.814	162,52	3.188.138	529.004.470	165,93	3.069.633	596.111.880	194,20
TOTAAL DEMERS. VIS :	33.855.960	1.345.675.009	39,75	28.715.959	1.320.735.919	45,99	25.344.046	1.312.946.773	51,80
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	1.407	43.150	30,67	2.489	17.410	17,44	990.096	13.318.654	13,45
Sprot	—	—	—	998	17.410	17,44	—	—	—
Overige	24.131	219.853	9,11	27.084	302.266	11,16	14.848	168.110	11,32
TOTAAL PELAGISCHE VIS :	25.538	263.003	10,30	30.571	398.756	13,04	1.004.944	13.486.765	13.42
3. SCHAAL- EN WEEKDIEREN									
Garnaal	591.132	53.564.868	90,61	364.806	60.085.366	69,48	896.209	71.645.901	79,94
Noorse kreeft	547.752	56.317.650	102,82	274.314	36.625.954	133,52	552.296	56.051.831	101,49
Overige	1.234.535	29.740.733	24,09	998.775	25.908.216	25,94	844.767	21.237.541	25,14
TOTAAL SCHAAL- EN WEEKDIEREN :	2.373.419	139.623.251	58,83	2.137.895	122.619.536	57,36	2.293.272	148.935.273	64,94
ALGEMEEN TOTAAL :	36.254.917	1.485.561.263	40,98	30.884.425	1.443.754.211	46,75	28.642.262	1.475.368.811	51,51

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens

(2) voorlopige cijfers.

NU het WINTERT

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
32.09.31

(8606V)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

WEEK VAN 19 TOT 24 DECEMBER

De verwachte lage prijzen voor de meeste vissoorten zijn er dinsdag gekomen in plaats van maandag. Maandag werd inderdaad alle vis aan treffelijke prijzen verkocht. Vanzelfsprekend waren de fijne soorten weer veruit de duurste. Zo kreeg tarbot tot 455 fr. en tong tot 385 fr het kg. Tong kreeg echter dinsdag een lelijke klap en viel met soms wel 100 fr. het kg terug. Staartvis is ook erg duur geweest en werd tot 280 fr. het kg betaald voor grote sortering. Griet deed het eveneens voortreffelijk en noteerde tot 202 fr. het kg.

Kabeljauw kreeg onverwacht hoge prijzen ook al weer door het uitblijven van invoer uit Denemarken. De hoogste prijs lag maandag rond de 110 fr. het kg. Dinsdag was dat zowat 20 fr. minder De gullen kregen sterk wisselende prijzen die maandag veruit het hoogst waren. Voor schol bestond dinsdag geen belangstelling meer, zowat alle bennen wijting geraakten niet meer verkocht. Het moet wel gezegd dat de aanvoer dinsdag te ruim was in verhouding met maandag waar de markt toch steeds het voordeligst is. Vooral in weken waar de helft van de leurhandel de wagen op stal laat staan.

De haringmensen kregen geen te beste prijzen voor hun haring, dat naar het schijnt als gevolg van 'n overeenkomst tussen de voornaamste kopers om niet meer te geven. Aan de reders 'n tegenzet te vinden tegen dit maneuver dat hen zeker 2 fr. het kg kost. De garnaalvisserij werd iets drukker bedreven dan verleden week. De prijzen zijn er niet slechter op geworden integendeel. Er werd dinsdag tot 150 fr. het kg. betaald nadat de markt ingezet werd aan 120 fr.

OOSTENDE

IJSLAND
VRIJDAG 19 DECEMBER 1980

O.81	18	775	——	1.304.992
WEST				
O.243	10	250	——	316.912
N.45	8	315	——	606.968
KUST				
N.3-O.279	1	23	31.700	267.106
O.127-O.303	1	21	32.750	266.500
O.135-O.275	1	15	30.550	229.426
O.123-O.306	1	49	23.550	206.976
O.206-N.706	1	13	30.200	232.568
O.141-O.369	1	2	30.000	237.450

MAANDAG 22 DECEMBER 1980
KANAAL

O.518	17	75	3180	895.010
Z.499	18	95	3663	1.002.357
N.719	15	140	1380	666.213
WEST				
O.274	7	60	1170	473.753
O.134	9	275	——	504.110
O.83	9	110	965	548 051
N.579	5	95	——	195.200
N.736	3	60	——	156.010
KUST				
O.468-O.737	1	23		51.750
O.481-O.555	1	25		59.890
O.225-O.455	1	15		25.720
O.135-O.275	1	2	5.100	41.990
O.123-O.306	1	18	13.950	28.160
O.127-O.303	1	9	6.800	68.942
N.3-O.279	1	9	7.950	70.572
O.206-N.706	1	——	5.200	41.778
O.141-O.369	1	——	14.550	115.938

DINSDAG 23 DECEMBER 1980
KANAAL

O.168	17	85	3625	847.181
WEST				
O.309	8	205	——	200.275
Z.183	14	115	1885	732.010
Z.321	10	95	1439	514.749
O.313	8	120	590	288.397
O.26	8	195	——	175.010
KUST				
O.127-O.303	1	22.500	——	155.850
N.3-O.279	1	32.700	——	218.166
O.141-O.369	1	18.200	——	118.520
O.123-O.306		28.100	——	189.062
O.206-N.706		8.000	——	53.400
O.135-O.275		20.800	——	144.276

WOENSDAG 24 DECEMBER 1980

WEST				
Z.72	5	70	835	284.325

MAANDAG 29 DECEMBER

IJSLAND	
O.216	565.180
O.202	1.171.639
O.129	928.206
KANAAL	
O.118	387.722
O.705	295.728
WEST	
N.709	580.068
O.114	321.343
Z.34	611.552
Z.502	440.560
KUST	
O.141-O.369	250.110
N.3-O.279	299.520
O.127-O.303	319.080
O.135-O.275	360.330
O.123-O.306	327.414

DINSDAG 30 DECEMBER

KANAAL	
Z.180	467.727
WEST	
Z.47	699.140

NIEUWPOORT

VRIJDAG 19 DECEMBER 1980

N.723	223.960
N.22	14.600
N.211	15.850
N.1	26.570
N.296	65.282
N.470	65.282
N.172	46.230
N.788	46.230
N.720	62.127
N.88	44.120
N.700	44.120
N.349	9.180
N.551	62.127

MAANDAG 22 DECEMBER 1980

N.1	5.930
N.551	27.460
N.720	27.460
N.597	160.459

WOENSDAG 24 DECEMBER 1980

N.1	18.594
N.88	23.074
N.700	23.074
N.788	31.022
N.172	31.022
N.211	19.460
N.349	12.395
N.22	12.709
N.15	10.340
Z.512	153.640

VRIJDAG 26 DECEMBER

N.346	102.230
N.738	94.893
N.590	32.543
N.470	32.543
N.551	26.282
N.720	26.282

MAANDAG 29 DECEMBER

N.88	40.227
N.700	40.227
N.211	18.369
N.34 9	19.559
N.172	39.740
N.788	39.740
N.470	43.940
N.590	43.940
N.551	31.142
N.720	31.142

VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN

ZEEBRUGGE

WOENSDAG 18 DECEMBER 1980
GUL

Z.447-Z.184	105.200
Z.538-Z.554	167.150
Z.437-Z.55	168.732
Z.201-Z.560	105.540
Z.403-Z.501	136.810
	683.432

VRIJDAG 20 DECEMBER 1980

Z.200	Kn	1600	140	12	644.273
Z.408	W	400	40	7	201.813
Z.[illegible]	Kn	3500	210	16	1.061.369
					.912.455

WOENSDAG 22 DECEMBER 1980

Z.492	K	1200	160	12	706.833
Z.484	N	1000	200	12	694.002
Z.600	W	——	70	8	144.678
Z.462	W	1000	140	11	736.813
Z.331	Kn	1500	200	16	933.959
Z.574	N	1300	200	14	492.971
Z.427	W	——	100	12	181.856
Z.424	N	1000	100	10	510.582
Z.43	W	2200	350	11	1.301.299
Z.16	W	4300	500	12	2 110.547
Z.27	W	4000	290	12	1.813.057
B.5	Kn	3000	270	12	1.245.538
Z.41	Krp	——	60	10	238.026
GUL					
Z.437-Z.55					60.920
Z.554-1Z 538					42.960
Z.580-Z.578					37.660
Z.400-Z.548					30.440
Z.403-Z.501					29.580
					11.371.721

DINSDAG 23 DECEMBER 1980

Z.315	N	150	80	—	88 034
Z.542	W	——	50	——	50.720
Z.510	Kn	2000	250	—	810.924
Z.92	Kn	4500	300	18	1.789.279
Z.126	N	1000	150	——	635.647
Z.98	W	600	90	——	426.781
Z.584	N	100	140	——	730 632
Z.526	N	1500	200	——	761.165
Z.189	N	1000	140	——	642.695
Z.198	N	500	40	——	402.367
Z.569	Kr	——	90	——	274.054
Z.596	N	1000	140	——	616.405
Z.296	W	3500	280	——	1.267 005
GUL					
Z.201Z.560					47.398
Z.184-Z.447					29.850
Z.538-Z.554					56.550
Z.578-Z.580					33 060
Z.601-Z.570					49.150
Z.403-Z.501					5.820
					8.764.036

WOENSDAG 24 DECEMBER 1980

Z.402	W	6	100	40	93.540
Z.37	W	6	50	70	117 315
Z.19	W	12	1000	100	482.313
Z.559	Krp	10	——	90	315.082
Z.497	K	10	900	150	349.315
Z.507	W	10	1200	90	453.767
Z.525	W	8	400	50	271.908
Z.563	W	6	300	50	187.614
Z 471-Z.472					59.556
Z.255-Z.437					39.790
Z.400Z.548					14.850
					2.385.050

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
☎ 031-742051

(5723V)

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt werd aangevoerd : 367 kisten kabeljauw; 6 kisten koolvis; 1.250 kisten schelvis; 30 kisten wijting; 6 kisten schol; 28 kisten schar en 75 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 40 kg. : kabeljauw één 216-198; kabeljauw twee 246-156; kabeljauw drie 182-142; kabeljauw vier 152-134; kabeljauw vijf 122-70; schelvis vier 72-48; schol vier 132-120; wijting drie 86-60; schar 104-76; koolvis één 124; hammen met kop 196-170; leng 152-116; vleet 140; roggen 106-62; schartong 100-60; bot 32; steenbolk 44.

De besommingen waren:

UK 208 f 6.800; IJM 18 f 700; verder een Spaanse trawler de SS-2-1618 met f 71.200 en vier Texelaars met f 40.000 aan besomming.

Aan de woensdagmarkt werd aangevoerd :

1.274 kisten kabeljauw; 10 kisten schelvis; 231 kisten wijting; 6 kisten schol; 122 kisten schar en 22 kisten diversen.

Prijzen in guldens

Per 40 kg. : kabeljauw één 222-180; kabeljauw twee 246-196; kabeljauw twee 246-196; kabeljauw drie 186-146; kabeljauw vier 142-126; kabeljauw vijf 108-70; schol vier 124-102; schar 88-45; schelvis vier 80-76; bot 33-26; wijting drie 83-56; steenbolk 35-28; kuit 116-73.

De besommingen waren :

HD 2 + YE 25 f 4.400; KW 29 f 13.100; UK 5 + UK 52 f 24.400; UK 208 f 9.800; UK 233 + UK 234 f 6.800; VD 6 + VD 20 f 16.100; VD 19 + VD 73 f 20.400; IJM 18 f 5.800; verder zes Texelaars met een totale besomming van f 52.000.

Aan de donderdagmarkt van 18 december werd aangevoerd : 505 kilo tong, 6 kisten tarbot en griet, 357 kisten kabeljauw, 13 kisten schelvis, 33 kisten wijting, 60 kisten schol, 74 kisten schar en 5 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. : tarbot 27,50, grote tong 20,67-20,10, grootmiddel tong 24.10-23,48, kleinmiddel tong 26,65-25,00, tong één 23,52-23,08, tong twee 21,31-20,01.

Per 40 kg. : tarbot 1000-767, griet 577-348, kabeljauw één en twee 250-184, kabeljauw drie 166-148, kabeljauw vier 144-126, kabeljauw vijf 114-76, schelvis vier 100-80, schol één 166-122, schol twee 166-126, schol drie 134-121, schol vier 106-78, wijting drie 110-83, schar 92-66, roggen 142, steenbolk 43.

De besommingen waren : KW 77 f 18.300, KW 185 f 15.100, KW 194 f 17.200, IJM 18 f 2.000, UK 208 f 1.980, verder drie texelaars en één Goedereeder welke tezamen f 15.000 besomden.

Aan de vrijdagmark van 19 dec. werd aangevoerd : 1.970 kg. tong; 27 kisten tarbot en rgiet; 978 kisten kabeljauw; 37 kisten schelvis; 208 kisten wijting; 505 kisten schol; 125 kisten schar en 22 kisten diversen.

Prijzen in guldens : per 1 kg. : tarbot 31,52-28,99; grote tong 21,77-20,85; groomtiddel tong 25,26-23,55; kleinmiddel tong 26,16-24,88; tong één 24,51-23,73; tong twee 21,39-20,02.

Per 40 kg. : tarbot 979-883; griet 641-300; kabeljauw één 204-186; kabeljauw twee 236-172; kabeljauw drie 158-118; kabeljauw vier 132-110; kabeljauw vijf 108-51; schelvis vier 98-63; schol één 120-91; schol twee 104-94; schol drie 94-81; schol vier 81-71; wijting drie 92-52; schar 94-59; bot 31-30; steenbolk 3325; poontjes 136; tongschar 244.

De besommingen waren : KW.25 f 6.200; KW.29 f 11.400; KW.167 f 20.900; KW.185 f 14.900; UK.208 f 6.900; IJM.18 f 1.900; verder waren er zes Texelaars en twee Goedereeders met een totale besomming van f 145.000,-.

Aan de maandagmarkt van 22 dec. werd aangevoerd : 17.940 kg. tong; 390 kisten tarbot en griet; 3949 kistel kabeljauw; 464 kisten schelvis; 698 kisten wijting; 2165 kisten schol; 488 kisten schar; 112 kisten diversen.

Prizen in guldens : per 1 kg. : tarbot 23,20-21,80; grote tong 20,04-18,90; grootmiddel tong 21,81-20,28; kleinmiddel tong 21,92-20,83; tong één 21,12-20.20; tong twee 18,29-16,98.

Per 40 kg. : tongschar 307-158; roggen 178-89; hammen zonder kop 604; hammen met kop 216-150; schar 52-28; tarbot 840-60; griet 620-180; kabeljauw één 118-80; kabeljauw twee 140-88; kabeljauw drie 118-80; kabeljauw vier 90-74; kabeljauw vijf 55-37,60; schelvis vier 47-37,60; schol rén 77-64; schol twee 82-66; schol drie 81-66; schol vier 7261; wijting drie 42-36,60.

De besommingen waren : HD.42 f 80.700; HD.98 f 82.400; SCH.256 f 24.500; KW.4 f 21.200; KW.22 f 5.500; KW.29 f 5.100; KW.51 f 20.100; KW.63 f 16.500; bW.88 f 25.900; KW.113 f 24.500; KW.137 f 13.600; KW.145 f 30.600; KW.149 f 9.200; KW.152 f 16.300; KW.173 f 15.900; KW.185 f 1.500; KW.189 f 30.100; KW.214 f 20.500; KW.221 f 17.900; KW.226 f 21.200; VD.19 + VD.73 f 8.900; IJM. 24 f 23.400; IJM.115 f 41.500; IJM.154 f 22.800; IJM. 207 f 23.300; IJM. 209 f 24.900; verder waren er vijf Texelaars met een totale besomming van f 373.000. Eén van deze vijf maakte hiervan f 126.000.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

DOOR DE KOMST VAN DE KW 34 aan de maandagmarkt van 22 december werd de aanvoer van tong verleden week op die dag verdubbeld. Vanuit de Noordzee werd ruim negenduizend kilo tong binnengebracht. Eenzelfde hoeveelheid had het genoemde schip eveneens buit kunnen maken. Deze vis was op een bijzonder goede manier verzorgd en terecht werd er een prijs voor gemaakt die maar weinig verschilde met die van de Noordzee-tong. Naast de tong had genoemd schip nog een leuk partijtje tarbot, griet, schol en kabeljauw aan boord. Met elkaar goed voor een besomming van 132 duizend gulden ! De reis had mogelijk nog iets gunstiger kunnen uitvallen wanneer men in de Ierse zee niet met zulk slecht weer te kampen had gehad. Waarschijnlijk zal er door meer schepen aan deze visserij worden deelgenomen.

AAN DE DINSDAGMARKT verscheen de Spaanse trawler SS-2-1618 weer met een prachtige lading schelvis. Door het ontbreken van wijting viel deze schelvis als een druppel op een gloeiende plaat en ging vingerlikkend van de hand. Dit schip maakte daarmee een besomming van meer dan 70 duizend gulden. Voor de Spanjool naar zee vertrok werd eerst ijs geladen en... plastic kisten. De houten kistjes die men aan boord had waren blijkbaar op.

HET NIEUWE MODEL PLASTIC kisten kan een sukses worden. Aan de zij- en onderkant hebben ze veel gaten. Na in het visruim te zijn opgestapeld kunnen de loze ruimten worden opgevuld met ijs, zodat het één geheel gaat vormen met de kee. Men kan het beschouwen als een moderne manier van lanen leggen. Het grote voordeel is echter dat men de vis niet van de lanen behoeft te scheppen. Men kan de kisten zo van hun plaats pakken en uit de ruimen aan wal hijsen. Gemakkelijk en tijdbesparend.

VOOR DE SPANVISSERS was het weer en nog eens het weer de grote spelbreker. Alleen aan de woensdagmarkt was er enige aanvoer van importantie dankzij de dagvissers. Aan de donderdagmarkt verschenen een paar trouwe maandagklanten. Zij troffen het nog met de prijzen die men genegen was te betalen. Een heel ander beeld toonde de vrijdagmarkt. Ondanks een weinig overvloedige aanvoer liet men de prijzen van diverse vissoorten aardig zakken. Derhalve weinig animo bij de binnenlandse handel.

GEHEEL ANDERS WAS HET BIJ de fijnvissoorten. Tarbot rees de pan uit. Voor de weegbotten werd f 31,50 per kilo betaald. Bij de diverse tongsoorten was de klein-middel tong het hoogst geprijsd tot f 26,65 per kilo. Ook de kleine slips was nog goed voor f 21,32, de kleinste tarbot deed f 20 per kilo. Wie iets van de gul kon buitmaken was bij voorbaat al van sukses verzekerd. Het staat wel vast dat de fijnvissoorten de besommingen voor de platvisschepen goed omhoog hebben gestuwd waardoor er leuke besommingen uit de bus kwamen.

VORIGE WEEK WOENSDAG KREGEN WE ONVERWACHT bezoek van een trawler uit Fleetwood. Het schip loste zijn lading echter niet aan de hallen maar liet het aan boord van de SCH 81 en de IJM 36 verwerken tot diepvriesprodukt waarna het in de koelhuizen werd opgeslagen.

DE MAKREEL LAAT ZICH nog immer goed verkopen. Beter dan de haring die onverdroten vanuit Oostende en Boulogne ons land blijft binnenkomen. Als er geen ruimte is om het Belgische dan wel Franse product in te vriezen wordt het verwerkt tot een leuke steurharing. Ook flink kuitzieke haring ondergaat een dergelijk lot. De grote diepvriestrawlers gaan door met de aanvoer van kleine makreel. Voor de schepen die nog een « laatste » reis gingen maken was het een voordeel dat er bij « Star Point » een leuk visserijtje los kwam. De resterende dagen van het jaar zullen worden benut om de schepen een onderhoudsbeurt te geven. De hele vloot is onderhand wel binnen. Iedereen maakt zich op voor een paar prettige en gezellige kerstdagen.

IJMUIDEN : Aan de dinsdagmarkt van 23 Dec. werd aangevoerd : 165 kg. tong; 16 kisten tarbot en griet; 1391 kisten kabeljauw; 75 kisten schelvis; 228 kisten wijting; 102 kisten schol; 68 kisten schar; 49 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS

Per 1 kg : grootmiddel tong 24,79; kleinmiddel tong 24.07; tong één 23,07; tong twee 16,56; tarbot 24.13.

Per 40 kg : tarbot 928-770; griet 612-302; kabeljauw één 136-108; kabeljauw twee 176-142; kabeljauw drie 112-82; kabeljauw vier 98-76; kabeljauw vijf 63-38; schelvis vier 47-37,60; schol één 73; schol twee 78-75; schol drie 83-71; schol vier 61; wijting drie 71-34; schar 65-34; tongschar 240; bot 24; steenbolk 24-13; kuit 71-45; krab 42.

DE BESOMMINGEN WAREN :

UK 233 + UK 234 f9.400,-; VD 6 + VD 20 f 14.800,-; VD 19 + VD 73 f 5.800,-; WR 36 + WR 136 f 7.600,-; IJM 14 + IJM 27 f 770,-; IJM 18 f 6.500,-; IJM 39 f 1.330,0; verder zes Texelaars met een totale besomming van f 30.000,-.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 15 tot 19 december '80

Door 80 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

26.763	kg	TONG	f	599.758,32	van	f	25,67	- f 16,79
9.190	kg	TARBOT	f	201.881,44	van	f	29,97	- f 10,00
150.870	kg	SCHOL	f	374.568,06	van	f	3,23	- f 1,66
141.385	kg	KABELJAUW	f	352.146,33	van	f	8,40	- f 1,18
3.547	kg	GRIET	f	32.186,29	van	f	13,87	- f 7,10
7.965	kg	SCHAR	f	13.998,18	van	f	2,16	- f 1,18
14.825	kg	WIJTING	f	22.337,52	van	f	1,98	- f 0,93
57.399	kg	DIVERSEN	f	154.775,84				
411.944	**kg**		**f**	**1.751.651,98**				

(Vervolg van blz. 39)

Een toevallig ter plaatse van het Friese landingspunt aangetroffen vaartuigje werd ingeschakeld om de kabel te lichten en vlak bij de dijk op beschadiging te inspecteren.

Toen de kabel daar in orde bleek te zijn werd met twee jollen (« kleine vaartuigen van ± 5 ellen lang ») en normaal in gebruik voor de visvangst, de kabel « onderlopen ».

Op de voor- en achtersteven van een der vaartuigen hadden wij een stuk ijzer bevestigd, om het hevige inslijten van de kabel, de vorige dag zonder deze maatregel ondervonden, tegen te gaan. De kabel werd hier overgelegd ; evenals men zich met een veerpont overhaalt, trok men nu aan de kabel ».

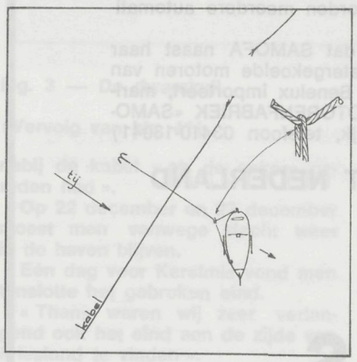


Fig. 1 — Het dreggen van de kabel. Met het dubbele touw naar het achterschip voelt men o.a. of men „beet" heeft.

Op 4 april werd « een grote steen, waaraan gewoonlijk de zeetonnen worden vastgelegd » op de kabel gevonden en die daar waarschijnlijk door ijsgang op was terecht gekomen.

Omtrent de plaatsbepaling merkt v. Erkel op :

« In het nemen van vaste punten op de wal hebben deze zeelieden eene ongemeene vaardigheid. Zij nemen bijv. in eene oostelijke richting twee op elkander vallende vaste voorwerpen ; in eene andere, bijv. zuidelijke richting, insgelijks twee. Alleen op het punt, waar zij zich bij het kiezen dier voorwerpen bevinden, zullen de aldus aangenomen lijnen elkander snijden, zodat men naderhand slechts dit snijpunt behoeft te zoeken, om zeker te zijn, dat men zich op de bestemde plaats bevindt.

Een dezer aldus aangenomen punten was de toren van Hindeloopen juist buiten het havenhoofd te Stavoren en het andere de kokerpaal in zekere boeren-hofstede ».

De reparatie-kabel moest in Enkhuizen opgehaald worden.

Een der jollen zou daartoe overzetten en de opzichter v. Erkel stelde toen al vast, dat het openbaar vervoer vele voordelen bood.

« Daar ik weinig roeping gevoelde, mijne reeds herhaaldelijk ondervondene proefjes van weer en wind in deze opene vaartuigen op zee met nog een lastig zeereisje te vermeerderen, besloot ik liever de gewone middelen van vervoer te baat te nemen, en vond bij mijne komst te Enkhuizen onze gasten daar reeds in de haven, spoedig waren nu 50 ellen kabel afgesneden en in het vaartuigje opgeschoten.

Zeiden ver van de kust van Stavoren verwijderd geweest zijnde, hadden deze schippers, op raad van een der meer bejaarde varenslieden, een kompas medegenomen, dat deze hen voor die tijd leende.

Tot hunne verbazing stoorde de kompasnaald, omringd door de slagen van de met ijzerdraad omhulden opgeschoten kabel, zich zeer weinig aan de richting van noord- of zuidpool, niet zelden ging zij rechthoekig daarop staan, zodat hun rigtsnoer op zee alle waarde verloren had.

Gelukkig bleef de lucht helder en hadden zij, toen zij de noord-hollandse kust niet meer zien konden, de friese reeds weder in hun geoefend en verziend oog. »

Het werk was nu spoedig geklaard, al had de opzichter zijn werkman wegens ernstige zeeziekte naar de wal moeten zenden en de « lasch » eigenhandig tot stand gebracht,

« ...daarin bijgestaan door de geschikte en sterke zeelieden, wier welwillende diensten mij vooral bij de buitenomkleeding van den kabel zeer te stade kwamen. »

Op 3 december 1863 was het weer mis.

Een zware storm had over de lage landen geraasd en alom veel schade aangericht, uiteraard ook aan de bovengronds aangelegde telegraafverbinden.

Hierdoor kon pas op 8 december definitief vastgesteld worden, dat de zeekabel ook gestoord was.

« Op last van den Minister » begaven zich ditmaal de opzigters F. van Erkel en W.J. van Gulik naar Enkhuizen.

„Terstond werden informatiën genomen, welke vaartuigen voor ons gebruik geschikt te Enkhuizen voorhanden waren. Hoofdzakelijk bepaalde zich dit tot botters, die dan ook tamelijk bruikbaar voorkwamen, als zijnde goede zeebouwers en hebbende tevens een geringen diepgang. Als een bijzonder goed vaartuig werd dat van schipper A. Kouwenhoven voornamelijk aangeprezen."

Met de schipper werd een overeenkomst voor 3 dagen afgesloten.

Deze schipper zou met zijn botter « Gerritje », een vissersvaartuig, jarenlang voor de Rijks Telegraaf de zeekabels gaan onderhouden.

De herstelwerkzaamheden van 1863-64 legden tevens de basis voor de te volgen werkmethoden voor een periode van ca. 60 jaar.

Maar vooreerst was daar nog slechts de botter, met een bekwame schipper, en verder bemand door diens knechten en de — waarschijnlijk drie — Rijkstelegraafambtenaren ; een botter welke niet van enigerlei inrichting voor kabelwerk voorzien was.

De weersomstandigheden werkten niet erg mee en op 16 december werd vergeefs getracht de kabel nabij de Gelderse Hoek op te dreggen.

W.J. van Gulik :

« De wind begon zo hevig uit het noordwesten op te steken en wij werden zo vreeselijk geslingerd, dat wij voor den eersten dag van onzen togt waarlijk niet werden aangemoedigd ».

De dag daarop had men beter weer. Op de wijze als op fig. 1 is aangegeven dregde men voor stroom naar de kabel.

Aangezien de kabelboeien i.v.m. de te verwachten ijsgang reeds waren opgenomen, kon het dreggen slechts min of meer op goed geluk plaatsvinden.

Herhaaldelijk raakte de dreg vast op « vreemde voorwerpen ».

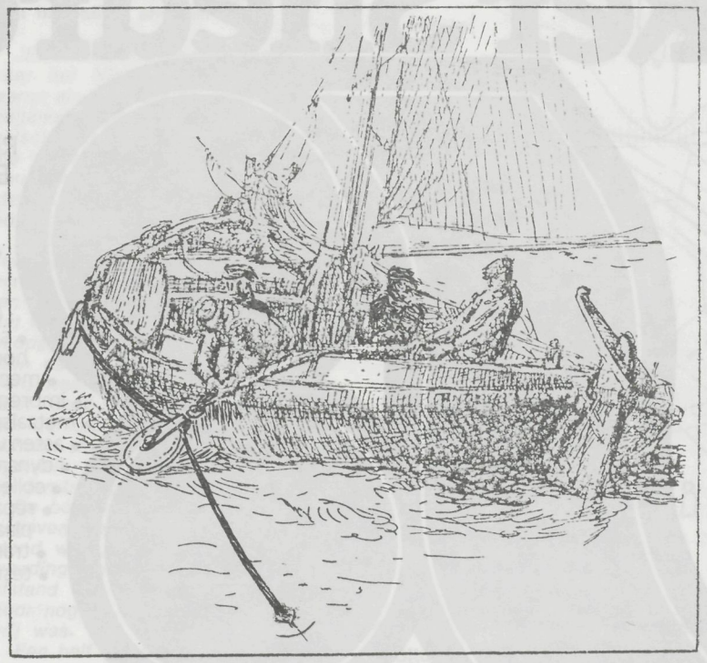


Fig. 2 — Het „onderlopen" met twee rollen (zeilend). De achterste rol dient voornamelijk om de botter te sturen.

Het loswerken ging vaak uitermate moeilijk.

Men brak de handspaken, « later bezweek ook de spil en eindelijk braken de touwen, waaraan de dreg bevestigd was, zodat wij ook die verloren ».

De smid zorgde in nachtarbeid voor een paar goede dreggen teneinde de volgende morgen (18-12, een vrijdag) vroegtijdig weer aan de slag te kunnen gaan.

Eerst tegen de avond, nadat men daarvoor vergeefs vlak onder de wal gedregd had, kreeg men nabij de Kreupel, een zandbank, de kabel op de dreg.

Met de grootste inspanning werd de kabel aan de oppervlakte gebracht. Met de toen beschikbare middelen zag men geen kans de kabel aan boord te krijgen.

« Eene boei werd bevestigd en het werk werd gestaakt tot den volgenden morgen ».

De drie dagen waren inmiddels verstreken en er werd met de schipper een nieuwe overeenkomst gemaakt, nu van onbepaalde duur.

Ook werden nu voorzieningen aan de botter getroffen.

Een « vaste rol » werd aan de voorsteven bevestigd, alsmede een losse zijn « onderloop-rol », om langs de kabel te kunnen zeilen, werd door de smid vervaardigd.

De boegrol was meer bedoeld om bij gebrek aan wind het schip aan de kabel voort te trekken, zoals tot dusver steeds geschied was.

Bij de pogingen om de kabel te « onderzeilen » bemerkte men al spoedig, dat het vaartuig met slechts één rol zeer moeilijk in de hand was te houden.

Men verhielp dit voorlopig door bij het achterschip een ijzeren haak langs de kabel te laten glijden ; nadien werd gewerkt zoals in fig. 2 is weergegeven.

Men vond al spoedig een scheepsanker « van ongeveer 300 ned. ponden », dat met de grootste moeite werd opgehaald.

« de dreg had in een der lepels gehaakt, aan den anderen hing de kabel in ongelukkigen toestand ».

Men boeide de kabel af en toog andermaal huiswaarts.

Op zondag 20 december, nadat men zowel het kantoor Enkhuizen als dat van de Lemmer « stroom » op de kabel had laten zetten, begaf men zich opnieuw naar zee en constateerde men, dat na verwijdering van « het zich in ongelukkige toestand » bevindende stuk kabel, de verbinding in de richting Stavoren nog steeds gestoord was.

Bij gebrek aan wind werd de verhaalmethode toegepast, waarbij de kabel voor en achter in een rol werd gelegd.

Tegen de avond werd opnieuw een anker gevonden, ditmaal wel vijf- à zeshonderd ned. ponden zwaar, de kabel was hier echter niet beschadigd.

Op 21 december werden n.a.v. een couranten bericht, beide ankers opgeëist door « de kapitein der hamburgse stoomboot » die tevens nog bijzonderheden verstrekte omtrent een kof die eveneens op of

(vervolg blz. 43)

SAMOFA DIESEL

MITSUBISHI

MITSUBISHI MITSUBISHI

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

SAMOFA DIESEL MITSUBISHI

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

Onbemand lichtschip « TEXEL » voorzien van SAMOFA stroomaggregaten

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

DEALER VOOR ZUIDWEST NEDERLAND & BELGISCHE KUST:

MACHINEFABRIEK PADMOS

Bruinisse/Stellendam Holland

(8630V)

Uw elektrische installatie is in goede handen bij:

Bakker Sliedrecht

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

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

Reparatie en onderhoud:
Bakker Repair b.v.

- draaistroom- en gelijkstroomreparaties
- reparatie van 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

Leeghwaterstraat 59 - Postbus 25 - Sliedrecht - tel. 01840-6600 - telex 23772

Bruningsstraat 11 - Postbus 212 - Sliedrecht - tel. 01840-6600 - telex 23772

(8631V)

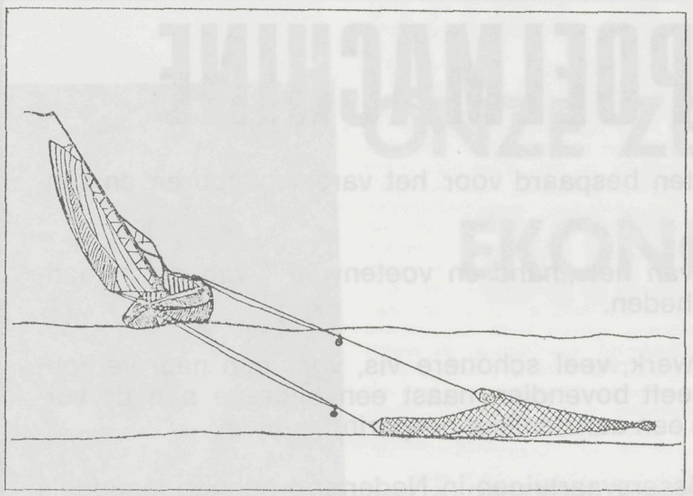


Fig. 3 — De dwarskuil.

(Vervolg van blz. 41)

nabij de kabel « op de ankers gereden had ».

Op 22 december en 23 december moest men vanwege slecht weer in de haven blijven.

Eén dag voor Kerstmis vond men tenslotte het gebroken eind.

« Thans waren wij zeer verlangend ook het eind aan de zijde van Friesland te vinden ».

Dat verlangen bleef een vrome Kerstwens ; beide Kerstdagen inclusief, werd 3 dagen lang tevergeefs naar dit eind gedregd.

Op tweede Kerstdag, tegen donker, werd nabij het Vrouwenzand de kabel gehaakt en van een boei voorzien.

„Nog dienzelfden avond werd van den te Enkhuizen aanwezigen voorraad kabel 60 ellen afgesneden en op den botter geladen, ter vervanging van het 27 el lange beschadigde stuk, in de hoop dat den volgende dag te kunnen inlasschen; hierin vonden wij ons echter bedrogen, daar wij door storm genoodzaakt waren in de haven te blijven."

Op 28 december werd het reparatiestuk tussen gevaren en op het Noordhollandse eind gesplitst Men had hier de volle dag voor nodig en was pas om 8 uur in de avond hiermee klaar.

„Den 29sten was het weder vrij ruw; wij zeilden echter uit, om het eind, dat wij den vorige avond aan de eene zijde hadden gelascht, thans aan de andere zijde dezelfde bewerking te doen ondergaan. De beide einden werden dus aan boord gehaald en met een takel tot elkander getrokken.

Wij waren nog bezig met de pogingen om de einden tot elkander te krijgen, wat door den sterken stroom zeer werd bemoeilijkt, toen eensklaps het touw waarmede het noordhollandsche eind van achteren aan den botter was vastgemaakt, brak en de kabel in de diepte verdween. Het vaartuig thans aan den eenen kant bevrijd, zwierde oogenblikkelijk om en ging met den kop in stroom liggen. Vreezende dat nu het nog aan het vaartuig vastgebonden eind door kinken zoude beschadigd worden, zoo werd het spoedig met eene boei voorzien en in zee geworpen. Het andere eind, dat van geene boei voorzien was, moest dus weder opnieuw worden opgedregd, wat spoedig gelukte, hoewel ongeveer 200 el verwijderd van de plaats waar wij het einde hadden gehad; wij bevestigden ook daaraan eene boei en daar de wind hevig begon aan te wakkeren, vertrokken wij naar de havens."

De volgende dag, nadat dhr. van Erkel ziek naar 's Gravenhage teruggekeerd was, werden de kabeleinden wederom bij elkaar getrokken.

Het werk vlotte nu, bij kalme zee, vrij redelijk.

Dan ontstaat plotseling opnieuw een hachelijke situatie.

„Een veertigtal vischschuiten, die naar het Nieuwe Diep stevenden, waren als het ware op eene lijn ons nagenoeg genaderd, toen de engelsche stoomboot kwam opzetten, die eene passage zocht tusschen een der vischschuiten en de nog steeds aan den kabel bevestigden botter.

De kapitein der boot had ons zeker opgemerkt, want wij waren de eenige onder bovengezegde schuiten die het zeil gestreken hadden; dat wij echter den kabel aan boord hadden ,was zeker op den afstand, dien de boot nog van ons verwijderd was, niet zigtbaar; althans de boot hield zoo digt bij ons aan, dat de kabel ontwijfelbaar in hare schroef moest geraakt zijn. Een ogenblik van verwarring heerschte op den botter.

De boot nam echter het spoedig gegeven sein der roode vlag terstond waar, maakte een snelle wending, en passeerde ons op een afstand van ongeveer 40 el, waardoor nog de kabel ter nauwernood vrij was.

Een half uur later werd de kabel, thans geheel voltooid, over boord geworpen, waarna wij weder naar de haven voeren."

Op oudejaarsdag draaide de wind naar het Noord-oosten en viel de vorst in ; wegens ijsafzetting was werken op het voordek van de botter vrijwel onmogelijk geworden.

De haven van Enkhuizen vroor dicht en na enige dagen ook de Zuider Zee.

De opzichter van Gulik vertrok nu ook naar 's Gravenhage, na de Schipper opdracht te hebben gegeven hem telegrafisch te melden wanneer de werkzaamheden hervat konden worden.

1.000 el nieuwe reparatiekabel werd besteld.

Eerst op 17 maart berichtte schipper A. Kouwenhoven, dat de omstandigheden gunstig waren.

Op 24 maart d.a.v. kon de kabel weer in dienst worden gesteld.

Bij de toegepaste technieken is de invloed van de visserij, waarin de schipper A. Kouwenhoeven zijn normale dagelijks brood vond, onmiskenbaar.

Zowel het dreggen als onderlopen vertonen trekken van de visserij met met de dwarskuil (fig. 3).

De plaatselijke kennis van zee en zeebodem moet ook een belangrijke rol gespeeld hebben in het welslagen van de expeditie.

In 1980 doen wij een en ander uiteraard met veel moderner middelen. Maar is er wel zo veel veranderd ?

Dit brengt mij op het telkens weer opduikend euvel van het dicht langs een werkend kabelschip korren, hetgeen ook nu, gelijk op 30 december 1863, op een kabelschip bij de opvarenden angstige hartkloppingen te weeg kan brengen.

In fig. 4 is weergegeven de situatie die aan boord bestaat tijdens het maken van de z.g.n. « eindsplits ».

Beide kabeleinden zijn afgestopt met manilla-trossen. In de kabellus bevinden zich tijdens deze episode, die soms ca. 6 uur kan duren, een wisselend aantal personen.

Wat er zou gebeuren indien de kabel door een rakelings passerend vissend vaartuig zou worden gegrepen, laat ik gaarne aan de verbeeldingskracht der lezer over.

Nogmaals, ook deze mensen komen graag heelhuids weerom, geef ze dus de ruimte die hen toekomt.

Er bestaat geen officiële afstand voor ; doch een goede visser is vóór alles een goede schipper aan wie deze schatting best kan worden overgelaten !

In een verouderde, d.w.z. niet meer uitvoerbare, doch nog wel van kracht zijnde wet, wordt hiervoor 1 zeemijl genoemd en 1/4 zeemijl t.o.v. door het kabelschip uitgelegde boeien (conventie nr. 1884)

Een nieuw jaar ligt voor ons. Eenieder hoopt daar voor zich het zijne van. Moge 1981 in het teken staan van een goede verstandhouding onder de mensen. Ook tussen de vissers en andere kabelaars.

Behouden vaart en goede vangst !

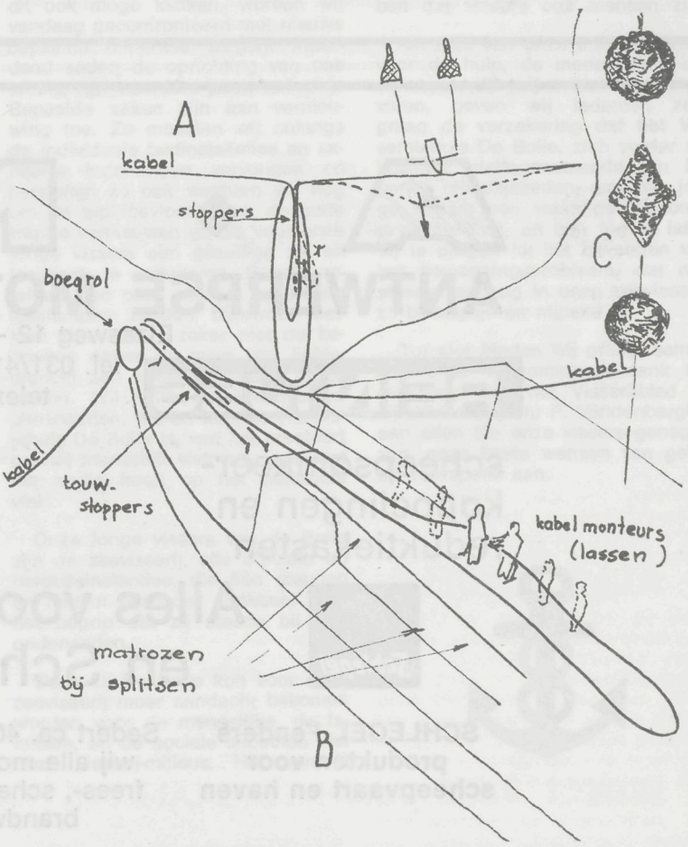


Fig. 4 — Een werkend kabelschip.

A. Situatie

B. Werksituatie aan dek van het kabelschip

C. De door het schip overdag gevoerde seinen.

DE LEBA VISSPOELMACHINE

Over het algemeen worden investeringen noch kosten bespaard voor het varen ,opsporen en vangen van vis.

Maar zodra de vis aan boord is, is men afhankelijk van het ,,hand en voetenwerk'' van de bemanning : zwaar werk onder vaak moeilijke omstandigheden.

De **„LEBA"** visspoelmachine levert zonder zwaar werk, veel schonere vis, voor een naar verhouding lage investering en vrijwel geen lasten. Het geeft bovendien naast een bijdrage aan de verbetering van de arbeidsomstandigheden, vaak nog een aanzienlijke besparing in tijd.

±75% van de daarvoor in aanmerking komende vissersvaartuigen in Nederland hebben inmiddels een **„LEBA"** visspoelmachine aan boord, voor plat en rondvis.

Hiermede is de betrouwbaarheid en de bruikbaarheid wel bewezen. Het is zelfs zo, dat de laatste jaren de **„LEBA"** visspoelmachine tot de standaard uitrusting behoort, van alle nieuw gebouwde schepen in Nederland en België.

Conclusie : Een **„LEBA"** visspoelmachine is een goede zaak !

Vraag : Waarom vaart U zonder ?

Te verkrijgen via alle gerenommeerde werven en scheepsreparatie bedrijven.

(8642V)

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

Schlegel

SCHLEGEL-Fenders produkten voor scheepvaart en haven

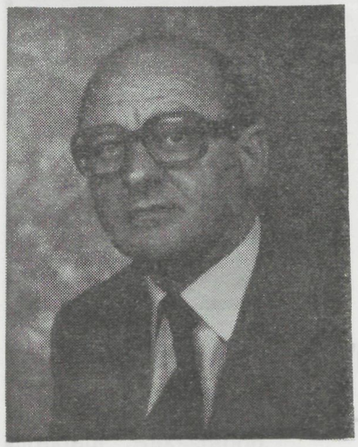
Alles voor Industrie en Scheepvaart

Sedert ca. 40 jaar verrichten wij alle mogelijke draai-, frees-, schaaf-, slijp-, las-, brandwerk, enz.

OSTERMANN

schroeven

SNELLE HERSTELLINGEN AAN ELK FABRIKAAT KEERKOPPELINGEN



ONZE ZEEVISSERIJ : EKONOMISCH-SOCIAAL ?

door A. OPSTAELE, Voorzitter Visserstehuis „De Bolle"

Het einde van ieder kalenderjaar is telkens een dankbare gelegenheid om even stil te staan en te ontleden wat in het nabije verleden gepresteerd werd, ook om na te gaan of de vooropgezette doelstellingen werden verwezenlijkt en tenslotte, zo nodig om de maatregelen te nemen die zich opdringen om de toekomst veilig te stellen en de toevertrouwde opdracht hetzij een andere inhoud te geven, hetzij beter of anders uit te voeren.

Naar jaarlijkse traditie maken wij zeer graag gebruik van het door het Visserijblad en zijn Directeur-uitgever de Heer Prosper Vandenberghe gedane aanbod om de stem van de jongeren, van onze jonge vissers, en van hun Visserstehuis «De Bolle» te laten horen.

Doorheen de straks vijftien jaar werking (stichtingsakte d.d. nov. 1963), heeft ons Visserstehuis, zowel op het materiele als op het morele vlak, moeilijke tijden gekend. Zowel de opvang van onze jonge vissers die om familiale of sociale redenen, tijdelijk niet in hun eigen familie konden verblijven, maar ook hun verdere begeleiding in de maatschappij vanuit ons Visserstehuis, heeft talrijke problemen gesteld. Het bewijs werd echter geleverd dat, dank zij de eendrachtige samenwerking tussen de drie instanties, die aan de basis lagen van de oprichting van ons Visserstehuis, nl. het Beschermingscomité voor Verlaten Kinderen van het Gerechtelijk Arrondissement Brugge, de Rederscentrale en ook het stadsbestuur van Oostende, alsook de inbreng van zovelen, die onze zeevisserij en onze jongeren genegen zijn, ons Vissertehuis kon stand houden en vandaag nog steeds voldoet aan een ware behoefte en een werkelijke noodzaak voor onze jonge vissers.

Vandaag is in De Bolle nog steeds plaats voor twaalf tot vijftien jonge vissers. Wij doen ons best om hen op de meest gezellige manier op te vangen en hen een huis en een thuis te bezorgen, in afwachting dat zij zelf hun eigen familie kunnen of mogen vervoegen.

Vanuit ons Visserstehuis gaan zij hun brood verdienen op zee en in de zeevisserij. Vanuit de Bolle gaan zij eventueel hun studies verder zetten en genieten zij een vakkundige opleiding opdat zij met des te meer kans, hun plaats in de maatschappij zouden kunnen innemen.

Zo konden reeds, sedert de oprichting van de Bolle, tientallen jongeren, dit spijts hun eigen problemen en hun minder gelukkige familiale achtergrond zich tot een volwaardige burger ontwikkelen en uitgroeien.

Het is hier zeker de plaats en het ogenblik de verantwoordelijken van de Bolle, die met de dagelijkse leiding van het Visserstehuis belast zijn, te danken en geluk te wensen in de persoon van dhr Jan Claeys, en met hem, alle leden van het opvoedend en onderhoudspersoneel.

In deze dank vergeten wij zeker niet alle leden van de Raad en Beheer, die sedert jaar en dag, hun trouwe medewerking verlenen en die dank zij een voorbeeldige samenhorigheid, voor elkaar een aanmoediging zijn om de ons zo moeilijke taak te blijven vervullen.

De Bolle is fier op het gepresteerde werk en is dankbaar ten overstaan van de Rederscentrale en ten overstaan van het Stadsbestuur van Oostende, maar ook en in niet geringe mate, ten overstaan van het Provinciaal Gouvernement van West-Vlaanderen, dat allen in alle omstandigheden door het verstrekken van de zo onmisbare toelagen, hun belangstelling en hun sympathie voor onze zeevisserij en onze jonge vissers hebben betoond.

Waar wij thans kunnen bogen op een moreel gezonde en gezellige sfeer in de Bolle, waar het werkelijk goed is om te leven, hoe relatief dit ook moge klinken, worden wij vandaag geconfronteerd met nieuwe bepaalde materiele zorgen. Inderdaad sedert de oprichting van ons tehuis, zijn meerdere jaren verlopen. Bepaalde zaken zijn aan vernieuwing toe. Zo moesten wij onlangs de individuele badinstallaties en sanitaire inrichtingen vervangen en herstellen zo ook wachten wij nog om de tapijtbevloering en de oude trap te vernieuwen en om voor onze jonge vissers een gezellige zit- en leeshoek te installeren. Enkele zeteltjes, een paar tafeltjes en enkele leeslampen zouden bijzonder welkom zijn. Het is zeker niet de bedoeling onder de mom van liefdadigheid een bedelende hand uit te steken. Wij willen U alleen maar uiteenzetten, wie en wat het Visserstehuis De Bolle is, wat het presteert op het menselijk vlak en... ook wat het nodig heeft op het materiele vlak.

Onze jonge vissers van de Bolle zijn de zeevisserij, alle officiele en beroepsinstanties, die hen steunen en helpen bijzonder dankbaar voor het begrip dat zij steeds bij hen ondervinden.

Dank zij De Bolle kon voor onze zeevisserij meer aandacht bekomen worden voor de menselijke, de familiale, en de sociale aspecten van onze visserij-milieus. Het spreekt vanzelf dat in de huidige slechte economische conjunctuur, de materiele zorgen soms op de eerste plaats gesteld wordt. Doch anderzijds zijn wij bijzonder gelukkig te ervaren dat, niettegenstaande de zware economische en financiele problemen in onze zeevisserij, er blijvend aandacht geschonken wordt aan de moreel menselijke problemen. Zeker vandaag mag onderlijnd worden dat de verantwoordelijken voor onze zeevisserij begrepen hebben dat vissers ook mensen zijn.

Als blijk van onze erkentelijkheid voor de hulp, de medewerking en de steun, die wij overal mogen ervaren, geven wij iedereen zeer graag de verzekering dat het Visserstehuis De Bolle, zich verder zal inzetten, niettegenstaande zijn beperkte mogelijkheden, om onze jonge vissers een waardige toekomst te verzekeren, en hen toe te laten bij te dragen tot het opvangen van het bemanningsprobleem, dat nog steeds vandaag in onze zeevisserij, zo belangrijk en nijpend is.

Tot slot bieden wij graag, samen met onze welgemeende dank ten overstaan van het Visserijblad en zijn directeur, dhr P. Vandenberghe, aan allen die onze vissers genegen zijn, onze beste wensen van geluk en voorspoed aan.

ROKERIJ

LA COURONNE

25 ZANDVOORDESTRAAT
8400 — OOSTENDE

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

VERSE EN GEROOKTE ZALM

(8590V)

Staaldraadtouwwerken van Baasrode

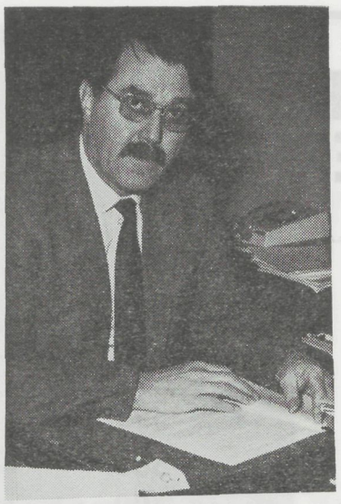
Van Praet-Dansaert

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

(8604V)

Brief aan Jan van Jans



door P. HOVART,

Directeur Rijksstation voor Zeevisserij.

Jan van Jans liep ik vorige week toevallig langs de kaai tegen het lijf. Hij liet zijn armen zakken en zuchtte : „Ach, beste vriend P. die mazoutprijzen ! 'k Heb vandaag voor het schip 584.400 fr. moeten neertellen. Twee jaar terug kon het nog voor 265.200 fr. Waar moet het naar toe ? De uitbatingskosten stijgen maar verder en de besommingen houden geen gelijke tred. We krijgen harde klappen. 't Is zwaar, zeer zwaar. Waar moet het toch naar toe ?"

Jan van Jans, nog betrekkelijk jong, leek mij wat ontgocheld, ontmoedigd zelfs. En nochtans hij doet het nog goed.

Ik kon Jan van Jans begrijpen : we zitten met die energieproblemen in de rats.

„Kan er dan werkelijk niets worden gedaan ", wilde Jan van Jans weten. „Een subsidie of zo iets ?"

Ik moest bekennen dat ik die mogelijkheid zo niet meteen zag zitten. Waar begint een dergelijk beleid ? Voor welke sektoren van onze ekonomie ? En voor welke niet ? En zijn er geen EEG-bepalingen die dit verbieden. Okéé, men kan die bepalingen wijzigen. Maar is er nog geld in de staatslade of de EEG-koffer ?

„Waar dan enig licht vinden ? Hoe moeten we het klaren in de toekomst ?" vroeg Jan van Jans. „Moeten we de haven blokkeren ?"

Dit laatste wees ik direkt van de hand. Het is onzinnig. En dan ben ik begonnen met een lange aanloop. Van een krisis in ons beschavingspatroon, in onze ontwikkeling, zoals dat met de Grieken, de Romeinen en zovele andere volkeren in de loop van de geschiedenis is gebeurd. Van een onomkeerbare krisis. Van onze eigenaardige, allesverslindende leefwijze, enz., enz.

Maar Jan van Jans onderbrak mij en bleef bij de zeevisserij. En de mazout. Punt.

Toen volgde een gesprek dat niet uitgeput geraakte. Ik heb nog lang over het gesprek nagedacht en gepoogd mijn gedachten over het probleem op papier te zetten. Ik heb aan Jan van Jans een brief geschreven. En hier volgt een afschrift.

Beste,

Vorige week heb ik gepoogd je het probleem van de mazout uiteen te zetten. Ons gesprek was niet helemaal rond gekomen en daarom zet ik mijn gedachten nu op papier. Veel van die gedachten zullen je ongetwijfeld weer te binnen schieten. Ben ik zeker van, maar misschien is het goed ze op een rijtje te zetten.

Ik heb je op het feit gewezen Jan, dat er in de zeevisserij naar besparingen moet worden gezocht, omdat de verspillingen betrekkelijk hoog liggen. Praktisch alle energie. die op een vaartuig wordt verbruikt, dat weet je, is afkomstig van brandstofmotoren en meer bepaald dieselmotoren. Bij die motoren gaat ca 60 % van de energie verloren via koelwater, uitlaatgassen, spoelpompen, mechanische wrijving, zodat slechts ca 40 % van de toegevoerde energie in vermogen wordt omgezet En deze verliezen zouden moeten kunnen vermeden worden of deze energie zou moeten kunnen worden gerecupereerd.

Je hebt me gevraagd hoe ik het konkreet zag.

Ik ben toen vooreerst bij het schip stilgestaan.

Natuurlijk, moest je een nieuw schip bouwen, Jan, dan kan aan het vermogen van de motor, aan een verstelbare schroef en aan een straalbuis worden gedacht en kan misschien overwogen worden een aangepaste vormgeving aan de scheepsromp en de bovenbouw te geven, tot een betere lastverdeling te komen, enz. Kwestie van minder weerstand te krijgen. Het is nog niet zo ver, naar ik mocht vernemen, maar je denkt toch aan een nieuw schip.

Kwestie van de zoon, die een vis in de buik heeft en de schoonzoon die reeds met Pol van Jans vaart. En de dochter en schoondochter die in de visserij blijven geloven. Waarbij je dan ook terloops opmerkte : als vader over de brug komt, zijn de kredietmoeilijkheden meteen ook geregeld.

Goed, beste Jan, dan in afwachting maar kijken wat op het bestaande schip, zonder veel kosten, mogelijk is.

In de eerste plaats kan door aanpassing van de bestaande installaties en afstel- en kontroleapparatuur het verbruik enigszins worden gedrukt. Verder is het zuiver houden van brandstof en smeerolie belangrijk, bv. d.m.v. separatoren. Zuivere brandstof en smeerolie verontreinigen de toevoerleidingen en verstuivingselementen in de cylinderkoppen minder, zodat de verbranding in betere omstandigheden kan verlopen. De motoren hebben dan ook een beter rendement, een lagere mechanische slijtage van de cylinders en vergen minder onderhoud. De smeerolie neemt tijdens de kontinue stroming geleidelijk verontreinigingen op die moeten verwijderd worden. Door de zuiverheid van de olie wordt een betere smering bekomen en worden aldus ook de onderhoudskosten verminderd.

Recuperatie van de energie die verloren gaat, is ook mogelijk. Jan, bv. de warmte van het koelwater en de energie in de uitlaatgassen kunnen voor verwarming benut worden.

Of het gebruik van zware oliesoorten, die goedkoper zij,n niet kan worden overwogen. Inderdaad, maar bedenk Jan, dat dan de motor moet worden aangepast en dit schept ook wel enige problemen. In Nederland doen ze inderdaad proeven, doch wat zal het opleveren. Wachten eet misschien geen geld.

Kontrole en nazicht van de motor is eveneens belangrijk voor het verbruik, Jan. Hier kan worden gedacht aan de brandstofpomp en vooral aan de verstuivers. Bij een juiste afstelling van de verstuivers wordt een zuiverder verbranding in de hand gewerkt. Is de verstuiver niet juist afgesteld, bevuild of vastgeslagen, dan is er een onvolledige verbranding, dus hoog verbruik voor eenzelfde vermogen, en komt de onverbrande brandstof de smeerolie verdunnen met als gevolg dat de onderdelen die smering vergen, een hogere slijtage hebben.

Nu ik het over onderhoud heb, mag ik je misschien ook laten opmerken, dat het regelmatig verwijderen van de aanwassing van zeewier onder de waterlijn, een brandstofbesparing in de hand werkt. En dat goede verf de aanwassing aan de romp kan verminderen en zelfs voorkomen.

Aan je bemanning Jan, kan wellicht ook gevraagd worden de elektriciteit aan boord (verlichting, aandrijving, apparatuur, koelinstallatie enz.) doelmatig te gebruiken.

Je wilde weten of er ook energiebesparende mogelijkheden t.a.v. het vistuig en de visserijmetoden zijn.

Ik denk van ja, Jan. We hebben in ons land wellicht de oude metoden die weinig energie vergen, verleerd, daar waar zij in andere landen in gebruik zijn gebleven en gemoderniseerd werden of terug in gebruik zijn gekomen. Met goed resultaat. Het ware m.i. toch goed uit te zien om terug de passieve visserij in te voeren, bv. met staande netten, seinenetten. En wie weet ,vindt binnen afzienbare tijd de elektrische visserij geen ingang, waardoor dan de zware kettingwekkers door lichtere elektrische wekkers vervangen zouden kunnen worden. Kwestie van minder weerstand en dus minder brandstofverbruik.

Natuurlijk moet er worden onderzocht of het bij die nieuwe metoden en technieken „loont", d.w.z. hoe het ligt met de kosten en opbrengsten. En vergeet ook niet Jan, dat er nieuwe kennis moet worden opgedaan ten opzichte van de visgronden, de te vangen soorten, de bodemgesteldheid, de hydrgrafische omstandigheden, enz.

Als ik dan bij het vistuig zelf mag terugkeren, zitten er m.i. ongetwijfeld brandstofbesparingsmogelijkheden in een andere optuiging van de gewone trawls, in gewijzigde korijzers van de boomkorretrawl, in een meer hydrodynamisch snitverloop van de netten, in minder weerstandbiedende borden en bollenpezen, in lichtere materialen ,enz., dit alles met het oog op een kleinere weerstand. Maar hier is nog wel wat onderzoek van doen. Het is nog niet voor morgen.

En via de apparatuur, vroeg je mij ?

Ja, ook hier zijn mogelijkheden, Jan. Denken we bv. aan de automatische piloot, waardoor tijdens het stomen tijd- en dus brandstofbesparing kan worden gerealiseerd, gezien een juiste koers wordt gevolgd en de visserij exakt kan worden bedreven. Denken we aan het gyrokompas, dat eveneens toelaat een meer exacte koers te volgen. Denken we aan de sonar, waardoor in de eerste plaats de duur van de visdetektie kan worden ingekort en efficiënter kan worden gevist en in de tweede plaats, bij een passieve visserij, rond de wrakken of op ruwe bodem de plaatsing van het vistuig optimaal kan geschieden. Denken we tenslotte aan de tractiemeter en de elektronische log die tijdens het vissen een betere instelling van motor en/of schroef toelaten.

Het is echter zo, Jan, dat voor een efficiënt gebruik van die apparatuur het aspekt „opleiding" niet uit het oog mag worden verloren.

Misschien kan ook gedacht worden om in de visserijscholen de opleiding in een „brandstofbesparende zin" te oriënteren. Het bewustmaken van de jeugd van het probleem en het aangeven van de middelen die tot besparing kunnen leiden, acht ik van bijzonder belang, Jan : onze toekomstige vissers en reders hebben over enkele jaren immers het bedrijf in handen.

En voor de huidige generatie ?

Ja, Jan, misschien zijn praktijkgerichte kursussen van korte duur te organiseren, mede ook om kennis bij te brengen over kleine herstellingen die aan boord kunnen worden uitgevoerd. Waarom niet ? In elk geval zou de verspreiding van een instruktieboekje over de juiste bediening van de motor geen kwaad doen, Jan schade en opligdagen kunnen worden vermeden en de exploitatiekosten gedrukt.

Beste Jan van Jans, ik geloof dat het noodzakelijk is om het bedrijf verder voor het probleem van de mazout te sensibiliseren, gevoelig of gevoeliger maken. Voorlichting is hierbij zeer belangrijk en we moeten zien hoe we het gezamelijk kunnen klaren.

Beste, ik moet sluiten. De prijs van de brandstof is inderdaad een zware dobber geworden en werkt sterk door op de financiële resultaten. Het is m.i. echter geen reden om bij de pakken te blijven zitten. Er zijn nog moeilijke tijden geweest voor de visserij, Jan. Je weet het wel van vader en grootvader. We moeten vechten. Samen. Om de moeilijkheden te overwinnen. En om besparingen mogelijk te maken. Denk over alles nog eens na, Jan.

Intussen wens ik je een gelukkig Nieuwjaar. Een goede gezondheid voor jou en de familie. Weinig tegenslagen. Flinke besommingen. En Santé.

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	672
	maat 58	737
BROEK blauw goed	maat 38 tot 56	401
	maat 58	470
VEST blauw goed	maat 48 tot 56	414
	maat 58	453
BROEK met borststuk	maat 48 tot 54	539
	maat 56	595
JUMPERS blauw goed		
small en medium		500
large		500
extra-large		500
ZUIDWESTER (lange kap)		190
OLIEHEMD zonder kap		565
met kap		675
OLIESCHORT		470
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

(8609V)



Zware metalen en pesticiden in vis : reeds 10 jaar onderzoek

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

Onder druk van de publieke opinie, meestal vertolkt door verbruikersorganisaties, werden in de meeste visserijlanden zowat tien jaar geleden uitgebreide programma's voor het opsporen en doseren van zware metalen en pesticiden in vis aangevat. Ook in België werd hiermede door het Rijksstation voor Zeevisserij in samenwerking met het Instituut voor Scheikundig Onderzoek te Tervuren gestart. Deze studies worden voor wat het Noord-Atlantisch gebied betreft door de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee (IROZ) te Kopenhagen gekoördineerd en regelmatig worden syntesen van de resultaten gepubliceerd.

Onderhavig artikel geeft een kort overzich van hetgeen tot nog toe gepresteerd werd en welke besluiten in grote lijnen uit deze internationale studie waaraan ook België deelneemt kunnen worden getrokken.

Het onderzoek had in twee fazen plaats. Vooreerst werden per zeegebied preliminaire analysen uitgevoerd ten einde de zgn. «basislijnen» te kunnen vaststellen. Deze basislijnen geven de spreidingsbreedte weer van de te verwachten gehalten aan zware metalen en pesticiden en moeten o.m. toelaten de geschikte analytishe technieken te kiezen en/of te vervolmaken.

Eerst kwam de Noordzee aan de beurt en systematisch werd dan het gehele Noord-Atlantische zeegebied in het onderzoek betrokken gaande naar het Noorden toe tot IJsland en Groenland, naar het Westen toe tot de Oostkust van Noord-Amerika en naar het Zuiden toe tot de Portugese kust.

Prioriteit werd gegeven aan het bepalen van kontaminanten in vissen, schaal- en weekdieren bestemd voor konsumptie daar hier de grootste bezorgdheid lag. Er werd echter onderstreept dat andere monitoringsaktiviteiten zouden dienen te worden uitgevoerd. bv. de analyse van zeewater en sedimenten om de bevindingen in de organismen te bevestigen en studies over de biologische effekten (ziekten, tumors enz.) van zodra dit praktisch mogelijk was. Deze faktoren werden dan ook in IROZ-verband niet over het hoofd gezien. Zo werden vanaf 1975 verschillende interkalibratieoefeningen voor de bepaling van zware metalen in zeewater uitgevoerd en werden de problemen i.v.m. sedimenten en biologische effekten door speciale werkgroepen bestudeerd.

Wat de bepaling van zware metalen en pesticiden in vis betreft werd vanaf het begin van het programma ingezien dat geen enkele individuele soort over gans het gebied beschikbaar was en dat het beter was meerdere soorten te selekteren, nl kabeljauw, tong, heek, schol, bot, haring, lodde, sardien, zwarte heilbot, garnalen en mosselen. Richtlijnen i.v.m. leeftijd, aantal vissen behandeling van de monsters werden voor alle deelnemers vastgelegd.

De kontaminanten die prioriteit kregen waren de organochloorpesticiden (o.m. DDT), de PCB'c (polygechloreerde bifenyls), kwik, cadmium, lood, koper en zink.

Paralleel met de basislijnstudie werd besloten regelmatig analystische interkalibratie-oefeningen uit te voeren tussen de diverse laboratoria. In de praktijk bleek dat de meeste analysten in staat waren bevredigende resultaten te bekomen voor de meeste kontaminanten Een uitzondering hierop vormden lood en cadmium die nu nog steeds het voorwerp van verdere verfijning van de technieken uitmaken. De resultaten van deze twee metalen dienen dan ook met het nodige voorbehoud bekeken te worden.

RESULTATEN VAN DE ORIENTERENDE ONDERZOEKINGEN

Een van de objektieven van het basislijnonderzoek was na te gaan welke verschillen er in gehalten aan zware metalen waren tussen de vissen afkomstig van de open oceaan vergeleken met deze van meer gesloten gebieden zoals de Ierse Zee en de Zuidelijke Noordzee. Zoals verwacht bevestigden de studies dat de koncentraties lager waren in deze gebieden die het minst beïnvloed waren door industriële afvalstoffen.

Het enig metaal dat een zekere reden tot ongerustheid gaf was kwik, waarvan het gehalte in diverse streken duidelijk hoger was dan het basisniveau (alle gemiddelden lagen beneden 0,5 mg/kg maar individuele waarden liepen tot 1,5 mg/kg op).

De voornaamste probleemgebieden bleken de Duitse Bocht, het Kanaal van Bristol, het Engelse Kanaal, de Ierse Zee (vooral NO) en de Golf van St.-Lawrence te zijn.

Ook voor de pesticiden en PCB's werd een analoog verschil gevonden tussen de open zee en de dichter bij de kust gelegen zeegebieden.

Hier bleken de Ierse Zee, de Zuidelijke bocht van de Noordzee en de Golf van St. Lawrence de hoogste koncentraties te geven. In geen enkel geval echter bleken de gehalten schadelijk noch voor de vissen noch voor de konsument.

In het licht van deze bevindingen werd besloten dat voor vele streken in het Noord-Atlantisch gebied een regelmatige monitoring overbodig was. Er werd echter overeengekomen de toestand te volgen in de volgende gebieden : Ierse Zee Duitse Bocht, Zuidelijke Bocht van de Noordzee, de estuaria van de Forth, Theems, Rijn, Schelde en Clyde, het Skagerrak en Kattegat, de Oslo-fjord en bepaalde delen van de Golf van St Lawrence en de Now York Bight. De deelnemende landen sturen ieder jaar naar IROZ de resultaten van de analysen van vissen, schaal- en weekdieren in deze gebieden gevist. Hiervan wordt dan een syntese gemaakt.

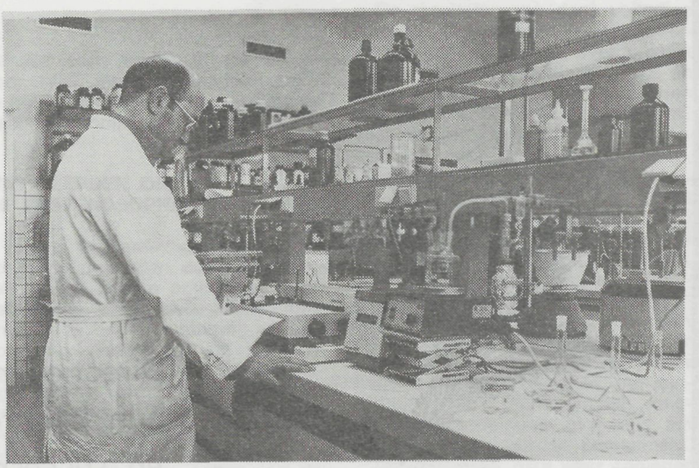
Een voorwaarde voor aanvaarding van deze gegevens is de voorafgaandelijke deelneming van het betrokken laboratorium aan interkalibratie-oefeningen teneinde de validiteit van de gebruikte analytische metoden te testen.

RESULTATEN VAN HET GEKOORDINEERD MONITORINGSPROGRAMMA

De koncentraties aan koper en zink in vis lagen in het algemeen beneden respektievelijk 1 en 10 mg/kg en verschilden weinig van jaar tot jaar. Er werd evenwel vastgesteld dat enkele vissoorten nl. bot, haring en sardien duidelijk hogere gehalten dan andere soorten vertoonden. Er zijn ook meer en meer aanduidingen dat vis het gehalte aan koper en zink in zijn weefsels kan regelen.

Zoals reeds vermeld stelt de be-

(vervolg blz. 51)



Het onderzoek over de verontreiniging van de zee vergt gespecializeerde laboratoriumuitrusting.

N.V. DE STER 1905

KAPITAAL 150.000.000 F.

VOORHEEN

N.V. ONDERLINGE ZEEVAARTVERZEKERING

Sedert 1922 staan wij ten dienste van de Zeevisserij

Voortaan kunnen wij al Uw verzekeringsproblemen oplossen

NIEUW ADRES :
40 Tijdokstraat
8380 Zeebrugge
Tel. (050) 54 61 48

Controledienst verzekeringen
Toelating onder nr. 0032
bij K.B. van 4 en 13 juli 1979
(8614V)

AVIA

ROSSEEL n.v.

L. COISEAUKAAI, 21 — BRUGGE-HAVEN — TEL. (050) 33.99.14 (5 lijnen)



Directie en personeel wensen
hun kliënteel een voorspoedig
en succesrijk 1981

(8588V)

(Vervolg van blz. 49)

paling van cadmium en lood nog problemen. In de loop der jaren is hier echter een zekere verbetering gekomen. Algemeen gezien kan men besluiten dat de gehalten laag zijn. Voor cadmium liggen de waarden in het mikrogramgebied ; voor lood is dit tienmaal hoger.

De kwikkoncentraties evolueerden weinig in tien jaar tijd. In de meeste gevallen lagen de waarden beneden de 0,2 mg/kg.

Tenslotte kon worden vastgesteld dat de gehalten aan zware metalen met uitzondering van kwik altijd hoger in garnalen en mosselen waren dan in vissen.

De gehalten aan pesticiden waren jaar na jaar laag te noemen. Dieldrin, dat het meest toxisch blijkt te zijn kwam in 1977 in koncentraties tot 0,068 mg/kg voor in schol, en haring van het Clyde estarium. Nadien daalden deze gehalten, hetgeen waarschijnlijk verband houdt met een verminderde input van dieldrin in het gebied.

PCB's die scheikundig verwant zijn met de organochloorpesticiden, kwamen in hogere koncentraties voor. Meestal werd evenwel 0,1 mg/kg niet overschreden. De hoogste koncentraties kwamen voor in de Noordzee en de Ierze Zee. In de lever waren de gehalten veel hoger en bereikten waarden van 10 tot 20 mg/kg. Niettegenstaande restrikties in het industrieel gebruik van PCB's sedert de jaren 70 bleken de gehalten in vis nog niet te dalen.

BESLUITEN

In tien jaar onderzoek is gebleken dat in een aantal kustwateren van het Noord-Atlantisch zeegebied (o.m. de Zuidelijke Noordzee) het gehalte aan zware metalen, pesticiden PCB's in vis hoger is dan in de open zee. Deze gehalten zijn echter niet van aard om problemen i.v.m. volksgezondheid te doen rijzen.

Daar er evenwel geen duidelijke trend is, noch in dalende noch in stijgende zin, werd besloten de monitoringsprogramma's verder te zetten maar hierbij prioriteit aan kwik, cadmium en PCB's te geven. Op te merken valt dat de IROZ-gegevens ook doorgestuurd worden naar de Kommissie van de Konventie van Oslo die dan eventueel op internationaal vlak maatregelen kan nemen.

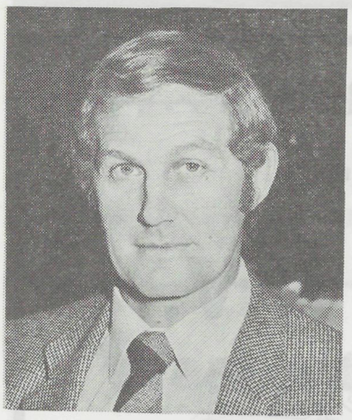
Tenslotte kan worden vermeld dat over deze problemen door het Rijksstation voor Zeevisserij in samenwerking met het Instituut voor Scheikundig Onderzoek reeds volgende publikaties werden uitgegeven :

— Mercury content of fish and shrimps caught off the Belgian coast (1974);
— Het gehalte aan kwik, zink, koper, lood en cadmium in haring (1978);
— Het gehalte aan zware metalen in marine organismen uit de bijvangst van de Belgische kustvisserij (1979);
— De evolutie van het kwikgehalte in tong uit de Noordzee en de Ierse zee (1979);
— De evolutie van het gehalte aan zware metalen in schol, wijting, sprot en garnaal van de Belgische kustwateren (in druk)

Deze publikaties zijn gratis op het Rijksstation voor Zeevisserij te bekomen.

1981 HET JAAR VAN DE "SLIPS" IN DE NOORDZEE

door Dr. Ir. Rudy De Clerck, Werkgroep Biologie (I.W.O.N.L.) Rijksstation voor de Zeevisserij



Reeds geruime tijd worden zeevisserijbiologen ondergebracht onder de kategorie van waarzeggers. Eenmaal de technieken op punt gesteld bleken, werd immers een poging gedaan om jaarlijks voorspellingen van toekomstige vangsten ten behoeve van de zeevisserij op te maken. Het is evenwel een gekend verschijnsel dat eenieder die poogt te voorspellen uitermate bloot staat aan hevige kritiek — vooral wanneer het achteraf fout loopt — zodat in de regel deze uitspraken met het klassiek korreltje zout worden genomen, ook al reiken de technologie en de wiskundige modellen zeer hoge toppen van verfijndheid. Een zeer gekend voorbeeld van algemeen scepticisme ten opzichte van voorspellingen is de weersverwachting. Maar vermits onze bijdrage het over visvangstvoorspellingen dient te hebben, doet het wel plezier om even aan te sluiten met onze vorige bijdrage in dit blad van eind december 1979 toen de tongvisserij werd behandeld. We nemen gewoon enkele zinnen uit dit artikel voor alle duidelijkheid : «De verwachte verdere stijging van de vangsten (tong in de Noordzee) in 1980 zal uitblijven» — «1980 kan dus tijdelijk iets tegenvallen in de Noordzee». En of het tegengevallen is ! ! !

De tongvangsten in de Noordzee in 1980 zullen met ongeveer 40 % gedaald zijn ten opzichte van 1979. Een kleine katastrofe als het ware, hadden er geen andere gronden als het Kanaal en de Liverpool Baai geweest met betere rendementen. Op figuur 1 zijn de vangsten van tong in de Noordzee weergegeven. Hieruit blijkt duidelijk dat 1980 één van de dieptepunten betekende in de naoorlogse tongvisserij. De amper 1.200 ton van '80 werd slechts «geëvenaard» of gebroken in 1964 en 1974. De uitleg van deze trieste situatie is heel eenvoudig en was reeds in ons vorig artikel «Het wel en wee van koude winters» voorspeld geworden. De strenge winter van 1979 heeft immers op twee manieren lelijk huis gehouden in de tongstand. De broedjaren 75 en 76 waren redelijk sterk (respectievelijk 120 en 140 miljoen 1-jarige rekruten) en in de vangsten van vorig jaar maakten ze nog 75 % van de vangsten uit op een aantallenbasis (figuur 2) met een rendement van 35 stuks per uur vissen. Dit jaar bedroeg dit rendement slechts 20 stuks per uur vissen. Met andere woorden deze broedjaren zijn erg gereduceerd geworden en hebben ernstige gevolgen gehad op de kwantiteit van de vangsten voor 1980.

Maar ook het inkomende broedjaar 1978 — dus de tweejarige rekruten — vertoonde een zeer kleine dichtheid, hetgeen de sterfte bevestigt die deze broedklasse in de eerste maanden van 1979 heeft ondergaan ten gevolge van de zeer lage zeewatertemperaturen (bv wekenlang 3° C in de omgeving van het lichtschip Smith's Knoll). Al bij al dus een eerder trieste balans voor 1980, maar er zijn toch enkele belangrijke lichtpunten in de zeer nabije toekomst.

WAT LEERDEN ONS DE BESTANDSOPNAMEN ?

Het is al eerder gezegd en geschreven geworden dat experimentele visserijen een onmisbare schakel in de prognosetechniek zijn, omdat zij de dichtheid en de spreiding weergeven van de «baby-visjes», namelijk de 0- en 1-jarige vissen in de kweekgebieden. Het is de enige bron van informatie omtrent de sterkte van de broedjaren omdat deze jonge vissen normaal nog niet in de netten van de vissersvloot terecht komen en dus evenmin bemonsterd kunnen worden in de vismijn. Reeds enkele weken na het verstrijken van de paaiperoide kan aldus een reëel beeld van de dichtheid van het broedsel worden gevormd. Op dit ogenblik kan reeds een serie van tien opnamejaren worden vergeleken. Er moet ook worden aangestipt dat deze bestandsopnamen op dezelfde manier, op hetzelfde tijdstip en met hetzelfde net door de Nederlandse, Duitse en Franse visserijbiologen uitgevoerd, zodat uiteindelijk over het ganse kweekgebied tussen het Engels Kanaal en de Deense kust een vergelijkbaar beeld kan worden gevormd van de dichtheid en de verspreiding van de diverse kommerciële vissoorten, waaronder natuurlijk ook tong.

De resultaten van deze volledige periode zijn afgedrukt in onderstaande tabel. Het is overduidelijk dat de nieuwe broedjaren 1979 en 1980 uitermate grote dichtheden vertonen, nl. bijna 60 per 1.000 m2 voor de jaarklasse 1979 en ongeveer 12 voor de jaarklasse 1980, vooral als men de overige jaarklassen hierbij vergelijkt. Wat opvalt is het feit dat het broedjaar 1978 aanvankelijk ook sterk was met 8,4 stuks per 1.000 m2 als 0-jarigen, maar door het wintereffekt teruggebracht werd tot een onbelangrijke jaarklas als 1-jarigen met een povere dichtheid van 0,01 stuks per 1.000 m2. Over deze jaarklasse hadden we het reeds in de aanvang toen de kommerciële vangsten als tweejarigen eveneens als pover mochten worden bestempeld.

De jaarklasse 1979 waar eenieder

(vervolg blz. 53)

De Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid staat volledig tot uw dienst

- denkt u aan **SPAREN:**
  Uitgebreid en zeer soepel gamma van renderende beleggingen, gewaarborgd door de Staat.

  KASBONS EN DEPOSITO-REKENINGEN

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

- denkt u aan **INVESTEREN:**
  Financiering van investeringen en permanent bedrijfskapitaal. Kredieten op halflange en lange termijn, eventueel ook op korte termijn.
  Financiering van materieel.
  Leasing.
  De N.M.K.N. bekommert zich om de toekomst van uw onderneming.

NATIONALE MIJ. VOOR
KREDIET A/D NIJVERHEID

Sterrenkundelaan 14 — 1030 Brussel — Tel. (02) 219 18 40

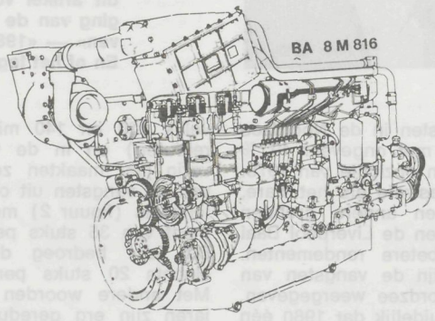
DEUTZ

DEUTZ DIESEL MOTOREN EN REPARATIEBEDRIJF

VALCKE Frères N.V.

LEVEREN EN INBOUWEN VAN DEUTZ DIESEL MOTOREN





REVISEREN van alle MERKEN DIESELMOTOREN

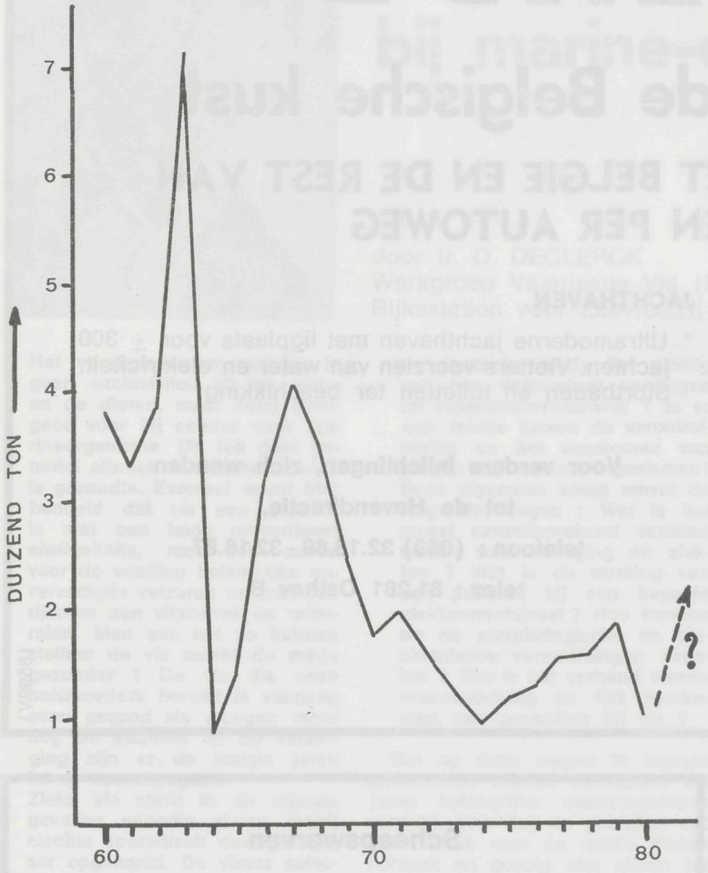
2000 ANTWERPEN
NASSAUSTRAAT 37
☎ (031) 31 06 90
TELEX 31 167

8400 OOSTENDE
HENDRIK BAELSKAAI 3-5
☎ (059) 32 18 14 & 19
TELEX 714 26

8380 ZEEBRUGGE
TIJDOKSTRAAT 26
☎ (050) 54 41 79 / 54 51 79
TELEX 819 51

(Vervolg van blz. 51)

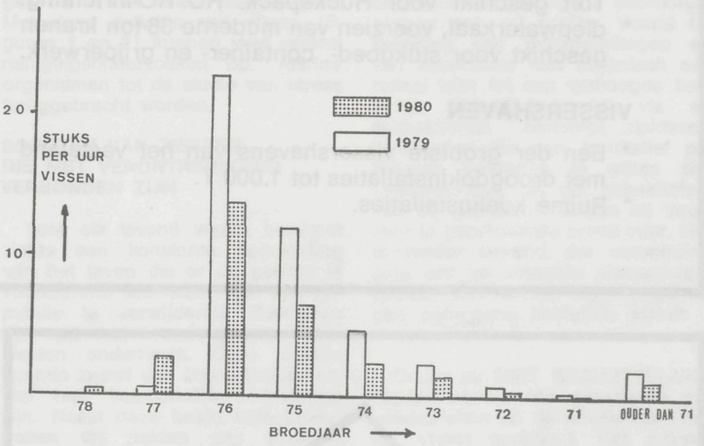
zich nu op moet koncentreren als zijnde het grote lichtpunt in de zaak bleek ook als 1-jarigen een nooit geziene dichtheid van 6,3 stuks per 1.000 m2 te hebben. De jaarklasse 1980 heeft nu een lengte van ongeveer 9 cm en zal pas in 1982 in de visserij komen. De jaarklasse van 1979 evenwel heeft reeds een gemiddelde lengte van 19 cm en zal ongeveer in augustus van 1981 de wettelijke 24 cm bereiken. Dat betekent dat **vanaf augustus 1981 een enorme toename in de kleinste sortering de zogenaamde slips** — tot uiting zal komen in de vangsten uit de Noordzee. Hoewel de visserijdruk op tong nog altijd vrij hoog mag genoemd worden zal natuurlijk in het laatste gedeelte van 1981 heel wat «afgeschuimd» worden van deze jaarklasse 1979. Maar de voorraad is dermate dat de daaropvolgende jaren voorts zal kunnen geprofiteerd worden van dit succesvol broedjaar. En dan komt als toemaatje ook nog het broedjaar 1980 vanaf de zomer van 1982 verder de vangsten verrijken. Het is een weelde die we reeds lang niet meer gekend hebben. We mogen dus gerust stellen dat de tongvisserij in de Noordzee vanaf volgend jaar en verder, weer zal ten volle renderen. Het is een gelukkige voorspeller die dit kan schrijven. Toch moeten we nog even onze adem inhouden vooraleer te jubelen want er is nog een kleine «maar» ! Het komt er op aan de winter '80-'81 te doorspartelen en laten we met ons allen hopen dat er geen herhaling komt van 1963 en 1979 want dan zou het beloofde rendement reddeloos verloren gaan en zitten we in plaats van op rozen in een totale crisis. Hopelijk is vader winter de tongvissers in de Noordzee gunstig gestemd !



De Belgische tongaanvoer uit de Noordzee over de periode 1960-1980

AANTALLEN 0- EN 1-JARIGE TONG, UITGEDRUKT IN STUKS PER 1.000 M2

Broedjaar	0-jarigen	1-jarigen
1971	16,9	0,04
1972	0,43	0,09
1973	5,79	0,04
1974	0,24	0,03
1975	5,62	0,22
1976	0,78	0,02
1977	0,77	0,03
1978	8,40	0,01
1979	**59,90**	**6,30**
1980	**12,40**	



Rendementen (aantallen per visuur) per leeftijdsklasse voor 1979 en 1980.

Waarom de onderzeese kabels mijden ?

In de wateren die de continenten en de eilanden omringen, bevinden zich duizenden kilometer onderzeese draaggolfkabels, die de televerbindingen van land tot land en van persoon tot persoon mogelijk maken. Ook in het Kanaal en de Noordzee liggen meerdere kabels voor het tot stand brengen van televerbindingen tussen het vasteland (o.a. Frankrijk, België en Nederland) en Engeland.

Eén enkele kabel is de gelijktijdige geleider van honderden telefoongesprekken of andere teleberichten.

De aanlegkosten voor deze onderzeese kabels belopen vele miljarden frank. De jaarlijkse onderhoudskosten ervan bedragen vele miljoenen frank. Een niet gerechtvaardigd hoog percentage van de onderhoudskosten spruit voort uit door visserstuig veroorzaakte kabelbeschadigingen. Als we hieraan toevoegen dat de beschadigingen aanleiding kunnen geven tot de ontwrichting van het wereldcommunicatiesysteem, waardoor niet alleen de veiligheid op zee en in de lucht in het gedrang kan worden gebracht, maar ook het internationaal handels- en zakenverkeer ernstig wordt gehinderd, dan heeft men meteen een eerste reden waarom de vissersvaartuigen de onderzeese kabels moeten mijden. Een tweede reden waarom de vissersvaartuigen uit de buurt van de onderzeese kabels moeten blijven is misschien minder gekend : de moderne onderzeekabels staan onder hoogspanning en het zal iedereen duidelijk zijn dat het doorbreken van de isolatielaag, levensgevaarlijke ongevallen kan veroorzaken. Een derde niet minder belangrijke reden ligt voor de hand : het vasthaken van visnetten aan onderzeese kabels, kan een verlies van vistuig, van tijd en in vele gevallen zelfs van waardevolle vangst als gevolg hebben.

De eigenaars van de onderzeese kabels doen al het mogelijke om de zeevarenden, niet alleen in te lichten over de ligging van de kabels, maar ook te waarschuwen voor de gevaarlijke en nadelige consequenties, die kabelbeschadigingen voor gevolg kunnen hebben.

Ook de Regie van T.T. neemt actief deel aan een intense voorlichtingscampagne. In 1975 werden te Zeebrugge en te Oostende voorlichtingsdagen georganiseerd, waar een film vertoond werd en een uiteenzetting werd gegeven in verband met de te nemen maatregelen ter bescherming van de zeekabels. Sinds 1978, ter gelegenheid van de jaarlijkse kontroles van de radio-apparatuur aan boord van de vissersvaartuigen, hebben de radioinspecteurs zeekaarten en brochures beschikbaar, die kosteloos aan de schippers worden overhandigd.

Op de kaarten zijn de onderzeese kabels duidelijk en nauwkeurig aangeduid. De brochure «Treilvisserij en Onderzeese kabels bevat uitgebreide informatie over alles wat met onderzeese kabels te maken heeft. De schippers of eigenaars van vissersvaartuigen, die nog niet in het bezit zijn van de brochure en de zeekaarten, kunnen hiervan exemplaren bekomen in het kantoor van de Radio - Maritieme - Inspectiedienst, 5e verdieping, Perronstraat 6 te Oostende.

Tenslotte mag ook worden vermeld, dat het Rijksstation voor Zeevisserij opzoekingen plant om het vistuig van de vissersvaartuigen zodanig aan te passen, dat er geen gevaar meer zou bestaan voor beschadiging van onderzeese kabels.

R.T.T. - Radio Maritieme Diensten.

OOSTENDE

de snelhaven van de Belgische kust

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

HANDELSHAVEN

* Snelhaven, gespecialiseerd in het verhandelen van hout, kolen, schroot, bouwmaterialen, vrachtwagens, landbouwmachines, meststoffen, zand, enz...
* moderne elektrische kranen en mobiele kraan 60-Ton geschikt voor Hückepack. RO/RO-inrichting.
* diepwaterkaai, voorzien van moderne 36-ton kranen geschikt voor stukgoed-, container- en grijperwerk.

VISSERSHAVEN

* Een der grootste vissershavens van het vasteland met droogdokinstallaties tot 1.000 T.
* Ruime koelinstallaties.

JACHTHAVEN

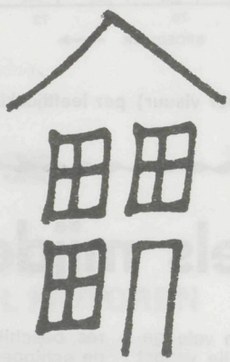
* Ultramoderne jachthaven met ligplaats voor ± 300 jachten. Vlotters voorzien van water en elektriciteit. Stortbaden en toiletten ter beschikking.

Voor verdere inlichtingen, zich wenden tot de Havendirectie,

telefoon : (059) 32.16.69 - 32.16.87

telex : 81.281 Osthav B

(8599V)



WONINGSPAREN

Een soepele spaarformule
voor de toekomstige eigenaar.

⊕Bank Brussel Lambert **BBL**

De BBL, of hoe u munt slaat uit uw bank.

(8594V)

Scheepswerven

Beliard Oostende n.v.

Sloepenstraat 1 — B-8400 Oostende
Tel.: (059) 70 48 01 — Telex : Belmu 81.212

□

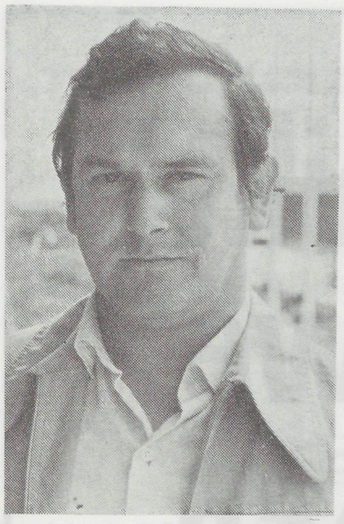
SHIPBUILDERS — SHIPREPAIRERS
INDUSTRIAL ENGINEERING

□

THE LEADING SHIPYARD FOR

Fishing, Dredging, Towing, Shiprepairing,
Industrial engineering, Offshore

(8598V)



Relatie tussen verontreiniging en ziekteverschijnselen bij marine-organismen

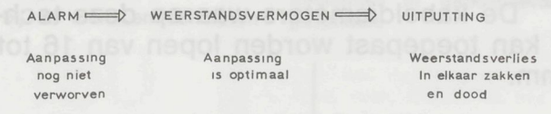
door Ir. D. DECLERCK
Werkgroep Valorisatie Vis (IWONL)
Rijksstation voor Zeevisserij

Het voorkomen van ziekten is geen exclusiviteit bij de mens en de dieren, maar komt evengoed voor bij eender welk marineorganisme. Dit feit doet generlei afbreuk van de leuze «Vis is gezond!». Evenwel wordt hier bedoeld dat vis een product is met een hoog procentueel eiwitgehalte, met een aantal voor de voeding belangrijke onverzadigde vetzuren en met een rijkdom aan vitamines en mineralen. Men zou het zo kunnen stellen: de vis maakt de mens gezonder ! De vis die onze huismoeders bereikt is vandaag even gezond als vroeger; meer nog de kwaliteit en de verzorging zijn er de laatste jaren fel op vooruitgegaan.
Zieke vis sterft in de meeste gevallen spoedig af en wordt slechts sporadisch door de visser opgehaald. De visser selecteert de vis bij het gutten en mogelijke misbaksels worden dadelijk over boord gekeerd. Nochtans blijven we met belangrijke vragen zitten. Is de sterfte bij bepaalde vispopulaties even natuurlijk als voorheen ? Is de achteruitgang van sommige visstocks mede het gevolg van een verminderd vermogen tot reproduceerbaarheid ? Is er een relatie tussen de verontreiniging en het voorkomen van ziekten bij marine organismen? Deze algemene vraag omvat de volgende vragen : Wat is het meest vanzelfsprekend verband tussen verontreiniging en ziekten ? Wat is de werking van een polluent bij een bepaald ziekteverschijnsel ? Hoe kunnen we de morphologische en biochemische veranderingen bepalen ? Wat is het verband tussen verontreiniging en het voorkomen van gezwellen bij vis ?

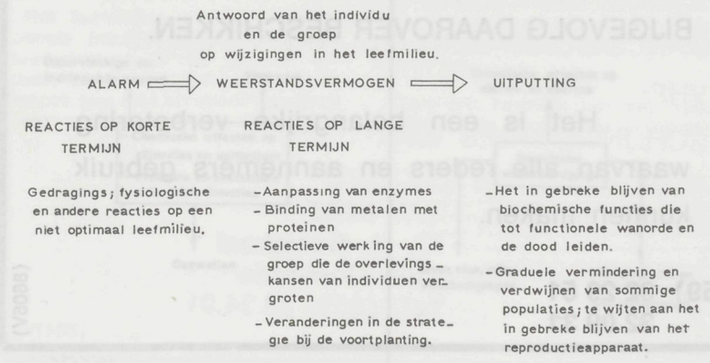
Om op deze vragen te kunnen antwoorden werden de laatste vijf jaren belangrijke onderzoekingen verricht. Vrij vlug is gebleken dat het zoeken naar de relatie tussen oorzaak en gevolg niet alleen tot verkeerde interpretaties kan leiden maar ook tot misbruik aanleiding kon geven.

Bij het onderzoek naar de oorzaak van sommige ziekten is de omschrijving van het woord «STRESS» zeer belangrijk. In de ruimste zin van het woord betekent stress een aanduiding van een toestand waarbij een organisme zijn evenwicht probeert te houden in relatie met de veranderingen die in het milieu plaatsgrijpen. Met deze definitie van stress (figuren 1 en 2) kunnen veel verontreinigingsonderzoeken op marine organismen tot de studie van stress teruggebracht worden.

Figuur 1 : FAZEN IN HET KLASSIEKE STRESS ZIEKTEBEELD BIJ MENSEN



Figuur 2 : VERALGEMENING VAN HET STRESS VERSCHIJNSEL.



SOORTEN VAN ZIEKTEN DIE MET VERONTREINIGING VERBONDEN ZIJN

Voor elk levend wezen betekent ziekte een konstante begeleiding van het leven die er op gericht is voortdurend individuen uit een populatie te verwijderen. Zeedieren zijn aan een breed spectrum van ziekten onderhevig. Deze ziekten kunnen zowel van besmettelijke als van niet besmettelijke oorsprong zijn. Naast deze beide kategorieën treffen we ziekten aan waarvan de oorzaak gemengd is (figuur 3).

BESMETTELIJKE ZIEKTEN, veroorzaakt door virussen, bakteriën, schimmels, protozoa en andere pathogenen zijn gewoonlijk de eerste verdachten voor een doodsoorzaak. In eerste instantie worden de individuen plaatselijk verzwakt en ontredderd, waardoor ze meer ontvankelijk zijn voor predatoren en milieuhinder.

Bij milieuhinder komen abnormale temperaturen, gebrek aan aangepast voedsel en een te hoge densiteit van de populaties in aanmerking. De weerstand van marine organismen aan ziekten is in hoge mate aan deze drie faktoren verbonden.

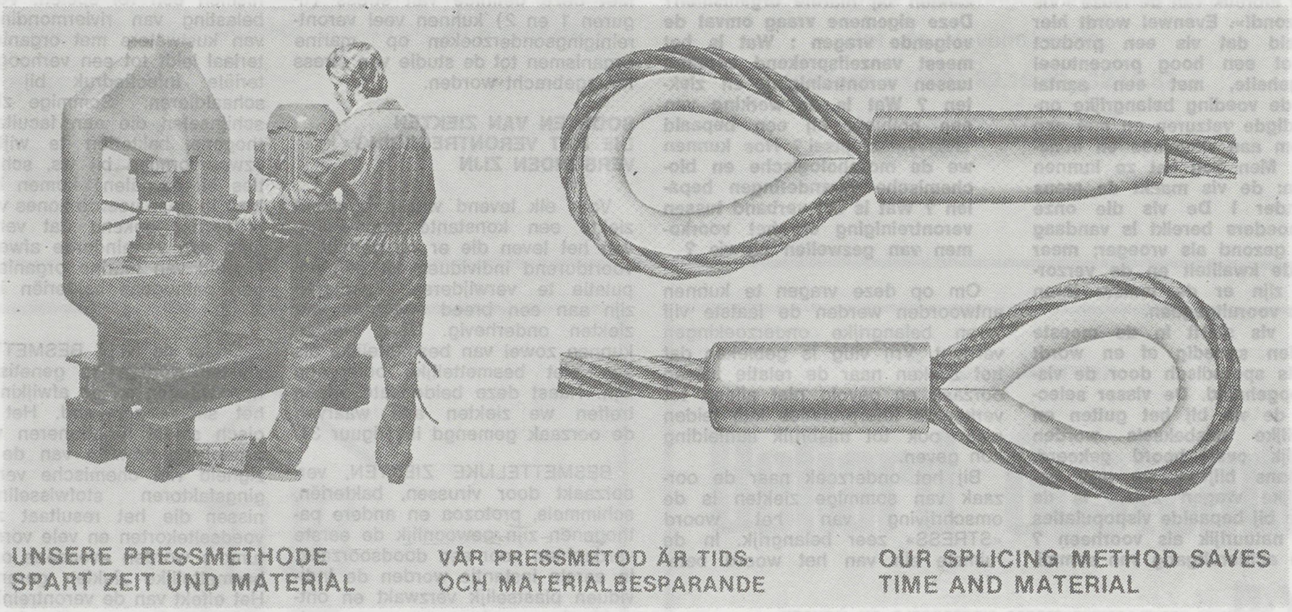
Inderdaad elke afwijking van de normale kondities van het milieu brengt een zekere graad van stress voor de vispopulaties met zich mee Hierdoor kunnen LATENTE INFECTIES worden geactiveerd. De laatste jaren werden een aantal virusziekten op oesters, garnalen en mosselen gemeld. Hierbij werd het vermoeden bevestigd dat stress bijdraagt tot de activatie van latente virusinfecties. Het is eveneens klaarblijkelijk dat de milieu stress een rol speelt bij het activeren van latente bakteriologische ziekten bij vis.

Een van de duidelijkste en statistisch meest verdedigbare relaties tussen pollutie en een ziekteverschijnsel vindt men daar waar de facultatief pathogene microorganismen een rol spelen. Vooral de belasting van riviermondingen en van kustwaters met organisch materiaal leidt tot een verhoogde bakteriële infectiedruk bij vis en schaaldieren. Sommige ziekteverschijnselen die aan facultatief pathogene bakteriën te wijten zijn (zweervorming bij vis, schaalinfecties bij garnalen) komen bij voorkeur in gepolueerde zones voor. Het is verder bekend dat verontreiniging een verminderde afweermogelijkheid van marine organismen tegen pathogene bakteriën insluit.

Onder de NIET BESMETTELIJKE ziekten worden de genetische abnormaliteiten en de afwijkingen van het skelet gerekend. Het fysiologisch slecht functioneren van een organisme omwille van de aanwezigheid van chemische verontreinigingsfaktoren stofwisselingsstoornissen die het resultaat zijn van voedseltekorten en vele vormen van tumors worden eveneens onder de besmettelijke ziekten gerangschikt. Het effekt van de verontreiniging op eieren en larven werd onlangs door Longwell en Hughes (USA) bestūdeerd. Hierbij werden de TOXISCHE EFFEKTEN OP HET CYTOPLASMA en op de MUTATIE VAN DE GENEN onderzocht. Er werd een positieve correlatie gevonden tussen de afwijking in de chromosomen van viseieren en de graad van verontreiniging. Dergelijke onderzoekingen bewezen de invloed van de bevuiling op de populaties, die nabij de kust en riviermondingen leven. Deze recente bevindingen op het gebied van het marineonderzoek vereisen speciale aandacht in verband met mogelijke effecten op de grootte van de stocks.

DE AFWIJKINGEN VAN HET SKELET zijn zowel het resultaat van genetische beschadiging van de eieren en embryo's als van celtoxische effecten in de verschillende ontwikkelingsstadia. De opsporing van deze afwijkingen van het skelet wordt vooral met X-stralen verricht.

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



UNSERE PRESSMETHODE SPART ZEIT UND MATERIAL

VÅR PRESSMETOD ÄR TIDS- OCH MATERIALBESPARANDE

OUR SPLICING METHOD SAVES TIME AND MATERIAL

S.V. S.C.A.P. beschikt over een kabelklempers waarmee het mogelijk is kabelklemmen te persen met drukken gaande tot maximaal 600 ton.

De voordelen van het gebruik van kabelklemmen, in plaats van de gewone splitsingen zijn groot.

Enerzijds dient gewezen te worden op de tijdwinst die kan verwezenlijkt worden. Anderzijds sluit deze vorm van hechten verwondingen uit die toch regelmatig voorkomen bij het werken met kabels waarop gewone splitsingen toegepast zijn.

De kabeldiameters waarop deze techniek kan toegepast worden lopen van 16 tot 38 mm.

REDERS EN AANNEMERS KUNNEN BIJGEVOLG DAAROVER BESCHIKKEN.

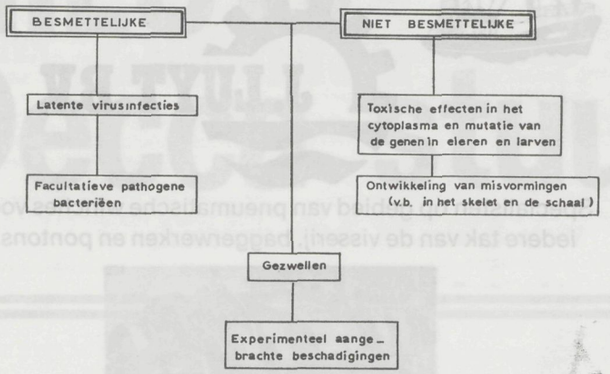
Het is een belangrijke verbetering waarvan alle reders en aannemers gebruik kunnen maken.

Tel. SCAP (059) 32 29 51
32 09 31

(8605V)

(Vervolg van blz. 55)

Figuur 3 : DE VOORNAAMSTE KATEGORIEEN EN SOORTEN VAN ZIEKTEN DIE MET VERONTREINIGING ZIJN GEASSOCIEERD (SINDERMANN)



Zowel in de U.S.A. als in Japan werd een stijgend verband tussen de skeletafwijkingen en stress vastgesteld. De aanwezigheid van skeletafwijkingen en de frequentie waarbij ze voorkomen zijn goede indicatoren om de degradatie van het milieu te volgen.

Naast de kategorie van besmettelijke en niet besmettelijke ziekten onderscheiden we nog deze ziekten die het resultaat zijn van beide processen of van een wisselwerking tussen beide processen : ZIEKTEN MET GEMENGDE OORZAKEN. Bij deze kategorie behoren zowel vinerosie, tumors en experimenteel aangebrachte beschadigingen.

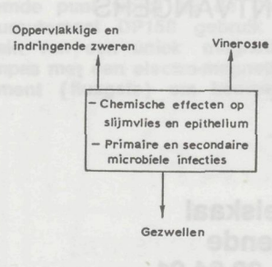
De laatste tien jaar werden er vele gevallen van VINEROSIE in gepolluëerde zones gemeld. Vinerosie was ook het eindresultaat bij vis die in laboratoriumomstandigheden aan verschillende contaminanten werd blootgesteld. Sommige onderzoekers wijzen op facultatieve bakteriën als ziekteoorzaak terwijl anderen geen echte aanwijzing van een besmettingsproces vinden. Het ziekteverschijnsel vinerosie wordt in de hand gewerkt door de actie van chemische afvalstoffen op de slijmlaag van de vis. Dit proces wordt acüter bij een te lage concentratie aan zuurstof. In de meeste gevallen worden de aangetaste plaatsen door een bacteriële invasie gevolgd.

Zoals bij de mens en de dieren worden ook GEZWELLEN bij de vis waargenomen. Het interessante bij vistumors bestaat hierin dat er een mogelijk verband bestaat tussen deze ziektevorm en gepolluëerde marinezones.

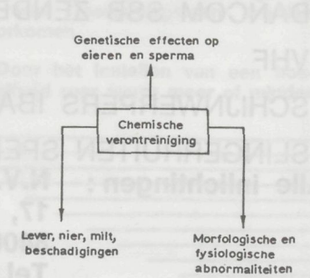
In de ruime zin van het woord betekent «tumor» : elke vorm van zwelling van het weefsel, elke afwijkende nieuwe weefselgroei waarbij er een overmatige en ongecontroleerde productie van cellen plaatsgrijpt.

De oorzaak van tumorvorming is complex en sommige faktoren die aan de basis van dit fenomeen liggen zijn vooralsnog onbekend. Er zijn reeds een aantal faktoren gekend die tumors in de hand werken. Hieronder kunnen virussen, chemische en biologische toxinen, hormonen, het geslacht, genetische voorbeschiktheid en het immuniteitsvermogen van de gastheer vermeld worden. Anderzijds lijken sommige tumors het resultaat te zijn van een infectieproces die waarschijnlijk door «stress» wordt gestimuleerd. Meer en meer wordt de vorming van tumors door parasitaire protozoa gemeld. Uiteindelijk werden sommige tumors met het voorkomen van virussen geassocieerd. Deze virussen zouden zoals bacteriën latent aanwezig zijn en door verschillende vormen van stress worden geactiveerd. In elk geval werden deze vormen van tumor frequenter in gepolluëerde zones gevonden.

Figuur 4: SOMMIGE UITWENDIGE EFFECTEN TEN GEVOLGE VAN VERONTREINIGINGSDRUK



SOMMIGE INWENDIGE EFFECTEN TEN GEVOLGE VAN VERONTREINIGINGSDRUK



BESLUITEN

Uit het onderzoek naar de relatie tussen pollutie en sommige ziekteverschijnselen kan worden besloten dat :

a. Voor het ogenblik de experimentele en toevallige aanwijzingen het best geschikt zijn om sommige ziektetoestanden bij marine organismen op te sporen. Deze ziektetoestanden omvatten :
— de latente infecties, die vooral van virale oorsprong zijn en bij stress actief kunnen worden;
— de vorming van tumors die een chemisch-microbiologische oorsprong hebben;
— de ziekten veroorzaakt door facultatieve pathogene microorganismen die onder stress een verhoogde infectiedruk met zich meebrengen.

b. De verontreiniging door chemische reacties op de slijmvliescellen en op de opperhuid kan ziekten veroorzaken.

c. De ziektenleer als indicator dienst kan doen om de degradatiegraad van het milieu op te sporen.

Zowel de aantastnig van de vinnen, zweren, afwijkingen van het skelet en verkeerde oriëntering van de schubben komen hiervoor in aanmerking.

Als slotbemerking dient vermeld te worden dat het Rijksstation voor Zeevisserij onlangs een B.T.K. projekt «VISZIEKTEN» is gestart die er moet toe bijdragen een beter inzicht te verkrijgen omtrent de invloed van de pollutie op de kwaliteit van de Belgische aanvoer van de vis en schaaldieren. Dit projekt heeft tot doel de wetenschappelijke paraatheid in dit domein te verzekeren om een objectief oordeel te kunnen vormen over de werkelijke gevolgen van de bevuiling van onze Noordzee.

VOORLOPIGE AFWIJZING VAN DE PROVINCIALE NIEUWBOUWPREMIE VOOR VISSERSVAARTUIGEN

Na de min of meer lange lijdensweg die de goedkeuring van de provinciale nieuwbouwpremie te verduren kreeg en de uitschakeling van reders en/of toekomstige reders, alleen omdat zij niet gewacht hadden om zelf een eigen zwaar risikodragend initiatief te nemen om tot nieuwbouw over te gaan en enkele maanden te vroeg hun bouwkontrakt ondertekenden om van de nieuwbouwpremie te kunnen genieten, vernemen we nu dat het Ministerie van Binnenlandse Zaken de provinciale beslissing voor een premie op de nieuwbouw, in haar huidige vorm afgewezen heeft.

Zoals onze lezers weten, gaat het hier om een provinciale toelage van 2,5 miljoen fr. uitbetaalbaar in drie schijven over drie jaar. Reden van de afwijzing is het feit, dat er een tekstwijziging dient aangebracht in het kader van de E.E.G.-verplichtingen en reglementen wat de toelagen en andere tegemoetkomingen betreffen. Er moet dus in de provinciale wet een tekstaanpassing gebeuren waarna Binnenlandse Zaken dan wellicht de provinciale beslissing kan goedkeuren.

Voor wanneer deze tekstaanpassing ?

We kunnen ons wel de vraag stellen wanneer deze tekstaanpassing aan de beurt komt. Inderdaad is het duidelijk dat er eerst terug commissiezittingen zullen moeten plaats grijpen, waarna dan de Provincieraad opnieuw moet bijeengeroepen worden. Voor de maand januari is er in elk geval nog geen vergadering van de Provincieraad voorzien, terwijl ook nog geen kommissievergadering gepland is. Dit kan natuurlijk wel niet zolang de gedeputeerde, de heer Roger Eerebout, die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, niet terug is van zijn reis naar het buitenland. Men verwacht de heer Eerebout terug tegen 6 januari, waarna kan werk gemaakt worden van de voorbereiding voor de tekstaanpassing. Wij weten alleen dat de administratieve molen zeer langzaam maalt en dat, via de kommissievergaderingen, de Provincieraad en verder nog de goedkeuring door Binnenlandse Zaken, de zaak zeker niet in kannen en kruiken zal zijn in de eerste maanden, hetgeen voor de reders die er op rekenden wel niet gelukkig zal uitvallen. Ook zal de nieuwe provinciale wet wel duidelijk moeten stipuleren dat allen die hun bouwkontrakt na 1/1/1980 ondertekend hebben van de provinciale nieuwbouwpremie zullen kunnen genieten. We zitten inderdaad in 1981 wanneer men de tekstaanpassing zal aanvatten, zodat we dan terug met het gevaar zitten van terugwerkende kracht, namelijk voor de ondertekenaars van het bouwkontrakt in 1980. We wijzen er in dit verband op, dat de juridische dienst van de Provincie minstens bijzondere zorg zou dragen opdat niemand van de reders en/of toekomstige reders die thans bouwen in het vooruitzicht, op de provinciale premie, slachtoffer van de administratie zouden worden. Deze mensen hebben ten zeerste bij hun beslissing om aan nieuwbouw te doen, gerekend op de provinciale subsidie en het is voor deze reders een elementair recht dat ze hierop kunnen blijven rekenen. We zijn trouwens overtuigd dat de Provincie hiervoor de nodige zorg zal dragen, niettegenstaande men vroeger zo, ten onrechte met de clausule van terugwerkende kracht geschermd heeft om bepaalde reders die te vroeg waren met hun initiatief voor nieuwbuw, voor schut te zetten, niettegenstaande het toen ook allemaal anders kon opgelost worden.

We verwachten van gedeputeerde, de heer Eerebout Roger, dat hij zo spoedig mogelijk bij zijn terugkeer, het licht op groen zet voor de werkzaamheden van de Kommissie en van de Provincieraad.

p.v.b.a. VISLOSSERSBOND

G. VAN WAES

VISMIJN 68
8400 OOSTENDE
TEL. (059) 32 34 91

ZAAKVOERDERS

VAN WAES WILLY
AAISHOVE 5
8390 KNOKKE-HEIST
TEL. (050) 51 27 61

BAERT ANDRE
RINGLAAN NOORD 39
8420 DE HAAN
TEL. (059) 23 56 45

1e Ploegbaas Sorteerders :
RONQUETTI FRANS,
ANTWERPENSTRAAT 43
8401 BREDENE
TEL. (059) 32 38 14

2e Ploegbaas Sorteerders :
MAES ARTHUR,
STUIVERSTRAAT 164
8400 OOSTENDE
TEL. (059) 70 02 89

Bijkomende lossers voor het scheppen, slingeren, winch, tafel of invoeren, aanvragen bij ploegbaas DECOCK HENRI, TEL. (059) 80 25 05.

Uur van aanvang lossen te vernemen vanaf 16.00 uur daags voor de verkoop in de week en vanaf 10.00 uur op zondag, op het bord in de vismijn en telefonisch aan de sassen van de vissershaven (059) 32 12 86.

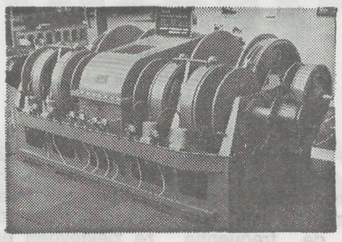
(8643V)



MACHINEFABRIEK

J. LUYT B.V.

Specialisten op gebied van pneumatische winches voor iedere tak van de visserij, baggerwerken en pontons.



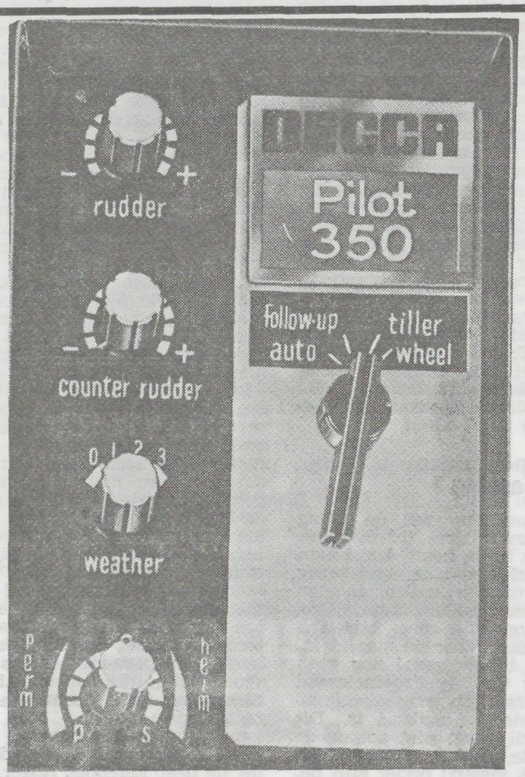
8 trommel pneumatische winch geschikt voor hydraulische of elektrische aandrijving

Andrijving naar keuze : A. MET RIEM EN SPANROL
B. ELECTRISCH
C. HYDRAULISCH

MACHINEFABRIEK J. LUYT - DEN OEVER

- **LIERENBOUW**
- **INBOUW-MOTOREN**
- **SCHEEPSREPARATIES**
- **REVISIE- EN KONSTRUKTIEWERK**
- **HELLING- EN DOKWERKZAAMHEDEN**

NIJVERHEIDSTRAAT 1 — DEN OEVER — TELEFOON 02271-1437



WACHTDIENST
24 uur op 24

N.V. INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE S.A.

INES BELGIUM

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

(8641V)

NIEUW !
Decca stuurautomaten type 150

Meer dan 10.000 schepen over de gehele wereld zijn reeds uitgerust met de « onzichtbare roerganger » of stuurautomaat van Decca/Arkas.

De bestaande serie stuurautomaten 850, 750, 550, 450 en 350 is nu uitgebreid met het type 150, speciaal ontworpen voor gebruik aan boord van jachten en bedrijfsvaartuigen tot 1.600 BRT. De DP 150 is geschikt om te worden aangesloten op de magneetkleppen van een electrisch-hydraulische stuurmachine of een mechanische aandrijvingseenheid.

De nauwkeurigheid en bedrijfszekerheid van een besturingssysteem met een stuurautomaat wordt gevormd door drie onderdelen :

— de stuurmachine

— de computer van de stuurautomaat

— de referentie waarvan de stuurautomaat zijn signalen ontvangt.

DECCA
Pilot
150

Met betrekking tot het laatstgenoemde punt wordt bij de Decca stuurautomaat DP150 gebruik gemaakt van een uniek magnetisch kompas met een electro-magnetisch element (fluxgate) om koerswijzigingen door te geven aan de analoge computer.

Het magnetisch kompas heeft een roosdiameter van 126 mm en voldoet aan de internationale specificaties I.S.O.R.449 en D.T.I.616, klasse A voor gebruik als standaard, zowel als stuurkompas. In Nederland is het kompas goedgekeurd door het K.N.M.I. voor gebruik op schepen tot 1600 BRT.

Het kompas kan worden gebruikt voor plaatsing in een nachthuis met aflezing aan de bovenzijde zowel als vanaf de onderzijde. In ons Journaal najaar 1976 werden de Decca kompasnachthuizen beschreven welke geschikt zijn voor dit kompas.

De analoge computer is gemonteerd in de controle-eenheid ; deze is voorzien van de koersinsteleenheid en de benodigde bedieningsknoppen. Het gebruik van de laatste half-geleider technieken hebben geresulteerd in een zeer compacte solid-state eenheid van zeer hoge bedrijfszekerheid. De controle-eenheid is aan de binnenzijde voorzien van een aantal instelknoppen welke tijdens de proefvaart worden afgeregeld voor de specifieke stuureigenschappen van het schip, zoals dode hoek stuurgerei en naloop van stuurgerei.

Voor de gebruiker beperkt het afregelen zich tot een viertal knoppen met de standen weersgesteldheid, roer, functie en het instellen van de koers.

Met de knop weersgesteldheid kan bij slechte weersomstandigheden overgevoeligheid met als gevolg te veel roerbewegingen worden voorkomen.

Door het instellen van een hoeveelheid roer wordt meer of minder roeruitslag gegeven voor een koerswijziging. De hoeveelheid tegenroer wordt inwendig afgesteld. Met de 's nachts goed verlichte koersinsteleenheid kan de koers zeer nauwkeurig worden ingesteld, terwijl een rood en groen lampje het aantal roerbewegingen aangeeft.

De functieschakelaar heeft drie standen :

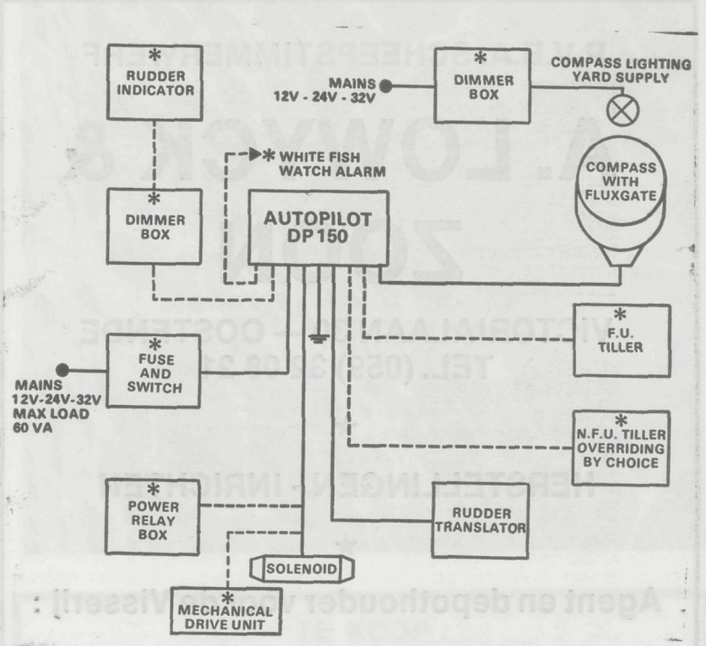
auto : automatisch sturen ;

tiller : om te sturen met behulp van een tijdafhankelijke hulpstuurknuppel ;

aux.f.u. : sturen met behulp van een draagbare wegafhankelijke tiller, indien deze is gemonteerd.

Voor de terugmelding van de stand van het roer wordt gebruik gemaakt van een terugmelder, welke aan de stuurmachine wordt gekoppeld.

De apparatuur kan nog worden uitgebreid met een roerstandaanwijzer, hulpstuurknuppels en een zgn. wachtalarm. Dit wachtalarm voorkomt het verslappen van de aandacht van de navigator doordat hij met regelmatige tijdperioden een alarm moet uitschakelen.



Schematisch diagram van de mogelijkheden van de stuurautomaat DP150

Industriële artikelen –

Werktuigmachienen

Traen Coucke

Tijdokstraat 24
8380 ZEEBRUGGE
Tel. 54.48.81

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

(8621V)

GIETERIJ **Debaedts** PVBA

Tel. (059) 32 10 99

Victorialaan 69, 8400 Oostende



WENST ZIJN KLIENTEEL
EEN VOORSPOEDIG 1981

(8618V)

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE
TEL. (059) 32 08 21

★

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

★

Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

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

(8612V)

(Vervolg van blz. 19)

Het meten met behulp van de maatlat wordt zeer sterk beinvloed door menselijke en omgevingsfaktoren. Teneinde de meting zeer objectief te kunnen doen, wordt sedert enkele jaren geijverd om de ICES-meter in gebruik te nemen.

Ook in ISO verband worden de voordelen en de juisheid van deze ICES meter onderzocht.

Het principe steunt op een konstante spanning (4 kg) welke door de beweegbare bek wordt uitgeoefend en waardoor op zeer regelmatige wijze de maaswijdte wordt bepaald.

OPMERKING : In de praktijk is het bijzonder belangrijk dat metingen gebeuren onder gelijke omstandigheden. De gebruikte grondstoffen hebben een onstabiel gedrag tegenover droge en natte toestand. Dit geldt voornamelijk voor Polyamide.

Hierboven hebben wij gepoogd het probleem waarmee de vissers dagelijks worden geconfronteerd, te weten, toegestane en keuze van de te gebruiken maaswijdtes, te belichten.

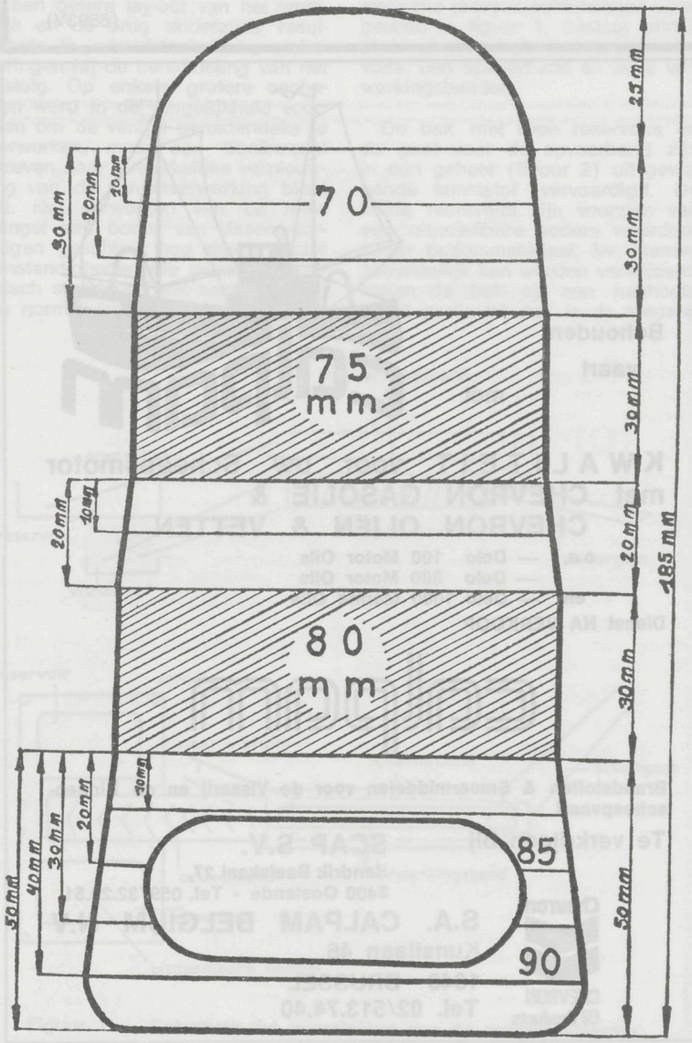
Het is duidelijk dat bovengestelde definities door iedereen zijn bekend.

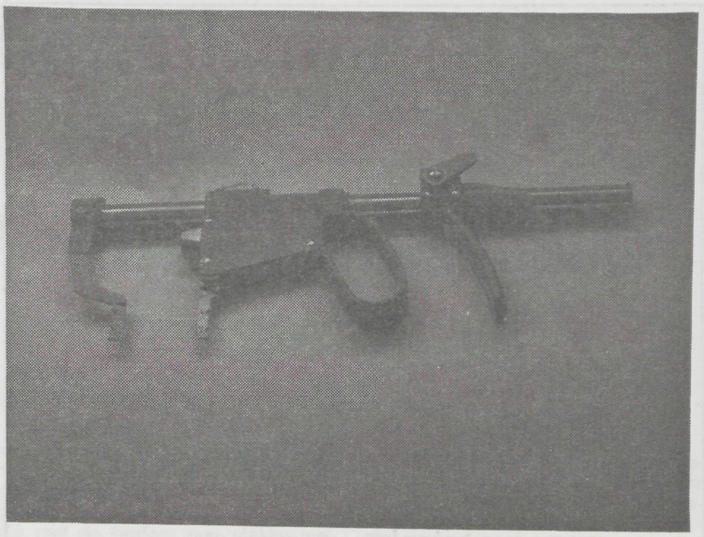
Toch menen wij dat het uit praktisch oogpunt interessant is deze informatie op een lijn te plaatsen.

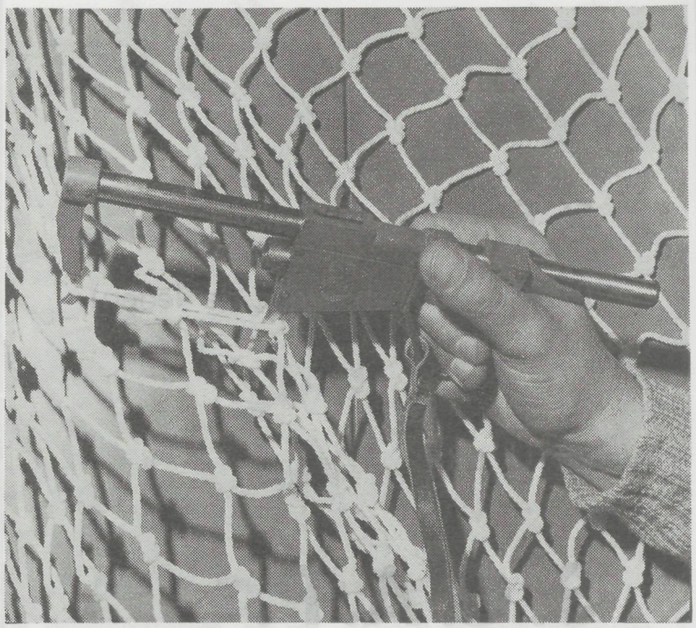
Hoe eenvoudiger het probleem kan worden gesteld, hoe gemakkelijker het kan worden opgevolgd. Als besluit wensen wij het Rijksstation voor Zeevisserij te danken voor de bereidwilligheid waarmee zij bepaalde technische dokumenten ter onze beschikking hebben gesteld.

Het is duidelijk dat wij in de samenhang van de problemen over toegelaten maaswijdtes, quotas en andere reglementeringen een korrekte samenwerking moeten in stand houden tussen alle betrokkenen.

Noordzee :	Schepen van meer dan 300 PK — 80 mm maaswijdte Schepen tot 300 PK in enkelgaren 70 mm maaswijdte in dubbelgaren 75 mm maaswijdte
Bristol Kan.	80 mm maaswijdte
Ierse Zee	In enkelgaren 70 mm maaswijdte
Kanaal	In dubbelgaren 75 mm maaswijdte 75 mm maaswijdte







TE KOOP

MOTORKOTTER

Lengte 22,50 m — Breed 5,67 m
Bouwjaar 1969
500 PK afgesteld op 300 PK
Compleet met koelinstallatie en apparatuur.
Geschikt voor garnalen, rond- en platvisserij.

Inlichtingen :

Magnolialaan 3, 4401 HJ Yerseke Holland
Tel. (01131 - 2429

(8584V)

Gullevissers

Gebruik voor de

DANISH PAIR VISSERIJ

onze speciaal

„DUIVELSTERK" KABEL

van 16 mm. 6 × 7

gegalvaniseerd

■

56 F. per kg.

(korting 10 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE

TEL. (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

WERKHUIZEN : TEL. (059) 32 39 79
(059) 32 08 20

(8607V)

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) 54 99 11 (dag en nacht)
Telex : 22565
Marifoon : Kanaal 92

(8593V)



Behouden vaart met calpam

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

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

Dienst NA VERKOOP

calpam

Brandstoffen & Smeermiddelen voor de Visserij en de Binnenscheepvaart

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

Chevron
CHEVRON
Oil Products

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



Arbeidsrationalisatie aan boord van bokkevaartuigen

door G.C. VANDEN BROUCKE, Burgerlijk ingenieur;
Assistent Werkgroep Techniek in de Zeevisserij.

De jongste decennia heeft de technische evolutie ook de zeevisserij aangegrepen. De vaartuigen werden uitgerust met grotere en bedrijfszekerder motoren. Traditionele visserijtechnieken werden verbeterd en nieuwe vismethodes vonden — ook in de Belgische zeevisserij — ingang. Eén en ander is mogelijk geworden door het aanwenden van nieuwe, betrouwbare elektronische navigatiemiddelen en visopsporingsapparatuur. Deze ontwikkeling was hoofdzakelijk gericht op het verbeteren van het geheel "vaartuig — vistuig" en kon bijgevolg vooral de produktie ten goede komen.

Een betere lay-out van het werkdek en de brug anderzijds resulteerde in arbeidstechnische verbeteringen bij de behandeling van het vistuig. Op enkele grotere eenheden werd in de mogelijkheid voorzien om de vangst benedendeks te verwerken, maar een doelbewust streven naar 'n werkelijke vernieuwing van de vangstverwerking bleef uit. Het verwerken van de ruwe vangst aan boord van vissersvaartuigen geschiedt nog steeds onder omstandigheden die vanuit ergonomisch standpunt niet aan de huidige normen beantwoorden.

Sedert een paar jaren echter is er ook een tendens om de vangstverwerking te mechaniseren en aldus de arbeid te verlichten.

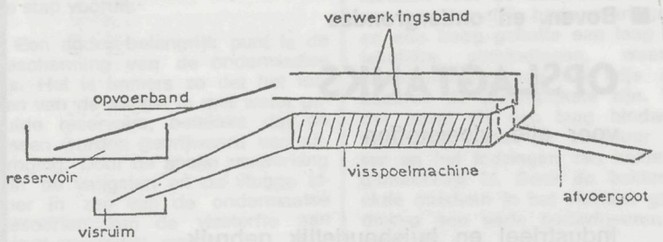
Voor de garnaalvisserij werd de automatische bevoorrading voor de spoel- en sorteermachine ontwikkeld; in de plat- en rondvisserij wordt thans een vangstsorteerder met automatische aanvoerinrichting beproefd.

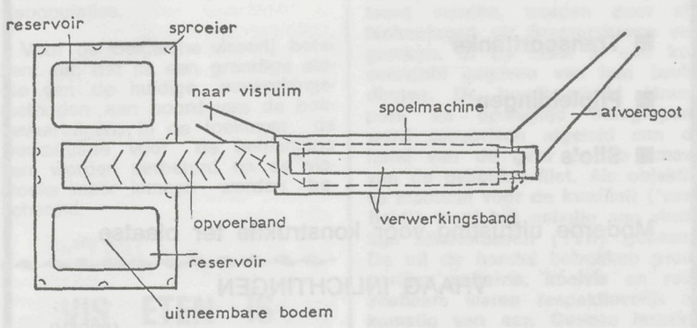
In het kader van het onderzoeksprojekt "Arbeidsstudies bij de toepassing van nieuwe technieken" werd de studie van de vangstsorteerder in het programa opgenomen.

De vangstsorteerder met automatische toevoer, schematisch voorgesteld in figuur 1, bestaat principieel uit een bak met twee reservoirs, een opvoerband en twee verwerkingsbanden.

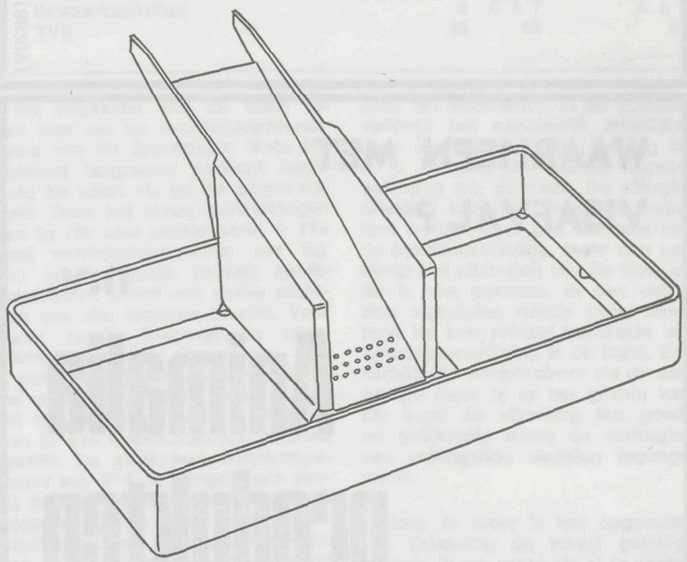
De bak met twee reservoirs en de goot voor de opvoerband zijn in één geheel (figuur 2) uit gewapende kunststof vervaardigd. De beide reservoirs zijn voorzien van een uitneembare bodem waardoor zwaar bodemmateriaal, bv. stenen, gemakkelijk kan worden verwijderd. Indien de bak op een luikhoofd wordt geplaatst dan is de toegang tot het luik mogelijk via de uitneembare bodem. In de wand van elke reservoir zijn vijf sproeiers geplaatst die even boven en evenwijdig met de bodem een vlakke waterstraal spuiten.

De opvoerband, voorzien van V-vormige meenemers, is vervaardigd uit zeewaterbestendig roestvrij staal en is geperforeerd voor een doorlaat percentage van 50%. De aanvoerband wordt via een varator voor de snelheidsregeling, een wormkast en een kettingwiel- overbrenging door een elektromotor (110 V d.c., 0,25 kW, 2000 t/min) aangedreven.





Figuur 1 — Schematische voorstelling van de vangstsorteerder.



Figuur 2 — Reservoirs en goot voor opvoerband.

De verwerkingsbanden zijn van dezelfde konstruktie als de opvoerband, maar dan zonder meenemers. Ook de snelheid van de onderste verwerkingband is regelbaar. Deze band is tevens aangesloten op een afvoergoot.

Ook kan de machine worden aangevuld met een visspoelmachine. Deze bestaat uit 'n sproeitrommel uit roestvrij staal die op vier aandrijfrollen in een polyester bak ligt. De machine is ontworpen voor de bokkevisserij.

Even voor het beëindigen van de sleep worden de beide reservoirs gedeeltelijk met water gevuld. Na het winden van de netten worden de kuilen in de reservoirs gelost. De vangst wordt door de sproeiers naar de opvoerband gestuwd en door deze op de onderste verwerkingsband gebracht. De matrozen aan weerszijden van deze band rapen de konsumptie vis uit en de bijvangst gaat via de afvoergoot terug in zee. De uitgeraapte vis wordt onmiddellijk gestript en door de iets hoger gelegen tweede band naar de visspoelmachine gevoerd. In deze machine wordt de vis met door sproeiers geleverd water grondig gewassen en via een afvoergoot naar het ruim geleid waar zij na sorteren tenslotte in ijs wordt opgeborgen.

Bij de huidige verwerkingsmethode worden de kuilen op dek gelost. De konsumptievis wordt uit de ruwe vangst geraapt en per soort in manden verzameld. De vis wordt gestript en vervolgens gewassen. Bij het strippen staan de manden met vis gewoonlijk op dek en hoogstens op een luik, zodat bij deze handeling voortdurend moet worden gebukt om de vis uit de manden te nemen. Rondvis wordt

(Vervolg op blz. 65)

METALUNION

S.V.

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

Krakeleweg - BRUGGE Tel. 050/31.50.01

(8620V)

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

(8626V)

WAARHEEN MET VISAFVAL ?

n.v.

Animalia produkten

9470 DENDERLEEUW
Tel. (053) 66.32.11 (4 lijnen)
Telex 12343 Apalfi
OOSTENDE Vismijn — PAKHUIS 37
Tel. (059) 32.24.31
Na sluitingstijd
Tel. (059) 27.70.58 (Mr. H. Mylle)

(8611V)

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 konstruktie ter plaatse

VRAAG INLICHTINGEN

(8621V)

ARBEIDS-RATIONALISATIE AAN BOORD VAN BOKKEVAARTUIGEN

(Vervolg van blz. 63)

meestal onmiddellijk bij het oprapen van dek gestript. Het wassen gebeurt door met de dekslang de vis te spoelen in een mand die door een tweede matroos heen en weer wordt geschud. De manden met gespoelde vis worden tot bij het luik van het visruim gesleept, vervolgens in het ruim gezakt en in ijs opgeborgen. Nadien rest nog het overboord zetten van de bijvangst, hetgeen hoofdzakelijk geschiedt door wegspuiten met de dekslang en het reinigen van het dek.

Bij de vangstverwerking met de vangstsorteerder met automatische toevoer, worden de handelingen die de zwaarste lichamelijke arbeid vergen ondervangen. Het geldt de handelingen uitsorteren van de vis op dek, wassen van de vis in manden, transport naar en zakken van de manden in het visruim. Vanuit ergonomisch standpunt kan de vangstsorteerder met automatische toevoer voor de plat- en rondvisvisserij worden vergeleken met de spoel- en sorteermachine met automatische toevoer voor de garnalenvisserij. Het gebukt werken, het verslepen en tillen van zware lasten zijn vervallen, hetgeen ongetwijfeld een gunstige invloed op het gestel voor gevolg moet hebben. Aan de band kan zowel recht als zittend worden gewerkt. Een afwisselende werkhouding is trouwens arbeidskundig het meest geschikt.

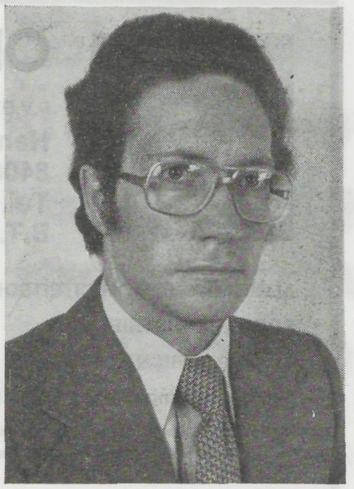
Op gebied van de arbeidsrationalisatie is dit systeem van vangstverwerking dan ook een belangrijke stap vooruit.

Een ander belangrijk punt is de bescherming van de ondermaatse vis. Het is immers zo dat het lossen van de vangst in met water gevulde reservoirs, betekent dat de vissen worden gevrijwaard van uitdroging. Door de snelle verwerking van de vangsten en de vlugge afvoer in zee van de ondermaatse vissoorten kan de vissterfte aan boord vermeden worden.

Dit alles komt ten goede aan de vispopulaties.

Voor de Belgische visserij betekent dit, dat na een grondige studie van de huidige verwerkingsmethoden aan boord van de bokkevaartuigen, in de toekomst de werksituatie voor de bemanning kan worden verbeterd en de visstocks meer kunnen worden beschermd.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN



Een temperatuurgrens voor verse vis ?

door Ir. DEVRIENDT HUGO,
Werkgroep „Valorisatie Vis" (IWONL)
Rijksstation voor Zeevisserij.

«Vis en bezoekers rieken na drie dagen» zei eens de oude Ben Franklin. De klacht over driedaagse bezoekers is vatbaar voor diskussie en is zeker afhankelijk van wie de bezoeker is : Miss België of je schoonmoeder. De toestand van drie-dagen-oude vis zal ieder beamen die op de hoogte is van de snelheid waarmee vis bederft. Verse vis is inderdaad een zeer bederfelijk artikel. Meer nog dan van andere levensmiddelen uit de koelketen resulteren kleine temperatuurverschillen tussen —1 (vriespunt van vis) en 4° C (wettelijke temperatuurgrens) in grote houdbaarheidsverschillen.

Algemeen wordt aangenomen dat het bederf van verse vis van bakteriële aard is. De «bedervers» behoren in hoofdzaak tot de psychrofiele marine flora en komen van nature voor op de huid (slijm), kieuwen en ingewanden van de vis. Deze organismen hebben hun optimale aangroei tussen 14 en 18° C, maar ontwikkelen zich nog vrij intens bij 0 à 2° C. Het visvlees fungeert als zeer geschikt groeimedium voor de mikroflora omwille van een tamelijk hoge zuurtegraad en een hoog gehalte aan laag molekulaire verbindingen, waarvan trimethylamineoxyde en vrije aminozuren de belangrijkste zijn. Verder bevat vis een laag bindweefselgehalte zodat de struktuur losser en het indringen van bakteriën gemakkelijk is. Door de bakteriële aktie ontstaan in het visvlees gaandeweg een serie bederfgeuren en -smaken.

Twee koelwijzen, die voor de distributie van verse vis gehanteerd worden, werden door vistechnologen uit Bremershaven vergeleken. In de tabel is een kort overzicht gegeven van hun bevindingen. De houdbaarheid (transport- en opslagtijd inbegrepen) werd sensorisch afgeleid aan de hand van de geur en de smaak van de gekookte filet. Als objektieve maatstaf voor de kwaliteit ('versheid') werd het gehalte aan vluchtige stikstofbasen (TVB) gekozen. De uit de handel betrokken proefpartijen schelvis, koolvis en rode zeebaars waren respektievelijk afkomstig van een Deense levering (Noordzee), van de Duitse kottervisserij (Noordzee) en van Duitse trawlers (Oostkust van Groenland).

Houdbaarheid (in dagen) en TVB-gehalte van visfilets van verschillende uitgangskwaliteit en bewaard met en zonder ijs.

	Schelvis	Koolvis	Rode Zeebaars
Aanvoerversheid EEG-keuringsschema	E	A	B
IJskoeling, omgevingstemperatuur 15 à 20° C.			
Bewaarkapaciteit	7	7	7
TVB in mg N/100g	40	25	15
Opslag onder plastiekfolie in koelkast op 3 à 4° C.			
Bewaarkapaciteit	6	6 à 7	6 à 7
TVB	45	65	50

De gegevens van de tabel tonen aan dat de kwaliteitsachteruitgang van de ijsgekoelde filets beduidend langzamer verloopt ongeacht de soort vis en de beginversheid. Door het groot koelvermogen van ijs (80 kcal smeltwarmte + 116 kcal verdampingswarmte per kg. ijs) en het nauw kontakt ijs-vis-smeltwater, wordt een snelle afkoeling van alle visdelen bereikt. Voor verse zeevis bedraagt de evenwichtstemperatuur ongeveer — 0,5° C omdat het ijs-vis-smeltwater mengsel ook enig zout en bloed bevat. Dit zijn in ieder geval 4° C lager dan in een koelmeubel kan worden bereikt. De gemiddelde werktemperatuur van 4° C is aangewezen vanuit kostenoogpunt en koeltechnisch oogpunt (regeling van kompressorkapaciteit). Het gevaar bestaat dat een gedeelte van de vis bevriest wanneer ingesteld wordt op een temperatuur lager dan 4° C.

Het is van belang hier te vermelden dat koelcellen doorgaans niet geschikt zijn om de temperatuur van een produkt te verlagen maar wel om het produkt in gekoelde toestand te houden na voorkoelen met ijs of op een andere manier. Het spreekt vanzelf dat de temperatuursstijging van —0,5 (in vismijn) tot ca 13° C (in fileerbedrijf) door de koude-installatie niet kan ondervangen worden.

Naast het temperatuursonderscheid dient nog een ander aspekt te worden belicht, nl. de energieafleiding (warmteabsorptie). Het afvoeren van overtollige warmte gebeurt in ijsbewaarde vis optimaal door het smeltwater. In de koelkast verloopt het aanzienlijk moeilijker door de relatief droge koeling bij 4° C en door de slechte warmtegeleiding van de lucht. De energieafleiding kan hier mogelijks verbeterd worden door een toename van de luchtomwenteling, maar dan verhoogt het uitdrogen van de filets en dit is niet gewenst. In een enigszins afgesloten ruimte werkt smeltend ijs een relatief konstante waterdampverzadiging in de hand. Een verbeterde warmteafvoer via de aanwezige lucht is er het gevolg van. Dit komt de afkoeling ten goede en gelijktijdig wordt de uitdroging van vrijliggende visdelen tegengewerkt.

Eens te meer is het opgevallen dat ijskoeling de meest gunstige metode is om verse vis af te koelen en te bewaren. De ruime houdbaarheidstijd van bv. filets van rode zeebaars, niettegenstaande een lange verblijfstijd op zee, komt tegemoet aan de eisen van de distributie. De kans wordt geboden om beschikkingen te treffen om enkel vis in de meest verse vorm aan te bieden. Het kan immers niet de bedoeling van de distributie zijn om vis op de „grens" aan de verbruiker te bezorgen. Derhalve kan voor verse vis voor een ononderbroken ijskoeling geopteerd worden. De levensmiddelenkontrole kan dan toegespitst worden op de vaststelling van de versheidstoestand van de vis en de in hygiënisch opzicht doelmatige ijskoeling en niet uitsluitend op het nagaan van een opgelegde temperatuurstand.

SCHEEPSSMEDERIJ

n.v. SCHOCKAERT O.

H. BAELSKAAI 7 - 8400 OOSTENDE

TEL. (059) 32.04.88

ALLE HERSTELLINGEN EN ONDERHOUD

(8633V)

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

(8634V)

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

(8632V)

JEAN TOLLENAERE

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

GEREEDSCHAP VOOR MEKANIEK

★

ALLERLEI RUBBERDARMEN

★

UITGESNEDEN JOINTS
IN ALLE GEWENSTE PRODUKTEN

(8629V)

Scheepsmekaniek

P.V.B.A.

ALGEMENE HERSTELLINGEN
VERKOOP — WISSELSTUKKEN

DIESELMOTOREN

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

(8616V)

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
— Tel. 32.00.07 —

het koudste
het best bewerkbaar

(8392V)

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

- GROOTHANDEL
- IN- EN UITVOER
- IJSFABRIEK

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

(8617V)

UIT SYMPATHIE

MOLIMEX & VANANDEL ZAVENTEM

(8635V)



Rol van de sedimenten in studies over verontreiniging van de zee door industriële afvalstoffen

door Monique BAETEMAN,
attaché Rijksstation voor Zeevisserij

Zoals vermeld in een andere bijdrage van het Rijksstation voor Zeevisserij voor dit Kerstnummer hebben de wetenschappelijke middens die zich bezig houden met de studie van de verontreiniging van de zee en de mogelijke reperkussies ervan op de visserijsektor tot nog toe vooral de nadruk gelegd op het onderzoek van kontaminanten (zware metalen, pesticiden e.a.) in de mariene organismen zelf.

Stemmen zijn echter opgegaan om ook meer aandacht te besteden aan de sedimenten van de zeebodem zelf. Deze lagen kunnen polluanten akkumuleren die dan door de bodemfauna kunnen geassimileerd worden, en aldus in de voedselketen van de vissen terecht komen.

De techniche werkgroep van de Konventie van Oslo, die het lozen van afvalstoffen in zee vanaf schepen en vliegtuigen reglementeert, heeft dan ook van de Kommissie de opdracht gekregen, deze zaak te bestuderen. In de jongste vergadering van deze werkgroep, die in november te Antibes doorging, werd een algemeen advies over de rol van de sedimenten in de monitoringprogramma's van dumpingsplaatvan van industriële afvalstoffen uitgebracht. Dit advies wordt hier in het kort weergegeven.

CRITERIA VOOR HET GEBRUIK VAN SEDIMENTEN IN MONITORPROGRAMMA'S

In vele gevallen blijkt het opnemen van de sedimenten in bestaande monitoringsprogramma's van lozingsplaatsen waardevol te zijn, maar dan alleen als bepaalde criteria vervuld zijn. Deze zijn :

(a) De afval moet ofwel vaste deeltjes bevatten ofwel stoffen die dergelijke deeltjes kunnen vormen ofwel stoffen die kunnen geadsorbeerd worden op natuurlijke materie in suspensie. Na afzetting op de bodem moeten deze stoffen kunnen onderscheiden worden van de oorspronkelijke sedimenten van het «ontvangend gebied» door fysische, chemische of bakteriologische bepalingen.

(b) De hoeveelheid vaste deeltjes afkomstig van de dumping die de bodem bereikt moet wezenlijk groter zijn dan de natuurlijke sedimentatie, zodat de akkumulatie van gestort materiaal in meetbare hoeveelheden gebeurt.

De dumpingsplaatsen moeten relatief verwijderd zijn van plaatsen waar andere invloeden zich laten gevoelen, bv. riviermondingen. In gebieden waar verschillende bronnen van kontaminanten aanwezig zijn en de mengprocessen van de sedimenten intens zijn zal het moeilijk zijn de invloed van één enkele bron te detekteren.

GEBRUIK VAN SEDIMENTEN ALS TRACERS VOOR GELOOSDE AFVALSTOFFEN

Rekening houdend met de bovenvermelde criteria werd voor verschillende soorten afval vastgesteld dat bepaalde karakteristieken van de sedimenten als «tracers» dienstig konden zijn. Enkele voorbeelden hiervan zijn :

(a) Rioolslib : metalen, organische koolstof, faekale bakteriën, tomatenpitten.

(b) Baggerslib : afmetingen van de deeltjes, organische koolstof, metalen.

(c) Titaandioxide-afval : metalen (vooral ijzer en vanadium).

(d) gips-afval : afmetingen van de deeltjes, fluoride

Wanneer de hoeveelheid geloosde afvalstoffen zeer groot is werd vastgesteld dat de bedoelde tracers waardevolle indikaties kunnen geven. Wanneer echter de hoeveelheid relatief klein is of er een sterke dispersie is, zijn de effekten op de sedimenten moeilijk meetbaar.

STUDIES VAN DE NATUURLIJKE SEDIMENTEN EN HUN BEWEGINGEN

De kennis van de distributie van de natuurlijke sedimenten en van de faktoren die het sedimenteren en migreren beïnvloeden is essentieel voor de nauwkeurige bepaling van de effekten van de lozingen.

Ten gevolge van de golfslag en de getijstromingen gedragen de natuurlijke sedimenten zich op dezelfde wijze als de gedumpte afvalstoffen met dezelfde densiteit en deeltjesgrootte. In gebieden waar aldus fijne natuurlijke deeltjes kunnen neerslaan zullen zich ook fijne lozingsprodukten afzetten. Wanneer alleen grove natuurlijke sedimenten voorkomen in gebieden met sterke getijstromen wijst dit erop dat alleen grove dumpingsstoffen in het gebied zullen blijven. Geloosde stoffen kunnen zich echter anders gedragen wanneer ze de natuurlijke eigenschappen van het sediment wezenlijk wijzigen bv. door het omzetten van los zand in meer kleverig modderig zand dat minder mobiel is.

In dit verband dient te worden onderstreept dat het bepalen van de verschillen in natuurlijke sedimenten tussen de diverse bemonsteringsplaatsen van een dumpingsgebied en de variaties ervan in de tijd essentieel is. Dit moet voldoende inlichtingen verschaffen over de natuurlijke variabiliteit ten einde verschillen veroorzaakt door het lozen van afvalstoffen met zekerheid te kunen vaststellen.

VERHOUDING TUSSEN SEDIMENTEN, FAUNA EN FLORA

De fauna en flora van de zeebodem zijn kwalitatief en kwantitatief afhankelijk van de natuur van het sediment en zullen variëren én met de samenstelling van het natuurlijk sediment én door wijzigingen veroorzaakt door gedumpte stoffen. Alle pogingen om de effekten van de lozingen op het benthos te meten moeten daarom vergezeld gaan van de studie van de sedimenten zelf ten einde een onderscheid te kunnen maken tussen effekten te wijten aan natuurlijke variabiliteit en deze veroorzaakt door de dumping.

BETEKENIS VAN DE VERONTREINIGING VAN DE SEDIMENTEN

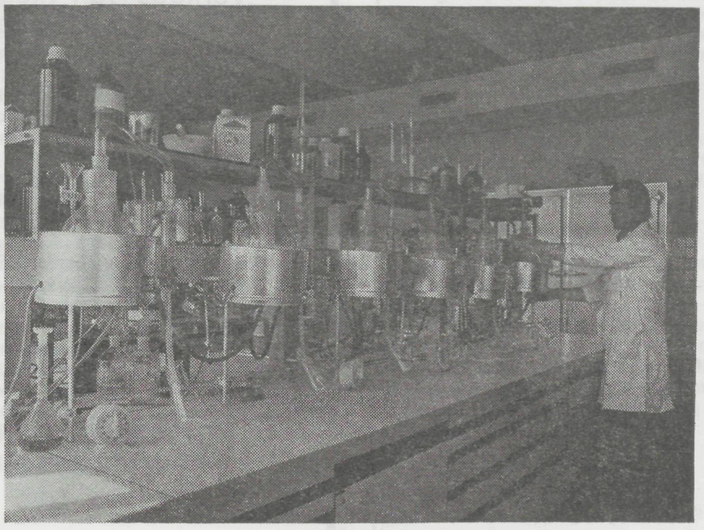
Van bepaalde sedimenten kan duidelijk worden aangetoond dat ze door diverse stoffen (zware metalen, pesticiden, cyamiden, fenolen enz.) verontreinigd zijn die door mariene organismen kunnen worden geakkumuleerd.

Niettegenstaande veel onderzoek kon tot nog toe echter nog niet volledig worden achterhaald in welke mate gepolueerde sedimenten een bron voor kontaminatie van de voedselketting van de vissen uitmaken. Veel verbindingen blijken voor mariene organismen niet assimileerbaar. Deze beschikbaarheid echter kan van het type afvalstof afhangen.

BESLUITEN

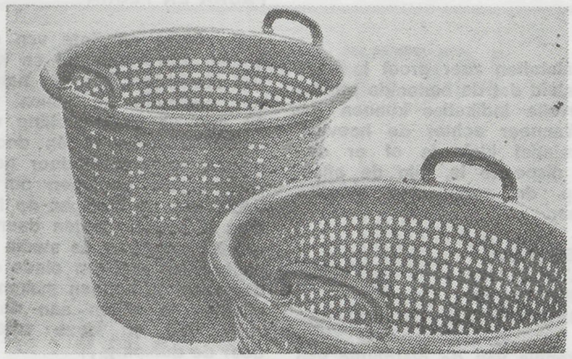
De monitoring van de sedimenten blijkt reële mogelijkheden te bieden, maar vergt nog heel wat wetenschappelijk onderzoek, in verband met de methodologie (monsterneming, analysen), de migraties van de sedimenten, de overgang van kontaminanten in de voedselketen van de vissen, enz.

De technische werkgroep van de Kommissie van Oslo heeft dan ook aanbevolen aan de verschillende lidstaten meer aandacht aan het sedimentonderzoek te wijden. Het Rijksstation voor Zeevisserij zal zijn onderzoek op dit gebied intensifiëren en dit vooral in het kader van de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee die als adviseur voor de Kommissie van Oslo optreedt.



Bepaling van fenolen in bodemorganismen.

sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG.

hoogte 43 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.

wend U tot :

S.C.A.P.

H. Baelskaai 27, Oostende - tel. 059/32 29 51
32 09 31

(8608V)

BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES

N.V.

Tel. 058-23.48.71 | **WESTENDELAAN, 1 8450 NIEUWPOORT** | **Tlx 810.32**

Wereldbefaamd om haar meeste vooruitstrevende technieken toegepast op

DEKMACHINES en STUURINRICHTINGEN

voor vissersschepen op alle vanggebieden, vanaf Japan, over Zuid-Afrika, IJsland tot Canada.

De grote verscheidenheid van modellen en toepassingen laat toe voor ieder scheepstype de meest rationele uitrusting aan te bieden, gaande van de meest eenvoudige garnaalboot tot de grootste diepzeetreiler.

Bij vergelijking van de opbrengsten staan de vaartuigen met « Brusselle » uitgerust steeds vooraan.

KWALITEIT — KRACHT — DUURZAAMHEID

Drie hoedanigheden die alle « Brusselle »-produkten kenmerken.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Voor alle nieuwbouw-projekten, raadpleeg ons en profiteer van onze jarenlange ervaring.

(8591V)

Autobedrijf RONNY SCHOUTTEET

— Verkoop van nieuwe en tweedehandswagens
Personen- en vrachtwagens
Mercedes - Benz

— Herstellingen aan dieselmotoren en koetswerk

— Verkoop van wisselstukken
Mercedes en Hanomag

Tel. (050) 81 14 83

BRUGSESTEENWEG 211
8242 OUDENBURG (ROKSEM)

(8602V)



Bij een lastig kraambed

door W. VAN ROOSE,
Secretaris van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij

In pijn en smarte wordt ook de Europese visserij politiek geboren. Een moeilijk kraambed, als men ziet hoe moeilijk vorderingen worden gemaakt in de richting van het interne gemeenschappelijk visserijbeleid van de EEG. De streefdatum van 1 januari 1981 lijkt hoe langer hoe meer een hersenschim te worden.

Ministers en ambtenaren komen bijeen, maken zich druk of ruziën onder elkaar. De pot verwijt de ketel dat hij zwart is. Groot-Brittannië wordt als het zwarte beest gedoodverfd, misschien niet ten onrechte. De Britten zijn in 1970 schoorvoetend en met loden voeten tot de Europese Gemeenschap toegetreden. Velen onder hen, niet in het minst in visserijkringen, beklagen zich deze stap en zouden niet beter vragen er weer vanaf te geraken.

Laten wij een poging doen om de negatieve Britse houding te begrijpen. Vooruit en vooral : zij beschikken over de vis. Of hun quantum nu 60 of 70 % van de voorraden behelzen, is bijzaak. Feit is dat enkele andere EEG-compagnons hun beste vangsten naar aloude traditie onder de Britse wal komen halen. Ook wij Belgen.

De Britse visserijmilieus gaan gebukt onder complexen en frustraties. Hun verre visserij is overal buitengeborsteld — die schepen liggen te Hull en te Grimsby te roesten — maar zij kunnen hetzelfde niet doen met de EEG-partners. Integendeel, door tot de Europese Gemeenschap toe te treden zijn alle wateren en visvoorraden gemeen goed geworden. In principe althans. Precies over dat principe struikelen onze Britse «vrienden».

Terug afstappen van de EEG-kar zou voor Groot-Brittannië weer baas in eigen buik zijn, betekenen. Dan zou zij de verleidelijke bruid kunnen spelen, in wiens voortuintje men slechts mag grasduinen, mits af te dokken. Boter bij de..... vis.

Maar uittreden doet zij niet, want tussen droom en daad staan wetten in de weg en praktische bezwaren. De E.E.G. gaat niet alleen om vis. Er zit ook menig voordeeltje aan, zodoende.

Benevens de toegang tot de kustwateren, is er het ruimere probleem van de echte of vermeende overbevissing van bepaalde visvoorraden. De alarmkreten van de geleerden hebben in ieder geval hun uitwerking niet gemist. De ministers zijn «gevolgd», hebben zich laten doen. Zo ontstonden allerlei vangstbeperkende maatregelen : visverbod (tijdelijk of langdurig — zie de Noordzeeharing), quota, bescherming van paai- en kweekgronden, netmazenverwijding.

Nu dit alles enige jaren in voege is, breekt het ogenblik aan om een voorlopige balans van op te maken. Het invoeren van TAC's en quota is gebleken een papieren maatregel te zijn, waarvan de praktische toepassing een lachertje mag genoemd worden. Het moet niemand verwonderen dat quota ruim overschreden worden zonder dat er een haan over kraait. De visserman is van nature een jager die het wild ruikt waar het zit, die er op uit is een maximum buit binnen te halen en die leep genoeg is om zijn vangst desnoods in het zwart aan de man te brengen. Dit is eigen aan de menselijke natuur, zeker in de visserij, traditioneel en sedert eeuwen een van de meest vrije aktiviteiten ter wereld. Geen enkel land moet een ander met de vinger wijzen, niemand weerstaat aan de verleiding, zeker niet als men beseft dat controle en sancties tot de praktische onmogelijkheden behoren.

Tegen de quota pleit nog het feit dat hun zin en bestaansrecht zelf vaak in twijfel worden getrokken, ook vanwege bepaalde visserijdeskundigen.

Dit scepticisme geldt ook de vangstverboden. Dat van de Noordzeeharing is een typisch geval. Uitgevaardigd als tijdelijke maatregel in februari 1977, is deze beschikking in december 1980 nog steeds van kracht. De biologen mogen nog honderd keer verklaren dat herneming van de haringvisserij te vroeg zou zijn, als de Franse en Belgische vissers anderzijds rond deze jaarperiode de haring kwasi maar voor het opscheppen hebben, kan men de wetenschapslui ternauwernood nog ernstig opnemen en moet men de visserman verstaan die weigert zo'n buitenkansje aan zijn neus te laten voorbijgaan, vooral in een crisisperiode waarin hij het al zo moeilijk heeft de twee eindjes aan mekaar te knopen.

Moeten wij wijzen op de schijnheiligheid van de Engelsen, die nu graag voor openbare aanklager spelen tegen de Fransen, alsof er bij hen zelf geen vuiltje aan de lucht is. Wie zonder zonde is, werpe de eerste steen.....

Het ergste van het geval is dat de EEG niet wil inzien dat de hele quotaregeling een formidabele slag in het water is, en mordikus voor nog vele jaren met dit heilloze systeem wil doorgaan. Dreiging met verscherpte controle zal al niet veel uithalen, evenmin als de pogingen om van de schipper een soort van boekhouder aan boord van zijn eigen vaartuig te maken.

Wil men van hogerhand de overbevissing ernstig en resoluut aanpakken, zal men het geweer radikaal van schouder moeten veranderen. Men hoeft geen «wetenschapper» te zijn om in te zien dat het voortbestaan van een visstock, afhangt van de overlevings- en voortplantingskansen van de jonge vis en het geleidelijk uitschakelen van industriële en andere vormen van roofvisserij. Het is duidelijk een zaak van vergroting van maaswijdten ter bescherming van de jonge vis. De beschikkingen over de maaswijdten en minimummaten van de vis zijn konkrete en «meetbare» maatregelen, die te allen tijde op hun naleving kunnen gekontroleerd worden, in tegenstelling met de quota waar de vindingrijkheid en plantrekkerij van de aanvoerders tot massale overtredingen en ontduikingen aanleiding geven. Met straffen en processen zal men misschien een enkeling treffen, maar de zwakheid van het quotasysteem zal blijven bestaan en een voortdurende bron van ergernis en betwistingen zijn.

Bij het vaststellen van de quota komen steeds weer de nationale tegenstellingen en kontroverses aan de oppervlakte. Elk land afzonderlijk acht zich benadeeld en tekortgedaan, of een groep van landen keert zich tegen één zwart schaap, cfr. Denemarken met zijn industriële visserij.

Het stroef verloop van de huidige decemberonderhandelingen en de tegenstrijdige stellingnamen moeten onvermijdelijk tot een mislukking van de besprekingen leiden.

Nu al mag voorspeld worden dat het langverwachte Europese visserijbeleid per 1 januari 1981 nog geen stap in de goede richting zal vooruitgegaan zijn. Niemand zal zijn slaap daarvoor laten. De visserij is taai en volhoudend genoeg om zoals in het verleden zijn plan te kunnen trekken en onverdroten voort te doen, alle belemmeringen en bedreigingen ten spijt.

de raad van beheer
de directie en
het personeel van

O.V.A.

(onderlinge visafslag)

wensen hun leden een
VOORSPOEDIG 1981

(8589V)

HAND IN HAND
OOSTENDE

wenst al haar leden
EEN VOORSPOEDIG
EN GELUKKIG 1981

(8585V)

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

Beroepsvereniging
der Oostkustreders

wenst al haar leden
een voorspoedig
en gelukkig 1981

(8439V)

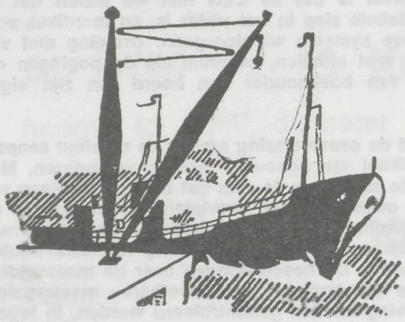
de raad van beheer
de directie en
het personeel van

HULP IN NOOD

(onderlinge
verzekeringsmaatschappij
voor vissersvaartuigen)

wensen hun leden
EEN VOORSPOEDIG 1981

(8587V)



Smidse

Nieuwbouw en

Herstellingen

HOUT- en IJZER
BOUWONDERNEMING

SCHEEPSWERF FIRMA

GUSTAAF HAERINCK

Werfkaai, 21, ZEEBRUGGE — Telefoon (050) 54 41 96

SCHEEPSBOUWER

(8615V)

de raad van beheer
de directie en
het personeel van

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

wensen hun leden een
VOORSPOEDIG 1981

(8586V)

WIJ PRODUCEREN 8 TON
DIEPVRIESGARNALEN PER DAG

VAN ALLE OORSPRONG
VOOR U OOK?

UNITED FOODS - MORUBEL

OOSTENDE

TEL. (059) 32 28 68
Telex 81391 (Rosost)

WIJ LOSSEN UW PROBLEMEN OP
TOT BINNENKORT

(8596V)

BMB NV
MARINE SERVICE DIVISION

Ledeganckkaai 7a — 2000 ANTWERPEN
Tel. (031) 16 09 20

CHOCKFAST r
om Dieselmotoren vast te zetten

METALOCK r
om barsten te herstellen

GOLTEN
om krukaspen te slijpen

(8600V)

o/s MERCATOR ALS MUSEUMSCHIP

Wanneer in 1960 het opleidingsschip Mercator uit de vaart werd genomen had wellicht niemand durven vermoeden dat dit schip, dat voor zeer vele zeelieden zo rijk was aan herinneringen, een nieuwe, wellicht even roemrijke toekomst tegemoet ging.

In juni 1961 werd het o/s Mercator als museumschip ingehuldigd door Z.K.H. Prins Albert. Toen lag het schip gemeerd aan de ponton van de linker-oever te Antwerpen, rechtover het Steen. Het zou er 3 jaar verblijven om dan naar Oostende te vertrekken waar het, vooral dan tijdens de verlofperiode, een zeer ruime belangstelling geniet.

Daar vertoeft het nu reeds meer dan 5 jaar, enkele «zeereizen» uitgenomen. Zo vaarde het o/s Mercator in 1967 voor enkele weken naar Rotterdam en in 1977 en 1980 werd de thuishaven Antwerpen aangedaan in het kader respectievelijk van het «Rubensjaar» en «50 jaar België».

Het schip wordt trouwens perfect onderhouden en geeft niet zo maar de indruk dat het steeds vertrekkensklaar is. Dit blijkt best uit het feit dat het schip voornoemde reizen steeds op eigen kracht kon ondernemen.

Een bezoek aan het o/s Mercator is dan ook steeds aantrekkelijk en leerrijk. Het schip kent trouwens een blijvend succes bij het publiek. Enkele cijfers :

Van 9 tot 27 april 1980, bezochten 4.302 personen het schip tijdens het verblijf te Gent.

Tussen 1 mei en 19 juni 1980, was het schip voor het publiek toegankelijk te Antwerpen en werden 19.876 bezoekers geteld.

Van 1 januari tot 30 november 1980, waren er te Oostende, Gent en Antwerpen samen 100.635 bezoekers.

Sedert de openstelling van het schip in juni 1961 tot heden : 1.942.182 bezoekers.

1981 wordt voor Mercator een jubeljaar. Dan wordt de 20ste verjaardag gevierd van de openstelling van het museumschip. Dat dit initiatief van de v.z.w. Mercator, onder voorzitterschap van Minister van State P.W. Segers gelukkig en succesvol was moge zeker blijken uit het feit dat wellicht nog voor de 20ste verjaardag de 2.000.000ste bezoeker zal kunnen gehuldigd worden.

Tijdens het jaar 1981 wordt trouwens een gans feestprogramma voorzien.

Wij zullen niet nalaten de lezers van het Visserijblad op de hoogte te houden van dit programma dat zich volledig te Oostende, op en rond het o/s Mercator zal afspelen.

Alle inlichtingen voor het bezoek van het o/s Mercator of voor aansluiting als lid bij de v.z.w. Mercator kunnen bekomen worden op volgend adres :

v.z.w. Mercator
M. Vanden Bosch
Doggeweg 59
1930 Zaventem

Marcel VANDEN BOSCH



Wat nu met het visserijonderwijs ?

door de heer BOELS Fernand, Ere-directeur Stedelijke Visserijschool Oostende.

Nu het zeevaartonderwijs in zijn geheel door het Ministerie van Nationale opvoeding is overgenomen, zullen velen zich de vraag stellen hoe het verder moet met ons visserijonderwijs. Een eerste en voor de hand liggend gevolg zal zijn dat het met de uitzonderingspositie waarin dit visserijonderwijs steeds heeft verkeerd nu wel gedaan zal zijn. Visserij is een bedrijfstak zoals landbouw, textiel e.z.m. zal men wellicht redeneren en de opleiding moet dus maar verlopen zoals deze van de andere beroepen. Dit betekent dat het visserijonderwijs een erkende structuur zal moeten aannemen en leerstofprogramma's zal dienen voor te leggen die aan de normen moeten beantwoorden welke door bedoelde ministerie werden opgesteld. Een logisch gevolg hiervan is dat diploma's behaald in een visserijschool, in de toekomst, gelijkwaardig zullen zijn aan deze uitgereikt door andere technische scholen of afdelingen. De Raad tot verbetering van het Zeevaartonderwijs heeft trouwens met bedoelde normen rekening gehouden bij het opstellen van zijn voorstel van een vernieuwd visserijonderwijs. In grote trekken is hierbij uitgegaan van enkele basisgedachten waaronder :

1. **de definitieve beroepskeuze na het lager onderwijs d.i. op 12-jarige leeftijd, is een opvatting die niet meer gangbaar is in onze hedendaagse maatschappij.**
2. **ons rekruteringsveld dient verruimd te worden en dit voor een belangrijk deel door de afvalligheid die bij de traditionele visserstam kan worden vastgesteld.**
3. **daar de visserij, evenals de koopvaardij trouwens, voor de meesten die er voor opteren als een beroep met korte loopbaan gezien wordt, dient precies daar op ingespeeld te worden. Daarom moet in de opleiding de mogelijkheid ingekapseld worden tot later overstappen naar een ander, al of niet, verwant beroep en dit zonder grote moeilijkheden.**
4. **de steeds verder doorgedreven techniciteit van het vissersvaartuig zal onvermijdelijk het peil van de opleiding in de toekomst omhoog drijven waaronder velen het niet meer aan zullen kunnen. Wie, een klein beetje met het visserijonderwijs vertrouwd is, weet dat dit nu al het geval is en we zijn nog lang niet aan vernieuwde programma's toe. Toch is en blijft er de noodzaak van degelijk ondergeschikt personeel. Het is daarom meer dan wenselijk een beroepsafdeling te stichten naast een technische afdeling : leerzieken en leermoeilijken zullen daar heel wat beter aan hun trekken komen dan nu al het geval is.**

We kunnen het voorlopig daarbij laten want het is niet de bedoeling in het bestek van dit artikel, in het lang en het breed uit te weiden over het voorstel van de verbeteringsraad, wel, na te gaan voor welke moeilijkheden we komen te staan bij deze overgang naar Nationale Opvoeding en hoe we het behoud van de eigenheid van het visserijonderwijs zo nodig zouden kunnen bepleiten.

In de eerste plaats zijn er de beschikkingen van de geplande rationalisatie van het onderwijs. Zo moeten we o.a. de scholen die een bepaald leerlingenaantal niet bereiken als zelfstandige scholen verdwijnen en aansluiten bij een of andere scholengemeenschap waarvan ze, op zijn best gezien, dan een onderdeel zullen gaan vormen. Dit kan een heet hangijzer worden, want de visserijscholen blinken nu eenmaal niet uit door een hoog leerlingenaantal. Zal men van overheidswege het nodige begrip kunnen ophalen voor de zeer bijzondere situatie van de visserij in het geheel van 's lands economie ? Zal men, hiervan uitgaande, een uitzondering maken voor het visserijonderwijs of zal men zonder veel meer verwijzen naar landbouw, textiel, ziekenverpleging e.d.m. die dan toch ook beroepen zijn met een eigen specificiteit en niettegenstaande dit onder "Nationale Opvoeding" zijn gebracht ? Het is duidelijk dat

(Vervolg op blz. 72)

WAT NU MET HET VISSERIJONDERWIJS ?

(Vervolg van blz. 71)

deze laatste opvatting het einde zou kunnen betekenen van de visserijschool zoals we die nu kennen. Rationalisatie in de schoot van het visserijonderwijs zelf zou natuurlijk de ideale en ook eenvoudigste oplossing zijn maar hier spelen dan opstellingen die met het nuchtere van een beroepsopleiding en haar eigen ethiek niets of dan toch bitter weinig te maken hebben. Hoewel Heist als voorbeeld kan worden gesteld van wat mogelijk is als men maar de moed heeft af te stappen van elk eng particularisme ten bate van een en dezelfde zaak, zit het er klaarblijkelijk voor de rest van onze kust nog niet in. Hoe zeer dit ook te betreuren valt, toch mag het geen reden zijn om de armen te kruisen. Het komt er nu in de eerste plaats op aan het voortbestaan van een zelfstandig visserijonderwijs te rechtvaardigen. We kunnen er ons aan verwachten dat daar heel wat zal komen bij kijken. In dit artikel wordt slechts één argument naar voren geschoven doch ik meen dan ook dat het een zeer belangrijk, zo niet het belangrijkste element, kan vormen in de discussie.

Zij die in het bedrijf en zijn opleiding staan, voeren aan dat de visserij een specifiek beroep is en daarom noopt tot een bijzondere opleiding waarbij het milieu een uiterst belangrijke rol speelt. Voor wat het eerste betreft, kan niet aangetoond worden dat de beroepshandelingen op zichzelf een grotere specificiteit zouden hebben dan deze van heel wat andere beroepen. Ze krijgen het pas door het midden waarin deze beroepshandelingen verricht worden en door de levensomstandigheden die hiervan het gevolg zijn. Precies dit maakt het beroep zo uniek en zo specifiek.

Hoe kun je daar nu een jongere in enige mate op voorbereiden i.a.w. hoe kun je hem laten realiseren dat het vissersberoep strookt met zijn aard en verzuchtingen. Hier komt de atmosfeer waarin de opleiding dient te verlopen als tweede belangrijke factor naar voren. Ze moet in zekere zin de geest van groepsgeslotenheid vervangen die voor een groot deel verdween door het uitzwermen van de vissersbevolking naar andere, ruimere woonkwartieren wat, menselijk gezien, ontegenzeglijk een winstpunt is gebleken : elk terug naar de vroegere situatie is daarom af te raden. Voor wat nu deze atmosfeer betreft kan er niet genoeg op gewezen worden dat het visserijonderwijs daarmede vergroeid is en dat elk stelsel dat er toe zou leiden dit onderwijs in één of andere schoolgemeenschap in te kapselen onvermijdelijk het verdwijnen van deze zo noodzakelijke sfeer voor gevolg zou hebben. Terloops zij er ook op gewezen dat, zo de Belgen geen "sea-minded"« volkje zijn, daar nooit erg veel voor is gedaan. Op dit vlak kan de visserijschool door haar ingesteldheid 'n voorname rol spelen zodat het zeevaartonderwijs in zijn geheel er baat kan bij vinden. Daartoe nochtans moet men zich naar een zo ruim mogelijke groep jongeren kunnen richten. Het voorstel dat door de Raad tot verbetering van het zeevaartonderwijs bij de hogere instanties is aanhangig gemaakt, speelt daar ook al op in. Ze voorziet voor de twee eerste jaren een onderwijs dat in zijn grote trekken gelijklopend is met de andere takken van het vernieuwd secundair onderwijs doch tevens de elementen bevat voor een eerste kennis met het beroep en dit in een atmosfeer die de aantrekkingskracht van de zee zeker stimuleert. Het voordeel van dit stelsel is dat nu ook jongeren die nooit aan een zeemanschap hebben gedacht onmiddellijk na het lager onderwijs kunnen opgenomen worden. Terecht gekomen in dit "sea-minded" midden zit de kans er dik in dat een deel van hen de smaak van de zee te pakken krijgt en dit zou dan toch wel een belangrijke realisatie zijn. Daartegenover staat dat precies door de gelijklopendheid met het vernieuwd secundair onderwijs, de leerlingen die dit wensen, kunnen overstappen naar een andere opleiding, terwijl de opname in het visserijonderwijs van leerlingen komend uit één of andere tak van het secundair onderwijs ook veel soepeler kan verlopen. Dit betekent voor de school minder nietgemotiveerden in de verdere opleiding en voor het bedrijf minder jong personeel dat er na een paar reizen de brui aan geeft. De werkelijke specificiteit van het beroep zou pas in de twee laatste jaren intensief aan bod komen zoals dit bij de opleiding van andere beroepen het geval is.

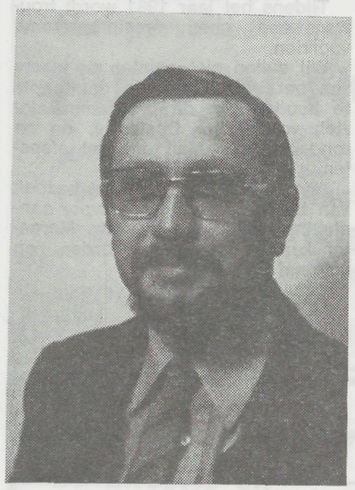
Zo, hiermede kan dan wel geëindigd worden alhoewel het probleem slechts even werd belicht. Hoe het ook zij, al zit het NC-sein niet uit, assistentie zal wel nodig zijn of zullen we het zelf doen ? Kijk, het gevaar te moeten aansluiten bij een of andere schoolgemeenschap zit er voor elk van de visserijscholen zeker in. Ik beweer niet dat het zo ver is, maar het zou kunnen. Goed, maar waarom zouden we niet alle moeilijkheden proberen te ondervangen door, onder alle visserijscholen een eigen scholengemeenschap te creëren, hoofdzakelijk gericht op de zee en de diverse bedrijvigheden die daarmede verwant zijn. Laat iedereen die met onze visserij en haar onderwijs begaan is daar eens grondig over nadenken; dan zal dit betoog niet vergeefs geweest zijn. Intussen schrijven we onze hoop op begrip en bezinning in grote letters op onze wenskaarten ter gelegenheid van de komende kerst- en eindejaarsfeesten.

F. Boels.

Het visserijonderwijs op een tweesprong ?

door A. DEBLOCK,

Directeur van de Stedelijke Visserijschool "JOHN BAUWENS" te Oostende.



In het Belgisch Staatsblad verscheen op 4 november 1980 het K.B. waarbij de bevoegdheid inzake het Zeevisserijonderwijs van het Ministerie van Verkeerswezen wordt overgedragen aan het Ministerie van Nationale Opvoeding.

Wie de bezorgdheid kent waarmee het Ministerie van Verkeerswezen en in casu de « cel » bij het Bestuur van het Zeewezen de dagelijkse beslommeringen van het Visserijonderwijs ter harte nam, vraagt zich ongetwijfeld af wat deze radikale koerswijziging te betekenen heeft.

Om te begrijpen wat nu te gebeuren staat, past het even de historiek van het Visserijonderwijs op te halen.

Door de Wet op het Zeevaartonderwijs van 1957 en de daaropvolgende besluiten over de inrichting van dit onderwijs, werd het de betrokken scholen mogelijk gemaakt zich verder te ontplooien, althans wat de materiële uitrusting betreft, tot moderne visserijscholen.

Het Stadsbestuur van Oostende, dat inzake onderwijs steeds een dynamisch beleid heeft gevoerd, heeft van de kredieten die beschikbaar werden gesteld door het Ministerie van Verkeerswezen gebruik weten te maken om haar Stedelijke Visserijschool een technische uitrusting te verschaffen, die een optimale opleiding waarborgt van de jonge mensen die zich tot het visserijbedrijf aangetrokken voelen.

Deze ontwikkeling heeft zich ongetwijfeld ook voltrokken binnen alle visserijscholen die onze kust rijk is, zodat voor het bedrijf door de jaren heen scheepsleerjongens, motoristen en schippers gevormd werden die de nodige bagage bezaten om zo spoedig mogelijk aan de hand van de onotbeerlijke persoonlijke ondervinding uit te groeien tot volwaardige krachten.

Maar aanpassing aan een steeds sneller gaande technische evolutie volstaat niet. Om ons heen grepen wijzigingen plaats in de onderwijsstructuren die aan het Visserijonderwijs voorbij gingen. Het Visserijonderwijs geraakte zo in een geïsoleerde positie, de geleverde inspanningen binnen de Visserijscholen zowel als deze binnen de Raad tot Verbetering van het Zeevaartonderwijs ten spijt.

De gevolgen van deze stagnatie werden duidelijk bij de inschrijving van nieuwe leerlingen. Tal van ouders twijfelden om hun kinderen aan een onderwijsvorm toe te vertrouwen die, ongeacht de zekerheid van een hoge beroepsbekwaamheid, een diploma afleverde dat niet evenwaardig was aan een getuigschrift verworven in een technische school van hetzelfde niveau.

Om aan deze discriminerende toestand een einde te maken werd in juni 1973 al, binnen de Raad tot Verbetering van het Zeevaartonderwijs, een Commissie opgericht waarin alle strekkingen vertegenwoordigd waren, die de ontwerpen tot hervorming van het Zeevisserijonderwijs moest voorbereiden.

De voorstellen van de Commissie Boels, — zo genoemd naar haar voorzitter, — werden in 1976 goedgekeurd door de Raad tot Verbete-

(Vervolg op blz. 73)

(Vervolg van blz. 72)

ring van het Zeevaartonderwijs. De voornaamste oogmerken hiervan waren : « het moderniseren en verhogen van het niveau van het onderwijs om het in overeenstemming te brengen met de zware investeringen die de bedrijfsleiders in de visserij moeten doen en anderzijds om het de leerlingen mogelijk te maken naar andere bedrijfstakken over te gaan ».

Het zal wel duidelijk zijn dat niet alle bemanningsleden behoefte hebben aan een verhoogde technische opleiding en dat naast de technische opleiding een bercepsopleiding tot matroos dient te staan. De nieuwe structuren voorzagen dan ook deze twee richtingen, met daarnaast een opleiding tot deelname aan de bevorderingsexamens van « schipper », de zgn. Sociale Promotie.

Niettegenstaande sedertdien tal van akties gevoerd werden, kwamen de gevraagde structuurwijzigingen, noch de erkenning van het diploma er door.

Begin 1980 werd door het Katholiek Onderwijs een nieuw voorstel geformuleerd dat een versmelting vooropstelt van de technische opleiding en de beroepsopleiding, terwijl het probleem van de Sociale Promotie in dit document niet wordt behandeld.

Dergelijke oplossing kan wel zeer pragmatisch worden genoemd, doch komt slechts in beperkte mate tegemoet aan de vooropgestelde doelstellingen. Het niveau van de technische opleiding van de toekomstige schippers kan in het gedrang komen ; de beroepsopleiding zou haar bedoelingen voorbijschieten en de leerlingen die in dergelijke afdeling thuishoren nog eerder schoolmoe maken dan nodig is, vooral met de verlenging van de leerplicht tot 16 jaar in het vooruitzicht.

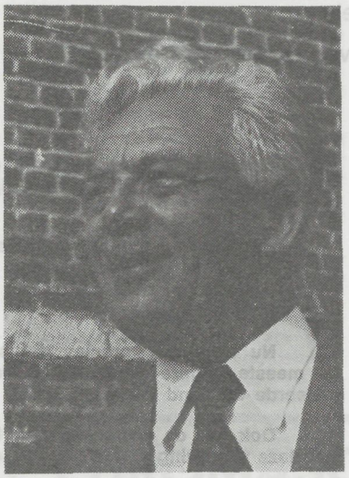
Beide plannen zullen aan Nationale Opvoeding worden voorgelegd. Men zal daar tot een conclusie moeten komen die aan de primordiale eis tegemoet komt : de erkenning door de Officiële Organismen van het Getuigschrift afgeleverd door het Visserijonderwijs, als een volwaardig « Getuigschrift van Lager Secundair Onderwijs ». Nu het Ministerie van Nationale Opvoeding inzake het Visserijonderwijs bevoegdheid heeft verkregen zou niets deze erkenning in de weg mogen staan.

Welke de nieuwe structuur zal zijn die dit mogelijk zal maken blijft vooralsnog in het ongewisse. Zeker is, dat belangrijke beslissingen zullen moeten genomen worden, die het Visserijonderwijs in nieuwe banen zullen leiden.

Het is de taak van de bewindslieden een nieuwe koers uit te stippelen, die alle waarborgen biedt aan de jonge mensen die voor het harde maar mooie vissersberoep hebben gekozen, om later als een volwaardig mens te kunnen slagen in het leven.

TERUGBLIK OP EEN VER VERLEDEN

A. DE BOCK, Ere-direkteur van het Belgische Loodswezen.



Op 31 mei jl. werd ik op rust gesteld; een bladzijde in mijn levensloop werd omgedraaid en mijn verblijf te Oostende is voorbij.

Wel zal ik steeds met genoegen terugdenken aan die aktieve jaren vol afwisseling in een gezonde en aangename omgeving van de zeehaven, maar vooral ook aan de hartelijke hulde die me gebracht werd op de dag van mijn afscheid : ik dank U Oostende, ik dank de kust en ook al de diensten die bij dit onvergetelijk huldebetoon betrokken waren.

Oostende is voor mij van grote betekenis gebleven omdat Oostende ongeveer een halve eeuw geleden ook voor mij de springplank is geweest naar zee : we schrijven augustus ten jare 1931 !

Het ingangsexamen voor de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen had plaats in de maand juli van 31. De vrienden van de 24ste promotie zullen het steeds herinneren en bij een toevallige ontmoeting vormt het nog immer een onderwerp van het gesprek.

We waren met 36 kandidaten aan dit voor mij onvergetelijk examen : iedere kandidaat had een nummer gekregen dat, onder gesloten omslag vermeld stond op mijn naamkaartje. Ik had nummer vijf.

De direkteur van de Zeevaartschool was in die tijd de onvergetelijke professor REMY, een kleine, kaalhoofdige maar strenge persoonlijkheid met monocle, steeds netjes gekleed met elke dag een ander pak, een stijve ,,point cassé'' en witte manchetten. Er straalde ontzag uit zijn kleine verschijning. Niemand zou ooit gedurfd hebben enige ongepaste opmerking te maken in zijn bijzijn.

In onze ogen van zestienjarige was de heer REMY al een ,,oude man'', maar nu we zelf de vijf en zestig voorbij zijn, voelen we dat ,,oude man'' als een beleediging klinkt

De Hogere Zeevaartschool aan de Royerssluis was toen in aanbouw zodat de school tijdelijk was ondergebracht in een gebouw op hoek van de Verlaatstraat tegenover het Museum voor Schone Kunsten.

Het internaat was helemaal benoorden van de stad aan boord van het grote zeilschip ,,Comte de Smet de Naeyer'' in het Kempische dok. Daar sliepen we in hangmatten en kregen onze karige maaltijden onder toezicht van de ASMAR (Association Maritime Belge).

Het ingangsexamen had een paar dagen geduurd en eindelijk moesten al de kandidaten aantreden voor de proklamatie.

Direkteur REMY had plaats genomen aan een tafel vooraan in het klaslokaal en we volgden met spanning de uitslag die ons werd medegedeeld.

Nummer één : uitgesteld tot in september;

Numéro deux : remis jusqu'en septembre;

Nummer drie : uitgesteld tot toekomend jaar.....
En zo ging het maar steeds voort met ,,uitgesteld tot september'' of ,,uitgesteld tot volgend jaar''.....

Bij nummer vijf was er iets kort gezegd dat ik niet had verstaan.

Na nummer 36 ,,uitgesteld tot toekomend jaar'', sprak de heer REMY enkele woorden om uit te leggen dat sommige kandidaten die uitgesteld werden tot september, zich zouden melden op het sekretariaat, waarna een kort en streng : ,,De proklamatie is geëindigd — La séance est levée !''.

Iedereen drumde verbijsterd naar buiten en daar ik niet gerust was over wat er gezegd was aan nr. 5, ging ik vooraan bij de direkteur om hem te vragen wat er met nr. 5 gaande was.

Ik zie het nog klaar en duidelijk hoe hij mij met verwondering of bewondering van kop tot teen opnam en me vroeg : ,,Zijt U nummer vijf ? Hoe is uw naam ?''..... ,,De Bock, mijnheer de direkteur''.

Met beide handen nam hij mij vast en schudde me dooreen ,,Proficiat vriend, U bent de enige kandidaat die aangenomen werd bij deze eerste schifting.....''

Toen ik een paar minuten later samen met de andere kandidaten het ,,Café des Sports'' aan de overkant van de straat binnenkwam, hoorde ik boven het geroezemoes : ,,Is dàt boerke de fameuze nummer vijf.....'' Ja dat was hij en daarmee was dat boerke zijn maritieme loopbaan begonnen.

Een paar dagen later kreeg ik officiële bevestiging en als belonning werd me tevens een verblijf van twee weken voorgesteld aan boord van een mailboot te Oostende.

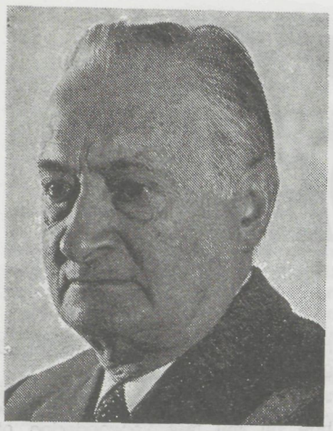
Vol verwachting nam ik dit voorstel aan in de illusie dat het een rondreis van twee weken aan boord van de ,,Princesse X'' (de naam is mij ontsnapt) zou worden. In werkelijkheid was de ,,Princesse X'' een liggend schoolschip, een afgedankte mailboot, waar ik onmiddellijk ingeschakeld werd bij de werkploeg om koper te poetsen, dek te schrobben en allerlei andere klusjes op te knappen.

's Voormiddags gingen we naar zee met een zeilkotter, de ,,STROOMBANK'' waar ik leerde mijn gal uitspuwen aan de lijzijde om het niet in mijn gezicht te krijgen..... en waar ik mijn eerste zeebenen kreeg aangemeten.

Het is allemaal lang geleden maar niettegenstaande de ontgoocheling was het toch een mooie tijd.

Telkens, als ik later met de trein onder de brug te Oostende passeerde, heb ik steeds met weemoed teruggedacht aan die jonge tijd toen we daar lagen met de ,,Princesse X'' en we voor 't eerst naar zee gingen met de ,,STROOMBANK'' !

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN



Standpunten

door dhr. Maurice Van den Abeele,

beheerder bij de Groeperingen van Visinvoerders-, en Visnijverheid.

Gedurende het voorbije jaar hebben onze Groeperingen zich opnieuw kunnen inzetten ten bate van de Bedrijfssektor, en zij verheugen er zich om tastbare resultaten te hebben kunnen halen.

X X X

Vooreerst werden wij verontrust door de maatregelen die in voorbereiding waren inzake optrekken van de Belasting op de Toegevoegde Waarde op een reeks handelswaren. De Overheid zocht om langs deze weg een hoger belastingsinkomen te verkrijgen. Ook de vis was hierbij betrokken.

Wellicht door onachtzaamheid waren een deel visprodukten in de lijst vervat waarvoor een verhoogde taxatie ons niet wenselijk bleek te zijn. Indien onze Groeperingen bereid waren om te aanvaarden dat sommige edele vissoorten een bijkomende last zouden dragen vonden zij het *niet verantwoord dat dit zou uitgebreid worden tot democratische vis*waren wiens prijs nu reeds aan de hogere kant lag. Vergeleken met tal van andere voedingsprodukten staan wij niet langer concurrentieel, en het ging niet op deze handicap langs de weg van belastingen nog te vergroten.

Voetstappen werden onmiddellijk ondernomen bij het Ministerie van Financiën alwaar het nodige begrip werd gevonden voor ons standpunt; de verlangde aanpassing volgde dan ook prompt in de gewenste zin.

X X X

Anderzijds werden zeer onlangs maatregelen overwogen op europees niveau om bestaande schorsingen van invoerrechten op te heffen.

Voor wie weet hoe zeer onze Handel en Industrie afhankelijk zijn van de import is het duidelijk waarom wij onze bijzondere aandacht op deze inzichten hebben toegespitst.

Andermaal hebben wij ons standpunt kunnen laten gelden, dit keer bij het Ministerie van Economische Zaken dat wij langs deze weg willen bedanken om onze motieven te hebben begrepen.

Op enkele bijzonderheden na kon het status-quo inderdaad worden behouden. Dit mag zeker een goede afwikkeling worden genoemd.

X X X

Inmiddels zetten wij onze pogingen verder inzake Sanitaire Keuring, overtuigd dat ook op dit vlak onze standpunten gehoor zullen vinden.

Het belang van een Sanitair Toezicht zal wel door niemand worden ontkend; overwegend is echter de efficientie die wordt bereikt, en de kostenlast die ermee gepaard gaat. Het standpunt van Handel en Nijverheid is nu wel genoegzaam gekend om te weten dat zij zich niet kunnen neerleggen bij de werkelijkheden waarmede zij geconfronteerd worden.

Op het vlak van de reglementeringen lijkt het ons primordiaal te weten of die in overeenstemming zijn met de Communautaire Beschikkingen terzake, en dus ook niet in strijd met de bepalingen van het Verdrag van Rome.

Nu weten wij precies dat soortgelijke wetgeving niet bestaat bij de meeste andere lid-staten en dat wij ons daardoor in een gediscrimineerde toestand voelen.

Ook wat de kostenlast betreft hebben wij ons op menig vlak nooit met deze wetgeving kunnen verzoenen.

Volgens onze zienswijze — en die leunt aan bij het gevoel van de bedrijfsraad voor de visserij — gaat het hier om een dienst aan *de gemeenschap : de kosten zouden dan ook door haar moeten worden* gedragen.

Veeartsen-prestaties die ons werden opgelegd zonder dat wij er werkelijk nut uit halen, dienen te worden bekostigd door de opdrachtgever.

Keuringen bij in- of uitvoer, daàr waar noodzaak en mogelijkheid toe bestaan kunnen best geschieden op grond van een honorarium waarvan het barema in evenredigheid zal zijn tot de geleverde prestaties. Het allesomvattende apparaat dat nu is opgebouwd en dat reeds zijn vleugels wil uitstrekken op kosten van de bedrijven is niet verantwoord, vooral niet in een tijd waar van alle kanten op zuinigheid en besparingen wordt gewezen. Deze besparingen hebben de bedrijven reeds uit eigen initiatief nagestreefd en het ware onzinnig die te zien ongedaan maken door nieuwe lasten die van buiten uit komen.

X X X

Op het zuivere beroepsterrein werd niet nagelaten onze zienswijzen te verdedigen bij het verbond van landbouw en voeding, terwijl wij langs andere zijde ook waakzaam bleven in besprekingen op Europees vlak. Iedere dag die komt brengt immers nieuwe problemen die onze aandacht en paraatheid opeisen.

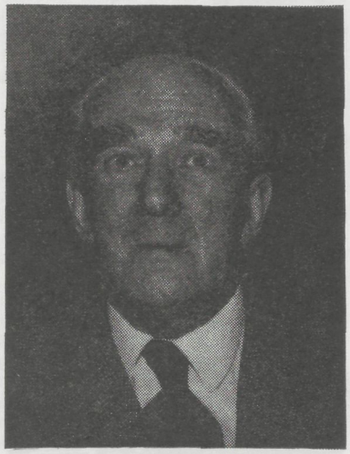
Dit alles zijn, kort samengevat, enkele stellingen die onze groeperingen hebben kunnen behartigen, in naam en ten bate van hun leden. leden.

Enkel langs de weg van sterke beroepsverenigingen zijn wij bij machte onze stem te laten horen. Daarom ook rekenen wij op de steun van deze voor wie wij ons inzetten en die ons door hun lidmaatschap representativiteit verzekeren.

Een nieuw jaar van strijd zet zich voor ons open : moge het ondanks alle moeilijkheden een beloftevol jaar worden, zó voor redersvissers als voor handel en nijverheid die door hetzelfde lot gebonden zijn.

Gezondheidsbulletin van de visverwerkende nijverheid

door VICTOR SAMPERS, Ere-Deken van de Arbeid,
Beheerder van de Groepering der Visnijverheden.



De algemene economische crisistoestand heeft vanzelfsprekend zijn schadelijke weerslag ook op de visverwerkende nijverheid. Die is voldoende bekend om er niet verder te moeten over uitweiden. Maar daarbij heeft deze nijverheidstak nog zijn eigen zorgen, zoals bijvoorbeeld het aanschaffen van zijn grondstoffen, die door de visserijbeperkingen niet meer aan onze kusten beschikbaar zijn en nu door invoer van gediversifieerde produkten moeten vervangen worden.

In deze crisistijd stapelen de moeilijkheden zich verder op waardoor het beleid te kampen heeft met een massa bijkomende verwikkelingen waarvan de wisselwerking het behouden van de reddende koers uiterst kies maakt. Het zal geen verwondering baren dat daarin het financieel aspekt een doorwegende rol speelt.

De prijsverhoging van de grondstoffen oefent, samen met de verzwaring van de andere posten van de kostprijzen, een onweerstaanbare druk uit op de prijzen van de eindprodukten. Daarin zijn heden de petroleumprodukten heel bijzondere uitblinkers. De extra zware stookolie, waarvan indrukwekkende tonnages nodig zijn voor het leveren van kracht en stoom, heeft in de jongste maanden een forse stijging van meer dan 40% ondergaan, om nu een peil te bereiken dat de nettoprijs van voor zeven jaar niet ver meer van tien maal vermenigvuldigt.

Anderzijds worden de zeer hoge rentevoeten ondragelijk voor een nijverheid waarvan de fabricages seizoengebonden zijn en daardoor telkens voor lange periodes moeten opgeslagen blijven, met de noodzakelijkheid ze intussen te financieren.

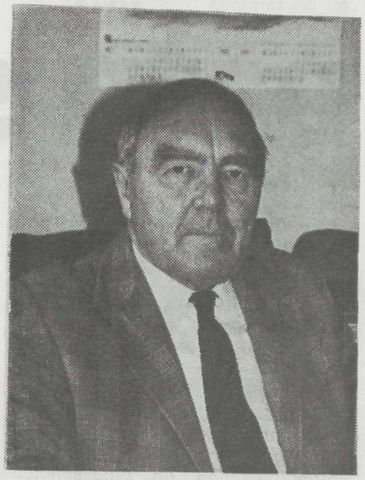
Begrijpelijkerwijze hebben de prijsstijgingen voor gevolg dat de huisvrouw naar goedkopere artikelen overhelt. Duurdere produktengamma's vinden dan ook een moeilijke afzet en dreigen voor de fabrikant bijkomende zorgen te verwekken.

Natuurlijk lijden de investeringen onder dit alles. Op dit stuk zijn de bedrijven tot een zeer voorzichtige politiek gedwongen, die uiteraard remming veroorzaakt.

De algemene trend oriënteert zich dus niet naar uitbreiding. Integendeel tekent zich duidelijk een afwachtende, zoniet inkrimpende houding af. Als de economie niet uit het slop geraakt, dan mag men zich dus in de tak der visverwerkende nijverheden aan een verdere recessie verwachten. De daaruit vloeiende problemen inzake werkverschaffing zouden dan zeer pijnlijk kunnen worden in arbeidsintensieve bedrijven zoals deze.

Vertrouwen moet gehandhaafd blijven

door MAX DESUTTER,
Consulaire rechter bij de Rechtbank van Koophandel te Brugge;
Voorzitter V.E.R.I.N.V.I.;
Ondervoorzitter Beroepsvereniging Groothandelaars van de kust.



Wat zouden wij ons kunnen toewensen in onze kleine kring gezien in het kader van het algemeen bedrijfsleven van ons land ?

Tenzij dat ieder van ons in zijn gezin, in zijn verhouding tot de anderen de vrede en het geluk moge vinden dat ons de moed geeft de uitdagingen der toekomst met hoop tegemoet te treden.

Ondanks het feit dat de toekomst zich niet rooskleurig aanbiedt moeten wij er in blijven vertrouwen.

De visserij begrijpt het en handelt derwijze. Inderdaad kunnen wij ons verheugen in een vernieuwing en belangrijke uitbreiding van de vissersvloot. Wij bewonderen die ondernemende vissers-reders die aan de basis liggen van deze evolutie en die ons een voorbeeld geven van vertrouwen in de toekomst. Dat hun lofwaardige inspanningen mogen beloond worden. Ook de handel volgt deze aktiviteiten en past zich zeker aan.

Het is niet de faling van een der oudste en belangrijkste groothandels van de kust die een richtingspunt is voor de algemene gang van zaken. De handel klaagt inderdaad — maar wie klaagt er tegenwoordig niet — maar wat doen zij er aan ? Een paar duizend frank lidgeld voor het steunen van een degelijk werkende beroepsvereniging is te veel gevraagd. Eendrachtig en in groot aantal samenwerken is het enige middel om iets te bekomen. De viskeuring is voorlopig althans en gedeeltelijk beslecht, maar wat wordt het nu ? ik blijf bij het feit dat een keuring enkel doelmatig kan zijn bij de détailverkoop.

Wat Zeebrugge betreft is de verstandhouding en samenwerking van *alle betrokken partijen voorbeeldig*, alhoewel de handel betreurt niet altijd geraadpleegd te worden vóór bepaalde beslissingen genomen worden.

Wat is er van de vismijncommissie geworden ?

Om te besluiten wil ik in naam van de handel nog eens aandringen bij de reders hun aanvoer zo vroeg en benaderend mogelijk te melden. Dat zou ons toelaten minder in te voeren en ons beter plaatsen voor de uitvoer.

Moge 1981 voor de visserij en voor al wie en wat er rond draait voorspoedig zijn.

CHROMASCOPE KODEN CVS-885

Vis in kleur op het scherm

Onlangs kwam een nieuwe kleurendieptemeter op de markt die zowel zelfstandig als gekoppeld aan een dieptemeter kan werken.

Op een scherm van 29 cm., worden alle onderwaterecho's in acht verschillende kleuren weergegeven, naargelang de intensiteit van de echo's.

Gezien de kleuren in funktie staan van de sterkte van de teruggekeerde echo, is het mogelijk heel duidelijk de concentratie van de visscholen te bepalen en dit zowel voor visscholen op de zeebodem als deze die zich bevinden tussen de zeebodem en het wateroppervlak.

Tevens is het mogelijk een heel duidelijk onderscheid te maken in de verschillende grondsoorten, zoals harde gronden, zachte gronden, de sliplaag op harde gronden, rotsbodems enz.....

Het toestel heeft het voordeel dat, voortgaande op de kleurenwisseling, het mogelijk is onderscheid te maken tussen planktonlagen en visconcentraties en zo nutteloze bevissing vermeden wordt.

Wanneer men op de normale bereiken (0—80, 0—160, 0-320, 0-640 of 0-1280 meter) een waarneming doet, is het mogelijk deze in vergrote vorm op de volledige breedte van het scherm (29 cm.) te bekijken.

De gangbare vergrotingen zijn 20 — 40 — 80 — 160 meter, instelbaar op ieder dieptebereik.

De vergroting vanaf de bodem is bodemvast.

Indien men het toestel zelfstandig gebruikt, werkt het op twee verschillende frequenties te kiezen tussen 28, 50, 75 en 200 KHz.

De lage frequenties zijn bijzonder geschikt voor waarnemingen op grote diepte en voor vissoorten met doorgaans grote luchtblazen.

De hoge frequenties zijn meer geschikt voor ondiep water en visscholen met kleinere luchtblazen.

De diepte wordt digitaal weergegeven en het toestel kan ook nog op andere dieptemeters of sonars aangesloten worden met de bedoeling van supplementaire weergave van informatie.

Wie de zee overvaren wisselen van hemel en niet van ziel (Horatius)

De patrijspoort

De advokaat die met zijn tong goed aan de kost kwam, had niemand gespaard toen hij hem had verdedigd tegen de bleekscheten achter de groene tafel. Heel de Noordzee moet hem gehoord hebben. Doch nadien had de kortgestuikte voorzitter met een purperen kop streng gevraagd :

„..... en gij..... wat hebt gij te zeggen.....". Meteen waren zijn voornemens de dieperik ingegaan. Hij had zelfs niet meer durven opkijken naar z'n verdediger, die naast hem rechtstond. Het gezicht met het brilletje had hem aan het schrikken gebracht. En alleen God weet hoe graag hij de raadselachtige iury, die hem zwijgend onder ogen had, verteld had dat hij niet begreep waarom de ouwe hem de zak gegeven had. Doch, hij had toen maar de kiezen op mekaar gehouden. Een krab kan niemand recht doen gaan !

x x x

Het is helledonker in het wielhuis, enkel de verklikkers van de machinekamer, afgedekt met een dot poetskatoen, schemeren geel tegen het schot. De treiler ligt zuidwest-ten-zuiden voor. Dof dringt het kabaal van de motoren in de brug. Deuren trillen. Het schip schijnt zijn weg alleen te vinden. Roerloos staat hij aan het wiel, de koers ligt vast op de zeilstreep. Nog bemerkt hij aan bakboord, toch al even achterlijker dan dwars, het vuur van het Noordhinderlichtschip en reeds licht in de verte het sterke vuur van Westkapelle. Scherp zijn de bakens zichtbaar.

„'t Vuur van stad....." zegt de blonde lichtmatroos even later. Het motorschip Z.110 "Vrouw van Genade", baant zich met spoed een weg door de hoge maar rustige deining van deze kerstnacht.

"Ja..", beaamt hij, "we rieken al de stal... maar we moeten geen wijting roepen, lichte, voordat hij in 't net zit..!".

"And the people bowed and prayed.." "to the new God they made.."

De lichtmatroos heeft zijn portatief tegen het venster gehangen. Hij staat met de neus tegen het clear-view-screen en zingt mee. "One of the greatest hits.." meent de speaker. Even trekt het zijlicht een groene streep over de uitloper van de boeggolf wanneer het schip diep over stuurboord rolt. Het kielzog verdwijnt in de eindeloosheid.



Dertien was hij toen hij voor d'eerst keer met de visbakken mee mocht, als jongetje, aan boord van de O.262 „Eduard Van Vlaenderen', een stoomtreiler van de Oostendse rederij. Als de stuurboordkorre gescheurd was kon men direct met de bakboordboel vissen en ondertussen kon de gescheurde boel "vermaakt" worden. Time was money; en wat was er van de mens ? Hij was toch naar de visserij teruggegaan. Het vat riekt altijd naar de haring, hoe zou het anders kunnen ? Trouwens de advokaat had het luid genoeg gezegd "dat hij met de zee getrouwd was.." Maar de heren achter de tafel hadden daar helemaal geen oren naar. Zo was hij dan teruggekeerd naar de bron.

x x x

Het V.H.F.-toestel in de hoek van de brug sputtert en vanuit de onbekende verte roept een zuiderse stem Oostende Radio op. „Expected time of arrival five hours.....". De rest wordt opgeslorpt door hevig geruis. Het schip is duidelijk nog ver weg. „Greek vessel papadopoulos..... destination Antwerp.....".

„De beste hits, schipper", zegt de lichte, „hebben de Brassers en Kreuners..... luister maar.....". Hij bemerkt de swingende schouders van de jonge zeeman tegen het duister van de nacht.

x x x

Als hij zes was liep hij al in moeders weg en pad en had het vlrvallen huis in de Cirkelstraat verlaten om met de bijzit van de walmachinist van Krops samen te hokken. Bole, de pastoor, zorgde er dan voor dat hij geplaatst werd in de kweekschool aan de nieuwe voorhaven. Daar leerde hij algauw de kompasroos van buiten opzeggen, brak z'n kop op magnetische, ware en kompaspeilingen en maakte er zijn eerste koppelkoersen. Daar bleef hij dan tot aan de eerste aanmonstering.

x x x

„when I think back"
„on all the crap I learned....."
„its a wonder I can think....."
„at all....."

Onvermoeibaar spuit de portatief van de lichtmatroos, hardrock, pop beat. Reeds bemerkt hij de schitteringen van de „verbranden" en van de „cigarette". Langzaam brengt hij de koers op zuid-ten-Oosten.

x x x

Alswanneer hij van zijn eerste reis, naar de Fladen, achter haring, terug de haven aandeed stond, Mill, zijn ma, hem op te wachten.

Hij moest mee maar hij moest zijn paaie, zijn kordeelgeld en zijn deelvis afgeven.
Maar dat liedje had niet lang geduurd.

„Wat", had boze Bolle gezegd „.....nu da'je geld gaat verdienen gaan ze u aantrekken". Dan had hij lang samengewoond met de andere jongens in het kaduke huis aan de kerk. 't Is waar, er waren veel centen over de breeveertien gegaan maar dankzij Bole had hij ook gezorgd voor meerdernood.

't Waren goede jaren geweest, hij hield van de brommers voor de deur, het grote buro van de aalmoezenier met de oude foto's van lang vergane schepen, de boeken en de papieren op de tafel.

„De cafébazen zijn schuldig.....", meende hij, Bolle als een van de jongens het al eens te bont had gemaakt of met een nat zeil thuiskwam. „Op distels wassen er geen rozen.....", zei hij dan en hij durfde er dan nog op hoge poten naartoe te gaan.



Het vaartuig rondt de Wenduinebankwest lichtboei die trouw haar negen schitteringen pinkt, en vaart de grote rede van Oostende op. Met korte bewegingen draait hij het radartoestel uit, switcht de channelselector van het V.H.F.-apparaat van kanaal zestien naar negen en roept de loodsenwacht op. „Nog twee mijl van 't hoofd en we vragen de toestemming om naar binnen te komen.....". Even schijnt de man aan de andere kant te weifelen maar dan klinkt het duidelijk, „kom d'er maar in Z.110, de geul is vrij ondertussen".

De mailboot „P.M.E." vaart de haven uit en wendt meteen de steven noordwest. De verlichting weerkaatst in het kalme water.

„Yoepy....." jubelt de jeugdige stem vanuit de schaduwen van de brug, Dan verdwijnt hij op dek. „And sympathy is what you need my friend.....". Zijn zang gaat verloren over de zwarte vlakte.

Af en toe verschijnen de onafscheidelijke gezellen in het topmastlicht. Stom zweven ze boven het schip. Op de trage dans van de deining beschrijft de masktkloot ovalen tegen de sterrelucht.

Op de hoek van de geleidemuur staat een schrale kerstboom gekleed met enkele gekleurde lampjes.

(vervolg van blz. 77)

Een Kerstverhaal uit de Visserij

door L.A. INGHELBRECHT Rijkskustloods,

bijzonder medewerker aan het „Visserijblad"

(vervolg van blz. 76)

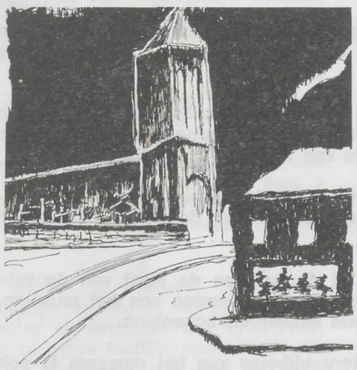
Op deze dag des Heren meert de geladen Vlaamse treiler „Vrouw van Genade" na een reis van drie weken naar „'t Engels Hoofd" en „'t Laagland", veilig af in 't vissershas

„Duizendvijfhonderd bennen", zegt hij tot de onwaarschijnlijk gele sluismeester, „koolvis en dikkenekken", voegt hij eraan toe en stapt, even met onzekere pas, de wal op. Sneeuw kraakt onder zijn zolen. De hoge lichten maken cirkels vol spetterende kristallen op de grond. Hol klinkt zijn stap in de lege halle van de vismijn.

x x x

Hij slingert de volle paander en de pluizak op het platform, hijst zich binnen en laat zich op de zetel neerzakken, de voeten gespreid alsof hij zich ieder moment aan een grondzee mag verwachten. „Oostduinkerke.....", vraagt hij aan de slordige, gebaarde ontvanger. In de helle klaarte van het rijtuig lijken de bedampte ruiten op vuile gordijnen. Sluik hangt z'n grijze haar aan weerszijden van het verweerde gezicht. De pientere, platte ogen zijn verzonken in een net van kleine rimpels. Bedachtzaam glijdt zijn hand met de pet over zijn kale schedeldak. Sneeuwvlokken plakken tegen de ruiten en dwarrelen naar binnen. De baard fluit langgerekt, de deuren klappen dicht en de laatste tram van deze ijzige kerstnacht tjokt haar enkele passagiers naar de westkust.

„Niet veel te doen op uw tram....." merkt hij op. „De mensen zijn allemaal naar huis, vader....." antwoordt de baard. „Wie loopt nu nog op straat die tijd van het jaar !".



Als ze je vader noemen dan heb je al een hele ruk gedaan, een jaar is aan geen staak gebonden. De kijkers van de hippe mama met het korte zwarte kapsel aan de overkant van de gang stralen parelmoeren perspektieven. Het kind met de rode anorak staat op de bank en bekijkt hem met open mond vanuit de bivakmuts.

„And sympathy is what you....."

Nu waren in zijn omgeving geen kinderen meer en bij zijn zoon zouden er ook wel geen meer komen, al weet men toch nooit..... Hij kon zich niet vertrouwd maken met deze alsmaar sluipende gedachte. Hij was verwonderd dat hij, ondanks alles, nog zwalpte tussen hoop en vrees. Ooit had hij als wis en waarachtig aangenomen dat de familie nog zou verrijken; doch men moest niet pogen de gebeurtenissen te bewerken; laten komen wat komt. Werelds goed is ebbe en vloed en het lot spint de draden van het leven. Ge kunt wekenlang rondom IJsland korren en thuisvaren met de schoonste vangsten zelfs als de wind die in de holten van het oneindige sluimert van de zee een kokende ketel maakt, maar er zijn toch zoveel andere dingen waaraan een mens niks kan doen.....

x x x

De tram dendert met grote vaart door Middelkerke tussen twee hoge muren van flats waarin televisieschermen flitsen. Kerstbomen dragen feestelijke tooi. Ramen zijn beplakt met lover en blinkend papier. Het rode licht van het pretlokaal „Ugly" flitst onverstoorbaar aan en uit. De rode anorak fluistert iets in het oor van de hippe mama, zonder hem uit het oog te verliezen.

Waarom nu nog aan de wal blijven, het maakt feitelijk niet veel meer uit. Het is allemaal zó voorbij. 't Was allemaal begonnen met de maalboten. Was het twintig of honderd jaar geleden. Of was het gisteren. Eén minuut duurt een eeuwigheid maar het leven is zó voorbij. Was hij dat toen geweest ? De advokaat had het allemaal keurig gezegd. Er was dan ook nog sprake geweest van menselijke konditie en dat het er allemaal van afhing uit wiens broek men wordt geschud. 't Vat riekt altijd naar de haring ! Hij knipoogt naar het kerstekind dat nu in de gang staat en poogt te schommelen op de leuningen.

Maar men moet aan de kost komen, in een gesloten mond komen er geen vliegen..... Hoe er ook gekletst wordt, ge moet vooruit. Doch, dat er bij zijn zoon geen kinderen kwamen dat was stuitend; 't was waar, het huwelijk was niet in de hemel afgesloten. Er zijn eigenlijk veel dingen waaraan een mens niks kan doen.....

Plots geurt het naar vis en naar de zee in het rijtuig. „Zijt ge een beetje gaan varen ?" vraagt de schrale ontvanger met ernstige blik. De paarlemoeren kijkers schitteren, de oorbellen blinken. "Ik sta liever op de vaste grond....." voegt hij er meteen aan toe. Even is het of de tram uit de bocht zal vliegen, de wielen huilen in de sporen. Heel je bestaan op dit tuig tussen De Panne en Knokke ? Het lot spint de draden van het leven.



„Zijt ge lang weggeweest..... ? Zij spreekt luid, probeert het lawaai te overstemmen.

„Drie weken, mammezeltje.....". Haar voorhoofd fronst, wit verschijnen de wachters tussen haar lippen. Een tand staat wat scheef. Het kerstekind kijkt verbaasd. „We moeten iets doen om aan de kost te komen", antwoordt hij aarzelend....." en overmorgen zijn we terug weg".

„Ze zullen kontent zijn thuis..... , meent zij hoopvol. „Ja.....", beaamt hij.

De tram schokt door Lombardsijde-dorp en stopt vóór de kerk die binnenin verlicht is. Het kerkhof rondom ligt in de duisternis. Met zijn voorarm wrijft hij een patrijspoort in de damp op de ruit ? In de herberg over de kerk worden alle registers uitgehaald. Hij hoort flarden muziek. De rockers of de kreuners De lichtmatroos, waar zou die nu vertoeven ? Overmorgen zal hij wel aan boord zijn.

't Was allemaal even rap voorbijgegaan : IJsland; de Fladen; de Kreeftenput, de Witte Bank, een paar reisjes naar Rockall en naar de Bereneilanden. Er zijn veel dingen die nooit ten onder gaan in de herinnering. Veertien dagen lang op dek vieren, winden, vieren winden. Rechtstaande slapen met oliebaai en laarzen aan en als de zeeduivel te brutaal werd ook nog vastgemaakt met een eind touw, om niet overboord te spoelen. En plassen op de mouwevreters als de beste medecijn. Nu krijgt hij zeer in ellebogen en staartebeen, dat zou 't fleurecijn wel wezen. Wellicht had het allemaal met de zee te maken. Alee, jongens, en nu, allemaal tegaar, met 't zeetje.....! Tot de barstende kuil bovensprong. En Petatte, Paanse, Smoet, Krak, Lobbe waar waren ze gebleven ?

„Ja.....", herhaalt hij vaag" ze zullen wel kontent zijn."

x x x

Knarsend stopt de tram om dadelijk daarop terug te vertrekken. Hij zakt even dieper in mekaar en trekt de mouwen van z'n faroetrui op de handen met de kerkhofblommen. De djomper heeft de tere kleur van baby's. Het kind staat op de bank dicht naast de moeder. „En we gaan kerst vieren bij memee", verklaart de zonnebloem," in De Panne".

Nog vooraleer het rijtuig stilstaat aan het Schipgatduin, heeft hij paander en pluizak over de schouder gezwierd. Dan stapt hij kordaat in de sneeuw.

De slungel fluit kort en de tram schuift langzaam aan hem voorbij.

In de patrijspoort bemerkt hij de bivakmuts en een wuivend handje. Als hij zijn hand opsteekt is alleen nog het achterlicht van de tram te zien.

„And sympathy is all you need, my friend....."

Hij staat alleen in het stille, witte duinlandschap onder het besterde uitspansel.

Het pad is een smetteloze loper die vol ijskristallen, schitterend als kostbare juwelen, voor hem ligt afgerold. Arion en Aries kijken hem over de schouder. Duindoorn en -helm met ragfijn wit kantwerk versieren de doorgang.



„Estaminet In Den Zoeten Inval" staat in groene letters boven de ingangsdeur van de oude, lage hoeve, even om de bocht.

Die goede oude tijd

door Edward BROUCKXON

Soms klagen wij heden ten dage wel eens wanneer de vangst of de verkoop wat minder meevalt. Terecht, want iedereen moet zijn brood verdienen en gratis krijgt je al zo weinig in 1980.

Wanneer we de oudere vissers horen praten, dan hebben zij het steeds over hun goede oude tijd. Het was een tijd van zoeken, vallen en steeds maar opnieuw opstaan.

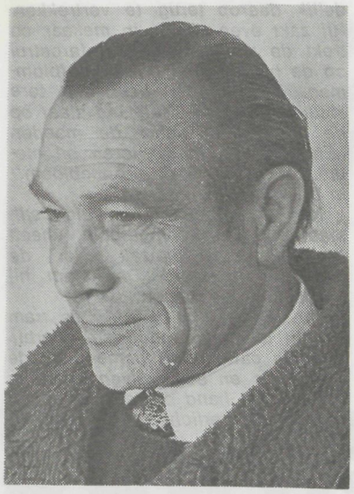
Vóór de eerste wereldoorlog verdiende een visser ongeveer 100 fr. per maand. Hiermee moest hij in het onderhoud van het ganse huisgezin alsook in het samenstellen van de „mande" of „panger" voorzien. Per maand werden gemiddeld drie „manden" verbruikt, daar meestal evenveel reizen ondernomen werden. Om een idee te geven wat de „mande" bevatte en kostte volgt hier een voorbeeld :

½ kg. boter	1,50 fr.
¼ kg. suiker	0,20 fr.
100 gr. koffie	0,50 fr.
¼ kg. vet	0,25 fr.
1 doos melk (gecondenseerd)	0,60 fr.
200 gr. cacao	0,50 fr.
6 haringen	0,60 fr.
¼ kg. vijgen	0,20 fr.
¼ kg. kaas	0,60 fr.
9 kg. aardappelen	0,75 fr.
1 ½ kg. vlees	3,25 fr.
13 eieren	1,25 fr.
klompen, kaarsen, enz.	3,20 fr.
1 fles genever	1,60 fr.
totaal :	15,00 fr.

Drie „manden" = 45 frank !

Er bleven dus slechts 55 frank over voor het huisgezin. Veel keus was er niet en de vrouw moest meestal meewerken om rond te komen op het einde van elke maand. Uit die tijd stammen vele gekende Oostendse visleursters.

Die goede oude tijd .....!



HET VISSERIJMUSEUM VAN OOSTDUINKERKE

Gaston DESNERCK,
Conservator van het Visserijmuseum te Oostduinkerke.

Zoals voor iedereen is ook voor het Visserijmuseum weer eens een jaar verstreken. Het Visserijmuseum heeft een jaar achter de rug met kleine en grote gebeurtenissen en daarom is het wel goed even achterom te blikken.

Onze grote hoop voor 1980 was het nieuw gedeelte dat aan het museum zou toegevoegd worden. Jammer genoeg is deze hoop geen werkelijkheid geworden. Zoals reeds vroeger in dit blad te lezen stond steekt het museum proppensvol. Het uitblijven van de nieuwbouw betekent alleen maar een vertraging en een grote moeilijkheid voor de verdere uitbreiding van de verzameling. We zitten klem ! Veel voorwerpen en didaktisch materiaal liggen op zolder te wachten op tentoonstellingsruimte die nu jammer genoeg niet meer voor handen is. Dat is de schaduwzijde !

Voor de rest kunnen we alleen positieve zaken naar voren brengen. Allereerst kunnen we bogen op een enorme toename aan bezoekers. Daar waar in 1979 ongeveer 25.000 bezoekers werden genoteerd konden er in 1980 een goeie 40.000 worden opgetekend.

We kunnen ons verheugen over de vele nieuwe aanwinsten. Zeldzame en waardevolle stukken werden aan de verzameling toegevoegd. Ook enkele kunstwerken kwamen het Visserijmuseum verrijken waaronder een visser in brons, een visserkop in brons van Margrit Florizoone en een prachtig olieverfschilderij «garnaalvisserspaard» van Teugels. Het is in het bestek van dit artikel onmogelijk om alle stukken en aanwinsten op te sommen want dan zouden we U een lange lijst moeten voorleggen.

Met het bouwen van de Blazer — het laatste type van de Scheldevissersvaartuigen dat nog voor het museum diende gemaakt te worden — zijn beide reeksen kompleet. Het model werd gebouwd door de jongste bediende van het museum Danny Pylyser. We bezitten dus nu én de types van de kust én deze van de Schelde. Misschien mogen we hierbij nog eens aanstippen dat het Visserijmuseum het enige in Europa is die deze reeks kompleet bezit.

Ook de bibliotheek en het dokumentatiecentrum is in de loop van het jaar fel uitgegroeid. De uitleenbibliotheek, waarop meer en meer beroep wordt gedaan, bevat nu een 1.500-tal werken in vier talen. Deze uitbreiding was mogelijk dank zij de aankopen van de gemeente, de aankopen van de vrienden van het museum en de schenkingen. Ook verschillende tijdschriften, zoals o.a. het «Visserijblad» en de Rederscentrale evenals de uitgaven van de Dienst voor Zeevisserijonderzoek en de Dienst van de Zeevisserij kwamen het geheel aanvullen. De albums met doodsprentjes, foto's van schepen, visserswoningen en vissersfamilies zijn aangedikt.

Het globaal uitzicht van het museum ondergaat bestendig kleine veranderingen zodat alles steeds meer op een bevattelijke manier kan worden voorgesteld.

Hoewel het vissershuisje praktisch geen wijzigingen ondergaat verliest het geenszins aan belangstelling. Samen met de pas klaargekomen garnaalstookplaats en het estaminet «De Peerdevisscher» vormt het vissershuisje een harmonieus geheel.

De gevreesde olmenziekte trof ook de bomen van het visserijmuseum; de zieke exemplaren dienden jammer genoeg geveld te worden doch werden inmiddels door nieuwe jonge bomen vervangen. Hieruit blijkt dat ook het groenkader niet wordt vergeten.

Voor 1981 staan reeds enkele initiatieven op stapel. Zo zullen er aan elke ingang van het museum zeeboeien geplaatst worden.

In de loop van het jaar krijgt het museum er een nieuw vaartuig bij. Het betreft hier het reddingsschip de «Watson III» van het loodswezen die in bruikleen aan de gemeente Koksijde werd afgestaan.

BEZOEK

De 40.282 bezoekers die we in het museum mochten verwelkomen kwamen zowat uit alle hoeken van het land. Naast de vele duizenden landgenoten bezochten tevens heel wat buitenlanders het museum waaronder Fransen, Nederlanders, Duitsers, Engelsen, Canadezen enz. We kregen ook veel zeeklassen op bezoek. Talloze schoolkinderen, gepensioneerden en heemkundige kringen brachten in het Oostduinkerkse visserijmuseum een leerzame voor- of namiddag door. Ze werden er rondgeleid door conservator Gaston Desnerck en zijn medewerkers Marcel Vermoote en Wim Lanszweert die er instaat voor de nodige uitleg. Verschillende groepsbezoeken zoals van een 30-tal autocaristen en een aantal burgemeesters en gemeenteraadsleden van een 11-tal gemeenten, hebben ongetwijfeld een groot publicitair karakter.

Ook de vrienden van het visserijmuseum loodsten, als gevolg van de wekelijkse visserijfolkloremarkten op het binnenplein, 2.500 bezoekers het museum binnen.

Regelmatige klanten, zoals de verschillende scholen, zeeklassen en autocarbedrijven die regelmatig het museum aandoen, zorgden tevens voor een respektakel aantal bezoekers van 13.222.

Uit alles wat vooraf gaat kunnen we dus besluiten dat het visserijmuseum, om het in zeemanstaal uit te drukken, de wind in de zeilen heeft.

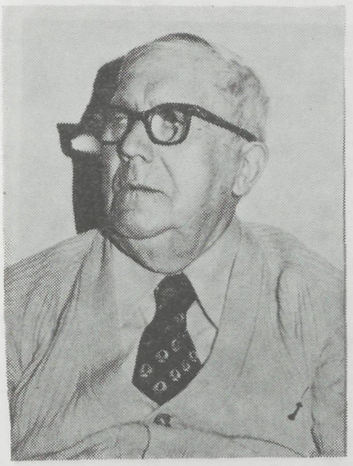
Dit is vooral het geval dank zij de hulp en de inzet van de vele medewerkers zoals de gemeente Koksijde, de vrienden van het museum, de modelbouwclub De Dissel en de vele individuele schenkers.

De goeie werking en de verdere uitbouw van het museum is ook het werk van het personeel dat zich inzet om alles op wieltjes te laten lopen.

We vergeten ook niet de regelmatige hulp, bijzonder onder de vorm van inlichtingen en brochures, die we ontvangen van andere visserijmusea zoals dit van Vlaardingen en Enkhuizen.

We zijn er ons tenvolle van bewust dat we niet tevergeefs beroep doen op de vissersbevolking, op de reders en op de bestaande nevenbedrijven want allen hebben een stukje van hun hart aan het nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke verloren. Een museum dat stilaan een pareltje van de kust wordt.

Gaston Desnerck
Wim Lanszweert



Op bezoek bij Camiel Vantorre

Toen we hoorden dat onze vriend Camiel door een pijnlijke val met een gebroken enkel in het gips zat, konden wij niet nalaten "Camiel van Fox", zoals hij in visserijmiddens beter bekend is, een bezoek te brengen. Liggend op zijn zetel met nog dezelfde vinnigheid in zijn lachende ogen zoals wij hem kenden toen hij nog gemeenteraadslid was, vielen wij dadelijk met de deur in huis en zegden hem dat we kwamen om een artikel te schrijven voor het Kerstnummer van "Het Visserijblad".

Aldus vernamen wij dat hij te Heist geboren is op 2.6.1899, als zoon van Alfons en Elisabeth Van Houtte. Zijn grootvader en peter was "Fox van Worstjens". Camiels vrouw, Lea Van Keirsebilck, geboren 19.11.1908 te Oostkamp, schonk het leven aan 11 kinderen waarvan er nu nog 10, t.t.z. 7 dochters en 3 zoons, in leven zijn. Deze laatste zijn namelijk, Gerard, stuurman en mede-eigenaar met Degraeve van de Z.200; René, vroeger stuurman en eigenaar van de Jan Bart I maar nu bevoorrader van schepen en Maurits, stuurman-reder van de Z.580.

Onder het wisselen van enkele sappige anekdoten ten tijde van de oorlog vernamen wij dat hij in 1911, op 12-jarige leeftijd, voor de eerste maal zeewaarts trok met de H.59 van oom Henri "Klakke". Dit was vanzelfsprekend nog een platte schuit welke bij niet uitvaren op het strand gemeerd lag voor het huidige Heidenplein. Het was een garnaalvanger die slechts voor één enkele dag in zee ging. Vanaf 1912 deed men af en toe het dan in opkomst zijnde Zeebrugge aan. De toenmalige visvangers kozen dan voor 2, hoogstens 3 dagen de wijde plas, deden een 250 kg. wegend blok ijs van "Schramme" mee welke diende om de tongen, dan reeds de duurste vis, beter te bewaren; vooral gedurende de zomermaanden. Als men nu spreekt over een "vers visje" dan moet dit zijn van de laatste "sleep" (laatste met het net opgehaalde vis). In die tijd was deze om zo te zeggen altijd levend vers en werd praktisch nooit van de ingewanden ontdaan. Van eind oktober tot eind februari werd ook op sprot gevist.

In 1914 brak Wereldoorlog I uit. Camiel was dan 15 jaar en bleef in zijn geboortedorp tot 1917 wanneer hij door de bezetters naar Maubeuge, Sedan en uiteindelijk naar Solesnes (in de buurt van Valenciennes) vervoerd werd. Tweemaal ontvluchtte hij, belandde uiteindelijk terug te Heist en werd daar in de gevangenis van het toenmalig Kursaalgebouw opgesloten.

Toen de oorlog op zijn eind liep en alle toenmalige weerbare mannen door de bezetters naar Duitsland werden opgedreven, ontvluchtte hij te Eeklo en kon zich te Heist verstoppen bij Virginie Meyers (Prut). Na de wapenstilstand meldde hij zich met nog 16 andere Heistenaars als vrijwilliger bij het Belgisch leger en maakte dan de bezetting, gedurende gans 1919 mede, in Duitsland in verschillende steden langs de Rijn. Terug te Heist kreeg hij opnieuw vaart bij zijn oom Henri "Klakke". Daarna vaarde hij op de Z.8 van wijlen reder Henri Debra. Dit was voor die tijd een mooie visvanger van 32 p.k. In 1928 werd hij, door tussenkomst van H. Debra, in de gelegenheid gesteld een eigen vaartuig aan te kopen, nl. de Z.31. Ondertussen was hij op 7.1.1927, net zoals vele anderen voegde hij er monkelend aan toe, in het huwelijksbootje gestapt met zijn Léa.

In 1931 vaarde hij voor Frans Vandierendonck (Beste Mutse) op de H.42 en zulks tot ons land in mei 1940 terug door de Duitsers bezet werd. Na enkele maanden omwille van den brode, in de toenmalige nettenfabriek gewerkt te hebben, gaven de bezetters de toelating om onder bewaking, terug in zee te gaan. Ik vaarde dan voor Arthur Vantorre met de Z.33 op Zeebrugge en Gravelines.

We brachten wat vis aan de wal en deden ook mee aan de wonderbare haringvangsten. Door die duizende kilos die dan werden opgehaald, kon de kleine hoeveelheid levensmiddelen die onze bevolking zich toen kon aanschaffen, op een buitengewone wijze worden aangevuld.

Na de bevrijding vaarde hij op de Z.458 van zijn broeder Arthur. Men ging dan reeds voor 7 à 10 dagen ter visvangst. In 1955 brak jammer genoeg het tijdstip aan dat ik het varen wilens nillens moest stilleggen, geplaagd door ziekte en slachtoffer van een hartinfarkt.

"En hoe ging het in uw politieke loopbaan ?" vroegen wij hem dan.

"Wel, in 1932 stond ik voor de eerste maal op de lijst van de Liberale partij maar ik werd niet verkozen. In 1938 was het een ander paar mouwen. De uitslag was dan 5 zetels voor de Liberalen, 5 voor de Katholieken en 1 voor de Socialisten. Deze laatste ging in handen van Alfred Martony (Fredje Pauw).

De verkiezingsuitslagen werden tweemaal verbroken door de Bestendige Deputatie. Het ging trouwens over 4/11sten van een stem, want er mocht nog gepanacheerd worden. Aldus verloren de Katholieken hun uitzonderlijke meerderheid van 9 zetels op 11 ten voordele van de Liberaal-Socialistische meerderheid".

"Bent u ooit schepen geweest gedurende uw 31-jarig politiek man. daat ?". "Neen, zover heb ik het nooit gebracht; ik mocht wel eens toevallig als dienstdoende schepen optreden maar dat was ook alles !

Aldus ben ik nu Ere-gemeenteraads lid gebombardeerd en ontving enkele jaren geleden het ereteken eraan verbonden uit de handen van de Burgemeester Dr. Eugeen Mattelaer, nu nog steeds gemeenteraadslid in het gefusioneerde Knokke—Heist. Verder ben ik ondervoorzitter van "De Zeemeermin" en sinds 35 jaar voorzitter van de Liberale ziekenfonds "De Toekomst" waarvan opnieuw een Vantorre de sekretaris is. Daarnaast was ik vanaf de stichting nog 17 jaar voorzitter van de Staatsvisserijschool alvorens deze, enkele jaren geleden, fusioneerde met de Vrije Visserijschool".

Wij danken Camiel voor zijn, door hem zelf vertelde bewogen "curriculum vitae". Aan de Oostkust werd hij steeds als een rondborstig en recht door zee gaand mens beschouwd. Wij horen wijlen Burgemeester J.B. de Gheldere nog zeggen : "Ik wenste dat mijn schepenen en gemeenteraadsleden uit hetzelfde hout gesneden waren als Camiel Vantorre, wat zou ik gelukkig zijn !.".

Dit gezegde is ons steeds bijgebleven en wij mediteerden er nog over toen wij Camiel en zijn echtgenote verlieten, hem een spoedig herstel en nog vele jaren van gezondheid wensend.

O. Groshart.

Wie kent er Maurits De Groote te Heist niet ?

Het eerste dat we vroegen aan M. De Groote, in zijn kraaknette woning aan de Ridder de Vrièrestraat, was hoe nu eigenlijk zijn echte voornaam is.

"Welnu," zei hij lachend "op mijn identiteitskaart staat wel degelijk Maurits vermeld maar de meeste mensen spreken me aan met Michel. Vele jaren geleden, toen ik op een Vissersfeest in kontakt kwam met gewezen Minister Meyers, vroeg deze mijn voornaam en ik antwoordde hem "binst de weke Michel en 's zondags Maurits". De brave man stond wel even perpleks, maar met een beetje uitleg van wijlen sekretaris Raymond Gobert, begreep hij het en moest hartelijk lachen. Zijn antwoord was : "We weten dat onze vissers olijke kwasten zijn".

Aangezien we hem bezochten op een weekdag hebben we hem steeds aangesproken met Michel. Hij is te Heist geboren op 23.6.1903 als zesde kind van Medard en Stephanie Bonte. Hij huwde op 4.9.'26 met Roza Vantorre, welke hem 17 kinderen schonk, 5 "knechtjes" en 12 "meiskens" waarvan er nu nog vier van beider geslacht in leven zijn. Verder heeft hij 16 kleinkinderen en reeds 7 achterkleinkinderen. Zijn vrouw Roza ontviel hem jammer genoeg reeds in 1969.

Hij ging voor de eerste maal in zee in 1918 bij Couwyzer (Reulinck) met een schuit welke bij niet varen op het strand gemeerd lag voor Hotel de la Plage (van de familie Van Isacker). In 1920 kwam hij als jongste aan boord op een kielboot met zeilen. Men ging dan zeewaarts met een bemanning van 3 man en één laver. Als alle kosten afgetrokken waren van de verkochte vangst, ontvingen de vissers alsdan 17% en de laver 5 % en aangezien men maar een paar dagen in zee trok, kon men zich inbeelden dat men zich met het ontvangen loon geen dik besmeerde boterhammen kon aanschaffen. In 1923 vaarde hij op één der schuisten wan wijlen Henri Debra. Laatstgenoemde verkocht deze allemaal in 1929 en Michel vaarde dan mede bij Jef Fierste tot 1932 waarna hij als stuurman dienst deed op een vaartuig van Jules Haerinck.

Gedurende de jongste wereldoorlog trok hij op haringvangst en verkocht deze te Gravelines, Nieuwpoort en Blankenberge die toen nog een vismijn bezat. In 1946 werd hij medeeigenaar, samen met Henri Debra, van de Z.554 "Yolande—Anna" met 150 p.k. waarvan de meter Yolande Debra en de peter Medard Michels zoon was. Dit vaartuig werd Michels eigendom in 1948. ongelukkig brak onze, twee voorname bezittende vriend, in 1951 zijn knie en liet het verder varen over aan zijn zoon Medard. Hij zelf trad dan in dienst bij Henri Debra die tevens een ijsfabriek bezat en verkocht gedurende 16 jaar ijs aan de vissers. Terloops haalde hij aan welk een joviaal en vrijmoedig mens oudburgemeester Henri Debra geweest is; "Hij draait zich nu waarschijnlijk dikwijls in zijn graf moest hij in de gelegenheid zijn te zien hoe de huidige toestand nu is van de firma die nog steeds zijn naam draagt. Ja, de weelde is een wreed beest voor deze die zulks niet kunnen verwerken". Wij beamen zijn woorden en denken treurig terug aan de tijd toen wij insgelijks met hogergenoemde in kontakt kwamen na wereldoorlog II toen H. Debra voorzitter was van de "Verenigde Expediteuren voor de Oostkust" (V.E.V.O.).

In 1964 werd dan de Z.573 aangelegd en in 1965 gedoopt. Als meter fungeerde Maria De Groote en als peter Willy Ackx.

In 1929 was Michel stichter van de grootste maatschappij die Heist bezit, nl. "De Zeemeermin" die nu nog steeds 1300 leden telt en waarvan hij later voorzitter werd. Ieder jaar wordt er met de Karnavalfeesten een groot bal georganiseerd waaraan een reuzetombola verbonden is en in het stadion heeft dan telkens een voetbalmatch plaats tussen de "Vissers" en de "Plakkers".

Verder werd hij in 1965 Ere-voorzitter van de Bloedgevers en gaf zelf reeds 80 maal bloed waarvoor hij vereremerkt werd. Tevens is hij 29 jaar bestuurslid van "Hand in Hand" en zetelt hij reeds 25 jaar in de Havenkommissie.

Michel drukte nog de wens uit dat de huidige Minister Lavens door een nieuw ministrieel besluit, de



vissers op 55-jarige leeftijd pensioen gerechtigd zou verklaren want een werkman werkt om te leven en een visser leeft om te werken.

Wij verlieten onze sympathieke en nog steeds jong ogende Michel De Groote, wensten hem nog vele jaren gezondheid, geluk en hopen nog dikwijls een aangenaam onderonsje met hem te zullen beleven.

O. Groshart.

Het hospitaal-kerk-schip "De Hoop"

Onlangs deed het Nederlands hospitaal-kerk-schip „De Hoop" de haven van Zeebrugge aan. Het bezoek moet gezien worden in het raam der Europese maatregelen, genomen ter bescherming van de visstapel. Aan boord bevond zich buiten de bemanning nog een afvaardiging van de Nederlandse visserijkommissie onder leiding van de sekretaris-generaal de h. Vredeling.

Terwijl het schip gemeerd lag, konden belangstellenden een bezoek brengen, en zien hoe van uit Nederlands oogpunt de visserij en de vissers beoordeeld worden.

Het schip wordt beheerd door een privégroep die samengesteld is uit het visserijverbond en de protestantse kerk. De gelden komen grotendeels voort uit giften.

WAT IS HET FEITELIJK DOEL VAN DIT PRACHTSCHIP ?

Zoals de naam laat vermoeden, wil men zoveel als mogelijk de visser en zijn schip, met alle mogelijke middelen bijstaan om hem onnodig lijden of tijdverlies te besparen.

Het schip is uitgerust voor hospitalisatie (21 bedden), spoedoperaties en zo meer. De verpleger behoort tot de vaste gemanning. De chirurg is een vrijwilliger.

Daar zelr veel Nederlandse schepen met bokkentuig zijn uitgerust, komen er nogal wat ongevallen voor : breuken, verwondingen enz... De Nederlander ervaart zijn geloof (protestants) anders dan wij als Belgen het zien. Daarom is er een dominee aan boord die ook niet tot de vaste bemanning behoort. Wanneer men ter haringvangst vaart (NW-kust van Schotland) duren de reizen langer, dan hebben de Nederlanders behoefte aan hun wekelijkse kerkdienst. Wat bij ons niet bestaande is, gebeurt daar wel. De zaterdagnacht wordt de visserij gestaakt, de vaartuigen in de buurt verzamelen en men gaat de kerkdienst bijwonen aan boord van „De Hoop". Er is plaats voor 200 man. Ook in de week kunnen zij die een bezwaard gemoed hebben (gezinsproblemen, ziekte, enz.) bij de dominee terecht.

Daarbuiten is er in het weekend mogelijkheid tot ontspanning : film, muziek..... Het spreekt vanzelf dat niet iedereen van deze faciliteiten kan genieten. Het H.K.S. „De Hoop" houdt zich meestal op waar het gros der vloot gekoncentreerd is.

Ook voor 101 andere zaken staat „De Hoop" klaar. Defekten aan navigatietoestellen worden door een team technici zowel bij dag als bij nacht verholpen. Het schip heeft de onderdelen van de meest frekwente types in voorraad. Volstaat de voorraad niet dan voert men een voorlopige herstelling uit.

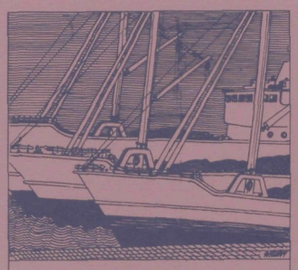
Ook voor herstellingen aan motoren, pompen, vislieren enz. is het schip uitgerust. De werktuigkundigen zijn met deze zaken vertrouwd. Draaien, smeden, lassen, branden zijn zaken waarvoor dagelijks de hulp van : „De Hoop" wordt ingeroepen. Het is werkelijk zo, dat de Nederlandse vissers met recht zeggen : „We moeten niet wanhopen : 'De Hoop' is daar„.

HOE KAN JE DE HULP VAN „DE HOOP" INROEPEN ?

Er is een permanente 24 uren luisterdienst op de noodgolf 2182 kh of op de V.H.F. kanaal 16. Is het schip in de omgeving en werd je bericht ontvangen, dan neemt de kapitein de nodige maatregelen om U zo vlug mogelijk, en volgens de belangrijkheid van het bericht, te helpen. Zieken en gewonden hebben voorrang. Alle hulpverlening is gratis.

Een van de opmerkingen door kapitein Turner naar voren gebracht was : „De Belgische vissers hebben een zekere schroom om onze hulp in te roepen. We stellen dat vast aan het feit dat, wanneer we bij hoogdringendheid worden opgeroepen er meestal nadien nog verschillende kleine zaken naar voor komen. Voorbeeld : de aandrijfriemen van een der dynamo's die niet voldoen, of radar of deca werken niet zoals gewenst. *Ik denk dat ze ons te veel zien als hun eigen visserijwachtschepen.* Door jarenlange omgang met de visserij kennen we de vissers. We kennen hun gaven en gebreken. Nederlander, Duitser of Belg, het zijn zeemannen. We helpen ze".

"De Hoop" vaart gans het jaar. Alleen voor schilder- en herstelwerken blijkt het schip enkele weken liggen.



BELGISCH
NEDERLANDSE
ZEEMANSALMANAK

1981

zee mans almanak 1981 verkrijgbaar

In België :

Door storting
van het bedrag
van 950 fr.
plus 57 fr. BTW
plus 75 fr. verzendingskosten
op P.C.R. 000-0418987-44
of B.B.L. 384-1605797-46
van
drukkerij
''Nieuwsblad van de Kust''
Hendrik Baelskaai 30
8400 Oostende
☎ 059 - 32 11 13
32 11 49
BTW-nr 412.522.588

Verder is dit werk
in België
nog te verkrijgen bij :

Beroepsvereniging
Hand in Hand
Vismijn, Oostende

Beroepsvereniging
Hand in Hand
Tijdokstraat 34, Zeebrugge

OVA
Vismijn, Oostende

Martin en Co
Brouwersvliet 28, Antwerpen

Fa Bogerd
Brouwersvliet 36-38, Antwerpen

In Nederland :

Door storting van het bedrag van
65 gulden plus 7 gulden
verzendingskosten op
P.C.R. 000-0418987-44
van de drukkerij
''Nieuwsblad van de Kust''
Hendrik Baelskaai 30
B - 8400 Oostende — België

IJmuiden Stores,
Trawlerkade 44, IJmuiden

Fa Harri,
Prins Hendrikkade 90, Amsterdam

Maritiem
Vissershavenweg 46, Scheveningen

Observator
Steenhouwerstraat 15, Hoogvliet

Van Beelen
Middenhavenweg 58, IJmuiden



Service langs de hele kust. Daar kunt u op blindvaren.

Voor al uw netten, vislijnen, kornetten etc. vindt u de gespecialiseerde vestigingen van IJmuiden Stores langs de hele nederlandse en belgische kust.
Dat is makkelijk. Toch beschouwen wij het maar als één onderdeel van onze service. Wij vinden het belàngrijker dat u in onze zaken nimmer bot vangt. Daarom gaat onze specialisatie wel èrg ver en hebben we alles in voorraad. We vinden het belangrijk dat u buitengaats op uw materiaal kunt vertrouwen. Daarom leveren we uitsluitend de beste kwaliteit. En we vinden het belangrijk dat u op onze adviezen kunt blindvaren. Daarom leveren we de betrouwbare Verto vislijnen, de onverwoestbare Anza hoogopenende grondnetten, de voortreffelijke pelagische-, span- en boomkornetten. Bovendien kunt u gebruik maken van de speciale visserij servicedienst van IJmuiden Stores. En onze servicedienst verzorgt bij u aan boord o.a. het versplitsen van vislijnen en het repareren van netten.

Als wij zeggen "service," dan bedoelen we service



IJMUIDEN STORES

OOSTENDE, S.V. SCAP, H. Baelskaai 27, tel. 059-322951/320931/320932.
ZEEBRUGGE, Kooperatieve "Hand in Hand", Tijdokstraat 34, tel. 050-544117/544192/544656

IJMUIDEN, Trawlerkade 44, tel. 02550-19122*
KATWIJK, Nettenfabriek "De Noordzee", Haringkade 1, tel. 01718-73541*
URK, Bos Netten, Industrierondweg 10, tel. 05277-1494
SCHEVENINGEN, "Nautilus", Dr. Lelykade 62, tel. 070-500900*
STELLENDAM, Deltahaven 14-15, tel. 01879-1411*



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229

■

Gedekte risiko's :
eigen schade — schade aan derden —
opslepingen — totaal verlies —
lichamelijke schade aan derden —
navigatietoestellen — zeegoed — vistuig

■

Meer dan 20 miljoen frank kredieten
werden verleend aan de leden voor nieuwbouw
tegen zeer lage interesten.

■