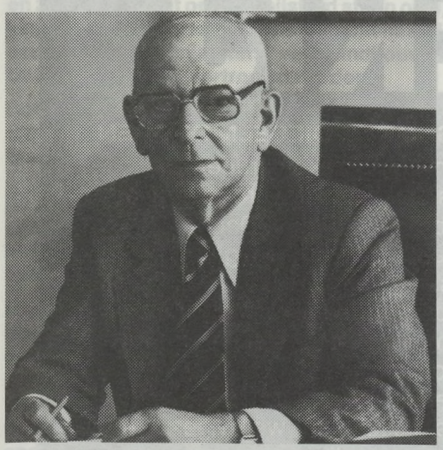
het visserijblad

Verschijnt wekelijks
Woensdag 30 december — Nr. 47

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 950 FR. — 3 MAANDEN 520 FR. — BUITENLAND 2.200 FR. — NEDERLAND 133 GULDEN
REDACTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE — TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44 OF BANK 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST, 8400 OOSTENDE.
B.T.W. 412.522.588

DIREKTEUR : P. VANDENBERGHE



Werken aan een beter visserijbeleid !

48 jaar geleden startten wij met ons vakblad ter verdediging van de visserijbelangen op een ogenblik, dat zowel Rijks- als Provinciale- en Stedelijke Overheden weinig aandacht verleenden aan een nijverheid, een visserij en een vishandel, die alle voor het grootste gedeelte op zichzelf aangewezen waren en waarvoor hulp of voorlichting van Staatswege uit den boze genoemd mocht worden.

Op datzelfde ogenblik beleefden we ook een zware crisis en was het dank zij de morele en financiële steun van enkele vooraanstaande beleidsmensen dat "Het Visserijblad" in datum van 25 februari 1933 voor het eerst het licht zag.

Inderdaad, aangemoedigd door Minister Forthomme, toen Minister van Verkeerswezen, onder wiens bevoegdheid de Visserij toen in haar geheel viel, door gouverneur Baron Janssens de Bisthoven, en burgemeester Dr. Moreaux, die er voor zorgde, dat het jonge en nieuwe vakblad, door de gemeenteraad een financiële steun werd toebedeeld, startten we als jonge bediende ter vismijn met dit blad met het enig doel de Belgische visserij te dienen, te steunen en haar vele belangen te behartigen en te benaarstigen.

In deze kolommen, na 52 jaar er door opgeslorpt en er nog steeds mee bekommerd te zijn, aantonen welke weg werd afgelegd, wat er als beroeps- en economische organisaties werden uit de grond gestampt, zou een boekwerk vergen, waarover wij het vandaag niet willen hebben.

Wat ons allen heden bekommert, is niet alleen te behouden wat tot stand werd gebracht, maar tevens te wijzen op de noodzakelijkheid de volledige herstructurering van het bedrijf in al zijn vormen verder en dringend te behartigen en aan te moedigen.

Ons landje is klein, onze visserij in vergelijking ook. We voeren nog steeds een derde van onze nationale behoeften aan vis in, zodat niemand kan twijfelen aan de grote noodzakelijkheid niet alleen die vloot te behouden, maar ze te moderniseren om in het kader van de EEG met de andere landen, verder te kunnen wedijveren. Daarvoor is het noodzakelijk, dat onze techniek verder wordt aangepast, dat onze visserijscholen volledig worden hervormd, dat bij de bouw van onze vloot de bevoegde instanties meer leiding, strenger aanwijzingen en richtlijnen medegeven, opdat er niet in het wilde voort worde gebouwd, al naar gelang mijn gebuur een schip van 34 m gebouwd heeft en ik het beter en groter wil, enz...

Bij ons wordt niet genoeg aandacht besteed aan de noodzakelijkheid of wat gebouwd wordt, economisch verantwoord is, in het kader van de soort visserij, de afstanden en de kosten van exploitatie er mee gepaard gaand.

Veel wordt gesproken over energiebesparing, maar tot op heden heeft men ons nog geen enkel bewijs geleverd van het gevolg der toepassingen in verband hiermede en door de bevoegde instanties werd nog geen gestelde eis of raad gegeven de bouw in een bepaalde richting te leiden om die besparingen in de praktijk te verwezenlijken.

Hetzelfde geldt onze visserijmethoden, die inzake vangwijzen en techniek aan een dringende herziening moeten onderworpen worden.

Door het Ministerie van Landbouw werd in dat opzicht een eerste nuttige beslissing getroffen.

De rol van ons Rijksstation moet meer en meer naar technische herstructurering geleid. Die taak is zwaar, zeer omvangrijk maar belangrijk en noodzakelijk, want dan alleen zal onze visserij renderend blijven in acht nemend de zeer zware algemene onkosten waarmede het te kampen heeft, eens men met herstellingen en ongevallen af te rekenen heeft, zonder te spreken van de zware brandstofkosten. Men vergete niet dat in 1975, de brandstofprijzen slechts 3,66 fr. per liter noteerden waarop dan nog door de rederscoöperatieve SCAP, 0,66 fr. restorno uitgekeerd werd.

Op het ogenblik dat deze regels verschijnen is deze brandstof tot 12,20 fr. per liter gestegen, wat vier maal de prijs van 1975 betekent met weliswaar betere minima prijzen voor vis dan toen, maar in elk geval een veel minder grote aanvoer in gewicht per schip en een algemene onkostenprijs, die heden alle normen te buiten gaat.

Men moet zelf in het bedrijf staan, weten wat verzekering is, welke schadegevallen zich dagelijks voordoen, wat ze kosten, in welke mate de aanschaffingsprijzen van de materialen omzeggens maandelijks stijgen om te beseffen, dat, om een nieuw schip van 50 miljoen frank economisch renderend te maken, men niet alleen een knap schipper moet zijn, maar ook van overheidswege er alles dient op gezet om die nijverheid economisch renderend te houden en de durvers te steunen.

Tot op heden mag immers gezegd, dat het de enige nijverheid is, die geen beroep heeft moeten doen op miljarden Staatsuitbatingssteun zoals voor de kolen, het staal en de textiel, om maar deze te noemen.

Het past dan ook dat alle aandacht aan de verdere exploitatie en de verdere uitbouw van onze vloot door onze Staatsoverheid wordt verleend en dat alle politieke en ideologische verschillen eenvoudig van kant dienen geschoven te blijven om een nijverheid voor ons land, die miljarden deviezen aan inkomen betekent, verder de steun te verlenen, die zijn modernisering en herstructurering vereisen.

Met het oog hierop kunnen wij er om te besluiten niet genoeg op aandringen onze visserijscholen zo spoedig mogelijk te zien herinrichten. Hiervoor verwijzen we naar het idee door ere-directeur Fernand Boels in dit nummer uiteengezet.

Aan de Oostkust is er nog slechts één Rijksschool. Ook te Oostende moet de Minister van Openbaar Onderwijs, daarin gesteund door zijn collegas van Verkeerswezen en Landbouw, de drie bestaande omvormen tot één rijksschool, waar ook het onderwijzend personeel, welke thans ver van opgeleid is voor zijn taak in het kader van de modernisering van het bedrijf, aan een volledige herscholing dient onderworpen, hoe onaangenaam deze waarheid hen ook moge overkomen.

In deze herstructurering dient de Ibisschool begrepen, moet van deze instelling een uitstekend en modern ingericht internaat gemaakt omdat moderne wetenschappelijke en technische opleiding van de jongeren een onherroepelijke noodzakelijkheid daarstelt.

Tenslotte is het noodzakelijk dat de hogere overheid blijft inzien, dat de verdere aftakeling van een verouderde vloot snel en doortastend, noodzakelijk is, dat alle schepen welke economisch niet renderend zijn of de ouderdom van 20 jaar bereikt hebben uit de visserij verdwijnen, willen wij in 1982 onder hen geen tiental faillissementen meer kennen, gevolg van zware kosten en economische niet rendeerbaarheid.

De tussenkomst van de FEOGA, dient met dit doel meer beoogd, alsook de sloopremie, de tussenkomst van de provincie voor nieuwbouw behouden en de verdere aanmoediging van jonge schippers, die het verdienen, bevorderd.

Dit gezegd zijnde, willen wij dit kort overzicht niet sluiten zonder hulde te brengen aan het doorzicht en de krachtige steun door onze ministers van Verkeerswezen en Landbouw verleend, daarin voortreffelijk geholpen door twee knappe secretarissen-generaal, een stel werkende ambtenaars en een rijksstation welke meer en meer, met de financiële middelen waarover het slechts beschikt, zijn opgelegde taak, onze visserij technisch en wetenschappelijk voor te lichten, heeft vervuld.

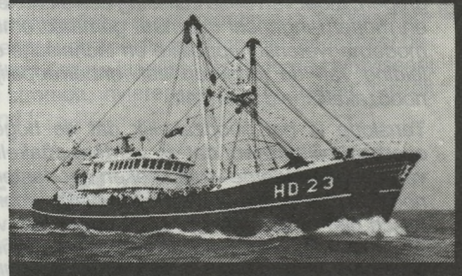
Mocht 1982 voor onze visserijmensen het jaar zijn van een nuttige herstructurering, modernisatie en samenwerking tussen de verschillende verantwoordelijke Staatsinstellingen en het bedrijf, daarin nuttig voorgelicht door al wie in het bedrijf een rol vervult, is de wens van ondergetekende.

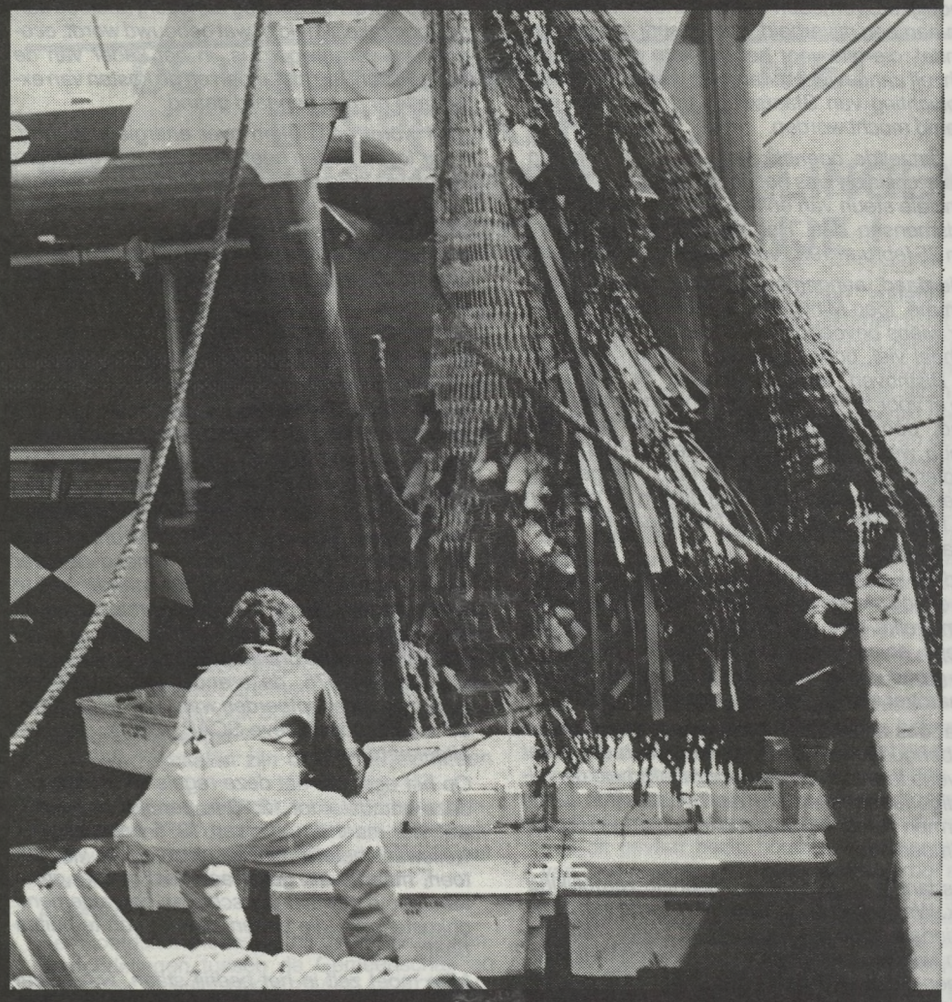
P. Vandenberghe.

BOLNES VISSERIJ

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 welke geschikt is voor zware olie.





Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 375-1250 kW (510-1700 pk) bij 600 omw/min in lijn en 1250-2500 kW (1700-3400 pk) bij 600 omw/min met 10-20 cylinders in V-vorm.

Vraag uitgebreide dokumentatie

BOLNES MOTORENFABRIEK BV

2930 AA Krimpen a/d Lek, Postbus 3, Holland, tel. 01807-14900, telex 22439

BIJ HET HEENGAAN VAN EEN KNAPPE MINISTER

Toen de huidige regering, welke pas een 14-tal dagen oud is, uit de bus kwam, zijn wij en zeer velen met ons, verbijsterd staan opkijken en hebben wij tevergeefs gezocht naar de persoon die het ministerie van Landbouw en de Visserij zou toevertrouwd worden.

Dat dit in Landbouw en vooral ook in de Visserijmiddens verbittering heeft teweeg gebracht, is begrijpelijk.

Dit ministerie is echter eenvoudig herleid tot een Staatssecretariaat, wat in geen 50 jaar het geval is geweest en een zeer te betreuren beslissing mag genoemd worden.

Men spreekt zelfs van de visserij niet meer en niemand schijnt de Eerste Minister, wiens echtgenote nochtans de voorname meter is geweest van een onzer laatste en modernste vissersvaartuigen, de O.231, hierop zelfs gewezen of bij hem aangedrongen te hebben, opdat een minister van Landbouw en ditmaal bij het ministerie van Landbouw, nu ook de woorden : «en Visserij» zou vernoemd worden, zoals dit in andere landen wel het geval is.

Men schijnt bij dit alles te vergeten dat ons land 120 duizend boeren telt en meer dan 25 duizend mensen in de visserij, vishandel en visnijverheid rechtstreeks betrokken zijn, zodat gerust mag gezegd worden dat een half miljoen Belgen rechtstreeks en onrechtstreeks van de landbouw en de visserij leven.

Maar ja, boeren en vissers zijn in ons land maar tweederangsburgers, die jaarlijks miljarden deviezen aanbrengen en tijdens de oorlog het land van de hongersnood hebben gered.

En daarvoor zijn er geen eretekens, dankbetuigingen en Ministers van Landbouw en Visserij nodig.

Dit gezegd zijnde, kan het ons niet beletten ten zeerste het heengaan van Albert Lavens als minister van Landbouw en Visserij te betreuren. In de periode van 1973 practisch tot einde 1981 heeft hij voor de visserij veel en nuttig werk verricht.

De ganse visserijgemeenschap kan dan ook slechts een grootse hulde en dank brengen aan een der meest verdienstelijke ministers, welke de visserij in de naoorlogse periode heeft gekend.

Onder zijn leiding en deze van zijn secretarisgeneraal, heeft zijn kabinet en zijn personeel, tot welke graad of ambt zij ook behoorden, voor de visserij voortreffelijk werk verricht in de zeer moeilijke problemen welke onze visserij in de Europese gemeenschap heeft gekend.

Wij hoeven hier slechts te wijzen op het IJslandse vraagstuk, de drie, twaalf en vijftigmijlsproblemen, de beperkingen van de aanvoer, de quotaregeling en de talrijke moeilijkheden er mee verband houdend.

Zijn opvolger, de heer Paul De Keersmaeker, die tot Staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw, waaronder de visserij behoort, aangesteld werd, is ons te weinig gekend.

Hopen wij voor de visserij dat hij het werk, door de heer Lavens zo voortreffelijk voor de visserij verricht, zal voortzetten daar de toekomst van de visserij een verder krachtdadig beleid zal vergen, wil ons bedrijf aan allerlei Europese maatregelen niet ten onder gaan.

Ondertussen hebben wij gemeend niet alleen in deze kolommen een laatste hulde te moeten brengen aan het voortreffelijk beleid van een eenvoudig maar kranige minister, maar heeft hij vóór zijn heengaan ons nog een laatste overzicht willen geven van wat hij en zijn departement voor onze visserij in 1981 heeft behartigd.

Minister Lavens, gij zijt pas 61 jaar, de visserij zegt niet : «Adieu», maar «Tot weerziens !».

AAN ONZE REDERS EN VISSERS

door A. LAVENS,
Minister van Landbouw

De laatste dagen van dit toch al vrij sombere jaar worden in onze visserijmiddens overschaduwd door de scheepsramp met de Z.180 "Tornado". Vijf stoere mannen zijn op maandag 16 november de haven van Zeebrugge uitgevaren, vol goede moed en vol hoop en vertrouwen op een gunstige reis en een mooie besomming. De zee, die hun reeds zoveel gegeven had, heeft hen — even voorbij Lands End — voor immer tot zich genomen. Na een leven van hard zwoegen en strijden met en tegen die onberekenbare zee, zijn zij nu ginds de eeuwige rust en vrede ingegaan. Onder een massale volkstoeloop heeft de ganse visserijgemeenschap deze vijf bedrijfsgenoten op 5 december een ontroerend uitgeleide gedaan. Dit diep meeleven van eenieder die bij de visserij betrokken is, weze voor de familieleden een stille vertroosting in deze voor hen wel zeer droevige eindejaarsperiode.

De zee geeft en de zee neemt. Wat heeft de zee ons gegeven in 1981 ? Het ziet ernaar uit dat wij in 1981 voor het eerst de kaap van de 2 miljard frank bruto-besomming zullen overschrijden. Dit klinkt zeer bemoedigend, maar geeft nog geen reden tot juichen. Ik hoef dit hier niet of nauwelijks aan te stippen — zeker niet tegenover de bedrijfsgenoten — dat het hier gaat om BRUTO-besommingen en dat hiervan nog heel wat in mindering komt, qua exploitatiekosten, vooraleer de reder al dan niet een batig saldo mag boeken. Maar het is niettemin een wending die ons hoopvol stemt voor de toekomst.

Wat de gasoil-prijs betreft, hebben onze reders in 1981 de eerste schijven van de gasoilbesparingspremie gekregen. Maar ik wens hierbij nogmaals te benadrukken dat de gasoil duur zal blijven en dat hierop maar één goed antwoord is : brandstof besparen !

Er dient daarom dringend uitgekeken te worden naar visserijmethoden die minder brandstof vergen. Hiervoor is momenteel een experiment aan gang met het visserijprojekt "Ovale borden", en straks starten nog twee andere brandstofbesparingsprojekten, nl. de projekten "Wrakkenvisserij" en "Tongvisserij met staande warnetten". Samen met U, hoop ik dat deze experimenten concrete resultaten mogen opleveren voor onze zeevisserij-sector. Kunnen we niet sleutelen aan de gasoil-prijs, dan kunnen we tenminste toch een en ander doen op het stuk van het verbruik.

Op het E.G.-front was het ook in 1981 verre van rustig, en op een bepaald ogenblik begon het erop te lijken dat eindelijk een gemeenschappelijk akkoord in zicht kwam voor de bescherming en instandhouding van de visbestanden. Van Belgische zijde hebben wij uiteraard niets tegen een dergelijk akkoord, de vraag en de kwestie is alleen maar HOE dit akkoord wordt opgevat én of ons land hierin voldoende waarborgen kan terugvinden om de levensvatbaarheid van onze vissersvloot ook NU en in de nabije toekomst te verzekeren. Want men kan zodanig bekommerd zijn om de bescherming van de visstocks op termijn, dat — door de onmiddellijke sociaaleconomische gevolgen van die maatregelen — intussen het vangapparaat, de afzet en de distributie en verwerking totaal ontredderd worden of zelfs gewoon verkwijnen.

Daarom heeft België steeds het standpunt ingenomen dat het verkieslijk en aangewezen is, een duidelijke optie te doen voor een beperking van de visserij langs technische maatregelen in plaats van vangstbeperkingen langs quota's.

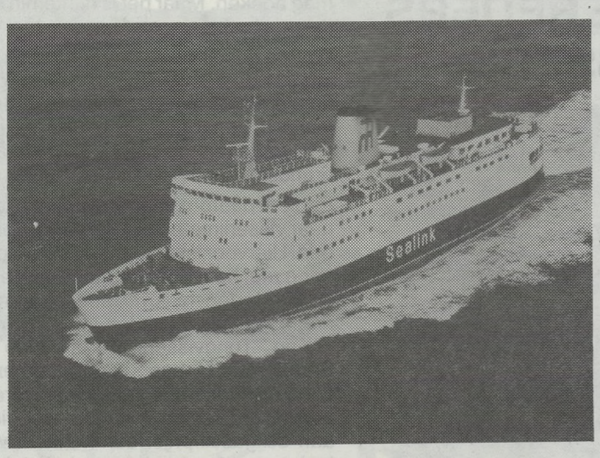
Vanaf 1 januari tot en met 30 juni 1982 zal België het voorzitterschap van de E.G. waarnemen. Het wordt voor ons land een zware en delikate opdracht, niet in het minst wat de visserijproblematiek betreft, omdat het visserij-dossier reeds al te lang aansleept en aldus zwaar begint door te wegen op de besluitvorming binnen de E.G., in strikte objectiviteit en met als enige doelstelling het behartigen, verdedigen en vrijwaren van de beroepsbelangen van alle reders en vissers van de Europese Gemeenschap.

Het was een zwaar jaar en het wordt allicht opnieuw een zwaar jaar, hopelijk minder voor U dan voor ons. Ik wens U allen in elk geval een voorspoedig 1982, met flinke vangsten, mooie besommingen en vooral dan toch ook een steeds behouden terugkomst in de veilige thuishaven !

NU OF NOOIT !

1 dag Londen voor een Feestprijs met de lijn Oostende-Dover/Folkestone (R.M.T.)

vanaf 824 F heen en terug



- **Met de jetfoil bijna even vlug in Engeland als met de wagen naar Brussel (Oostende op slechts 100 minuten van Dover).**
- **Ruim tijd in Londen (tot 8 uren wanneer U „jetfoilt").**
- **Voor de speciale prijs van onze dagexcursie (*) moet U het niet laten. Heen en terug Oostende-Londen voor slechts :**

  824 F per schip, treinreis inbegrepen
  1.174 F per schip, terug per jetfoil (of omgekeerd), treinreis inbegrepen
  1.525 F heen en terug per jetfoil, treinreis inbegrepen.

- **Alcoholische dranken, parfums en reukwaters evenals rookwaren worden op jetfoils en schepen tegen zeer voordelige „boordprijzen" verkocht. Zo wordt uw trip nog goedkoper.**

Vraag onmiddellijk onze kosteloze folder „Excursies naar Engeland via Oostende-Dover/Folkestone" Winteruitgave 1981-1982 bij :

- **Regie voor Maritiem Transport – Natiënkaai 5, Oostende (✆ 059/70.76.01)**
- **de erkende reisbureaus**
- **de spoorwegstations** **(waar U ook uw reisticket kunt bekomen)**

* *Natuurlijk kunt U het ook rustiger aan doen en U zelf vergasten op een paar dagen Londen, of een van die andere stemmige plaatsen in Engeland. Voor langere verblijven liggen de overvaartprijzen wat hoger maar zijn nog steeds zeer voordelig. Onze schepen nemen uw wagen ook aan boord, goedkoper dan U denkt. Reisbiljetten voor auto-passagiers bij de erkende reisbureaus en bij RMT-Oostende.*

ZEEBRUGGE 1981 : WEL EN WEE

door Frank VAN ACKER,
Volksvertegenwoordiger
Burgemeester van Brugge

Straks is het jaar 1981 voorbij. Het was, zoals zovele jaren in een mensenleven, een jaar met een lach en een traan, met geluk en verdriet, met ups en downs, met succes en tegenspoed.

Het was, en dan algemeen ekonomisch en sociaal gezien, ook een jaar van onzekerheid. Niets is nog zeker in onze samenleving : jobs en inkomens gaan verloren, schoolverlaters zoeken vruchteloos naar werk, jonge gezinnen vragen zich angstig af waar de krisis nog naar toe leiden zal, minder bedeelden vrezen voor hun toekomst.

Gelukkig waren er ook lichtpunten. Zo voor Zeebrugge, dat in het voorbije jaar 1981 andermaal het bewijs heeft geleverd dat het de eerste vissershaven van België is.

De cijfers zijn nog niet definitief, maar het staat vast dat het totale kwantum in 1981 aangevoerde vis de 15 miljoen kilo zal overtreffen, een stijging van meer dan 15 % tegenover het voorgaande jaar. De besomming is niet achtergebleven en steeg eveneens spectaculair. Terwijl het boekjaar 1980 nog afsloot met een globale besomming van 880 miljoen frank, bereikten de verhandelingen in de Zeebrugse vismijn midden december 1981 het ronde cijfer van 1 miljard frank, een historisch hoogtepunt en een mijlpaal in de geschiedenis van de Brugse vissershaven.

Deze indrukwekkende resultaten mogen evenwel de keerzijde van de medaille niet verdoezelen. Aan de debetzijde staat het feit dat de brandstofprijzen in de loop van 1981 in een nooit gezien tempo gestegen zijn, waardoor de exploitatiekosten van de vaartuigen abnormaal hoog opliepen.

Toch blijft men te Zeebrugge het geloof in de toekomst van de visserij behouden, hetgeen het best wordt verduidelijkt door de nieuwe investeringen die bij de modernisering en verjonging van de visservloot worden doorgevoerd. Reeds in 1980 werd de vloot verrijkt met zes nieuwe eenheden ; in 1981 kwamen daar nog vier nieuwe schepen bij, naast enkele treilers in andere havens aangekocht. Ook voor volgend jaar wordt de bouw en het in de vaart komen van een aantal nieuwe vaartuigen in het vooruitzicht gesteld.

Met zijn meer dan 100 eenheden en zijn 500 bemanningsleden bezorgt de te Zeebrugge gevestigde vissersvloot werk aan bijna 2.000 personen in de handel, de visverwerking en de toeleveringsbedrijven.

Het is daarom billijk en logisch dat wij van stadswege de nodige maatregelen treffen om het bedrijf aan te passen aan de moderne vereisten.

De geplande investeringen die in 1980 werden uitgestippeld, zullen verder worden uitgevoerd. De passende maatregelen worden getroffen om de stijgende visaanvoer op de snelste, voordeligste en meest hygiënische manier te verwerken en te valoriseren. Hierdoor zal de faam van het kwaliteitsprodukt dat de Zeebrugse vis is, nog worden opgevoerd.

De in de loop van 1981 geboekte successen mogen ons echter niet doen vergeten dat wij jammer genoeg ook onze tol betaald hebben aan de zee, die slachtoffers blijft eisen. De tragische teloorgang van de Z.180 "Tornado" en haar vijfkoppige bemanning ligt nog vers in ieders herinnering. Wij worden bij dit gebeuren, dat zovelen hebben meegeleefd, even stil. Zoals Herman Heyermans het in zijn toneelstuk "Op hoop van zegen" zo duidelijk uitdrukte, het is nog altijd zo dat "de vis duur betaald wordt".

Sloot het jaar af op deze tragische gebeurtenis, dan wensen wij van harte dat 1982 voor alle opvarenden mag worden een jaar van rijke vangsten, goede besommingen en behouden vaart.

VAN VOORDEN GROEP

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

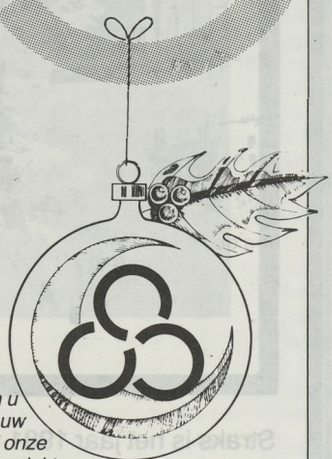
Betrouwbaarheid staat voorop..!

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.

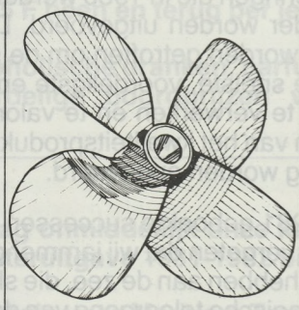
Een goed georganiseerde service-dienst, die belangrijke schakel tussen uw eventuele problemen en onze bedrijven.

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 1982, behouden vaart en goede vangst.

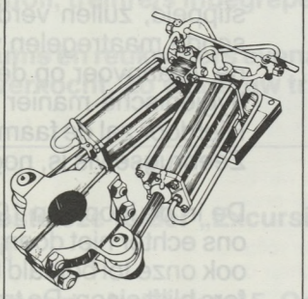
Vaste schroeven tot 4 m ø
Mangaanbrons en nikkelaluminiumbrons



VORDAP

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

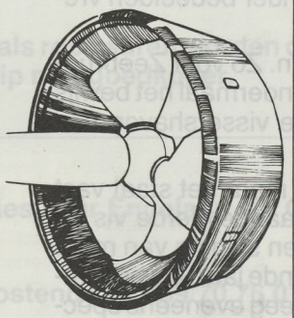
Hydraulische stuurmachines uitgevoerd in verschillende systemen. Roermomenten van 0.5 ton/M t.e.m. 220 ton/M



PROMAC

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

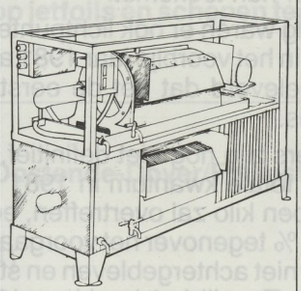
Straalbuizen en straalbuisroeren voor zeer effektieve rendements-verbeteringen.



HODI

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

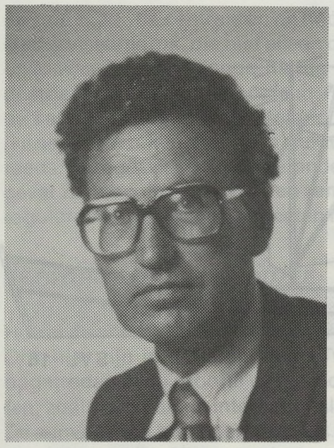
Unieke scherfijsinstallaties die zondermeer in het gekoelde visruim kunnen worden gemonteerd. Kapaciteiten 600 kg tot 4500 kg/24 hr. Roestvrijstalen konstruktie.



PROMAC

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

G&P 3505



Het biologisch onderzoek en de visserij in de Noordzee

door Drs. K.H. POSTUMA

HET ONTSTAAN VAN HET MARINE ONDERZOEK

In de tweede helft van de 19e eeuw is in Europa het hydrografisch en biologisch onderzoek van het mariene milieu goed van de grond gekomen. In Plymouth, Hamburg, Bergen en Kopenhagen werden voor dit doel grote laboratoria gebouwd en ingericht, en op nationale basis is men toen begonnen het mariene milieu in kaart te brengen en te beschrijven.

In de lage landen bij de zee, die toch een rijke maritieme historie hebben, is vooral het mariene biologisch onderzoek vrij laat ontwikkeld. Zeekaarten werden reeds sinds de zestiende eeuw vervaardigd, deze waren echter voor de zeer belangrijke handelsvaart van grote en direkte betekenis. Het mariene biologisch onderzoek was echter zeer beperkt ondanks het feit van het bestaan van een grote haringvisserij, zalmvisserij en later ook nog de jacht op walvissen in de noordelijke wateren bij Spitsbergen.

De grondslag voor het biologisch visserijonderzoek in Nederland werd gelegd in 1888 toen Dr. P.P.C. Hoek benoemd werd tot wetenschappelijk adviseur in visserijzaken in algemene dienst. Daarnaast was Dr. Hoek ook direkteur van het Zoölogisch Station van de Nederlandse Dierkundige Vereniging aan de Buitenhaven te Den Helder.

DE INTERNATIONALE RAAD VOOR HET ONDERZOEK DER ZEE

Kort na het ontstaan van het zeevisserijonderzoek kwam men tot het inzicht dat gezien de enorme uitgestrektheid van het te onderzoeken zeegebied aan een internationale aanpak van het onderzoek niet viel te ontkomen. Sedert 1900 werd dan ook krachtig gestreefd naar internationale samenwerking op gebied van de wetenschappelijke exploratie van het mariene milieu. Dit leidde in 1902 tot de oprichting van de International Council for the Exploration of the Sea (I.C.E.S.). Dr. Hoek werd benoemd tot eerste Sekretaris-Generaal van deze Raad met als standplaats Kopenhagen (Korringa 1972).

Deze internationale aanpak van het onderzoek bleek bijzonder vruchtbaar te zijn en vooral na de Tweede Wereldoorlog zou de I.C.E.S. een grote rol gaan spelen bij het geven van adviezen voor het beheer van de visstapels in de noordelijke Atlantische Oceaan, door middel van het Liaison Committee en nog later het Advisory Committee for Fishery Management (A.C.F.M.).

De adviezen van het I.C.E.S. aan instanties, die de maatregelen uitvaardigen met behulp waarvan de visstapels in de noordoostelijk Atlantische Oceaan worden beheerd, stoelen op door I.C.E.S. gekoördineerd onderzoek dat in de diverse nationale laboratoria wordt verricht.

Waar is dit onderzoek in de eerste plaats op gericht ?

HET BIOLOGISCH VISSERIJONDERZOEK

De behoefte aan visserijonderzoek wordt meestal pas kenbaar gemaakt en verwezenlijkt wanneer de resultaten van de visserij ernstig teruglopen. Het Noorse visserijonderzoek werd opgezet om een biologische verklaring te vinden voor de perioden van bloei en neergang in de Atlanto Scandische haringvisserijen. De aanstelling van Dr. P.P.C. Hoek had direkt te maken met de achteruitgang van de zalmvisserij op de Rijn.

Het huidige visserijonderzoek is sterk gericht op die vissoorten, welke commercieel van groot belang zijn. Er worden daarbij die gegevens verzameld welke van nut zijn voor het geven van adviezen voor het beheer van de visstanden. Met deze gegevens moeten schattingen opgesteld worden betreffende de grootte van de visstanden en de maximum toelaatbare vangst bij een visserijpatroon waarbij een duurzaam optimale vangst is gewaarborgd.

VERANDERINGEN IN TALRIJKHEID EN SAMENSTELLNG IN DE VISSTAND

Visserij kan alleen dan rendabel worden uitgeoefend wanneer visstand per visdag, per schip een vangst/besomming kan blijven opbrengen waarmee de kosten van schip en de bemanning kunnen worden gedekt. Aan deze voorwaarden kan door verschillende oorzaken de visstand niet altijd voldoen. Uit onderzoek is gebleken dat natuurlijke visstanden, zonder menselijke inmenging, aan voortdurende veranderingen wat betreft sterkte en samenstelling onderhevig zijn.

Een visstand bestaat uit diverse soorten vis en deze soorten bestaan op hun beurt uit verschillende populaties, deze populaties bestaan uit jaarklassen van verschillende ouderdom. Elk jaar ontstaat bij de diverse soorten één nieuwe jaarklas. Deze jaarklassen verschillen onderling in aantalsterkte, men kent zodoende sterke en zwakke jaarklassen. Bij verschillende populaties bestaan er zelfs perioden waarin achter elkaar sterke jaarklassen worden geproduceerd. Een soort zal daardoor in aantal en gewicht sterk toenemen. Wanneer een populatie echter een aantal jaren achtereen zwakke jaarklassen voortbrengt, zal zij in aantal en gewicht sterk achteruit gaan.

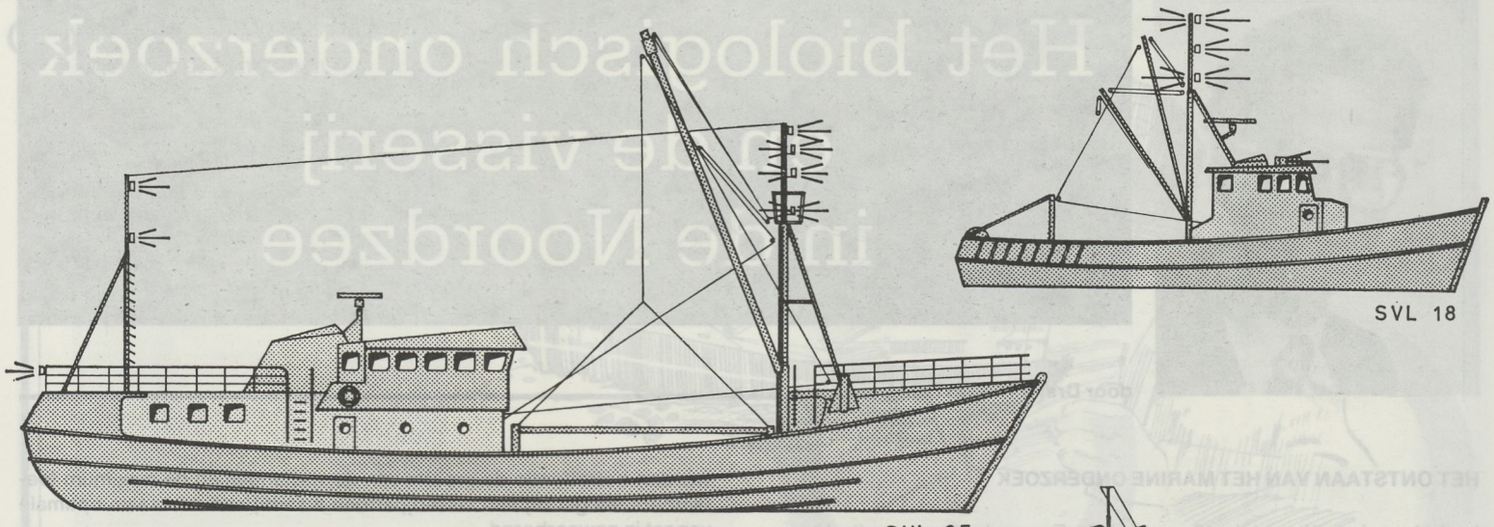
Dit verschijnsel kan bij de Noorse haring en de Groenlandse kabeljauw worden gekonstateerd en treedt vaak op bij die vispopulaties, die aan de rand van hun biologische verspreidingsgebied leven. Bij populaties die midden in hun verspreidingsgebied voorkomen wisselen sterke en zwakke jaarklassen elkaar veelal af zodat het totale/gewicht van deze populaties niet veel varieert en daardoor vrij stabiel is.

In de natuurlijke situatie zijn het veelal de abiotische en biotische faktoren zoals temperatuur, beschikbaar voedsel en vraat door andere vissen in het jeugdstadium, die het sukses van nieuwe broedjaren beïnvloeden. Het kan zodoende voorkomen dat in een bepaalde situatie een vispopulatie door natuurlijke oorzaken sterk achteruit loopt en zelfs geheel verdwijnt. Er ontstaan geen nieuwe jaarklassen en in de vangst komt dat tot uiting door het ontbreken van jonge vis. Voorbeelden hiervan zijn zoals reeds eerder werd vernoemd de kabeljauwvangst in Oost-Groenland, de Atlanto Scandian haringvisserij bij Noorwegen in de achttiende eeuw en de visserij op haring in Plymouth. Het nemen van beheersmaatregelen in dergelijke situaties is zinloos. De visserij zal uit zichzelf ophouden door het teruglopende rendement. Het zal geheel afhangen van de tijdige terugkeer van de gunstige natuurlijke voorwaarden of de stand zich weer zal herstellen of niet.

Er zijn echter vispopulaties die, midden in hun verspreidingsgebied voorkomend, onder redelijke, gunstige natuurlijke omstandigheden desondanks in aantal/gewicht teruglopen en waardoor de visserij marginaal of zelfs onrendabel wordt. Uit het onderzoek blijken dan meestal de volgende verschijnselen bij deze vispopulaties op te treden :

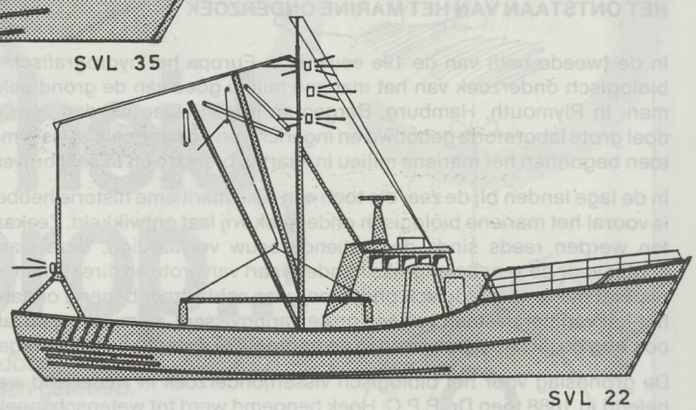
1. Een sterke verjonging van de stand, d.w.z. een geringe overlevingskans van de oudere vissen;
2. Een versterkte groei;
3. Een voortdurende afname van de sterkte van de jaarklassen;
4. Een sterke afname van het totale aantal/gewicht van de stand.

Deze symptomen treden op nadat jaren achtereen de visserijdruk op deze stand zeer hoog is geweest. Een sprekend voorbeeld van een dergelijke situatie is de haringstand in de Noordzee, waarin de diverse populaties in

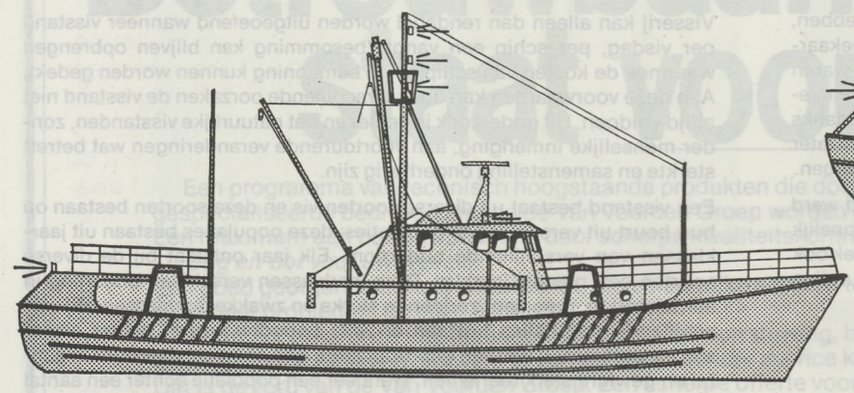


SVL 18

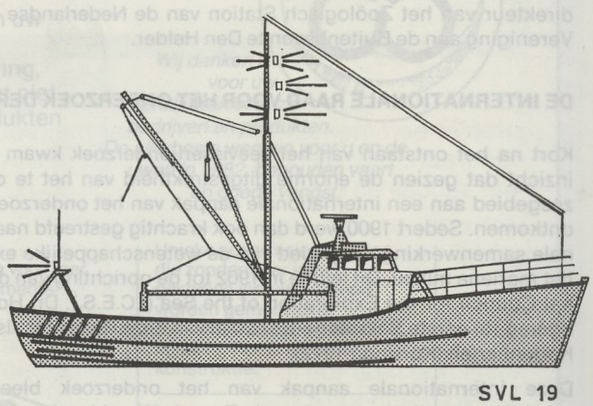
SVL 35



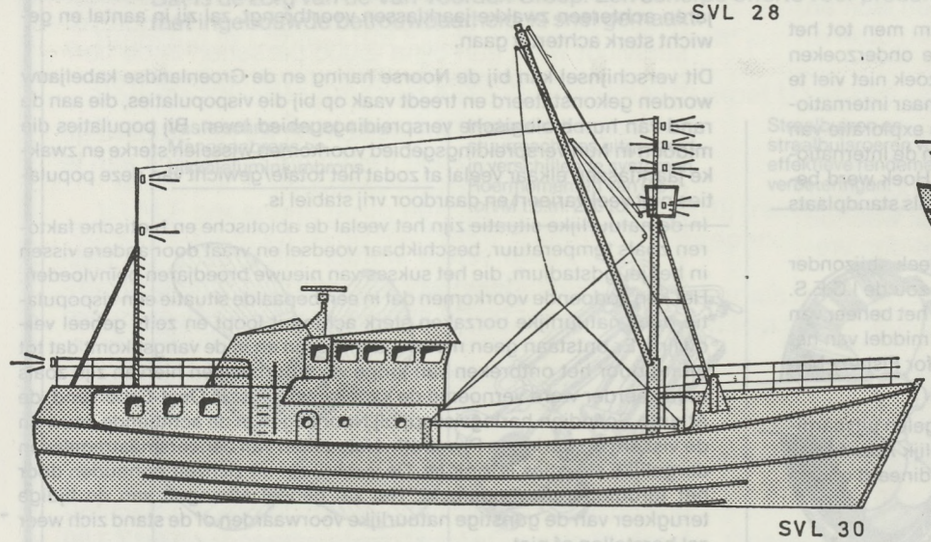
SVL 22



SVL 28



SVL 19



SVL 30

SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE N.V.

MOERVAARTKAAI 15 9020 GENT TELEFOON 091/45.04.01 TELEX 11522

NA BUREELUREN ir. J. VERHOEST TELEFOON 091/72.80.04

de zuidelijke, de centrale en de noordelijke Noordzee bezweken onder de sterke visserijdruk, die niet alleen op de volwassen stand, maar ook op de onvolwassen stand jonge haring door een zich sterk uitbreidende industrievisserij werd uitgeoefend. Het blijkt zo te zijn dat de talrijkheid en de samenstelling van de visstand door zowel natuurlijke als menselijke (visserij) oorzaken sterk kan fluktueren. In het eerste geval zullen zoals reeds gezegd visserij regulerende maatregelen helpen, in het tweede geval zal men, **indien men een rendabele visserij wil behouden,** visserij regulerende maatregelen moeten nemen.

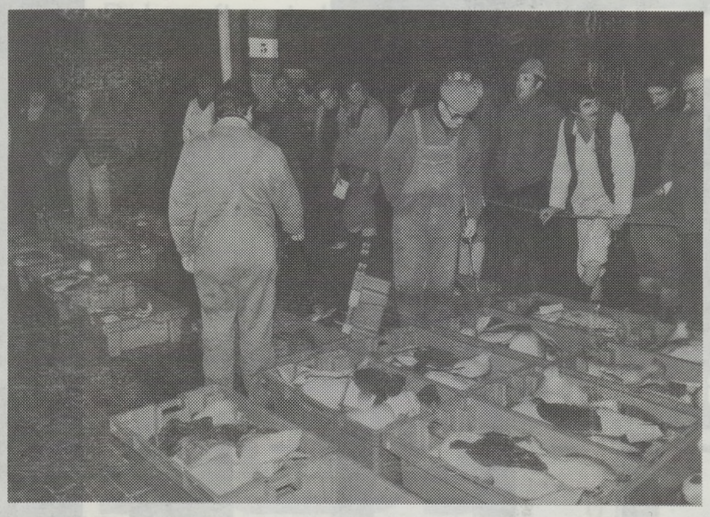
DE SITUATIE IN DE NOORDZEE

Hoe is de situatie in de Noordzee ?
Ook hier zijn in de jaren na de Tweede Wereldoorlog schommelingen opgetreden in de grootte van de populaties van de verschillende vissoorten, zoals blijkt uit de internationale aanvoerstatistieken.
De aanvoer van haring en makreel namen van na 1950 tot 1965 enorm toe om daarna geheel ineen te storten, eerst de haring daarna de makreel. Het ineenstorten van de haringstand is vrijwel zeker het gevolg geweest van de ongebreidelde visserij gericht op zowel volwassen als onvolwassen haring. Nadat de haringstand in de Noordzee sterk was afgenomen, richtte de Noorse purseine-vloot zich bij gebrek aan haring op de geaccumuleerde makreelstand, die voornamelijk als grondstof diende voor de vismeelindustrie. De makreelstand in de Noordzee die gemiddeld eens in de tien jaar een goede jaarklas voortbrengt, stortte onder dit visserijgeweld ineen. Op deze wijze verdween een stand van ca. 3 miljoen ton pelagische vis (haring en makreel) uit de Noordzee. Het geheel sluiten van de visserij op haring en een drastische quotering van de makreelvisserij leek hierbij de enige remedie te zijn om een herstel van de haring en de makreelstand te bewerkstelligen. Inmiddels is een gedeelte van de haringstand zover hersteld dat gedacht kan worden aan een bescheiden heropening van de visserij. De makreelstand in de Noordzee toont echter nog geen teken van herstel en verslechtert nog steeds. Aan een algehele sluiting van de makreelvisserij in de Noordzee lijkt niet te ontkomen.

De rondvisstand in de Noordzee is aan een zeer hoge visserijdruk onderhevig en vertoont daarvan ook alle sporen. Desondanks blijven de populaties kabeljauw, schelvis en wijting met regelmatige tussenpozen grote jaarklassen produceren, waardoor de rondvisstand ondanks de hoge visserijdruk gestadig groter wordt.

Een quotering is ingesteld met het oog op het opvoeren van het rendement van de door de natuur geboden mogelijkheden, de rondvisstand bevindt zich echter allerminst in gevaar.

De visserij op platvis in de Noordzee is sedert de Tweede Wereldoorlog eveneens in intensiteit toegenomen. De scholaanvoeren hebben een ongekende hoogte bereikt. De aanvoer van tong echter vertoont de laatste jaren een voortdurende daling. Bij deze vissoorten wisselen goede en slechte jaarklassen elkaar af. De scholstand is licht overbevist, terwijl de tongstand duidelijk is overbevist. Een terugdringen van de visserij-intensiteit zal daardoor resulteren in een verbetering van de opbrengst per schip, terwijl de kansen op de produktie van goede jaarklassen daarbij toenemen.



Bezien wij de totale opbrengst in tonnen visgewicht van de Noordzee, dan is het opvallend dat deze is gestegen van ca. 1.5 miljoen ton, direkt na de Tweede Wereldoorlog, tot een niveau van ca. 3.0 miljoen ton, in het midden van de zestiger jaren, een peil dat nog steeds gehandhaafd wordt. Er komt nog altijd een formidabele hoeveelheid vis uit de Noordzee.
De samenstelling van de aanvoer is in de loop der jaren echter drastisch gewijzigd. De aanvoer van haring en makreel heeft plaats gemaakt voor een verhoogde aanvoer van rondvis, schol en industrievis, zoals sprot, zandspiering en kevers (gadus esmarkii). De vangst van de drie laatstgenoemde soorten is niet gequoteerd. In de laatste jaren is de vangst aan sprot enigszins teruggelopen.
Parallel aan de toename van de visserij-intensiteit in de Noordzee heeft het populatiepatroon van de vis in de Noordzee zich ingrijpend gewijzigd.

HET MULTISPECIES ONDERZOEK

Men kan zich afvragen of het wegvangen van een populatie van ca. 3 miljoen ton pelagische vis (makreel en haring) ecologisch gesproken ruimte heeft gemaakt waardoor de levenskansen van andere vis is toegenomen. Deze ruimte kan zijn ontstaan door het wegvallen van de vraat door makreel en haring aan eieren en larven van andere vissen (rondvis, platvis en industrievis), en door een verminderde voedselkonkurrentie. Het Noordzee model (multispecies model) waarin de onderlinge beïnvloeding door de verschillende vissoorten schematisch in formules moet worden vastgelegd, is nu volop in ontwikkeling. Dit onderzoek is internationaal gecoördineerd onder de auspiciën van de Internationale Raad voor het Onderzoek der Zee. Bij dit onderzoek neemt het maagonderzoek van de in de Noordzee levende soorten vis een centrale plaats in.

CONSEQUENTIES VOOR HET BEHEER

Met behulp van het multispecies model is het in de toekomst misschien mogelijk om met een gericht bevissingspatroon en een gestabiliseerde visserij-intensiteit een nieuwe evenwichtssituatie te bereiken, waarbij zowel de haringvisserij, de rondvis-, platvis- en industrievisserij naast elkaar kunnen blijven voortbestaan. Het bereiken en handhaven van een dergelijk patroon vereist echter een volledig in de hand hebben en blijven houden van de omvang van de visserijvloten, en het rigoureus naleven van bijhorende maatregelen zoals bijvoorbeeld maaswijdteverordeningen en mogelijk ook nog vangstbeperkingen.

Het is echter nog niet zover dat dit model operationeel gemaakt kan worden. De magen van nog vele duizenden vissen zullen worden geanaliseerd op hun inhoud om vast te stellen wie in welke hoeveelheden, wanneer door wie wordt opgegeten.

Daarnaast zal men het echter ook in politieke zin binnen de E.G. in het Brusselse eens moeten worden hoe men de vis in de Noordzee wenst te exploiteren : wil men een visserij voornamelijk gericht op konsumptievis of wenst men een aanvoer waarvan het grootste gedeelte bestaat uit vissoorten bestemd voor de verwerking tot vismeel en olie, of wenst men een tussenweg te bewandelen.

Internationaal is men het allerminst eens hoe men de visstanden in de Noord-Oost Atlantische wateren wenst te exploteren en dat is toch wel belangrijk, want de hierboven genoemde uitgangspunten vereisen een totaal verschillende aanpak van het beheer van deze visstanden.

Literatuur

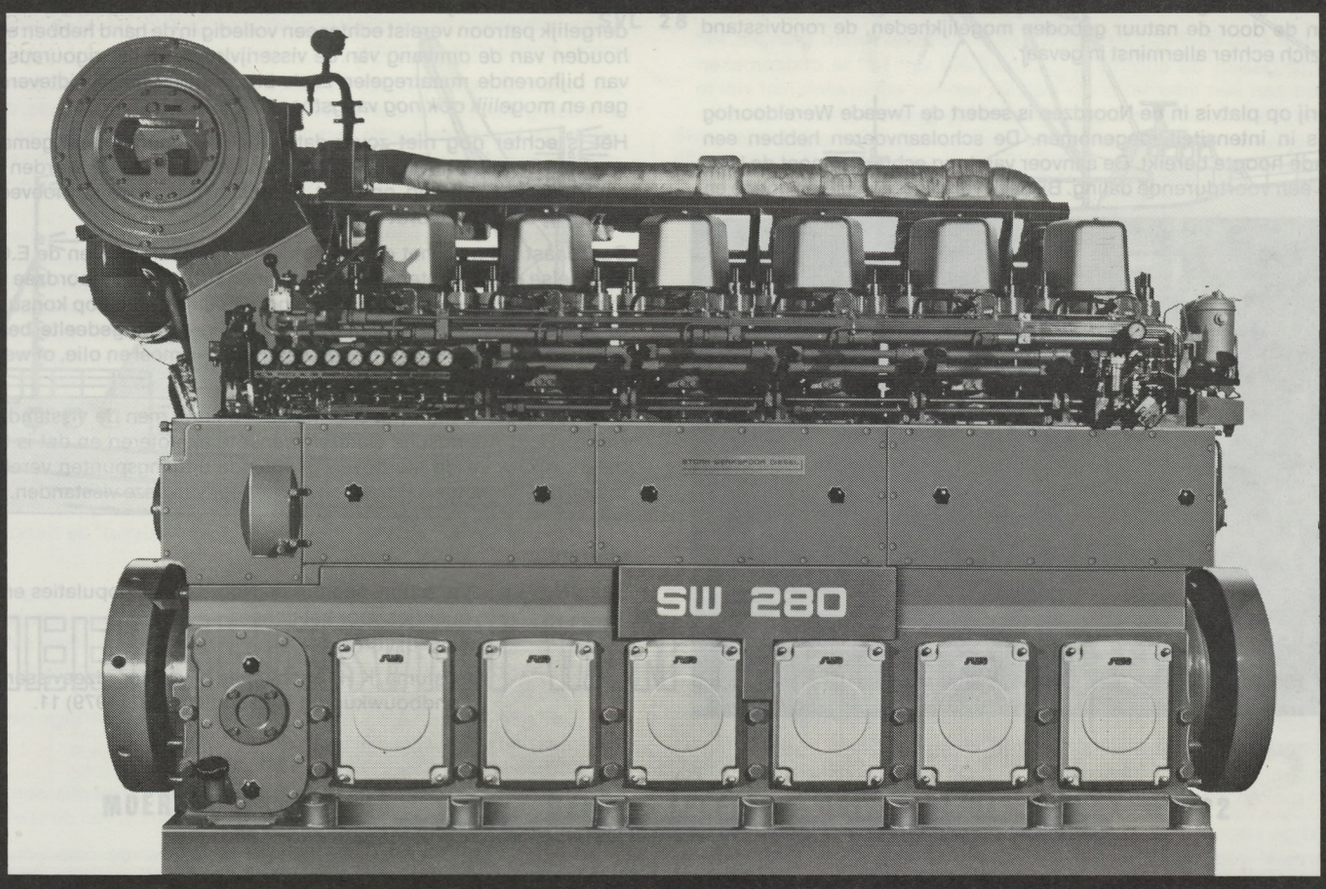
Daan N. Verschuivingen in de Noordzee vispopulaties en consequenties voor het beheer.
Visserij (1978) nr. 1.

Postuma, K.H. Problemen bij de Noordzeevisserij
Landbouwkundig Tijdschrift, pp. 91 (1979) 11.

Nieuwe SW280 1000 toerenmotor. Van 1380 tot 3540 kW.

(1860 tot 4800 pK)

En van een zeer zuinig slag!



Vandaar dat op deze nieuwe economische SW280 al 3 bestellingen zijn geplaatst!

Slag vóór in brandstof-economie

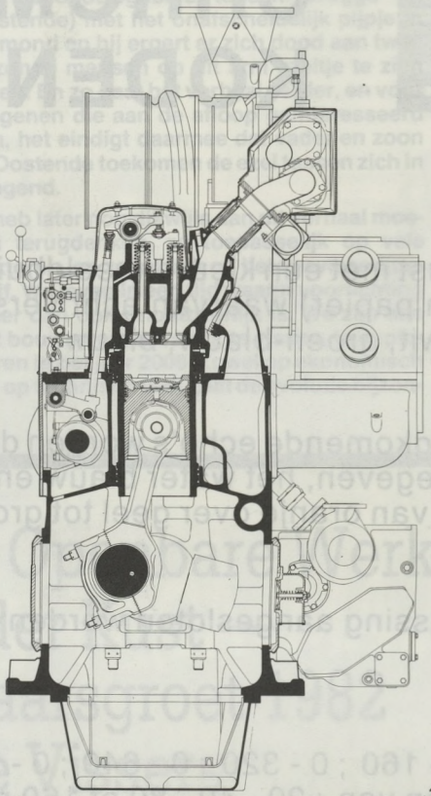
De introductie van de SW280 op Europort werd een succes. Groot was de belangstelling uit alle takken van de scheepvaart en industrie en veelbelovend zijn de orders.

De SW280 – een 1000 toeren diesel – is een compleet nieuwe motor, ontwikkeld met het oog op gebruik van zware olie.

Ver voor in onderhouds-economie

De SW280 werkt niet alleen zuinig, maar ook schoon.
Dat geeft grote bedrijfszekerheid. Vraagt minder aandacht voor onderdelen. En maakt van de nieuwe SW280 een hele gebruiksvriendelijke, makkelijke motor.

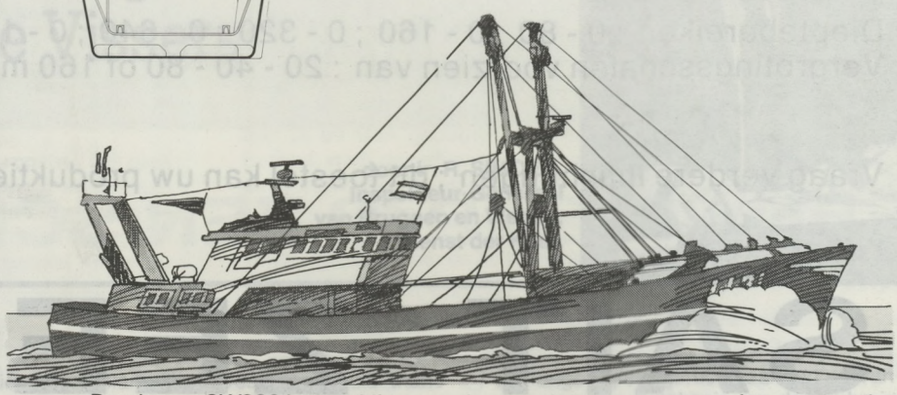
Het moderne concept resulteert in langere intervals tussen inspectiebeurten, dus in veel lagere onderhoudskosten.



SW280: modern van techniek ook bij installatie

De nieuwe SW280 is leverbaar in 6, 8, 9 en 12 cilinder (in V) uitvoeringen. Toerentallen van 720, 750, 900 en 1000 per minuut kunt u voor elk gebruiksdoel nauwkeurig kiezen.

Specifieke op- en aanbouw van apparatuur geschiedt op relatief eenvoudige wijze, waardoor ook bij installatie van de SW280 al kosten worden bespaard.

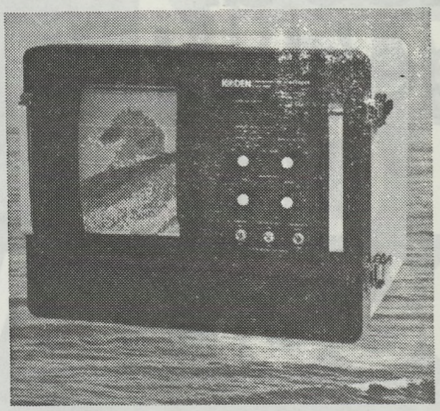


De nieuwe SW280 is geschikt voor vissersschepen, coasters, slepers, supply-vessels, veerboten, tankers, baggerschepen, krachtstations, pompstations.

Stork-Werkspoor Diesel B.V.

Bedrijf: Assendorperlure 5, 8017 AA Zwolle, telefoon (05200) 71717, telex 42116 swdz nl.

Hoofdkantoor: Oostenburgermiddenstraat 62, postbus 4196, 1009 AD Amsterdam, telefoon (020) 52 03 911, telex 11513 swd nl.



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**	**✆ (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**

OVERWEGINGEN BIJ EEN NIEUW JAAR

Marcel POPPE,
Secretaris-Generaal van
het Ministerie van Verkeerswezen

Het kan geen toeval zijn dat in onze streken het nieuwjaarsfeest in het midden van de winter valt (wat niet overal het geval is, denk maar aan de Chinese kalender). Het is het ogenblik waarop we weldra de dagen opnieuw zien lengen, een ogenblik van hoop en vertrouwen in de toekomst. Het is ook het tijdstip waarop de lange, donkere winteravonden aanzetten tot overpeinzen over het jaar dat achter ons ligt. Althans, dit kon vooraleer de televisie in de huiskamer is binnengedrongen. Toen diende vader de lange winteravonden te vullen met aan zijn zoon lange verhalen op te dissen. Thans doet de T.V. dit voor hem.

Een van die stichtende verhalen die mij is bijgebleven ging over de vader en de zoon die een ezel van Brugge naar Oostende moesten overbrengen. Op een mooie zomermorgen stappen ze op (het verhaal dateert uit de tijd vóór de auto), de ezel aan een touw achter zich aan. Als ze in Meetkerke komen, staat een boertje aan de wegkant rustig zijn pijp te roken, bekijkt het tweetal met de ezel achter hen aan en zegt : "Heb ik ooit zo'n domkoppen gezien, waarom gaat gij niet op die ezel zitten ?". Volkomen juist, denkt de vader en hij laat de zoon op de ezel plaats nemen. In Houtave staat alweer een boertje met de pijp in de mond en die zegt : "Zijt gij niet beschaamd voor zo'n jonge gast op die ezel te zitten terwijl je oude vader tevoet gaat ?". Waarop gewisseld wordt, de vader op de ezel en de zoon tevoet. Maar te Stalhille, jawel daar staat alweer een boertje met de pijp in de mond die het een schande vindt dat de kloeke vader op de ezel zit en het jongetje met zijn korte beentjes er naast moet trippelen. De oplossing ligt voor de hand : ze nemen alle twee op de ezel plaats. Maar te Klemskerke staat alweer een boertje (dit is een landbouwgebied tussen Brugge en Oostende) met het onafscheidelijk pijpje in de mond en hij ergert er zich dood aan twee gezonde mensen op dit arm ezeltje te zien zitten. En zo gaat het verhaal verder, en voor diegenen die aan de afloop geïnteresseerd zijn, het eindigt daarmee dat vader en zoon in Oostende toekomen de ezel tussen zich in dragend.

Ik heb later nog dikwijls aan dit verhaal moeten terugdenken, zo toepasselijk op vele sektoren, en zeker ook op het zeevisserijbedrijf. We leven in een tijd waarin voorlichting meer dan ooit onontbeerlijk is. We zijn aan het bouwen om te varen, te vissen, te exploiteren in het jaar 2000. Zowel op ekonomisch als op technisch vlak gaat de evolutie bijzonder snel. Scheepstypes, boordapparaten, vistechnieken, alles beweegt, alles verandert voortdurend. En, om maar één voorbeeld te noemen op ekonomisch vlak, de faciliteiten verstrekt bij de investeringen, ook op fiskaal vlak, zijn zeker niet meer dezelfde als tien jaar geleden. Voortdurende bijscholing van reders zowel als schippers is dus een noodzaak.

Maar voorlichting dient degelijk georganiseerd te worden. Het volstaat niet te luisteren naar één of ander boertje dat langs de weg staat.

Niet ieder reder kan voortdurend naar vreemde havens lopen om te zien met welke schepen en met welke netten daar gevist wordt.

Niet ieder reder kan de marktevolutie in de eigen havens en in het buitenland op de draad volgen of de fiscale wetgeving correct interpreteren.

Naast een sterke en eendrachtige beroepsorganisatie van de reders, is het noodzakelijk dat in samenwerking met alle betrokken middens een permanente vorm van voorlichting en bijscholing wordt uitgewerkt.

Dit te zien tot stand komen is mijn nieuwjaarswens aan het zeevisserijbedrijf.

Het Ministerie van Openbare Werken — Dienst der Kust — brengt nieuwjaarsgroet 1982 aan onze Vissers

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

Het droevig accident met de Tornado heeft opnieuw in het daglicht gesteld in welke ruwe en gevaarlijke voorwaarden onze vissers hun beroep uitoefenen. Het comfort van onze moderne samenleving doet te gemakkelijk vergeten dat er nog steeds beroepen bestaan waarbij de beoefenaars dagelijks bloot staan aan ongewone gevaren. Het vissersberoep behoort tot die categorie en het is dank zij de hardnekkigheid van onze vissers, die ondanks de gevaren, hun dierbaar beroep willen blijven uitoefenen, dat de visserij en de aanverwante bedrijven nog niet zijn verloren gegaan voor de economie van ons land.

Dat de Overheid in het algemeen aandacht schenkt aan de visserij, en dat het Ministerie van Openbare Werken in zijn specifieke taak hierin een rol speelt wordt dan ook als normaal aangezien. De belangrijke investeringen die thans door het Ministerie van Openbare Werken worden gedaan in de uitbouw, de verbetering, de uitrusting van de grote nationale handelshavens

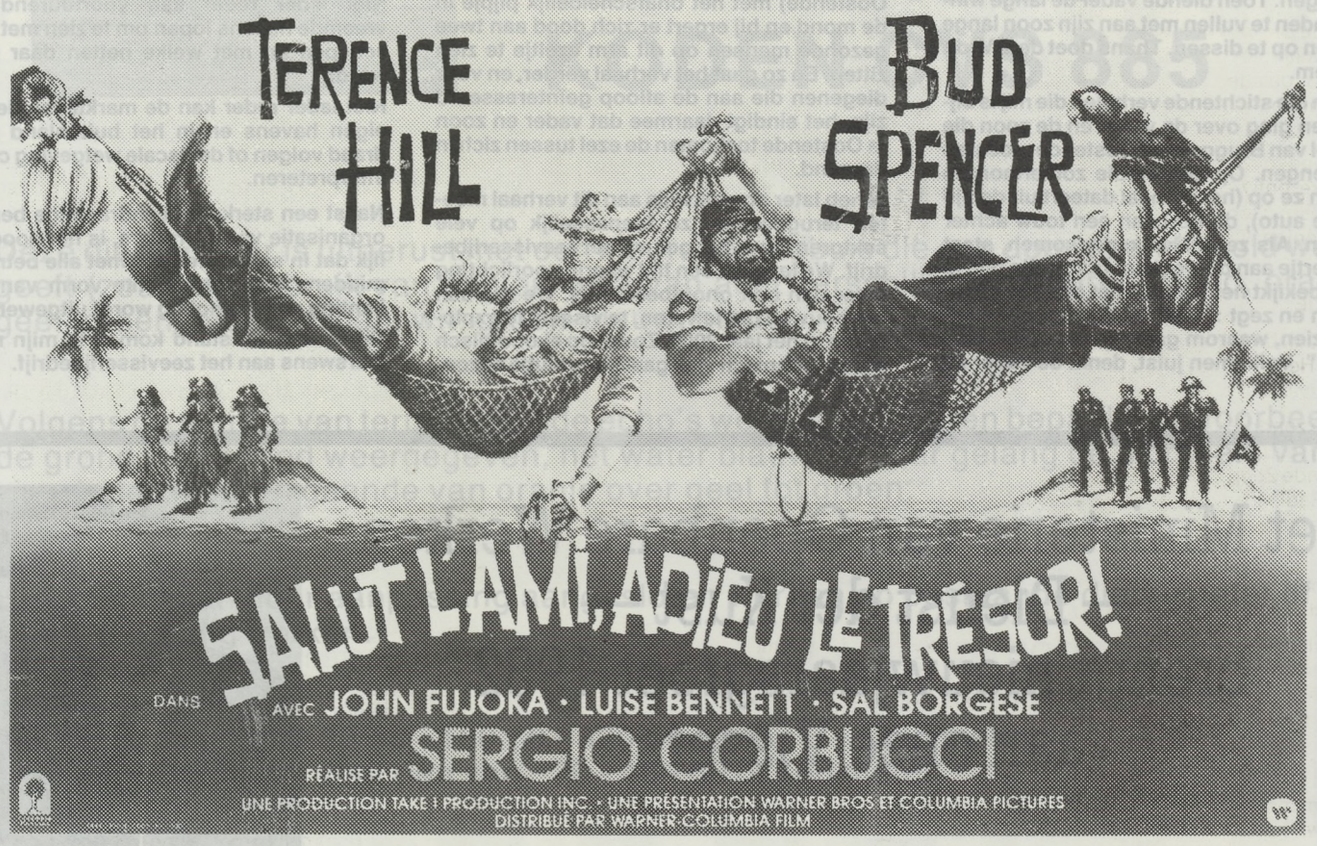
zijn ongetwijfeld gerechtvaardigd en van grote economische betekenis, en daarenboven ook nodig om de energiebevoorrading van ons land in de toekomst veilig te stellen. Evenwel dient in dit grootse havengebeuren ook verder gepaste aandacht geschonken te worden aan de vissershavens. De visserij is immers een evenwaardige, havengebonden handelsaktiviteit naast de anderen.

Zoals in het verleden is de Dienst der Kust bereid zich verder volledig in te zetten voor de studie en de uitvoering van alle nodige onderhouds-, verbeterings-, uitrustings-, en uitbreidingswerken in de drie vissershavens Oostende, Nieuwpoort en Zeebrugge. Wij drukken de hoop en de wens uit dat de kredieten in de komende begrotingsjaren hiervoor niet te karig zouden toebedeeld worden.

IN PREMIERE VOOR BELGIE

FORUM VLAANDERENSTRAAT 7, OOSTENDE

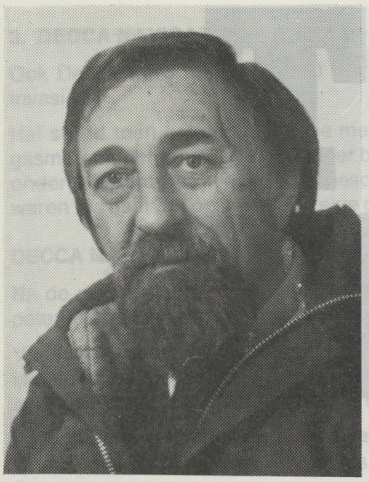
KINDEREN TOEGELATEN



EEN VRIEND IS EEN SCHAT WAARD

Alle dagen alle zalen doorlopend vanaf 14.00

RIALTO : ***Walt Disney presents „CONDORMAN”***
CAPITOLE : ***BO DEREK in „TARZAN THE APE MAN”***
CORSO : ***„THE POSTMAN RINGS ALWAYS TWICE”***
PLAZA : ***BRUCE LEE in „ENTER THE DRAGON”***



VISSERIJ EN RADIONAVIGATIESYSTEMEN

ing. A.C. de Bruin

[I]) Dhr de Bruin schreef dit keer zijn bijdrage aan het kerstnummer in zijn capaciteit als deskundige op het gebied van radioplaatsbepalingsmiddelen; de auteur is lid van de «Wild Goose Association» die studie en promotie van Loran nastreeft.

De huidige toestand op het gebied van radioplaatsbepaling en de daarin mogelijke ontwikkelingen raken nadrukkelijk aan de belangen van de visserij. Een goede reden om bij de overgang naar een nieuw kalenderjaar hieraan enige woorden te wijden.

HISTORIE

Radioplaatsbepaling of navigatie, zo U wilt, bezit al een respectabele leeftijd. Het vermogen een richting te bepalen, van waaruit een signaal werd ontvangen, was al vroeg bekend (1907, Scheller).

Gerichte zendpatronen eveneens. In 1917 richtte Duitsland twee radiobakens in, resp. te Cleve en te Tondern, waarmede de boven Engeland opererende Zeppelin luchtschepen hun positie konden bepalen. Het systeem, «Radio Kompasz», dient gezien te worden als een vroege vorm van Consol en droeg ongeveer gelijke kenmerken voor de gebruiker. De te bereiken peilnauwkeurigheid was 3°.

Gedurende de periode tussen de beide wereldoorlogen kwamen o.a. t.o.v. luchtvaartnavigatie diverse systemen tot ontwikkeling.

In de periode, voorafgaand aan de 2e wereldoorlog werden experimenten uitgevoerd, met hyperbolische systemen. De Franse ingenieurs Honoré en Torcheux verwierven in 1934 patenten op een principe dat nu nog terug te vinden is in systemen als TORAN en in bepaalde vormen van Omega.

De stand van ontwikkeling van de electronica en de marktbehoefte leidde er in de meeste gevallen toe dat deze systemen niet of vrijwel niet van de grond kwamen.

De tweede wereldoorlog zelf zou echter een ongekende opbloei van deze systemen tot gevolg hebben. Consol, Loran, Gee en Decca, werden aan beide zijden operationeel toegepast en kwamen na het zwijgen van de wapenen ter beschikking van de burgermaatschappij. En niet te vergeten Radar, een epos op zich, dat we echter i.v.m. zijn speciale rol en ter beperking van het onderwerp hier verder buiten beschouwing zullen laten.

Recentelijk zijn nog een aantal systemen deze markt komen versterken.

Sterk tot de verbeelding spreken de satelliet navigatie systemen. Zo langzamerhand is het overzicht voor de eenvoudige zeeman een klein beetje verloren geraakt. Wildgroei en andere minder gewenste ontwikkelingen zijn uiteraard geen zaken die op dit specifieke terrein zijn uitgebleven.

DE TWEEDE WERELDOORLOG

1. CONSOL

Dit systeem werd door C. Lorenz AG voor de Duitse regering ontwikkeld onder de codenaam «Sonne» en tijdens de WO II op grote schaal toegepast. Het was bij uitstek geschikt voor gebruik ver uit de kust; dicht bij deze stations kon er geen gebruik van worden gemaakt. Een groot voordeel was, dat met een normale ontvanger kon worden gewerkt. Ook na de oorlog bleef dit stelsel onder de naam CONSOL in dienst en onderging enige uitbreiding.

2. LORAN [I]) EN GEE

In Amerika werd vanaf 1941 door het MIT [II]) voor de regering het Loransysteem ontwikkeld

De eerste proeven vonden plaats in juni 1942 met de stations **Montauk Point** en **Fenwick Island**. De signalen werden ontvangen en gemeten met behulp van een luchtschip van de kustwacht; later gevolgd door proeven met de «USS Manasquan».

Al in eind 1943 waren een aantal ketens geïnstalleerd, o.a. op IJsland, de Far Oer en de Nieuwe Hebriden.

Het systeem was primair bedoeld, voor oppervlakte-navigatie op de Atlantische Oceaan en voor de — over het algemeen laagvliegende — patrouille vliegboten.

Gedurende dezelfde periode werd in Engeland o.l.v. Robert J. Dippy de ontwikkeling van **Gee** ter hand genomen.

Dit systeem was bedoeld om bommenwerpers naar hun in Duitsland gelegen doelen te kunnen geleiden.

Omdat het hier merendeels hoogvliegende vliegtuigen betrof over relatief korte afstanden, werd een veel hogere frequentie gebruikt dan bij Loran.

Deze frequentie kon bovendien vrij eenvoudig gewijzigd worden ingeval door de tegenpartij stoorzenders zouden worden ingezet.

Bij deze systemen werd gebruik gemaakt van pulsvormige signalen, waarvan aan boord van schip of vliegtuig de **verschillen in ontvangsttijden** worden gemeten. De uit 2 bakenzenders bestaande ketens zenden in principe op dezelfde golflengte uit; doordat zij echter ieder in een voor hen kenmerkend rithme — de **impuls-repetentie** — uitzenden, kunnen de ketens onderling worden onderscheiden.

Vanaf 1942 werd de ontwikkeling van Loran en Gee gecoördineerd, waardoor onderling uitwisselbare apparatuur voor vliegtuigen ontstond. Een in de USA gebouwde bommenwerper vloog op Loran over naar Europa, waar de ontvanger werd vervangen door Gee van gelijke fysieke afmetingen voor de inzet boven Duitsland.

In een later stadium werd Loran zelf ook voor dit doel gebruikt.

Tegen het einde van de 2e Wereldoorlog waren 70 Loran stations operationeel; ca. 75.000 ontvangers geïnstalleerd in schepen en vliegtuigen.

Ook was toen al gebleken, dat met name over land het bereik te gering was en duidelijk te kort schoot bv. voor de bevoorradingsroute naar China over de Himalaya (de «Hump»).

Na de oorlog bleef het Loran systeem voor burgerlijk gebruik in dienst in grote delen van de wereld, voornamelijk in Amerika.

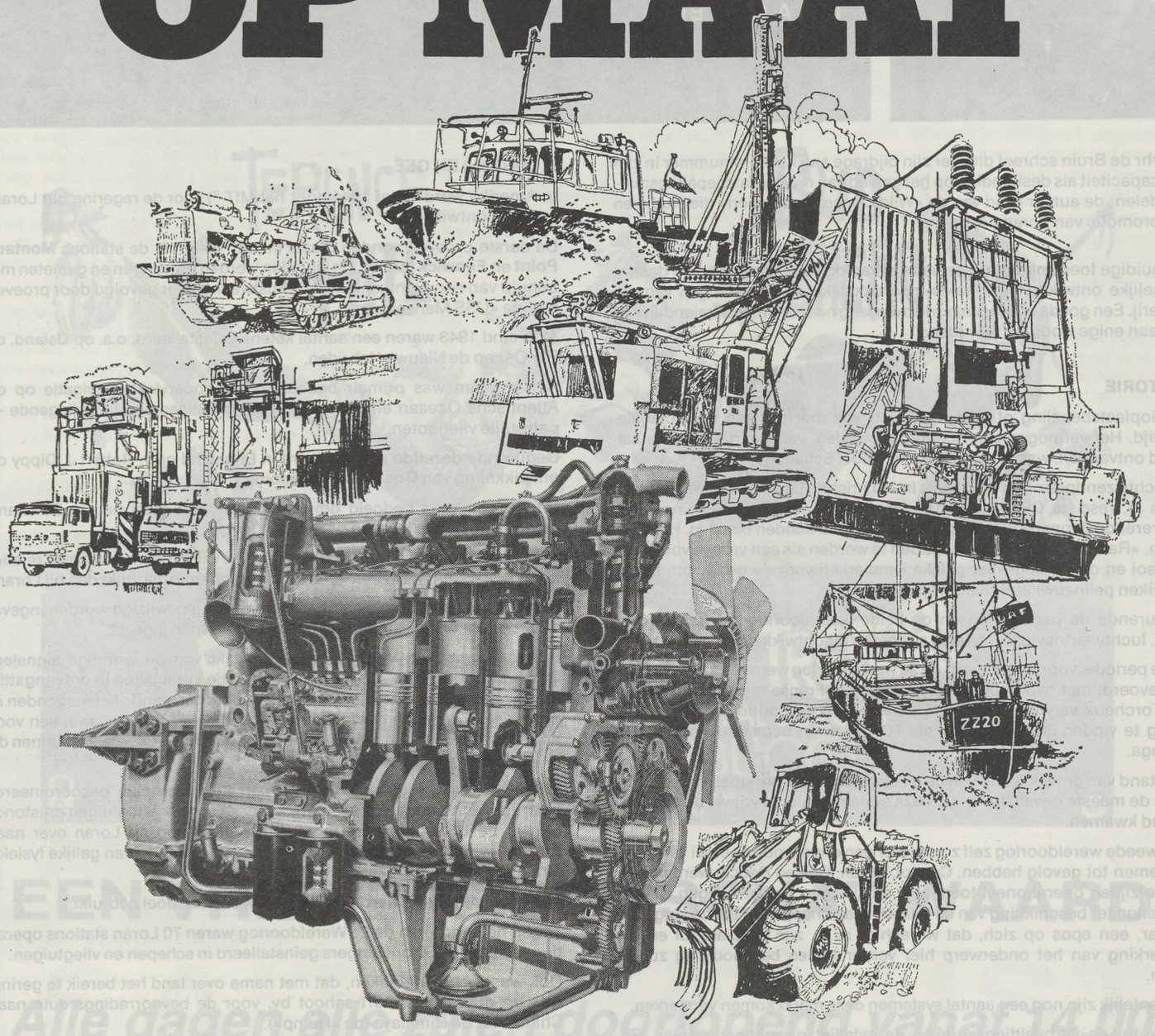
In Europa brokkelde het echter vrij snel af, omdat de gekozen frequenties en het breedbandige signaal veel hinder veroorzaakten bij andere diensten. Op zichzelf niet zo onlogisch, als onder oorlogsomstandigheden in Amerika de daar op dat moment niet gebruikte amateurband wordt gekozen, die op grond van het frequentieverdrag van Caïro ('38) elders in de wereld ook nog andere rechthebbenden kende !

Slechts een gering aantal, deels slapende militaire ketens, bleven in Europa intact.

»

[I]) Massachusets Institute of Technology
[II]) Long Range Navigation

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

3. DECCA NAVIGATOR

Ook Decca werd tijdens de WO II ontwikkeld en o.m. toegepast bij de invasie.

Het stond toen bekend onder de merkwaardige codenaam «de blauwe gasmeter», hetgeen in het bijzonder betrekking had op de ontvanger, die ondergebracht was in een blauw beschilderde behuizing. De decometers waren los daarvan op een klein rekje gemonteerd.

DECCA NADIEN

Na de oorlog werd het systeem, inmiddels door Decca rigoureus door patenten beschermd, verder ontwikkeld en op de markt gebracht.

Van meet af aan werd een volstrekte monopoliepositie nagestreefd. Dit laatste heeft voor een deel de kracht van het systeem bepaald, voor een ander deel toch ook duidelijk een verdere acceptatie in de weg gestaan.

Aanvankelijk bekostigde en installeerde de Decca-maatschappij zelf de ketens; de kosten werden vervolgens omgeslagen op de huurders van de Decca-ontvangers.

Behoudens de ontvangers voor speciale doeleinden, werd altijd vastgehouden aan het huur-principe.

Toen echter geleidelijk het aantal ketens zich uitbreidde, onderkende de Deccamaatschappij het gevaar, dat de niet in gelijke mate in aantal toenemende gebruikers voor steeds hogere lasten zouden komen te staan. Vanaf die tijd werden een aantal ketens op overheidskosten gerealiseerd waarbij in de meeste gevallen de Decca-maatschappij het technisch beheer bleef voeren.

Maar niet alleen dat. De feitelijke economische exploitatie onttrok zich geheel aan de invloed van de regeringen/eigenaars.

De monopoliepositie bleef in het algemeen volledig overeind, waarin nu een aantal regeringen min of meer deelgenoot waren geworden. Op enige aspecten hiervan zal nog nader worden ingegaan.

NIEUWERE SYSTEMEN

Voor algemen navigatie kwamen tot ontwikkeling — na aanvankelijk voor zuiver militaire doeleinden te zijn opgezet en gebruikt :

- — Omega
- — Transit
- — Loran C

Alle drie komen uit de USA, die ook thans nog geheel of in overwegende mate de kosten voor deze systemen dragen. Zij hebben gemeen dat zij **vrij toegankelijk** zijn; men hoeft voor het gebruik van de signalen **niet** te betalen.

OMEGA

Het Omega-systeem berust evenals Decca Navigator op fase vergelijking; door de extreem lage frequenties waarop de bakens uitzenden, zijn er slechts 8 nodig om vrijwel de gehele aardbol te bedekken.

Deze stations zijn gevestigd te : Aldra (Noorwegen); Liberia; Haiku, Hawaï; La Moure (USA); Reunion; Trelew (Argentinië); Australië en Tsushima (Japan).

Ook Rusland gebruikt dit systeem, zij het op iets andere frequenties. Deze bakens staan te Novosibirik, Krasnodar en Konsomolskamur.

Het Omega-systeem kwam in 1980 in zijn eindvorm gereed door de indienststelling van een zender in Australië. Thans vindt per regio een technische evaluatie plaats.

Omega is van huis uit bedoeld als navigatie-hulpmiddel voor toepassing ver uit de kust.

De nauwkeurigheid zonder meer is als regel onvoldoende voor kustnavigatie.

Door toepassing van o.a. differentieel Omega; hierbij meet een walstation voortdurend de patroonafwijkingen en maakt deze kenbaar aan in het desbetreffende gebied varende schepen, is dit te verbeteren; ook in die vorm steekt het systeem in nauwkeurigheid nog vrij pover af bij bv. Decca Navigator.

Een groot voordeel voor met name de koopvaardij is het wereldwijde toepassingsgebied.

TRANSIT (USNSS)

Het bekende satellietnavigatiesysteem werd ontwikkeld als besteksverbeteringsmiddel voor de met Omega uitgeruste atoomonderzeeërs.

In 1967 werd het voor burgergebruik vrij gegeven.

Met het systeem zijn, weliswaar met bijzondere ontvangers, onwaarschijnlijk nauwkeurige resultaten te behalen en wel wereldwijd.

Een groot nadeel is echter, dat deze positiebepaling geen continue karakter draagt.

Door **precessie** en **uitval** van satellieten is er van de oorspronkelijke opzet — elke 1 - 1½ uur een nauwkkeurige positiebepaling — weinig meer over. Het kan voorkomen, dat er uren verstrijken tussen twee opeenvolgende bruikbare statelliet-omlopen.

Hierdoor blijft voor de scheepvaart in principe het belang beperkt tot oceanische navigatie; zgn. «hybride» systemen buiten beschouwing latend.

LORAN-C

Zoals reeds aangestipt, bleek al tijdens WO II het Loran systeem in reikwijdte te kort te schieten.

De eerste experimenten met (LF) Loran vonden plaats in 1945 te Key Largo (Californië), Cape Fear (North Carolina) en Brewster (Massasuchets). De gekozen frequentie was aanvankelijk 170 kHz. De hiervoor benodigde zeer lange antennes vormden een probleem. Dit werd voorlopig opgelost door een kabelballon te gebruiken voor het «op houden» van de 1300 vt lange antenne.

Deze proeven, die zeer bemoedigende resultaten te zien gaven, werden bij het einde van WO II vrijwel gestopt.

Een probleem vormde verder de frequenties en de inmiddels berucht geworden Loran-storingen op andere diensten. Internationaal overleg resulteerde uiteindelijk in de voorlopige toewijzing; d.w.z. het systeem kreeg hierop geen wereldwijd alleenrecht; van de band 90-110 kHz.

Door de Amerikaanse regering werden gedurende de periode 1946-1957 diverse — militaire — ontwikkelingsopdrachten verstrekt voor hyperbolische navigatiesystemen.

Eén van deze projekten : «Cytac» (1952-1955) leidde rechtstreeks tot het ontstaan van Loran-C.

«Cytac» was bedoeld als navigatiemiddel voor bommenwerpers; de US Airforce was derhalve de opdrachtgever.

Toen in 1957, bij het begin van de «space-race», de behoefte ontstond aan een nauwkeurig navigatie systeem, werd een marginaal vereenvoudigde (iets minder ingewikkelde fase codering) vorm van «Cytac» hiervoor gekozen.

Na de declassificatie werd het beheer opgedragen aan de US Coast Guard.

Deze had inmiddels het bestaande Loran-systeem in beheer, dat ook wel «Standard Loran» werd genoemd. Er bestond toen ook al een geclassificeerde uitvoering voor havennadering.

Om de zaken goed uit elkaar te kunnen houden, kreeg Standaard Loran de naam Loran-A, de militaire uitvoering werd Loran-B, waardor «Cytac» vrijwel automatisch tot Loran-C werd gedoopt.

Met nadruk wordt hier nogmaals gewezen op het hardnekkige misverstand dat Loran een merk zou zijn zoals Decca; de bovenomschreven ontwikkeling illustreert nog eens duidelijk, dat de naam slaat op een **principe.**

In de jaren, volgend op 1957 werden een aantal ketens gerealiseerd in Amerika en elders in de wereld, w.o. in Europa.

Hiertoe moeten worden gerekend de GRI 7970 «Norwegian Sea Chain» (master Far Oer); GRI 7990 «Mediteranian Chain» (master Sellia Marina); GRI 8000 «West USSR chain» (master Oriol). (Deze laatste keten is echter van veel recenter datum; er is lang niet alles van bekend; **schijnt echter qua systeem volledig compatibel te zijn !).**

Het belang voor de niet-militaire gebruikers was aanvankelijk nihil, gezien de zeer kostbare ontvang-apparatuur.

Door de ontwikkeling van de micro-electronica veranderde dit echter op dramatische wijze.

In 1974 maakte de Amerikaanse regering bekend, dat het Loran-C systeem officieel zou worden ingevoerd ter dekking van de Amerikaanse wateren en als opvolger van het Loran-A stelsel zou gaan fungeren.

Per ultimo 1980 werden alle Amerikaanse Loran-A zenders buiten dienst gesteld.

Per 1 juni 1982 zal Loran-C voor schepen boven de 1600 brt verplicht zijn gesteld bij de navigatie in Amerikaanse wateren.

Voor Canada, dat veel natuurlijke raakpunten heeft met het USA-navigatie gebeuren, ontstond de noodzaak de balans op te maken mbt de zelf te kiezen navigatiesystemen.

»

EEN GOEDE
GEZONDHEID
RIJKE VANGSTEN
EEN BEHOUDEN
VAART
WENST U
BP

In 1977 viel het besluit voor de Oostkust eveneens te kiezen voor Loran-C; voor de Westkust was dit besluit al in een eerder stadium genomen. Als gevolg hiervan zullen niet alleen de Canadese Loran-A stations worden gesloten, doch ook alle Canadese Decca-stations buiten dienst worden gesteld. Hiermede is bereids een begin gemaakt. De dekking van Loran-C in Europa is slechts partieel en ondervindt bovendien grote hinder van enige bestaande beeldzenders, die, volkomen legaal, in dezelfde frequentieband opereren. Aangezien Loran-C op de laatste WARC (World Administrative Radio Conference) ook in Europa als **primaire dienst** is aangewezen, opent dit vanaf 1982 wellicht enige mogelijkheden tenminste hiertegen te protesteren. De sterke verbondenheid van een aantal West-Europese regeringen met het Decca-stelsel heeft er niet toe bijgedragen in Europa veel werk te maken van Loran-C.

Naar verluidt, zou de Franse regering, die in dat opzicht altijd een veel onafhankelijker politiek heeft gevolgd, thans van plan zijn dit beleid te doorbreken.

BIJZONDERE SYSTEMEN

Ten behoeve van de uitvoering van waterstaatkundige werken, olieexploraties e.d., ontstonden speciale precisie-systemen, die in het algemeen voor navigatie, en meer in het bijzonder, visserij-navigatie van geringe betekenis zijn : zij dragen bovendien een sterk regionaal karakter. Genoemd kunnen worden : Hifix (Decca), Pulse 8 (Decca), Toran (Sercel), Hydrotrac (Odom/Gardline), Syledis (Sercel), Trident (Thomson CSF), Trisponder (Del Norte/Decca). Pulse 8 is in feite een besloten Loran-C systeem.

NAVSTAR GPS

«Navstar» Global Positioning System (GPS) is een nieuwe generatie satellietnavigatiesysteem, dat vanaf 1987 operationeel zal zijn. Dit eveneens Amerikaanse systeem dient in alle plaatsbepalingsbehoeften van de Amerikaanse strijdkrachten te gaan voorzien. Bij de ontwikkeling in de US Air Force leidend.

Positiebepaling in lengte, breedte en hoogte is continue en met grote precisie mogelijk.

Het vrijgeven voor burgergebruik is nog niet zeker; dat geldt met name voor de mate waarin (nauwkeurigheidsgraad) en de wijze waarop (kosten vergoeding).

Voorlopig blijven het nog 18 vogels in de lucht; hiervan zijn er overigens al zeven «gelost», waardoor het systeem al op beperkte schaal (**niet** volcontinue) kan worden gebruikt.

GEBRUIK VAN RADIONAVIGATIESYSTEMEN BIJ DE VISSERIJ

Vissers hebben, alhoewel dit in sociaal opzicht vrijwel nooit erkenning heeft gevonden, altijd behoord tot de betere navigators. Het gebeurde wellicht niet altijd op de geijkte schoolse wijze, maar het resultaat loog er doorgaans niet om.

Het dwingt nu nog respect en bewondering af, hoe men in de vorige eeuw visgronden localiseerde als bv. Markhams Hole en men er telkens weer in slaagde er op terug te keren.

Toen dan ook de nieuwere navigatorische hulpmiddelen zich aandienden stonden de vissers vooraan in het onderkennen van de mogelijkheden in het tot toepassing brengen ervan.

Vooral het Decca-navigatorsysteem, tezamen met de bijhorende trackplotter vond uitgebreide toepassing.

Dit had weer zijn wisselwerking op de komst van nieuwe Decca-ketens; die veelal op overheidskosten werden aangelegd; in een aantal gevallen zelfs met de duidelijke indicatie : «ten behoeve van de visserij».

Voor de Nederlandse en Belgische visserij — met uitzondering van wellicht de IJslandvissers — vormt het Decca-stelsel een sine qua non; zou het er morgen niet meer zijn, dan is het merendeel der schepen gedwongen in de haven te blijven liggen.

DECCA, VISSERIJ EN DE TOEKOMST

De huidige situatie in de visserij dwingt er toe bij de ontwikkeling van een toekomstvisie allereerst naar Decca Navigator te kijken, en mogelijke alternatieven in relatie hiertoe te bezien.

HET MONOPOLIE

Het Decca-monopolie heeft altoos kritiek ondervonden, het was er debet aan, zei men, dat voor de apparatuur ongerechtigd hoge bedragen moesten worden neergeteld. In de kritiek werd de redelijkheid vaak niet volledig in acht genomen. Die redelijkheid houdt ondermeer in, dat men zich zou kunnen afvragen, of het systeem ooit die vlucht zou hebben genomen, wanneer het geen monopolie zou zijn geweest.

Om aan een navigatiesysteem meer dan lokale betekenis te geven, is een over de nationale grenzen reikend strak beleid nodig; versnippering is uit den boze.

Alleen een grote mogendheid is — ten dele — in staat zoiets te realiseren. Deze dient dan wel alle kosten op zich te nemen...

Een alternatief is een goed georganiseerd bedrijf, dat op wereldschaal deze taak op zich kan nemen. Om deze kracht tot gelding te kunnen brengen is een soort «souvereiniteit» nodig. En alleen een overheid kan zich permitteren overal zendstations in te richten — bv. voor militaire belangen — en die evt. **gratis** door anderen te laten medegebruiken.

Men kan stellen, dat Decca zich alleen hiertoe had kunnen beperken, en de kosten van de ketens geheel door de respectievelijke regeringen had kunnen laten dragen. Maar hoeveel «vinger in de pap» zou dit hebben gegeven tegen allerlei — lokaal politiek beïnvloede — modificaties ?

Maar zo is het nu eenmaal niet opgezet en het is nogmaals de vraag of het dan ooit zover zou zijn gekomen.

In technisch opzicht heeft Decca altijd op «safe» gespeeld; zeer professioneel gebouwde ontvangers, waaraan mede door afwezigheid van concurrentie kosten noch moeite werden gespaard.

Een goed georganiseerd service-apparaat. Goede, overzichtelijke documentatie; echter afgestemd op de koopvaardij en voor de visserij zonder betekenis.

Het technisch op «safe» spelen is een positief element m.b.t. de **veiligheid**; echter het werkt ook een zekere verstarring in de hand, omdat de concurrentie niet dwingt tot andere benaderingen, en waardoor ook geen risico's behoeven te worden genomen met nieuwe, onbekende schakelingen of componenten.

En alhoewel er dus altijd gemord is over de huurprijzen, en die wellicht inderdaad wat aan de hoge kant waren; het is bepaald unfair om Decca alleen hierin de zwarte piet toe te spelen en onvermeld te laten wat hiervoor werd gepresteerd.

Veeleer past het ook de rol van de overheid wat meer op de keper te bezien.

Toen Decca ketens ging oprichten op verzoek en op kosten van regeringen of regeringsinstanties, ontstond de merkwaardige situatie, dat hiermede deze regeringen min of meer deelgenoot werden in een buitenlands commercieel monopolie.

De aanleiding tot de stichting van zo'n keten vormde altijd een nationaal belang, zoals bv. :

— bevordering van de visserij,
— veilige toegang tot havens.

Dat men zich hiertoe op dat moment diende te conformeren met een commercieel monopolie had weinig direct effect en sprak nauwelijks tot de verbeelding.

Immers, velen hadden al deze Decca-ontvangers en kenden de «in» en «outs», terwijl vrijwel altijd de wens van de gebruikers centraal stond bij het initiatief tot de stichting van deze ketens.

Helaas heeft vrijwel geen enkele regering de vooruitziende blik gehad om zich eens af te vragen wat de toekomst eventueel in petto zou kunnen hebben en wat dan daarin de rol zou zijn van de overheid.

De Canadese regering nam in 1959 het eigendom en daarna geleidelijk ook, de bediening en onderhoud over van de uiteindelijke vijf Canadese ketens aan de Oostkust.

In de overeenkomst met Decca werd echter een clausule opgenomen, waardoor concurrentie theoretisch mogelijk werd en waardoor de Canadese regering nooit tussen eventueel strijdende partijen zou geraken.

In ronde woorden kwam het erop neer, dat Decca aan elke in Canada gevestigde firma desgevraagd een licentie zou moeten verstrekken ter vervaardiiging en verkoop van Decca-apparatuur, inclusief alle daarvoor benodigde documentatie.

Zo lang de Decca-patenten nog geldig waren, bood dit desondanks aan Decca voldoende bescherming, om de facto ook daar het monopolie te handhaven.

Tweemaal is een aanval ondernomen op het monopolie.

De eerste vond plaats in 1967 d.m.v. de ITT «Narlof»-ontvanger. Het verloop van deze affaire toont aan de hand van persberichten aan, dat Decca dit tij alleen kon keren door een «deal» met ITT tot stand te brengen; het kon deze zaak niet louter op wettelijke gronden torpederen.

Al was deze ontvanger ogenschijnlijk een commerciële ééndagsvlieg, het feit ligt er dat er nog ruim tweehonderd van functioneren in de Deense visserij en dat het apparaat in opzet thans nog vrij gunstig afsteekt bij de officiële Decca-apparatuur. Ergo, Decca zou een zeer zware dobber aan deze «Narlof» hebben gekregen; die je bovendien kon **kopen**.

Doordat deze zaak in feite in de kiem gesmoord werd, volgden hieruit voor de participerende regeringen geen consequenties.

Zeer onlangs is een nieuwe aanval gelanceerd in de vorm van de ap-navigator.

»

NU HET

WINTERT

BESTEL ALS KERSTGESCHENK EEN

DUFFLE COAT

van HOGE KWALITEIT

GROENGRIJS en BLAUW

volgens maat

van

1.000 tot 2.250 fr.

B.T.W. 17 % niet inbegrepen

BIJ DE REDERSKOÖPERATIEVE

SCAP s.v.

H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE

✆ 059/32.29.51 - 32.09.31

Wederom hetzelfde beeld :

— technisch (relatief) zeer geavanceerd,
— economisch aantrekkelijk.

Officieel wordt gemikt op de recreatievaart, echter naar het schijnt uitsluitend uit taktische overwegingen. Na enige tijd blijkt nl. duidelijk dat tzt ook de beroepsvaart als potentiële klant wordt gezien.

In Nederland is de status van de apparatuur, waartoe de Decca-ontvangers behoren, geregeld in het «Schepen-besluit 1965».

Voor geen enkele categorie van schepen is Decca primair verplicht, d.w.z. een voorwaarde voor een deugdelijkheidsverklaring.

Echter, zeer diep stekende schepen kunnen alleen met behulp van Decca beloodst worden naar Europoort. In die zin bestaat de verplichting dus wel.

Zodra echter een schip, ongeacht of dit een koopvaardijschip of een viskotter betreft, apparatuur aan boord neemt, die niet verplicht is gesteld, dan wordt deze t.a.v. de deugdelijkheid behandeld als ware zij verplicht. Dit is niet zo dwaas als het lijkt; immers als iets er is, gaat men het toepassen en dan mag men op enige betrouwbaarheid kunnen rekenen.

De scheepvaartinspektie moet aldus — in Nederland voor elektronische apparatuur op advies van PTT — een verklaring afgeven m.b.t. het desbetreffende apparaat in de zin van : «...voor het doel geschikt te zijn en in deugdelijke staat te verkeren» (art. 105).

Normaliter gaat hieraan een type keuring vooraf. Dit is nooit geschied voor de Decca-ontvangers. Deze bestonden nl. al vóór dat dit besluit werd ingevoerd.

Er is daarvoor geen keuringsnorm : men kan zich voorstellen dat Decca hieraan ook weinig behoefte gehad heeft; een norm moet publiek gemaakt worden en vervolgens mag dan iedereen trachten eraan te voldoen.

Onlangs heeft de Nederlandse Scheepvaartinspektie aan de leverancier van de AP navigator medegedeeld, voor de periode van één jaar geen bezwaar te hebben tegen het gebruik bij de beroepsvaart.

Een AP navigator kost ruim f 6.000,— en kan de dubbelfunctie van **ontvanger** en **trackplotter** vervullen.

Zouden er op een vissersvaartuig twee geïnstalleerd worden, waarvan er bv. één zich nabij de roerganger zou bevinden, voornamelijk te gebruiken als **stuurindicator** en de ander boven de kaartentafel, dan zouden de kosten hiervan in ca. één jaar terugverdiend kunnen worden.

Door het aan boord hebben van twee identieke ontvangers wordt tevens het betrouwbaarheidsaspekt redelijk zeker gesteld.

Het enige wezenlijke probleem voor de visserij vormt de **conversie** van de vele in Decca coördinaten vastgelegde wrak-posities.

Er zijn echter diverse methoden om dit op te lossen; in principe moet ook de micro-processor van de AP-navigator, die voortdurend niets anders doet, hiertoe in staat worden geacht.

Het zal duidelijk zijn, dat het Decca-monopolie in gevaar komt indien bv. de visserij in enige getale op ap-navigator zou overgaan.

CONSEQUENTIES

De brengers van deze op zichzelf niet ongewenste concurrentie en hun sympatisanten, hebben weinig oog voor het feit dat men hiermee toch ook zaagt aan de tak, waarop men comfortabel wil gaan zitten.

Er is reeds een poging geweest, de goede werking van deze ap-navigator te verhinderen door mutaties in de uitgezonden signalen.

Duitsland, Denemarken en Nederland hebben de Decca maatschappij doen weten dat dit niet getolereerd kon worden, omdat hiermede gevaarlijke situaties zouden kunnen worden gecreëerd. Dit lijkt niet zo'n verschrikkelijk sterk argument, aangezien een goed zeeman nooit ziel en zaligheid mag verpanden aan één — niet voorgeschreven — **hulpmiddel** bij de navigatie...

Veel wezenlijker is het aspect, dat met behulp van middelen in overheidseigendom acties gevoerd zouden kunnen worden gericht tegen de belangen van haar onderdanen en wel ter bescherming van een buitenlands commercieel monopolie !

Indien Decca deze concurrentie zou moeten toelaten, dan vormt het bezit van ketens of het beheer tegen kosten, een blok aan het been t.o.v. haar belagers.

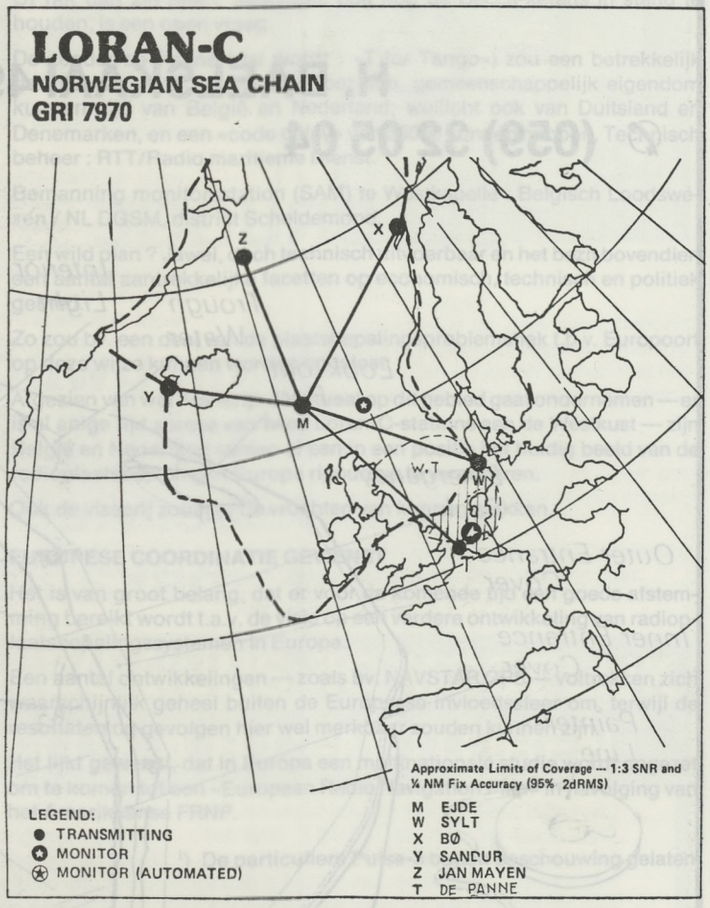
Men mag verwachten, dat als inderdaad deze ap-navigator in de beroepsvaart vaste voet krijgt, minimaal de kosten voor de instandhouding van de ketens voor de desbetreffende regeringen zullen stijgen.

Voor het coördinerende werk, als dit gedaan blijft worden, zal dan expliciet moeten worden betaald aan Decca.

Dit alles overziende komt dit op termijn neer op een (inter)nationalisering van het Decca-systeem...

Als men zich realiseert welk een enorm afbreukrisico in deze systemen zit is het alleen maar verwonderlijk dat anno 1981 een stelsel, dat qua belang in sommige gevallen uitgaat boven dat van verlichting en betonning, zich nog in deze mate in handen bevindt van het particulier initiatief !

Hoe zulk een alternatief internationaal lichaam zou moeten worden georganiseerd en onder welke auspiciën, is vooralsnog een raadsel.



NORWEGIAN SEA LORAN-C CHAIN - GRI 7970 (old rate SL3)

STATION	FUNCTION	COORDINATES	CODING DELAY/BASE-LINE LENGTH	RADIATED POWER(KW)	REMARKS
EJDE, FAEROE IS. DENMARK	MASTER	62 17 59,7 N 07 04 26,7 W		325	HOST NATION MANNED. DUAL-RATED TO NORTH ATLANTIC CHAIN.
BØ, NORWAY	XRAY	68 38 06,2 N 14 27 47,0 E	11000/ 4048.10	165	HOST NATION MANNED.
SYLT, GERMANY	WHISKY	54 48 29,8 N 08 17 36,3 E	26000/ 4065.64	325	
SANDUR, ICELAND	YANKEE	64 54 26,6 N 23 55 21,8 W	46000/ 2944.53	1500	HOST NATION MANNED. DUAL-RATED TO NORTH ATLANTIC CHAIN.
JAN MAYEN, NORWAY	ZULU	70 54 52,6 N 08 43 58,7 W	60000 3216.30/	165	HOST NATION MANNED.
SHETLAND IS., U.K.	MONITOR/ CONTROL	60 26 25,3 N 01 18 05,7 W			CONTROL FOR X, Y AND Z.

PROPOSED ADDITION :

DE PANNE BELGIUM	TANGO	51° 05' N 02° 34' E	36000 ≈ 4606	2	APR. COORD.
WEST KAPELLE NETHERLANDS	MONITOR/ CONTROL	51° 32,4' N 03° 26,3' E			CONTROL FOR W AND T

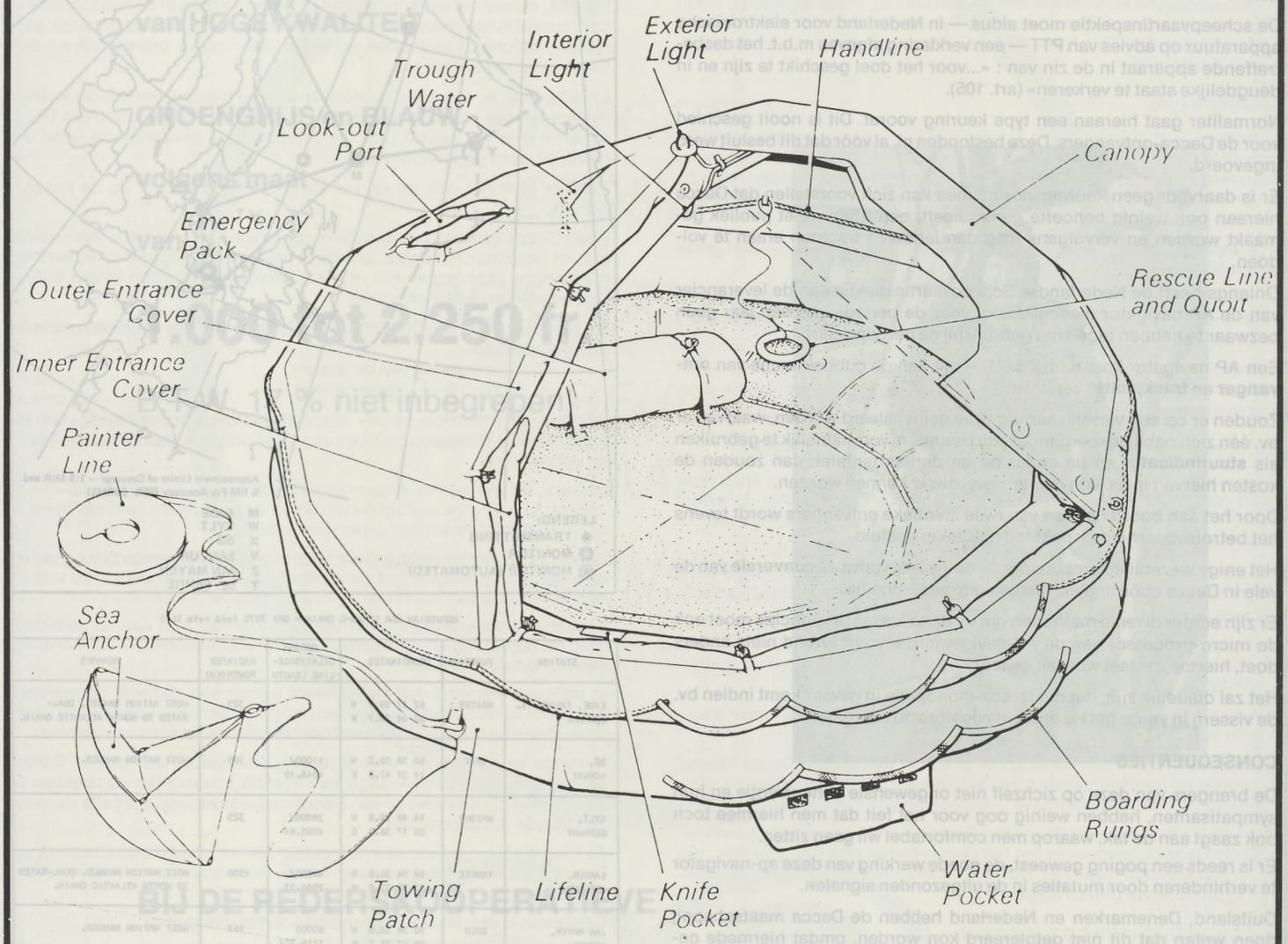
Fig. 1 : De «Norwegian Sea Chain», met mogelijke toevoeging van secondary «Tango» te De Panne.

North - Sea - Stores

n.v.

H. BAELSKAAI 49, 8400 OOSTENDE

✆ (059) 32 05 04 **TELEX 810.13**



- **KEURINGSSTATION VOOR REDDINGSVLOTTEN : BEAUFORT – DUNLOP – D.S.L. – B.F.A. – AUTOFLUG**
- **ONDERHOUDSSTATION VOOR BRANDBLUSTOESTELLEN ALLE MERKEN**
- **SCHEEPSLANTAARNS EN RESERVELAMPEN**

De kans, dat Frankrijk zal willen meedoen, lijkt gering. De Belgische overheid, die nu geen kosten heeft aan dit systeem, zou dan ook moeten gaan bijdragen; iets waarom in de huidige tijd niemand staat te springen...

Terugkerend tot het belang van de visserij in deze zaak dringt zich dan de conclusie op, dat in ieder geval het voortbestaan van het Decca stelsel op korte termijn belangrijker is dan een mogelijk te behalen — relatief gering — voordeel ten koste van onzekerheid en risiko's.

Een geheel andere vraag is, of dit stelsel op de wat langere termijn gezien een voor Europa optimale oplossing blijft bieden.

MOGELIJKE ALTERNATIEVEN

Navstar. GPS.

Indien inderdaad redelijk geprijsde ontvangers beschikbaar zouden komen, dan zou dit, evenals bij de Amerikaanse strijdkrachten de bedoeling is, alle overige systemen overbodig maken. Deze twijfels hebben niet alleen betrekking op de prijs van deze apparatuur. De Amerikaanse regering heeft o.a. in het «Federal Radio Navigation Plan» (uitg. 1980) bekend gemaakt, dat voor burgerlijk gebruik een eenvoudiger vorm vrij zal worden gegeven; de te bereiken nauwkeurigheid zou hierdoor maar 500 m bedragen tegen ca 30 m voor de militaire versie. Andere berichten, o.a. van de US Coast Guard, zijn hiermee weer in strijd.

Ook gaan er stemmen op, om het gebruik ditmaal **niet kosteloos** te doen zijn. Elk jaar zou bv. een code-module moeten worden aangeschaft, om toegang te verkrijgen tot het systeem.

Deze onzekere vooruitzichten hebben tot gevolg gehad, dat met name voor Loran-C en Omega vrij intensieve research programmas zijn opgezet, om evt. straks naast NAVSTAR GPS te kunnen blijven functioneren.

LORAN-C

Loran-C is in Europa op slechts beperkte schaal beschikbaar.

Door de in vergelijking met Decca veel grotere dracht kunnen echter enkele stations erbij hierin vrij rigoureuse veranderingen teweeg brengen.

Eén zo'n mogelijkheid ligt vlak vóór onze deur.

LORAN-C IN DE ZUIDELIJKE NOORDZEE

De dichtstbijgelegen keten [1]) is de «Norwegian Sea Chain» GRI 7970, met stations o.a. te Ejde (Far Oer) en Sylt (Dld). De afstand tot deze zenders is zodanig, dat deze in de Zuidelijke Noordzee één sterk — ongeveer Noord-Zuid verlopend — patroon opleveren, met een oplossend vermogen van ca. 300 μ/u sec (W). Bij een spreiding van 0,1σ sec geeft dit een patroonstabiliteit van ca 60 m (2 π). de beide overige te ontvangen patronen, van Sandur (IJsland) y en Jan Mayen, z, zijn aanzienlijk onnauwkeuriger, zodat Loran-C hier eigenlijk niet goed te gebruiken is en zeker geen onmiddellijk alternatief biedt voor Decca.

Zouden we nu echter in Zuid-West België, bv. bij De Panne één Loran-C station inrichten, dan ontstaat hierdoor een tweede patroon in de Noordzee waardoor de Loran-C dekking voor dit gebied tot aan het Kanaal reikt... (fig. 1).

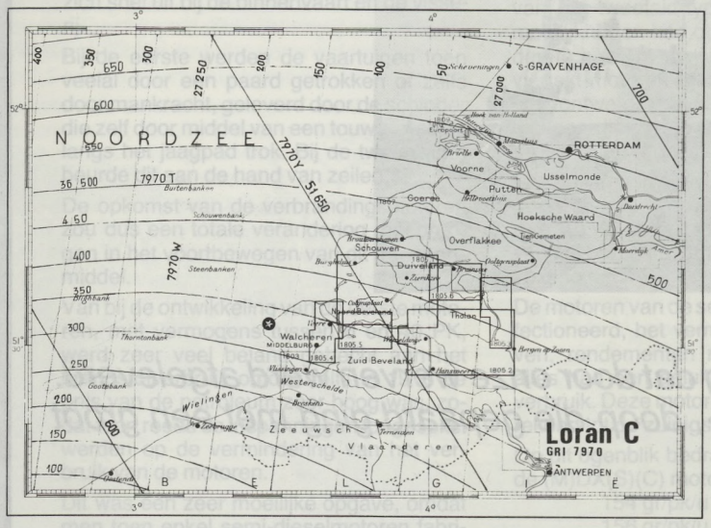


Fig. 2 : Globaal verloop van de bestaande Loran C patronen W en Y (GRI 7970). Het mogelijk te vormen patroon T is eveneens ingetekend.

Een monitorstation te Westkapelle zou de «tijdregeling» voor zowel De Panne als Sylt kunnen gaan bewaken, cq besturen, waardoor er ook voor de haventoegangen naar Oostende, Zeebrugge, Antwerpen, Hoek van Holland en IJmuiden een radionavigatie systeem beschikbaar komt, dat :

- — ook bij nacht vrijwel dezelfde nauwkeurigheid bezit,
- — waarschijnlijk vrij eenvoudig — d.w.z. zonder veel tegenstand
- — aan de koopvaardij (tankers !) verplicht is te stellen (in navolging van de USA)
- — waarvoor een ruime keuze bestaat aan (te **kopen**) ontvangers.

Door een lokale regeling vanuit het centrum van het gebruiksgebied kan de patroonstabiliteit beter zijn dan 0,1 σ sec. (fig. 2).

Of het dan zin heeft, daarnaast ook nog de Decca-ketens in stand te houden, is een open vraag.

De zender de Panne (dat wordt : «T for Tango») zou een betrekkelijk gering vermogen behoeven te bezitten, gemeenschappelijk eigendom kunnen zijn van België en Nederland; wellicht ook van Duitsland en Denemarken, en een «code delay» van 36000 kunnen hebben. Technisch beheer : RTT/Radio maritieme Dienst.

Bemanning monitorsstation (SAM) te Westkapelle : Belgisch Loodswezen / NL DGSM, district Scheldemond.

Een wild plan ? Jawel, doch technisch uitvoerbaar en het bezit bovendien een aantal aantrekkelijke facetten op economisch, technisch en politiek gebied.

Zo zou bv. een deel van de plaatsbepalingsproblematiek t.b.v. Europoort op deze wijze kunnen worden opgelost.

Afgezien van wat Frankrijk eventueel op dit gebied gaat ondernemen — er is al enige tijd sprake van twee Loran-C-stations aan de Westkust — zijn België en Nederland samen al een in een positie het huidig beeld van de radioplaatsbepaling in Europa rigoureus te veranderen.

Ook de visserij zou hier de vruchten van kunnen plukken.

EUROPESE COORDINATIE GEWENST

Het is van groot belang, dat er voor de komende tijd een goede afstemming bereikt wordt t.a.v. de visie op een verdere ontwikkeling van radioplaatsbepalingssystemen in Europa.

Een aantal ontwikkelingen — zoals bv. NAVSTAR GPS — voltrekken zich waarschijnlijk geheel buiten de Europsese invloedssfeer om, terwijl de resultaten cq gevolgen hier wel merkbaar zouden kunnen zijn.

Het lijkt gewenst, dat in Europa een multinationale studie wordt opgezet om te komen tot een «European Radio Navigation Plan» in navolging van het Amerikaanse FRNP.

[1]) De particuliere Pulse-8 buiten beschouwing gelaten

DE PRACHTIGE VISMAPPEN VOOR WINKELS EN SCHOLEN

Door leraars en leraressen, viswinkels en instituten worden ons regelmatig vismappen gevraagd om in de lokalen of in winkels uit te hangen.

Onze lezers worden er attent op gemaakt dat IN VIER TALEN hiernavolgende mappen bij ons nog steeds verkrijgbaar zijn tegen de prijs van 410 fr. per vismap plus 52 fr. verzendingskosten vooraf te storten op bankrekening Bank Brussel Lambert nr. 384-1605797-46 of op p.c.r. nr. 000-0418987-44.

Deze zeer mooie mappen zijn verschillend van aard.

Zo zijn er :

1) Deze die de schaal- en weekdieren in de Noordzee weergeven ;
2) De verschillende soorten vis welke in gans de Noordzee, IJsland en Groenland inbegrepen, te vangen zijn ;
3) De verschillende soorten vis in rivieren en vijvers, gevangen door sport- en lijnvissers ;
4) De talrijke vissoorten in Noord- en Zuid Amerikaanse wateren gevangen.

(10951N)

SCHEEPSWERVEN

LEON DEGRAEVE

ZEEBRUGGE – ✆ (050) 54.40.84

- nieuwbouw
- herstellingen
- service
- mekaniek
- herstellen motoren

De Z.60 «Blue Angel» het zestigste vaartuig dat door onze werven werd afgeleverd. Vandaar het immatriculatienummer «Z.60», doop die gepaard ging met een groot feest.

MET MIJN BESTE WENSEN !

door Dries Claeys, ere-volksvertegenwoordiger – Voorzitter Bedrijfsraad voor de Zeevisserij.

Enkele weken terug ben ik eens op een drukke verkoopdag op de vismijn ingelopen. We hebben er weer een aantal oude vertrouwde gezichten uit de zeevisserij-kringen teruggezien.

*We werden achternageroepen door een en andere visser die we al pratend waren voorbijgegaan. 't Was echt de sfeer van een paar jaar geleden, toen we er eens meer kwamen. We voelden er ons weer thuis. 't Deed bovendien goed te mogen merken dat vrienden uit de vjsserij, **éénmaal** vriend, **steeds** vrienden blijven ! 'k Voelde mij thuis bij ons eigen vissersvolk en 'k dacht in mezelf : ‹ Wel een **eigensoortig,** maar toch een hartelijk goed volk ›.*

Dan zie je opnieuw hoe dat vissersvolk getekend is van jongsaf door het hard labeur, maar vreugdevol en trots kan neerzien op wat ze hebben binnengebracht.

Dan ziet ge opnieuw hoe hard het vissersbestaan steeds is. Als ge de brug binnengaat staat ge als een schooljongen te gapen op al dat electronisch materiaal dat verzameld staat rond dat kleine stuurwieltje dat het grote vertikale stuurwiel met zijn uit het wiel stekende spaken of handgrepen vervangen heeft. En al die handeltjes die voor zoveel bewegingen op dek moeten zorgen.

Iemand die zich fel aan zeevisserij interesseert maar voor de eerste keer aan boord van een vaartuig kwam zei me : ‹ Maar daarmee is 't vissen toch veel gemakkelijker en veel minder lastig geworden ? ›.

Ze moeten het liefst zelf eens meemaken, dan zullen ze 't van dichtbij kunnen zien. Ze moeten nu in deze harde winterdagen met scherpe oostenwind maar eens proberen.

Wilfried Martens zei me gisteren, nadat zijn formatieopdracht af was, maar zijn nieuwe regering nog niet gevormd, dat hij wenste spoedig weer eens in zee te gaan met een vissersschip. ‹ 'k Zou het toch niet doen met zulke doordringende vrieswind ›, raadde ik hem af. ‹ Juist nu moet het veel harder zijn dan in de warmere dagen dat ik op zee ging. Juist nu zou ik het beter aanvoelen hoe ijselijk hard het vissersleven is ›, antwoordde hij mij.

In deze moeilijke tijden die ons land nu doormaakt, aan de boord van de afgrond en waar weinigen nog klaar zien hoe we eraan uitgeraken, hebben we inderdaad mensen nodig die een les durven nemen aan het harde vissersleven. Aan mensen die in zee gaan met een schip en bemanning, bereid zijn hard te werken, tegen de wind en de stroming in, bereid zijn felle stormen te trotseren, mensen met geloof in hun eigen kunnen die bewust zijn van alle moeilijkheden die hen te wachten staan en toch aanzetten en toch doorzetten.

Wij zijn blij dat ook Eerste Ministers erkennen dat ze iets van simpele vissers kunnen leren.

We weten dat ook vissers nu meer dan ooit tevoren te worstelen hebben met grote zorgen en met angst de steeds stijgende produktiekosten bekijken, terwijl de vangstmogelijkheden niet toenemen.

In de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij hebben wij een eerste en toch wel indringende ontleding van gehoord en zullen wij verder samen met het bedrijf de moeilijkheden en ongelijkheden grondig nagaan.

Het nieuwe jaar biedt grote vraagtekens en sombere voortekens. Een reden te meer om met geloof en overtuiging de zaken aan te pakken of voort te doen.

Ondertussen aan allen in en rond de zeevisserij een Zalig Kerstfeest en een Gelukkig Jaar.

Van ganser harte.

70 JAAR STREVEN NAAR EEN ZO GUNSTIG MOGELIJK BRANDSTOFVERBRUIK BIJ DE A.B.C.-MOTOREN

Rond de eeuwwisseling (± 1894) werd te Gent door de firma Carels, met de Heer Rudolf Diesel, een kontrakt afgesloten voor de bouw van dieselmotoren in het Gentse.

Enkele jaren later, meer bepaald in 1912, zou een tweede firma in het Gentse eveneens met de konstruktie ervan beginnen, namelijk de Anglo Belgian Company.

Dit nieuwe type van motoren onttroonde de gasmotoren en stoommachines en breidde zich snel uit bij de binnenvaart en de visserij.

Bij de eerste werden de vaartuigen toen veelal door een paard getrokken of zelfs door mankracht, geleverd door de schipper die zelf door middel van een touw zijn schip langs het jaagpad trok. Bij de tweede gebeurde dit aan de hand van zeilen.

De opkomst van de verbrandingsmotoren zou dus een totale verandering meebrengen in het voortbewegen van dit transportmiddel.

Van bij de ontwikkeling van de eerste motoren, met vermogens tussen 6 en 40 PK, werd zeer veel belang gehecht aan het brandstofverbruik omdat zelfs in 1916 de prijs van de petroleum zeer hoog was, zodat toen reeds de inspanningen toegespitst werden op de vermindering van het verbruik van de motoren.

Dit was een zeer moeilijke opgave, omdat men toen enkel semi-dieselmotoren fabriceerde. Dit waren motoren met zeer lage compressiedruk, waarvan de ontbranding niet spontaan gebeurde en diende ontstoken door een gloeikop, welke op zijn beurt verhit werd door een benzine- of petroleumbrander. Deze motoren werden opgevolgd door types met hogere compressiedruk en er werden toen voor het eerst voorverbrandingskamers toegepast.

Gedurende de Tweede Wereldoorlog ontwikkelde A.B.C. de motoren van de toenmalige serie DU. Waren de vorige motoren van het tweetakt-type, waar men zekere moeilijkheden had om het verbruik in handen te houden, de nieuwe motoren waren viertakt-motoren en hier zou reeds van bij het ontwerp, het brandstofverbruik het stokpaardje worden van het studiebureel en de proefbank.

Enkele jaren later kwamen de motoren met drukluchtvulling op de markt en het nog betere technisch rendement zou de drempel van het brandstofverbruik nog verlagen. En zo ging het maar verder door...

De motoren van de serie DU werden geperfectioneerd, het vermogen werd opgedreven, rendementen nog verbeterd en dit alles had een gelukkige weerslag op het verbruik. Deze motoren worden immers gerekend tot de zuinigste op de wereldmarkt.

Op dit ogenblik bedraagt het verbruik voor de (M)DX(S)(C) motoren :

154 gr/pk/u bij 600 t/m
156 gr/pk/u bij 760 t/m

met 'n smeerolieverbruik van : 0,8 gr/pk/u.

De nieuwste creatie van de ABC-motoren, het type (M)DZC, waarvan er reeds een aantal als voorstuwingsmotor werken in de visserij, breekt nu reeds alle records voor wat betreft het verbruik van brandstof, namelijk :

148 gr/pk/u bij 750 t/m
152 gr/pk/u bij 900/1000 t/m

en nog steeds worden proeven uitgevoerd om het rendement te verbeteren.

De laatste evolutie die nog volop aan de gang is, is deze van de verbranding van zwaardere brandstoffen die beterkoop op de markt liggen.

Voor de (M)DX(S)(S) motoren zijn reeds een aantal proeven achter de rug en ze werden met succes bekroond.

Brandstoffen van 600 sec. Redwood geven geen vermogenverlies en het verbruik ligt amper 3 % hoger.

Voor deze DZC-motoren, die van bij het ontwerp reeds voorzien werden voor deze nieuwe soort brandstoffen, liggen de resultaten nog beter : nog minder vermogenverlies, stijging van het verbruik om en bij de 3 %. Hier kunnen reeds brandstoffen tot 1000 sec. Redwood verbrand worden, en binnen zeer afzienbare tijd 1500 sec. Redwood.

Zeventig jaren volle inspanning hebben dus hun resultaten afgeworpen en we gaan steeds verder...

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

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

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

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

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

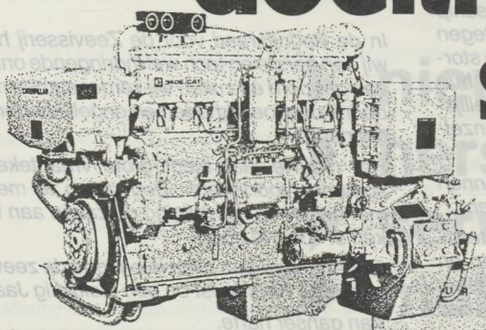
Brandstofbezuiniging dank zij de automatische, variabele tijdsinstelling van het brandstofsysteem.

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

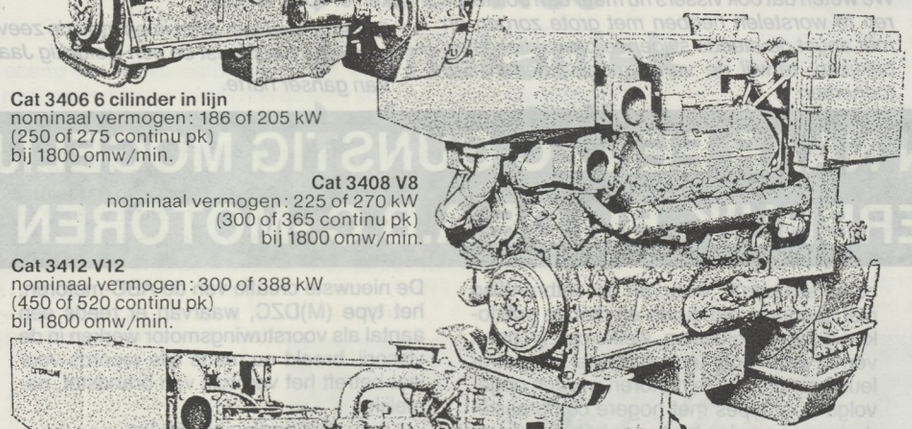
Eenvoudig onderhoud dank zij de opschroefbare olie- en brandstoffilters; keuze uit 4 verschillende peilstokposities en 2 standen voor de startmotor.

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

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

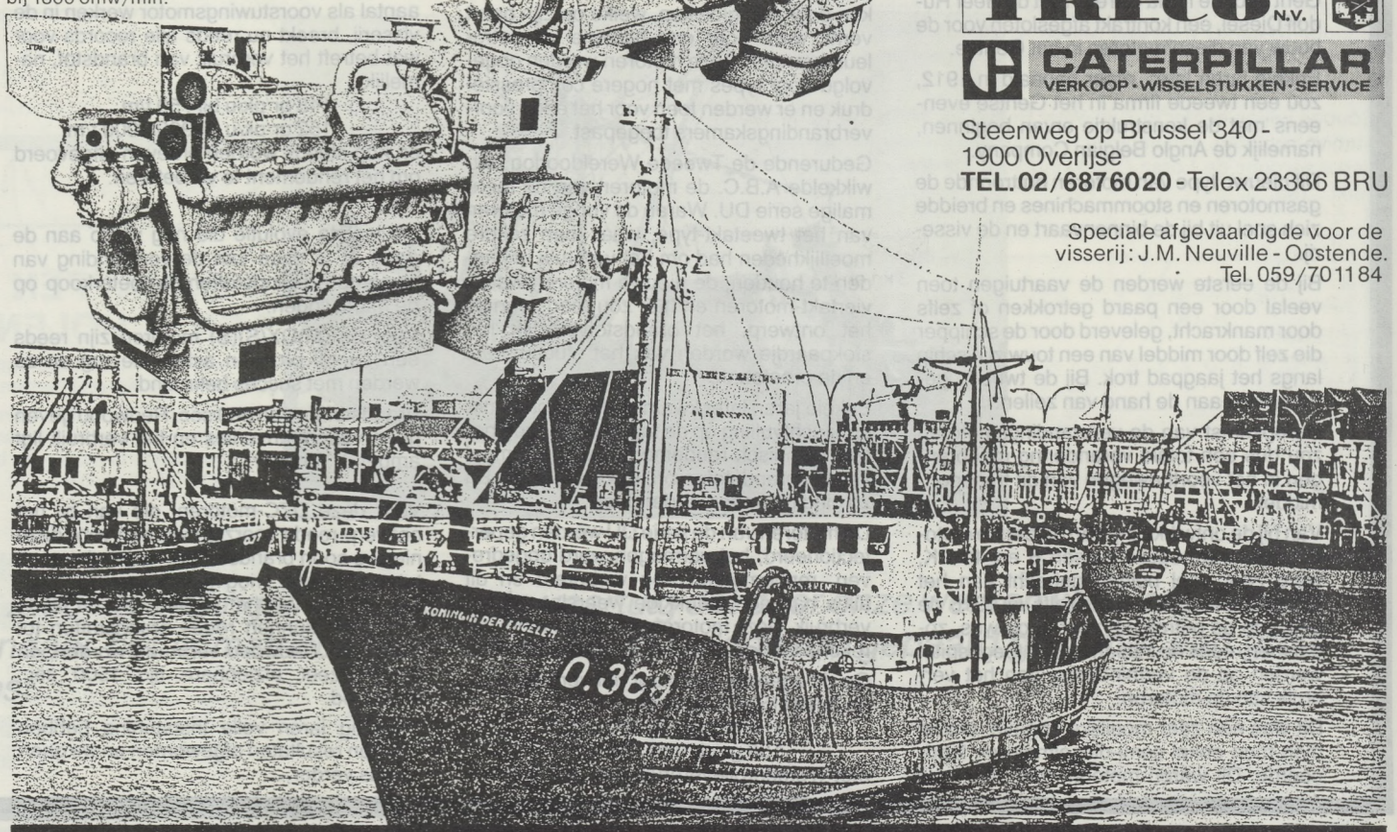


Cat 3406 6 cilinder in lijn
nominaal vermogen: 186 of 205 kW
(250 of 275 continu pk)
bij 1800 omw/min.



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

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



TRECO N.V.

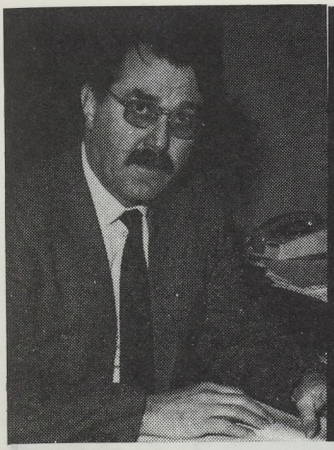
CATERPILLAR
VERKOOP · WISSELSTUKKEN · SERVICE

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

Speciale afgevaardigde voor de visserij: J.M. Neuville - Oostende.
Tel. 059/701184

TRECO 7

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



ENERGIE EN VISSERIJ

door P. HOVART,
Directeur Rijksstation
voor Zeevisserij

Voor iedereen is het ongetwijfeld duidelijk : de energieschokken van 1973/74 en van 1979/80 hebben op de visserij zeer sterk ingewerkt. Gedurende decennia was brandstof goedkoop en was het aandeel van de kosten voor brandstof in de totale exploitatierekening laag. Heden ten dage liggen de prijzen voor brandstof en smeerolie hoog en worden de prijzen van touwen netwerk, vervaardigd uit synthetische vezels, de hoogte ingejaagd. Terecht wordt de rendabiliteit in vraag gesteld, om de heel eenvoudige reden dat de prijsverhogingen in deze sectoren niet in de prijs van de aangevoerde vis kunnen worden doorverrekend.

Onderstaande tabel, geput uit Het Visserijblad van 17 juli 1981, kan enig beeld geven van de situatie.

Jaren	Brandstofprijs/l einde jaar	Kosten brandstof in % van de totale kosten
1972	1,92	7,5
1973	2,75	10,0
1976	4,50	16,0
1979	7,99	21,0
1980	9,40	26,0
1981 (1/12)	11,90	31,0

In 1972 bedroeg de prijs van de brandstof 1,92 F/l en was het aandeel in de exploitatiekosten 7,5 % ; in 1981 waren de cijfers respektievelijk 11,90 F/l en 31 % van de kosten.

De opgegeven cijfers i.v.m. het aandeel in de totale uitbatingskosten zijn slechts benaderend, want er moet rekening worden gehouden met de kategorie van schepen, de soort visserij, de gebruikte technieken, enz. De visserij is een energie-intensieve activiteit, jazeker, maar de energiebehoefte verschilt naargelang de visserijmethode.

Enkele cijfers om dit te illustreren.

Volgens Noorse gegevens (Fuel Saving, Fishing News International, october 1980) vergt de visserij met de bodemtrawl in de kustwateren 0,6 kg brandstof per kg gevangen vis, terwijl dezelfde activiteit in verre wateren 1 kg opslorpt. De lijnvisserij in verre wateren vraagt 0,3 kg en in de kustwateren 0,2 kg. De Noorse kustvisserij in het algemeen heeft 0,1 kg van doen.

Nederlandse berekeningen (J.W. de Wilde - Is de vis de olie waard ? De Visserijwereld, 19 juli 1979) tonen aan dat de zware bokkenvisserij (1.100 - 1.200 pk) 2,5 l per kg vis vergt, de rondvisserij met de bordentrawl (600 - 800 pk) en de garnaalvisserij (300 pk) 1 l per kg en de pelagische trawlvisserij met vrieshektrawlers 0,3 tot 0,5 l per kg.

Als achtergrond voor deze gegevens is het ook wel interessant te noteren, dat volgens Britse cijfers (W. Edwardson - The energy cost of fishing - Fishing News International, februari 1976) de produktie van 1 ton eiwit uit vis slechts een derde vereist van de energie nodig voor de produktie van 1 ton eiwit uit vlees. Daar waar dan voor de produktie van 1 ton eiwit zevenmaal meer energie nodig is dan bij eiwit uit tarwe en 1,3 maal meer dan uit melk.

En opmerkenswaard is tenslotte dat, steeds volgens dezelfde gegevens, de produktie van 1 ton viseiwit bekomen met de spanvisserij de minst energiebehoevend lijkt, nl. slechts 60 % van de energie nodig voor 1 ton tarweeiwit.

Al met al voor de visserij toch belangrijke vaststellingen en de vraag rijst of iets kan worden gedaan om het brandstofverbruik te drukken.

We menen van wel. Het energieverbruik in de visserij moet absoluut worden herdacht en de mogelijk te nemen acties liggen op verschillende domeinen.

Kijken we vooreerst naar het vaartuig.

Vissersvaartuigen werden tot op heden niet ontworpen met het oog op brandstofbesparing, maar voor bestaande schepen kan toch worden gedacht aan een zuiverder afstelling van de motor, waarbij betere afstel- en controleapparatuur (bv. een "econometer") toelaat bepaalde toestellen en gegevens nauwkeuriger te regelen, dit met het oog op een efficiënte wijze van varen en vissen. Ook het zuiver houden van brandstof en smeerolie (bv. door middel van centrifugaalseparatoren) is belangrijk en waarom het gebruik van zware stookolie niet overwegen ; aan gang zijnde proeven in Nederland kunnen voor dit laatste misschien uitsluitsel brengen.

En kan de voortstuwing niet worden verbeterd (bv. door het gebruik van een verstelbaar schroef en een straalbuis). Kan niet regelmatig worden uitgezien om de aanwassing van zeewier op de romp te verwijderen of bestaat geen betere verf om aanwassing te verminderen, zoniet te voorkomen.

Praktisch alle energie, die op een vaartuig wordt verbruikt, is afkomstig van brandstofmotoren en meer bepaald dieselmotoren. Bij dit soort motoren gaat 50 à 60 % van de energie verloren via het koelwater, de afvoergassen, de pompen en mechanische wrijving, zodat slechts ca 40 % van de toegevoegde energie in mechanisch vermogen wordt omgezet. Is het dan niet logisch dat koelwater en afvoergassen worden gerecupereerd (bv. door middel van warmtewisselaars).

Ten slotte is het toch zo, dat een regelmatig onderhoud en nazicht van de motor zeer belangrijk is.

Nieuw te bouwen schepen kunnen eveneens "brandstofbesparend" gericht worden. En hier ligt de richting dan ongetwijfeld in een meer gestroomlijnde romp en een verhouding lengte-breedte in het voordeel van de lengte om de weerstand door het water te verminderen, in motoren die minder zwaar uitvallen, in betere berekende ladingen van ijs, drinkwater en brandstof en, met het oog op een hoger voortstuwingsrendement, in andere ontwerpen inzake voortstuwing. Zouden we in dit verband zelfs nog niet durven denken aan het zeil ?

En hoe ligt het dan met de mogelijkheden van de detectie- en navigatie-apparatuur ?

Ja, ook op dit vlak zijn er energiebesparende mogelijkheden. Citeren we : een automatische piloot, een gyrocompas, tractie- en snelheidsmeters, de sonar, enz.

Ten aanzien van het vistuig kan worden nagegaan of de optuiging van de traditionele trawls optimaal ligt. Zijn bv. geen wijzigingen mogelijk van de korijzers van de boomkorretrawl, kan niet, op basis van modelproeven, tot een meer hydrodynamisch snitverloop van de netten worden gekomen, kunnen geen lichtere netmaterialen worden aangewend, zijn minder weerstandbiedende borden en bollenpezen niet te overwegen ?

En wat dan met de andere visserijmethoden. Gedacht wordt hier in de eerste plaats aan passieve visserijen. Zijn we niet bereid om in België de wrakkenvisserij in te voeren ? Kunnen de warrelnetten niet aan bod komen ? En wat denken we van de seinevisserij ?

Het overstappen naar minder energie-intensieve visserijmethoden is ongetwijfeld niet gemakkelijk. Er is vooreerst de macht van de gewoonte.

Verder is er nieuwe kennis en nieuw vakmanschap van doen. Ook valt een mogelijke aanpassing van het schip te voorzien en moet tenslotte met betrekking tot exploitatie, de eventueel seizoengebondenheid van de bepaalde visserijen in acht worden genomen.

In de tweede plaats mag de vraag worden gesteld of de electrische visserij uiteindelijk niet kan doorbreken. Op middenslagvaartuigen zou dit toelaten de zware kettingwekkers te vervangen door lichtere electrische wekkers.

Het is eveneens noodzakelijk dat het gehele visserijmidden voor het energieprobleem nog meer gesensibiliseerd wordt. Dit betekent dat meer aandacht kan worden besteed aan voorlichting, o.m. met betrekking tot de aankoop en plaatsing van de motor, de bediening van de motor, het doelmatig gebruik van electriciteit aan boord, het onderhoud van het vaartuig, de kontrole, onderhoud en nazicht van de motor en de hulpmotoren, enz.

En waarom ook niet denken aan de opleiding. Het moet toch mogelijk zijn om de opleiding in een "brandstofbesparende zin" te oriënteren en wellicht zijn doel- of praktijkgerichte cursussen van korte duur te organiseren, mede ook om de kennis op te voeren over kleine herstellingen die aan boord kunnen worden uitgevoerd.

Och, zal je ons zeggen allemaal zaken die we kunnen weten. En daarenboven hoe moet dit alles in de praktijk ?

We zouden willen vragen of die omzetting niet veronderstelt dat er overleg wordt gepleegd. Overleg met deskundigen, fabrikanten, reders, vissers, schooldirecties, enz. Dit is ten minste toch haalbaar. Of niet ? Want de tijd dringt en dwingt.

Vergeten we hierbij ook niet dat de vermindering van de energiekosten bij de produktie weliswaar een doelstelling is op zich zelf, doch ook deel uitmaakt van een meer algemene doelstelling, nl. de verbetering van de rendabilitiet van de vloot.

- **Benzines – Smeeroliën – Zware stookoliën.**
- **Gasolie voor wegvervoer en huisbrand.**
- **Rechtstreeks aan verbruiker.**
- **AVIA komt met een hartverwarmer op de proppen : automatische levering met gespreide betaling zonder intrest.**

AVIA ROSSEEL n.v.

L. COISEAUKAAI 21 – 8000 BRUGGE
✆ 050/33.99.14 (4 lijnen)
33.78.23 (6 lijnen)

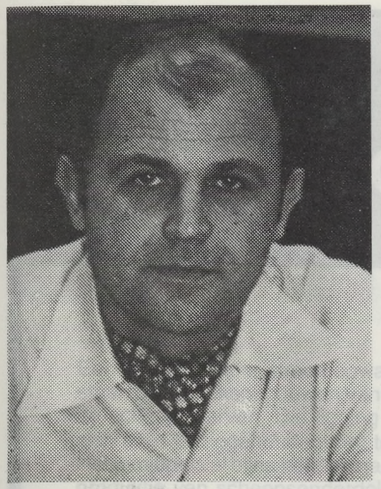
Telex : 81332

DIREKTIE EN PERSONEEL
WENSEN HUN KLIËNTEEL
EEN VOORSPOEDIG EN SUKSESRIJK 1982.

Vertegenwoordiger voor de kuststreek :

FAICT Herman

Steenovenstraat 28, 8401 Bredene
✆ 059/32.16.76



MONITORING

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

Monitoring is een Engels woord dat moeilijk in het Nederlands te vertalen is. Het houdt ergens het midden tussen „kontrole", „bewaking" en „observatie". Wat er ook van zij, de wetenschappelijke monitoring van de eventuele effekten van de zeeverontreiniging, waarover we het hier zullen hebben is een aktiviteit die de jongste jaren aan belangrijkheid heeft gewonnen. In de afdeling „Biologie en Viskwaliteit" van het Rijksstation voor Zeevisserij houden zich momenteel drie universitairen, één technisch ingenieur en vier technici uitsluitend met deze problemen bezig.

Bij de jaarwisseling kan het interessant zijn even te belichten wat zoal in 1981 uitgevoerd werd. Het onderzoek koncentreerde zich vooral op vijf domeinen : monitoring van de lozingen van industriële afvalstoffen in zee, van de zandontginningsgebieden, van de zware metalen in zeeprodukten, van de PCB's in pesticiden in zeeprodukten en van de koolwaterstoffen in het mariene milieu.

MONITORING VAN DE DUMPINGSPLAATSEN VAN INDUSTRIËLE AFVALSTOFFEN

Het onderzoek had betrekking op de lozingen van zwavelzure afvalstoffen afkomstig van twee titaandioxide producerende fabrieken, op de dumping van afvalstoffen afkomstig van de bereiding van proteolytische enzymen, op de lozingen van fenolhoudende afvalstoffen en tenslotte op de storting van een afvalpekel afkomstig van de herbicidenproduktie. Deze onderzoekingen die driemaandelijks werden uitgevoerd, hadden een dubbel aspekt, nl. biologisch en fysiko-chemisch.

Van het sediment werd de macrobenthale infauna, het watergehalte, het carbonaatgehalte en de organische koolstof bepaald. Tevens werd het gehalte aan metalen (ijzer, chroom, vanadium, zink, lood, nikkel) in bodemmonsters bepaald.

In bepaalde gevallen werd ook het gehalte aan metalen (kwik, koper, lood, zink, cadmium, chroom, mangaan, ijzer, nikkel) in biologisch materiaal bepaald. Dit onderzoek gebeurde in samenwerking met het Instituut voor Scheikundig Onderzoek (Tervuren).

Het gehalte aan fenolen in biologisch materiaal (epibenthos en vissen) werd bepaald op een groot aantal punten verspreid over de Belgische kust.

Noch in het biologisch onderzoek noch in de fysiko-chemische analysen werden abnormaliteiten vastgesteld.

Ook in verband met het lozen van industriële afvalstoffen werd in het laboratorium een uitgebreide reeks akute toxiciteitstesten op platvis, garnalen en mosselen uitgevoerd.

MONITORING VAN DE ZANDONTGINNINGS-GEBIEDEN

Het driemaandelijks onderzoek dat tot doel heeft de mogelijke gevolgen van de zandwinning op het mariene milieu te kontroleren, werd verdergezet. Het onderzoek omvatte een biologisch (studie van de demersale vissen, epibenthos en macrobenthale infauna) en een fysiochemisch gedeelte (watergehalte, carbonaatgehalte en organische koolstof).

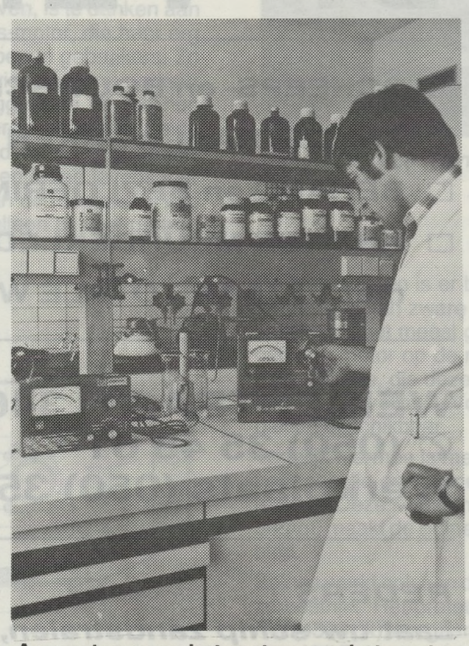
Hier kon evenmin enige schade aan het milieu worden vastgesteld.

ONDERZOEK OP ZWARE METALEN IN ZEEPRODUKTEN

In samenwerking met het I.S.O. (Tervuren) werd het onderzoek over het gehalte aan zware metalen (kwik, zink, koper, lood, cadmium en chroom) in vis en garnalen voortgezet.

In het kader van de internationale programma's van de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee, de konventies van Oslo (OSCOM) en Parijs (PARCOM) werd een bemonstering verricht op tong, bot, kabeljauw, garnalen en mosselen uit de zuidelijke Noordzee en op tong uit de Ierse Zee. Naast het visvlees werd ook de lever en de maag-inhoud op eventuele kontaminatie onderzocht.

De gehalten aan zware metalen bleken in kustwateren hoger te liggen dan wat in volle oceaan wordt vastgesteld maar zijn zeker niet verontrustend.



Apparaten voor het meten van het zoutgehalte, de temperatuur en het zuurstofgehalte in zeewater.

ONDERZOEK OP PCB's EN PESTICIDEN IN ZEEPRODUKTEN

Eveneens in het kader van de internationale programma's van de I.R.O.Z., de konventies van Oslo (OSCOM) en Parijs (PARCOM) werden organochloorresidu's bepaald in bot, kabeljauw, tong, garnaal en mossel. De bepaling gebeurde d.m.v. kapillaire gaschromatografie en de aanwezigheid van de volgende organochloorverbindingen werd onderzocht : gepolychloreerde biphenylverbindingen (PCB's) ; hexachlorobenzeen ; hexachlorocyclohexanen ; heptachloor ; heptachloorepoxyde ; aldrin ; dieldrin ; DDT's ; DDD's en DDE. PCB's vertegenwoordigden 75 tot 90 % van het totaal gehalte aan organochloorresidu's.

BEPALING VAN KOOLWATERSTOFFEN (PETROLEUMPRODUKTEN) IN HET MARIENE MILIEU

Teneinde over referentiewaarden te beschikken, werd een oriënterende studie uitgevoerd over de aktuele gehalten aan koolwaterstoffen (KWS) in zeewater en sediment in het Belgisch Kontinentaal Plat. De bepaling gebeurde d.m.v. infrarood-spektrofotometrie. Het totaal KWS-gehalte varieerde in het water van 0,08 tot 0,46 ppm en in het sediment van 3,9 tot 23,0 ppm. Zowel voor zeewater als voor sediment was het gehalte aan apolaire KWS lager dan de detektielimiet, d.i. 0,05 ppm voor water en 1 ppm voor water en 1 ppm voor sediment.

Het onderzoek over de gaschromatografische bepaling van KWS in zeeprodukten werd gestart op kabeljauw, haring, mossel en garnaal.

Het is nog te vroeg om hier besluiten te kunnen trekken.

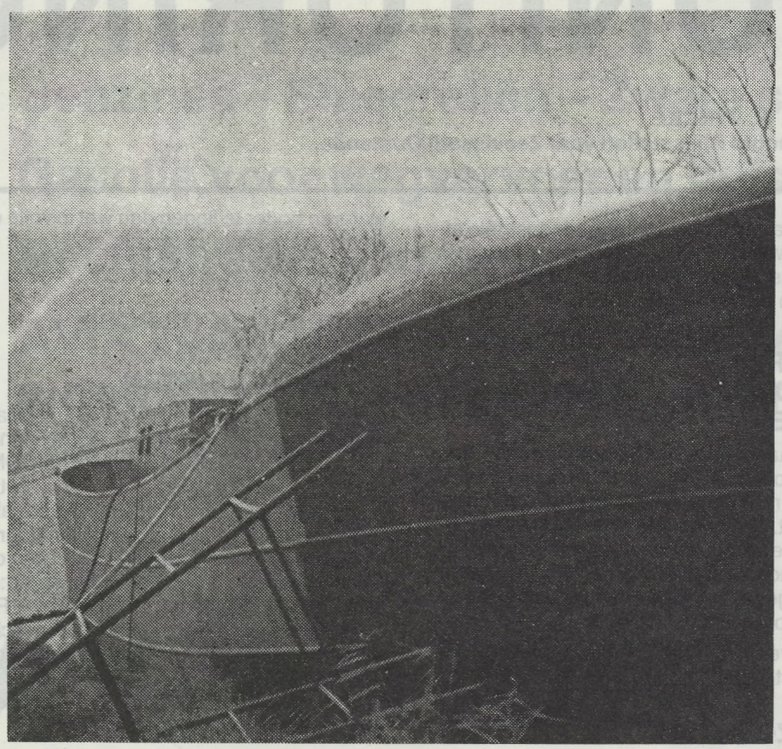
Tenslotte kan worden opgemerkt dat door andere medewerkers van het Rijksstation ook een beperkt onderzoek op de visziekten en op de radio-aktiviteit in vissen werd uitgevoerd.

PUBLIKATIES

In 1981 verschenen :

- Vandamme K. en Baeteman M.
  Gehalte aan PCB's en organochloorpesticiden in mariene organismen van de Belgische kustwateren.
- Vandamme K.
  Bepaling van het koolwaterstofgehalte in zeewater en sediment afkomstig van het Belgisch Kontinentaal Plat d.m.v. infrarood-spektrofotometrie.
- Vyncke, W. et al.
  De evolutie van het gehalte aan zware metalen in schol, wijting, sprot en garnaal van de Belgische kustwateren.

Deze publikaties zijn gratis op het Rijksstation voor Zeevisserij, Ankerstraat 1, 8400 Oostende, te bekomen.



☐ 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

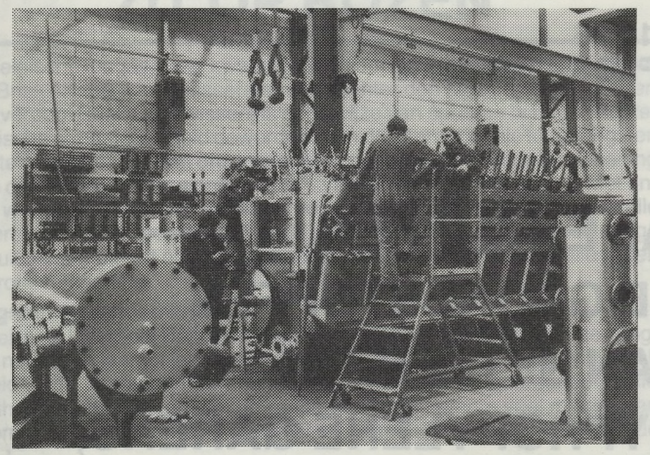
WEIDESTRAAT, 346 8320 BRUGGE 4
✆ (050) 35 48 61
Werkplaats (050) 35 41 92

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

BOLNES : EEN BIJZONDERE MOTORENFABRIKANT

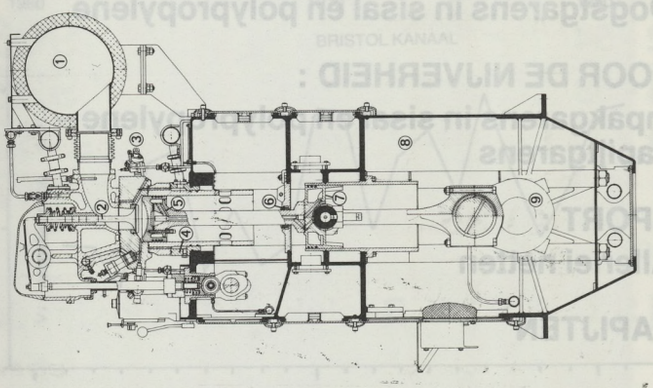
Een paar kilometer stroomopwaarts van wereldhaven Rotterdam staan de fabrieksgebouwen van Bolnes temidden van verschillende scheepswerven. Die ligging is niet toevallig, want men heeft zich altijd beziggehouden met toelevering aan de scheepsbouw. Het inmiddels al bijna honderd jaar bestaande bedrijf startte met de produktie van scheepsonderdelen, waarbij al spoedig stoommachines kwamen. Aan het begin van deze eeuw ging men ook verbrandingsmotoren bouwen. Aanvankelijk waren dit gloeikopmotoren, maar na enige tijd stapte men over op de dieselmotor in tweetaktuitvoering.

Dit type is Bolnes verder altijd trouw gebleven. Op zich is dat nog niet zo bijzonder, want er zijn wel meer fabrikanten van tweetaktdieselmotoren, maar deze bouwen alle langzaamlopende grote modellen. Bolnes is de enige, die middelsnellopende tweetaktkruishoofddieselmotoren maakt in een vermogensgebied van 375 tot 2500 kW (510 tot 3400 epk).



Montage van een 16-cilinder V-motor

Dat men zich als eenling kon en kan handhaven, is te danken aan de bijzondere eigenschappen van de Bolnes-motor, die haar erg geliefd hebben gemaakt bij verschillende groepen gebruikers. Zo hebben de Nederlandse en de Belgische vissers een voorkeur voor deze motor evenals de Nederlandse baggeraars, die met hun schepen tot in de verste uithoeken van de wereld actief zijn. Beide hechten grote waarde aan betrouwbaarheid en aan de onderhoudsaspecten. De grote betrouwbaarheid en lange levensduur van de Bolnes-motor is vooral te danken aan de toepassing van een kruishoofd, een constructie die verder alleen bij veel grotere motoren is te vinden. Een bijkomend voordeel van deze constructie is een bijzonder laag smeerolieverbruik.



Het huidige motortype lijnmotor DNL 170/600

Een tweetaktmotor is in principe eenvoudig van constructie.

Bolnes heeft het de onderhoudsmonteurs nog gemakkelijker gemaakt door als basis voor elke motor één vaste cilindermaat te kiezen, waardoor alle onderdelen uitwisselbaar zijn. De cilindermaat is zo gekozen, dat de onderdelen nog goed hanteerbaar zijn, zodat de montage van een zuiger of een cilinderdeksel of een lager, enz. een werkje van 5 à 10 minuten is. Erg handig is ook, dat de krukas via de zijkant van de motor kan worden verwijderd.

Typerend voor Bolnes is ook de gunstige motorkarakteristiek onder verschillende belastingen, wat bijvoorbeeld erg belangrijk is op baggerschepen voor de aandrijving van diverse werktuigen. Deze eigenschap is te danken aan de bijzondere uitvoering van het kruishoofd. Deze doet namelijk ook dienst als luchtpomp en zorgt voor een efficiënte spoeling van de cilinder met schone lucht, wat ook het rendement gunstig beïnvloedt.

Bolnes onderscheidt zich ook van bijna alle andere motorenfabrikanten door het motorframe te vervaardigen uit staalplaat. Hierdoor is men niet afhankelijk van een ijzergieterij en kan men elk gewenst model erg snel leveren. Het gelast stalen frame is ook lichter en sterker en gemakkelijker te repareren.

De N.36 "Donia", uitgerust met een Bolnesmotor

Research

De laatste jaren is er bij Bolnes veel onderzoek gepleegd aan de toepassing van zware olie, waarvoor de tweetaktdieselmotor met kruishoofd het meest geschikt is. Men heeft nu hiervoor een aangepaste motor op de markt gebracht, die beschermd is tegen de extra slijtage, die deze olie geeft door de vorming van metaaloxyden en zwavelzuur. Voor de bestaande motoren is een ombouwpakket beschikbaar.

Tegelijk hiermee is men er ook in geslaagd om de motoren zowel voor gasolie en marine diesel fuel als voor zware olie zuiniger te maken. Deze verlaging van het brandstofverbruik, die 6 % bedraagt, maakt de Bolnes' motor tot een van de zuinigste in haar gebied.

Bolnes werkt ook aan de uitbreiding van het vermogensgebied, dat ze bestrijkt. Het prototype van een nieuwe V-motor, die tot 3300 KW (4500 pk) kan gaan, heeft inmiddels al geruime tijd op de proefstand bij Bolnes gedraaid.

Ostend Stores en Ropeworks

Gedeponeerd merk

HENDRIK BAELSKAAI 12 – 8400 OOSTENDE

Burelen en Administratie :
✆ **(059) 32 12 10**

Fabriek : Oudenburgsteenweg 31
✆ **(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

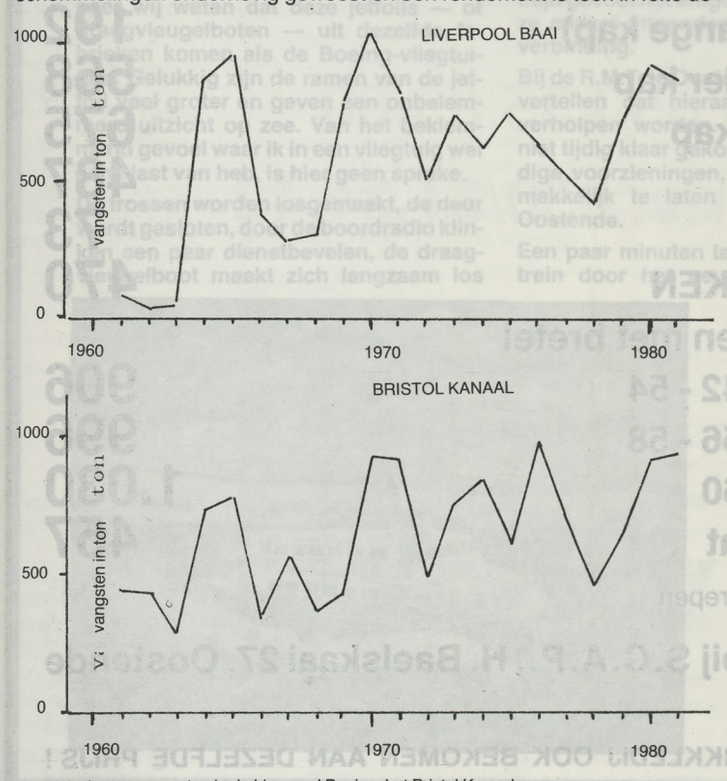
Dr. Ir. Rudy DE CLERCK
Werkgroep Biologie - I.W.O.N.L.
Rijksstation voor Zeevisserij

DE TONGVISSERIJ "ACHTER DEN HOEK" EN IN DE "BOAJE" ZIT OP ROZEN

De Belgische tongaanvoer kwam in 1980 voor meer dan 70 % uit de gebieden Bristol Kanaal — in visserstermen "achter den hoek" genoemd — en de Liverpool Baai. Deze visserij is er bij wijze van spreken bijna een louter Belgische aangelegenheid geworden. Van de internationale tongvangsten "achter den hoek" neemt onze vloot alleen al bijna 75 % voor zijn rekening en in de Liverpool Baai wordt dit 55 % van de internationale koek. Met andere woorden een unieke ereplaats voor onze visserij ten opzichte van alle andere soorten en gebieden. En als daarbij komt dat alleen rooskleurige vooruitzichten uit het onderzoek naar voren zijn gekomen is er alle reden tot grote voldoening.

Vangsten en rendementen

Zowel in de Liverpool Baai als in het Bristol Kanaal schommelden de vangsten nogal van jaar tot jaar zoals blijkt uit de beide figuren. Deze wisselvalligheid in de vangsten heeft minder te maken met de heersende stockdichtheden. Het verloop van de rendementen is immers veel minder aan schommelingen onderhevig geweest en een rendement is toch in feite de weerspiegeling van de toestand van de stock. Deze rendementen liggen in het Bristol Kanaal gemiddeld rond de 15 kg per uur vissen en in de Liverpool Baai haalt men ruim de 20 kg en meer per uur vissen. Deze getallen liggen heel wat hoger dan in de Noordzee, waar gemiddeld tussen de 7 en 10 kg per uur vissen wordt bereikt.



De Belgische tongvangsten in de Liverpool Baai en het Bristol Kanaal

De visserijinspanning in de gebieden "achter den hoek" en in de "Boaje" stond immers steeds in onrechtstreeks verband met de gezondheidstoestand van de tongstand in de Noordzee. Wanneer het goed verliep met de tongstand in de Noordzee kozen minder vaartuigen de verre (en kostelijke) reis naar "achter den hoek". Vandaar dat grillig verloop van de tongvangsten op de beide figuren. De laatste jaren bijvoorbeeld met de gekende dalende omvang van de Noordzee tongstand is de trek naar de verre tonggronden opnieuw intenser geworden en zijn de vangsten in die gebieden ook veel belangrijker geworden.

Samenstelling van de stand

De stand en uiteraard ook de vangsten in het Bristol Kanaal en in de Ierse Zee bestaan uit een hele reeks van jaarklassen tussen de leeftijd 2 en 15 jaar. De aantallen in deze reeks nemen natuurlijk geleidelijk af met toenemende leeftijd, maar één zaak is duidelijk, men is er niet afhankelijk van slechts een of twee sterke jaarklassen om met sukses de visserij te kunnen bedrijven, zoals dat in de Noordzee het geval thans is. Vandaar ook veel minder risiko's voor deze verre visserij met minder wisselvallige rendementen als resultaat.

Gemiddeld komen in het Bristol Kanaal zo ongeveer vier miljoen rekruten per jaar de stock vervoegen. Grote schommelingen in de broedsterkte werden nooit genoteerd in de onderzochte periode maar de jongste broedjaren nl. van 1975 tot 1977 waren allen iets boven dat gemiddelde gelegen. In de Liverpool Baai wordt jaarlijks een gemiddeld broed van bijna acht miljoen stuks geproduceerd.

Bij deze stock worden wel schommelingen genoteerd van jaar tot jaar. De jaarklasse 1975 bijvoorbeeld was van een sterkte van om en bij de twintig miljoen stuks. De erop volgende broedjaren, nl. van 1976 tot 1978 lagen boven het gemiddelde van acht miljoen en er zijn sterke aanwijzingen dat 1979 en 1980 enorm sterk mogen worden verwacht. In een woord allemaal positieve elementen.

Bevissingsgraad

In beide gebieden ligt de bevissingsgraad, of anders gezegd de visserijdruk, in de omgeving van het optimale punt. Geen sprake dus van enige graad van overbevissing en ook weinig kans er voor, omdat ten eerste de vissersvloot min of meer konstant blijft en ten tweede omdat het broed geen problemen stelt. Een voorbeeld — helaas een van de weinige in onze gebieden — van een rendabele goed uitgebate visstand. Ook de stand of geleerd de biomassa genoemd is er min of meer stabiel en de omvang ervan staat borg voor een goede visserij. De verhouding visstand tot visvangst is er vier op een. Met andere woorden het visbestand is vier maal groter dan de jaarlijkse vangsten. Als je dat vergelijkt met de Noordzee waar deze verhouding nu bijna twee op een is geworden is het duidelijk dat de stand "achter den hoek" en in de Liverpool Baai als een mooi spaarpotje voor de toekomst kan dienen.

Konklusies

Uit de voorafgaande toestandsbeschrijving is duidelijk naar voren gekomen dat de tongstand in het Bristol Kanaal en in Liverpool Baai er gezond uit ziet, maar ook de vooruitzichten zijn er bijzonder gunstig. Uit de voorspellingen blijkt immers dat door het feit dat de jongste jaarklassen behoorlijk sterk zijn, de aangroei van de stock voor de komende jaren niet te stuiten is. De stock en de vangsten zullen dus verder aangedikt kunnen worden.

In deze gunstige perspektieven zijn er eventueel een paar "maars" aan toe te voegen. De groeisnelheid van de tongen "achter den hoek" en vooral in de Liverpool Baai is beduidend trager dan in de Noordzee. Een tong van ongeveer 300 g is bijvoorbeeld vijf jaar oud in de Noordzee maar is dan ongeveer tien jaar oud in de Liverpool Baai. Dat betekent dat een sterke toename van de visserijdruk bijvoorbeeld de stock toch vlug zou kunnen onrederend maken en vooral dat het rekuperatievermogen van deze stocks erg traag zou uitvallen. Van een beduidende verhoging werd voor enkele jaren gevreesd toen de Nederlandse vissersvloot in de Ierse Zee haar intrede deed op tongenjacht. Deze druk is evenwel thans tot een stabiel peil vermits deze Nederlandse vloot zich beperkt tot een min of meer constant en niet zo belangrijk aantal vaartuigen. Van de overige landen die deze visserij bedrijven zoals Ierland, Frankrijk en Engeland blijkt ook geen toename van belang te worden verwacht.

De tongvisserij in het algemeen spant nog steeds de kroon in België. De positie die wij hebben veroverd in de internationale tongvangsten valt zeker niet slecht uit, gezien de eerste plaats in de Ierse Zee en het Bristol Kanaal en de tweede plaats in de Noordzee. Het is dan ook duidelijk dat van deze — toch zo grillige — vangsten een groot deel van onze visserijekonomie afhangt. In verband met de overbevissingsgraad van de Noordzee tongstand moet de verre visserij een normale bevoorrading verzekeren. De vooruitzichten blijkens het onderzoek zijn gunstig te noemen voor de gebieden Bristol Kanaal en Liverpool Baai zodat er alle reden is voor optimisme.

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ALLE WERKNEMERS

DE VISSERS KUNNEN VOOR HUN PUNTEN HIERNAVOLGENDE BESCHERMKLEDIJ BEKOMEN : EEN PUNT IS EEN FRANK WAARD !

KNIELAARS		402
LAARS gevoerd met wol		389
DIJLAARS		705
HEUPLAARS		919
OVERAL blauw goed	maat 50 tot 56	675
	maat 58	739
BROEK blauw goed	maat 38 tot 56	402
	maat 58	470
VEST blauw goed	maat 48 tot 56	419
	maat 58	453
BROEK met borststuk	maat 48 tot 54	543
	maat 56	598
JUMPERS blauw goed		
small en medium		517
large		517
extra-large		517
ZUIDWESTER (lange kap)		192
OLIEHEMD zonder kap		568
met kap		675
OLIESCHORT		487
GUTTERS		73
AIRCOAT BROEKEN		470
broeken met bretel		
maat 42 - 54		906
56 - 58		996
60		1.030
JUMPERS aircoat		457

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

Deze punten kunnen omgezet worden bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende of bij HAND IN HAND Zeebrugge

ALLE ANDERE WERKNEMERS KUNNEN DEZE WERKKLEDIJ OOK BEKOMEN AAN DEZELFDE PRIJS !

EEN DAG LONDON MET DE OOSTENDE-DOVER/FOLKESTONE LIJNEN

Toen onlangs een Duitse vriend enthousiast deed over zijn jetfoiltrip van Oostende naar Dover, kon ik wijselijk zwijgen. Zelf had ik immers nog nooit gejetfoild. Zo is het dikwijls, het eigene, wat zo in het bereik ligt, ontdekt men langs vreemden om.

Natuurlijk dat wij allen de schepen van de Oostende-Dover/Folkestone lijn kennen. Het binnen- of uitvaren van de pakketboten — de "moale" zoals men in Oostende zegt — behoren tot de herinneringen van onze prilste kinderjaren. Die goede oude pakketboten — met veel romantiek maar met weinig comfort — werden op deze lijn nu bijna alle vervangen door echte luxeschepen, met alles erop en eraan. De automobilist rijdt in Oostende zo aan boord en in Dover of Folkestone verlaat hij het schip langs de andere zijde. Gewoon rechtdoor, zonder dat er staaltjes rijkunst moeten ten beste gegeven worden. Maar goed, ik zou gaan jetfoilen.

Met de jetfoil vertrekt men — evengoed als bootreizigers zonder auto — vanuit het spoorwegstation te Oostende. Maar voor de jetfoilreizigers is er wel een speciale vertrekhal en wachtzaal gebouwd. Zonder trappenklauteren komt men aan boord waar men opgewacht wordt door een paar lieftallige jetfoilhostessen. Meteen heeft men het gevoel in een vliegtuig te zitten. Eenzelfde soort zetels, dezelfde lampjes waarbij kan gevraagd worden de veiligheidsgordels vast te maken en niet meer te roken, zelfs het W.C. schijnt zo uit een Boeing 737 te komen. Niet verwonderlijk wanneer wij weten dat deze jetfoils — of draagvleugelboten — uit dezelfde fabrieken komen als de Boeing-vliegtuigen. Gelukkig zijn de ramen van de jetfoil veel groter en geven een onbelemmerd uitzicht op zee. Van het beklemmend gevoel waar ik in een vliegtuig wel eens last van heb, is hier geen sprake.

De trossen worden losgemaakt, de deur wordt gesloten, door de boordradio klinken een paar dienstbevelen, de draagvleugelboot maakt zich langzaam los van de kade, een paar seconden later flitst het staketsel voorbij, steeds sneller en sneller... Eer men van zijn verrassing bekomen is hoe snel het allemaal gaat is men in volle zee. De kustlijn wordt nog een tijdje gevolgd, maar de twee gasturbines van elk 3.700 PK stuwen ons tegen 80 km per uur naar Dover. De hostessen beginnen meteen hun ronde : koffie, thee, bier, broodjes... Wat later is er gelegenheid om sterke drank, sigaretten en parfums te kopen tegen dezelfde voordelige prijzen als op de schepen. Hier moet men echter niet aanschuiven, men krijgt alles op de schoot besteld (de hostess uiteraard niet).

Voor de Engelse kust wordt de zee wat woeliger. Maar de jetfoil snijdt gewoon door de golven, af en toe een lichte trilling, het is al wat men voelt. Een Britse medereiziger, die regelmatig jetfoilt, wist mij te vertellen dat bij storm de jetfoil niet uitvaart. De passagiers gaan dan aan boord van de klassieke schepen van de Oostende-Doverlijn (hun jetfoilbiljet is eveneens geldig op die schepen en hun jetfoiltoeslag wordt hun in dat geval onmiddellijk terugbetaald).

Eén uur en veertig minuten na het vertrek uit Oostende komt men in Dover aan. De hostessen hebben zich aan de uitgang opgesteld "Tot weerziens - good bye" zeggen zij met een glimlach waardoor de sombere haven even opfleurt.

Om de direkt aansluitende jetfoil-trein naar Londen te bereiken moet men in Dover nog wel wat trappen doen. Naar mijn gevoel het enige zwakke punt in deze anders uitzonderlijk snelle en vlotte verbinding.

Bij de R.M.T. te Oostende wist men mij te vertellen dat hieraan binnenkort zou verholpen worden. De Britten zouden niet tijdig klaar gekomen zijn met de nodige voorzieningen, om alles even gemakkelijk te laten verlopen zoals in Oostende.

Een paar minuten later snelt de jetfoiltrein door het eeuwig groene Britse landschap naar Londen.

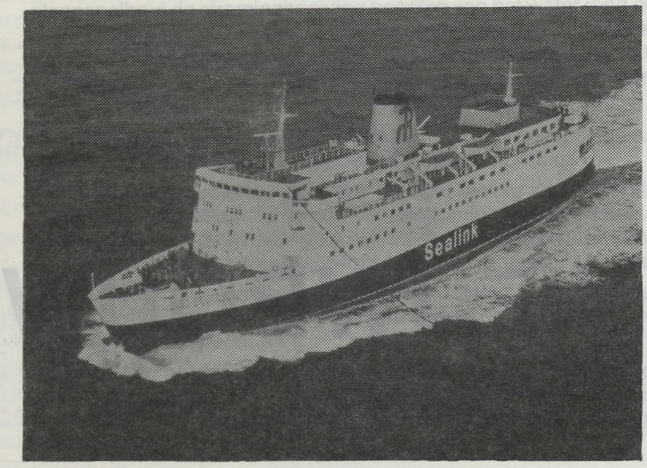
Nu, Londen is en blijft voor mij nog altijd een belevenis. Een wereldstad zo dichtbij en toch weer zo anders. Een stad waar men iedere keer weer wat nieuw ontdekt.

Voor de terugreis had ik het schip gekozen. Ik wou jetfoil en schip eens tegen elkaar afwegen. Nu de vergelijking is niet zo gemakkelijk. De jetfoil haalt het natuurlijk op het stuk van snelheid en comfort. Ideaal voor zakenlieden of voor vacantiegangers die zo rap mogelijk ter bestemming willen zijn. Ook voor shoppers en andere Londen-reizigers die een flink aantal uren in Londen willen blijven maar anderzijds nog dezelfde dag willen terugkeren (geen overnachtingskosten en belachelijk lage excursietarieven) is het wel dé formule.

Het schip doet het uiteraard langzamer. De R.M.T. spreekt in haar publicitaire folders ergens van minikruisvaarten. Met de modernste schepen van deze lijn lijkt mij dat niet overdreven. Men krijgt de tijd van de overtocht te genieten. Op een schip is men niet zetel-gebonden. Men kan er rustig over de verschillende dekken dwalen en op ontdekking gaan. Tussen door even in de bar een hartversterkertje gebruiken en lekker gaan eten in het boordrestaurant of een goedkoop hapje zoeken in de self-service. Natuurlijk is er ook de boordwinkel, waar de huisvoorraad sterke drank op bijzonder voordelige wijze kan aangevuld worden. Men kan zich ook neervleien in een luie zetel en een video programma bekijken. Zij die volledig in de kruisvaartstijl willen blijven kunnen zelfs — en niet eens zo duur — een kajuit huren (vanaf 313 fr. in dagtarief). En er is natuurlijk ook de alom tegenwoordige zee, steeds wisselend maar altijd even boeiend en majestueus.

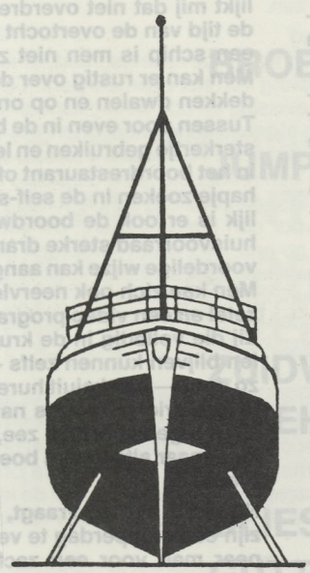
Nu als U het mij vraagt, het zou zonde zijn een snipperdag te verknoeien wanneer men voor een zacht prijsje naar Londen kan.

HR.



WEST-VLAAMSE SCHEEPSWERVEN n.v.

A. VANDER CRUYSSE



LEGEWEG,
8020 OOSTKAMP

✆ 050/35.83.60
Priv. 050/31.34.42

NIEUWBOUW VISKOTTERS

KUNNEN OVALE BORDEN HET RENDEMENT VAN ONZE VISSERIJ VERHOGEN ?

door Ir. G.C. VANDEN BROUCKE,
Burgerlijk Ingenieur – Assistent Werkgroep T/Z

Tot op heden worden in de Belgische zeevisserij in hoofdzaak drie verschillende visserijmethodes beoefend, met name de bokkenvisserij, de bordenvisserij en de spanvisserij. Het vissen met borden wordt toegepast in de bodemvisserij en in de semi-pelagische visserij, terwijl voor de pelagische visserij momenteel geen borden worden gebruikt.

Het gebruik van visborden beperkt zich niet tot bepaalde klassen van vaartuigen. Zij worden zowel in de kustvisserij, de middenslagvisserij als in de diepzeevisserij nabij IJsland teruggevonden.

Alhoewel de visserijtechnieken nog steeds voor een belangrijk deel met „trial and error" op punt worden gesteld, vinden wetenschappelijk verantwoorde methodes steeds meer ingang. In de bordenvisserij uit deze kentering zich vooral in de introductie van nieuwe types scheerborden. Hierbij werden vorm en materialen zodanig gekozen dat deze borden in de ruimste mate voldoen aan de eisen gesteld op hydrodynamisch, visserijtechnisch en economisch gebied.

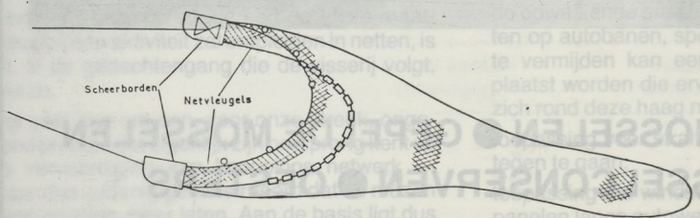
In het kader van de werkzaamheden van de werkgroep „Techniek in de Zeevisserij" (C.T.W.O.Z.) werd dan ook een studie doorgevoerd met het oog een vergelijking te maken tussen het klassieke rechthoekig bord en het ovale visbord.

Een goed inzicht van de werking en mogelijkheden van ovale borden vereist echter kennis van de basisprincipes van de bordenvisserij.

De introduktie van visborden in de trawlvisserij valt samen met het invoeren van de mechanische voortstuwing van vissersvaartuigen. Voorheen, toen schepen nog door middel van de windkracht werden voortbewogen, was de sleepsnelheid immers zo veranderlijk dat de netopening enkel kon worden verzekerd door het aanwenden van een vast, onvervormbaar kader. Dit kader was samengesteld uit een korrestok en een paar schaatsen of korijzers. Deze optuiging is nog steeds in de boomkor te herkennen.

Met de opkomst van de stoommachine was het mogelijk om bij hogere en beter te kontroleren snelheden te werken. Dit had voor gevolg dat voor het open houden van het vistuig gebruik kon worden gemaakt van systemen, gebaseerd op hydrodynamische principes.

In een eerste fase werden tussen de netvleugels en de vislijnen houten scheerborden bevestigd *(figuur 1)*. De bevestigingspunten werden zodanig gekozen dat deze borden een zekere hoek met de sleeprichting vormden. Door de druk van het water worden de borden naar buiten geduwd waardoor het net een zekere horizontale spreiding verkrijgt.



Figuur 1 – Bordennet met borden rechtstreeks aan de netvleugels aangeslagen.

Het wegvallen van het vaste kader had vooral voor gevolg dat grotere netten konden worden gebruikt. Bij de boomkorrevisserij zijn de afmetingen van het vaartuig immers bepalend voor de lengte van de korrestok, en dus voor de grootte van het net en de beviste oppervlakte.

In een tweede fase werden borden niet langer rechtstreeks maar via breidels en/of oplangers aan de netvleugels verbonden *(figuur 2)*. Deze lijnen hebben een jaag- of samenscholingseffect van de vis tot gevolg.

Deze laatste methode wordt algemeen toegepast in de bordenvisserij. Niettegenstaande de hogere efficiëntie dient rekening gehouden te worden dat een goede kombinatie tussen visbord en sleepnet noodzakelijk is.

Het is immers zo dat de netweerstand is samengesteld uit hydrodynamische krachten en uit wrijvingskrachten door kontakt met de bodem.

Figuur 2 – Bordennet opgetuigd met breidels en oplangers.

De hydrodynamische krachten werken in op het netwerk, de bevlotting, de boven- en onderpees, buik- en kuiltouwen, enz. De grootte van deze krachten zijn bijgevolg funktie van de maaslengte, garendikte, afmetingen van vlotters en touwwerk, de vorm van het net en de sleepsnelheid. De totale netweerstand wordt via de oplangers en/of de breidels overgebracht op het visbord. De oplangers en/of breidels vormen eveneens een hoek met de visborden waardoor naast de sleepweerstand een naar binnengerichte kracht optreedt. De inwerking van de zwaartekracht op de breidels en/of de oplangers resulteert in een kleine, eveneens vertikaal naar beneden gerichte kracht.

Voor wat de borden betreft dient te worden aangestipt dat door de beweging van de visborden door het water een hydrodynamische kracht, loodrecht op de borden wordt ontwikkeld.

De komponent van deze hydrodynamische kracht die loodrecht op de sleeprichting staat, heeft de horizontale spreiding van de visborden, en van het net, tot gevolg en wordt de **Scheerkracht** genoemd. De zin ervan is tegengesteld aan de zin van de binnenwaarts gerichte krachten in de vislijnen en breidels.

De andere komponenten van de hydrodynamische kracht is de **hydrodynamische weerstand.** De zin ervan is tegengesteld aan deze van de sleeprichting.

Algemeen kan worden bevestigd dat de afmetingen van de borden samen met de sleepsnelheid het volume water bepalen dat er per tijdseenheid mee in kontakt komt en dat de vorm, de afmetingen, de scheerhoek en de sleepsnelheid de stromingsrichting bepalen van het water rond de borden. Tevens worden wervelingen opgewekt, soms van zeer complexe aard, die het rendement van het bord nadelig beïnvloeden. Door het bord te welven of van spleetopeningen te voorzien, kan hieraan enigszins worden verholpen.

Bij vlakke rechthoekige borden *(zie figuur 3)* is de manipulatie aan boord vrij gemakkelijk en is dit bordtype stabiel op effen borden.

Vanuit hydrodynamisch oogpunt is dit bord weinig doeltreffend. Aan de achterzijde van het bord ontstaan wervelstromingen die de weerstand verhogen en de spreiding nadelig beïnvloeden. Wel wekt het een zandwolk op hetgeen wellicht het samenscholingseffekt van het vistuig bevordert.

Het grootste nadeel van het vlak rechthoekig bord is dat het moeilijk over hindernissen gaat bij het vissen op ruwe bodem en dat daardoor de levensduur erg wordt beperkt.

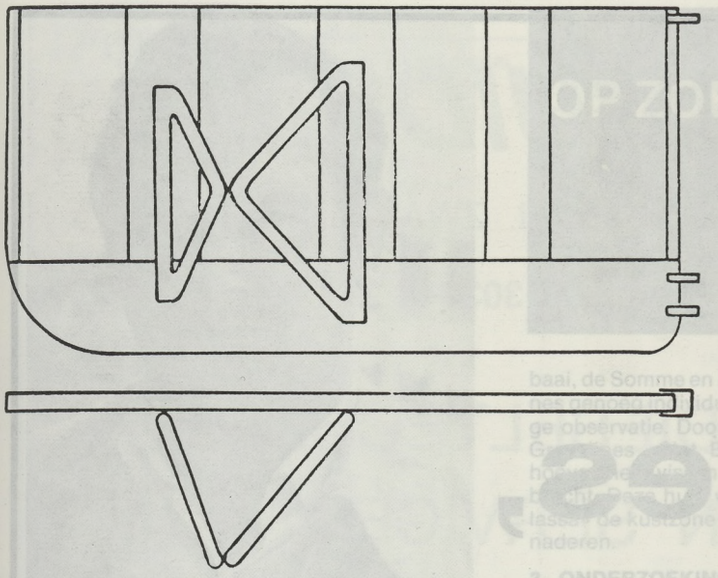
Vlakke ovale borden zijn eveneens voor de bodemvisserij geschikt. Het heeft echter een ovale vorm, waardoor het beter over hindernissen gaat, hetgeen bij visserijen op ruwe bodem een langere levensduur tot gevolg heeft.

»

DE Zeeuwsche banier

● VERSE MOSSELEN ● GEPELDE MOSSELEN
● MOSSELCONSERVEN ● OESTERS

JAN PRINS - ZEEUWSCHE BANIER B.V.
YERSEKE (Holland)
✆ 0031 1131 1321 b.g.g. 2041 telex 55176



Figuur 3 – Vlak rechthoekig bord.

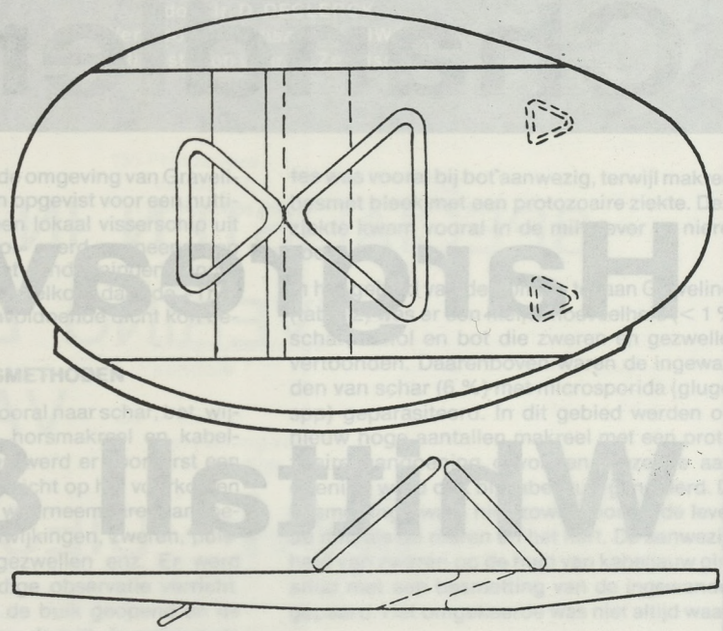
De vertikale spleetopening in het midden van het bord reduceert de wervelingen achter het bord, waardoor de hydrodynamische efficiëntie verbetert.

Als samenvatting kan worden gesteld dat ovale borden vanuit visserijtechnisch oogpunt aan volgende eisen voldoen :

- zij hebben goede hydrodynamische eigenschappen waardoor het net voldoende wordt gespreid,
- zij hebben voldoende stabiliteit, d.w.z. het is mogelijk om met het vaartuig de nodige koersveranderingen uit te voeren zonder dat het vistuig onklaar wordt ; na het uitvoeren van het manœuver moeten de borden vlug hun normale stand hernemen,
- de borden kunnen op zee worden afgesteld zodat de gewenste gronden kunnen worden bevist ; zo kunnen zij niet vastkomen in zachte grond, kunnen zij gemakkelijk over hindernissen gaan en nadien vlug hun normale stand hernemen.
- het vieren en winden kan vlot verlopen en de borden zijn goed handelbaar.

Er is echter meer, vooral de laatste jaren spelen financieel-economische factoren een steeds belangrijker rol. In dit opzicht kan worden vermeld, dat ovale borden weinig onderhoud vergen en beschadigde en versleten onderdelen eenvoudig te vervangen zijn en deze een hoog rendement hebben, zodat de vereiste opening van het net kan worden bekomen door een minimum aan toegevoegd vermogen.

Tenslotte dient vermeld dat door de goede hydrodynamische efficiëntie de ovale borden een sleepvermogen vergen die 5 à 10 % kleiner is dan bij de rechthoekige borden. Deze winst aan vermogen zou normalerwijze brandstof uitsparen of toelaten met eenzelfde vermogen een groter net aan te wenden.



Figuur 4 – Vlak ovaal bord met spleetopening.

De oriënterende proeven die door het Rijksstation voor Zeevisserij met deze borden werden verricht, gaven goede resultaten voor de semi-pelagische visserij met een hektrawler en voor de bodemvisserij gekombineerd met het bokkensysteem. In de klassieke bodemvisserij met een kleine zijtrawler werden aanvankelijk enkele moeilijkheden ondervonden bij het vieren van het vistuig. Deze konden grotendeels worden ondervangen door een optuiging met bordenstroppen toe te passen. In dit verband bleek ook uit buitenlandse onderzoekingen het belang van een juiste keuze m.b.t. de afmetingen, de optuiging en de instelling van de borden.

Als besluit kan worden genomen dat het onderzoek van ovale borden moet worden verder gezet om na een paar jaar een reëel beeld te verkrijgen van de rendabiliteit van dit bordentype voor onze visserij.

OSTEND NETTING CY, een nieuwe aktiviteit

door Yves DEKEYSER
Direkteur N.V.Ostend Stores & Ropeworks
N.V. Ostend Netting Cy.

Alhoewel de naam suggereert dat deze maatschappij een aktiviteit zal ontplooien in netten, is dit, in de gedachtengang die de visserij volgt, niet zo.

Het gaat hier om een, voor onze streek, ongekend produkt dat eigenlijk zijn oorsprong kent uit de vervaardiging van knooploos netwerk — maar dan zodanig gekonstrueerd dat de mazen geen opening meer laten. Aan de basis ligt dus wel de gedachte van netwerk — wat het uiteindelijk geworden is, lijkt eerder op een doek, maar dan van een zeer speciale konstruktie.

De toepassingen liggen tweeërlei gespreid :

1. vertikaal of rechtstaand opgespannen

— bescherming tegen wind, sneeuw, zand,...

toepassing : in de land- en tuinbouw : deze kunstmatige hagen zijn onmiddellijk geplaatst en gemakkelijk te verwijderen, terwijl ze geen onderhoud vragen, volledig rotvrij blijven, en de bodem niet verarmen.

toepassing in gebieden met grote sneeuwval : de opwaaiende sneeuw kan zich soms neerzetten op autobanen, spoorwegen, enz. — om dit te vermijden kan een kunstmatige haag geplaatst worden die ervoor zorgt dat de sneeuw zich rond deze haag neerzet.

toepassing voor stranden teneinde zanderosie tegen te gaan.

toepassing als windschut en anti-verblindingspanelen langs autowegen.

toepassing als windschut rond sportterreinen.

2. Horizontaal of vlak gespannen :

— bescherming tegen te felle zon, hagel — warmte en koude regulatie :

toepassing in de land- en tuinbouw : dank zij een speciale konstruktie van het netdoek kan dit zeer vlug worden geplaatst en verwijderd, terwijl de mogelijkheid voorzien is voor plaatsingen tot één hectare zonder één paal in het midden te moeten opstellen. Dit laat toe met zwaar landbouwmateriaal ongehinderd te werken onder de afgedekte ruimte. Vanzelfsprekend ligt het toepassingsaccent hiervoor niet in de landbouw zoals wij die hier bij ons kennen. Aangewezen op deze konstrukties zijn echter alle gebieden waar de zon de aarde te vlug uitdroogt, en de grondtemperatuur tijdens de dag te hoog en 's nachts te laag is.

Ook bij de bloemisten — zelfs in onze streken — ligt een aanwendingsmogelijkheid.

toepassing bij de wijnbouw en fruitteelt : hagel in het voorjaar tijdens de bloesemperiode, kan de oogst sterk aantasten. Een gemakkelijk te plaatsen en te verwijderen konstruktie betaalt zich snel terug.

Bovenstaande is niet limitatief. Elke week worden nieuwe gedachten en mogelijkheden onderzocht.

Deze kleine onderneming die tijdens de tweede helft van 1981 in produktie is gekomen, heeft toch reeds de mogelijkheid gevonden om zich in elk van bovengenoemde toepassingsgebieden te introduceren.

Dit mag dan als een licht schijnen in de duistere, bedrukkende krisissfeer die ons omvat. Mogelijkheden zijn er genoeg, aan ons die te vinden, in vol besef dat dit heel wat inzet vergt.

Voor de overgang van het oude naar het nieuwe is deze creativiteit een voortdurende vereiste.

Moge 1982 voor ons allen een jaar van vernieuwing zijn.

Chandler, Hargreaves, Whittall & Co. Ltd.

HERVERZEKERINGSMAKELAARS VOOR DE BELGISCHE VISSERSVLOOT

CHANDLER HOUSE

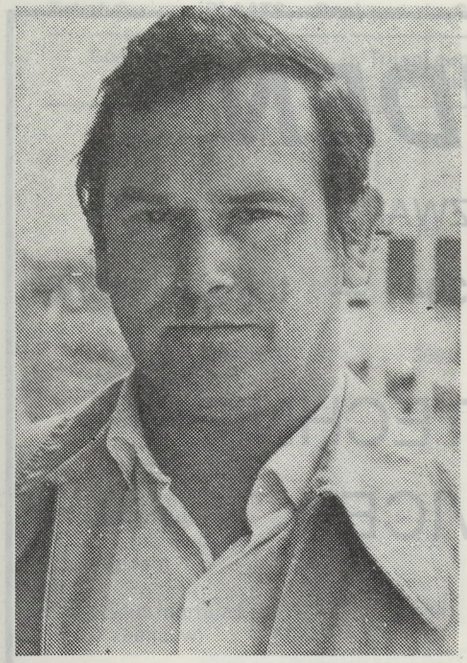
5 - 7 Marshalsea Road

LONDON SE 1 - 1 EF.

✆ 01 - 407 8000

Telex : 883973

AND AT LLOYD'S



OP ZOEK NAAR VISAANDOENINGEN MET DE «THALASSA»

door Ir. D. DECLERCK,
Werkgroep Valorisatie Vis (IWONL)
Rijksstation voor de Zeevisserij

1. INLEIDING

Onlangs werd het Rijksstation voor Zeevisserij uitgenodigd om deel te nemen aan een viskampanje met het onderzoekingsschip «Thalassa» langs de Franse kusten van het Kanaal en de Noordzee. Deze uitnodiging werd gericht aan alle landen die lid zijn van het I.R.O.Z. (Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee). Het doel van deze kampanje was een inventaris op te stellen van visaandoeningen, parasieten en afwijkingen op vissen die van commercieel belang zijn. Het Franse onderzoekingsschip was met bokken uitgerust en elke visperiode duurde 30 minuten. Er werd echter frekwenter gevist in de baai van de Seine,de Somme en nabij Gravelines waar visaandoeningen in verband met de vervuiling werden gemeld. Er werd door de deelnemers uit Engeland, Noorwegen, Nederland, de Verenigde Staten en België een rapport opgesteld waarin de bevindingen werden opgenomen en besproken.

2. EIGENSCHAPPEN VAN DE VANGSTEN

De vangsten langs de Franse kust waren zowel in aantal als in samenstelling zeer gevarieerd. Dit is te wijten aan de verschillende ecosystemen van deze gebieden. De vangsten in de zones van Bretagne en Normandie waren onvoldoende om waardevolle besluiten te kunnen trekken. Daarentegen werden er in de Seine baai, de Somme en in de omgeving van Gravelines genoeg individuen opgevist voor een nuttige observatie. Door een lokaal visserschip uit Gravelines «Sint Elooi» werd eveneens een hoeveelheid vissen met aandoeningen aangebracht. Deze hulp was welkom daar de «Thalassa» de kustzone onvoldoende dicht kon benaderen.

3. ONDERZOEKINGSMETHODEN

Onze aandacht ging vooral naar schar, bot, wijting, schol, makreel, horsmakreel en kabeljauw. Op deze soorten werd er vooreerst een inwendige kontrole verricht op het voorkomen van macroscopisch waarneembare aandoeningen, zoals skeletafwijkingen, zweren, puisten, ontkleuringen, gezwellen enz. Er werd eveneens een inwendige observatie verricht. Van alle vissen werd de buik geopend en de lever, het hart, de nieren, de milt, de maag en de darmen grondig op het voorkomen van nodulen nagekeken. De diagnose werd gesteld met behulp van microscopische preparaten. Interessante gevallen werden fotografisch vastgelegd en aangetaste organen werden ter plaatse gefixeerd.

Het gefixeerd materiaal werd door de verschillende onderzoekers naar hun diverse laboratoria medegenomen voor het vervaardigen van histopathologische preparaten. Van deze gevallen, waar geen directe diagnose kon worden gesteld, werd besmet materiaal voor verdere microbiologisch onderzoek bewaard. Het ligt in de bedoeling van de deelnemers de resultaten van het laboratorium onderzoek in het voorjaar 1982 te IJmuiden te bespreken.

4. RESULTATEN

In het Seinegebied (tabel 1) kwamen vooral schar, bot, wijting en makreel voor. Bij schar en bot werden een kleine aantal individuen met gezwellen en zweren genoteerd. Lymphocystes was vooral bij bot aanwezig, terwijl makreel, besmet bleek met een protozoaire ziekte. Deze ziekte kwam vooral in de milt, lever en nieren voor.

In het gebied van de Somme tot aan Gravelines (tabel 2) was er een kleine hoeveelheid (< 1 %) schar, schol en bot die zweren en gezwellen vertoonden. Daarenboven waren de ingewanden van schar (6 %) met microsporida (glugea spp) geparasiteerd. In dit gebied werden opnieuw hoge aantallen makreel met een protozoaire aandoening gevonden. Dezelfde aandoening werd ook bij kabeljauw genoteerd. De besmetting kwam hier zowel voor op de lever, de milt als de nieren en het hart. De aanwezigheid van zweren op de huid van kabeljauw ging altijd met een besmetting van de ingewanden gepaard. Het omgekeerde was niet altijd waar.

5. BESLUIT

Als algemene konklusie kon worden vermeld dat de meeste ziekten, die voor de Franse kust werden gevonden van natuurlijke oorsprong waren. De meest voorkomende was de protozoaire aandoening bij makreel en kabeljauw. De ziekten en skeletafwijkingen die in verband met een mogelijke bevuiling kunnen staan, werden eveneens in een klein aantal geregistreerd.

Het verschijnsel van natuurlijke sterfte in de visbestanden is reeds geruime tijd door de visserijbiologen opgenomen bij hun stockramingen en voorspellingen. Deze natuurlijke sterfte is veranderlijk naargelang de leeftijd, de soort en de perioden. In de regel verdwijnt gemiddeld 10 % van een stock per jaar door ziekten en roofvissen. Een juiste schatting van deze reductie van de stand is vooralsnog een moeilijke zaak en door internationale onderzoekingen als deze kan ongetwijfeld meer informatie worden bekomen.

Tabel 1 **PLAATS : Baai van de Seine** **PERIODE : 20-25 oktober 1981** **AANTAL TREKKEN : 28**

Soorten	Totaal aantal individuen	Totaal aantal aandoeningen	Type van aandoening	Procent	
Limanda limanda L. (Schar)	826	5	3 zweren	0,4	
			1 tumor	0,1	
			1 microsporida	0,1	
Platichtys flesus L. (Bot)	281	16	13 lymphocystis	4	
			1 microsporida	0,4	
			2 tumors	0,7	5,1
Scomber scombrus L. (makreel)	548	210	Protozoaire aandoening van de milt	39	
Gadus morhua L. (Kabeljauw)	7	1	1 tumor		
Merlangius merlangius L. (Wijting)	300	1	1 skeletafwijking		

ZWART-IJMUIDEN

Machinefabriek & Technische Handel H. ZWART b.v.

Middenhavenstraat 78, IJmuiden — ✆ 02550 - 30304 — telex : 41808

SPECIALISTEN IN DIESELTECHNIEK
LEVERING EN SERVICE
VAN
DAF DIESELMOTOREN

VOORTSTUWING VAN 65 PK TOT 320 PK

AGGREGATEN TOT 220 KVA (50 Hz), 250 KVA (60 Hz)

SERVICE : **BOLNES** DIESELMOTOREN

ZWART TECHNIEK B.V.

SPECIALISTEN IN ENERGIEVOORZIENING

- DIESEL - ELEKTRISCHE AGGREGATEN
  kompleet met besturing tot 2600 KVA
- POMP- EN COMPRESSORAGGREGATEN

Levering met alle merken motoren en onder alle klasseburo's

SERVICE IN BINNEN- EN BUITENLAND

Middenhavenstraat 78 IJmuiden — ✆ 02550 - 30304 — telex 41808

Tabel 2 PLAATS : Baai van de Somme tot Gravelines PERIODE : 28 okt.-2 nov. 1981 AANTAL TREKKEN : 29

Soorten	Totaal aantal individuen	Totaal aantal aandoeningen	Type van aandoening	Procent
Limanda limanda L. (Schar)	470	28	28 Microsporida (darm)	6
Pleuronectus platessa L (Schol)	166	1	1 zweren	0,6
Platichtys flesus L. (Bot)	6	1	1 tumor van de lever	—
Scomber scombrus L. (Makreel)	369	156	155 Protozoaire van de milt	42
			1 uitwendige tumor	0,3
Trachurus trachurus L. (Horsmakreel)	40	1	1 tumor van de maag	—
Merlangius merlangius L. (Merlan)	159	0	Alleen uitwendige kontrole	—
Gadus morhua L. (Kabeljauw)	889	80	80 Protoaire aandoening van de inwendige organen waarvan 32 individuen ook zweren vertoonden die in relatie met deze ziekte waren	9,0
			15 Vinerosie	4,0
				1,6

MONITORINGPROGRAMMA VOOR DE BELGISCHE KUST

door Monique BAETEMAN
Licentiaat Chemie,
Attaché Rijksstation voor Zeevisserij

Sinds 1976 oefent het Rijksstation voor Zeevisserij een bestendige monitoring uit op de plaatsen vóór onze Belgische kust, waar vanuit schepen industriële afvalprodukten in zee worden geloosd. Deze controle op vrijwillige basis van de zogenaamde dumpingplaatsen werd meer geofficialiseerd, sinds België in 1978 de Conventie van Oslo ratificeerde. Het Ministerie van Landbouw en meer bepaald het Rijksstation voor Zeevisserij kreeg derhalve de verantwoordelijkheid om op vastgelegde dumpingsgronden de mogelijke effecten voor de visserij en voor de gezondheid van het gebied over het algemeen, te toetsen.

De omvang en de moeilijkheid van een dergelijke taak zal zowel voor ecologisten als voor niet-ecologisten onmiddellijk duidelijk zijn en daarom is een praktische en zinvolle aanpak hierbij van essentieel belang.

Een grondige kennis van de fysio-chemische parameters van water en sediment uit het gebied is een eerste vereiste. De watermonsters, genomen met een Van Doorn-fles worden onderzocht op alle parameters, die in verband staan met zuurstofverzadiging, eventuele vermindering van de lichtpenetratie, nutriënten en op die parameter welke voor iedere gedumpte afvalstoffen afzonderlijk van specifiek belang zijn zoals fenolen, ijzer, oliën en vetten, enz.

De sedimentmonsters, genomen bij middel van een Van Veengrijper worden in grove lijnen gekatalogeerd als zijnde aanwezig onder de vorm van zand, grind, slib, enz. Op ieder monster wordt een korrel-grootte-analyse gedaan. Bijzondere aandacht wordt geschonken aan materialen die mogelijks van dumping zouden afkomstig zijn aan de aanwezigheid van dode fauna of hun schalen enz. Van ieder monster wordt het carbonaatgehalte en het organisch materiaal bepaald wat een maatstaf kan zijn voor het levend materiaal in het bodemmateriaal aanwezig. Waar nodig worden ook het gehalte aan zware metalen in de sedimentmonsters bepaald.
Biologisch kunnen alleen bemonsteringen ter plaatse de nodige informatie geven. De aard van ieder veldonderzoek afzonderlijk wordt bepaald door de plaats zelf, de soort visserij en de aard van de afvalstoffen die er terecht komen. Een survey van de benthische populatie in het gebied in kwestie, is mogelijks een van de belangrijkste aspecten van het biologisch onderzoek precies omdat deze dieren over het algemeen immobiel zijn en daarom gedurende hun ganse leven beïnvloed worden door de fysische en chemische karakteristieken van dat gebied. De status van het benthos op een bepaald ogenblik is het resultaat van allerlei invloeden van buitenuit over een relatief lange voorafgaande periode. De positie van de benthosorganismen als basis in de mariene voedselketen maken hun goede gezondheid noodzakelijk voor de levensduur op lange termijn van sommige mobiele commerciële vissoorten. De traditionele manier om een mariene benthische gemeenschap te onderzoeken bestaat in een grondig bemonsteringsprogramma gevolgd door de identificatie en enumeratie van alle gecollecteerde faunaconstituenten. Een dergelijke survey moet over een lange periode meestal gedurende jaren en met welbepaalde intervallen herhaald worden opdat veranderingen in de fauna zowel in termen van abondantie als van samenstelling zouden kunnen worden vastgesteld. Diversiteits- en biomassa-indexen worden meestal gebruikt als hulp bij de interpretatie van de resultaten.

Studies op lange termijn die meestal ook arbeidsintensief zijn, zijn van essentieel belang om de basisecologie van een benthische gemeenschap te begrijpen. Deze bestandsopnamen op het biologisch materiaal van een welbepaald gebied worden nog aangevuld met de chemische bepalingen van zware metalen en van organochloorverbindingen in het levend materiaal.

Al deze informatie met data over water, sediment, benthos en ook nog aangevuld met gegevens over de visserij in een welbepaalde zone vormen de basis voor het bepalen van de geschiktheid van een gebied als dumpingsplaats enerzijds en laten anderzijds toe om op een bestaande lozingsplaats eventuele milieuveranderingen te kunnen ontmantelen.

REDERS

en VISSERS

koopt

steeds

bij

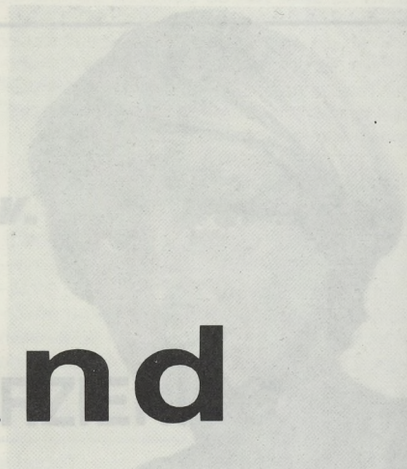
Uw

coöperatieve

hand

in

hand



Kantoren

Tijdokstraat 34

Zeebrugge

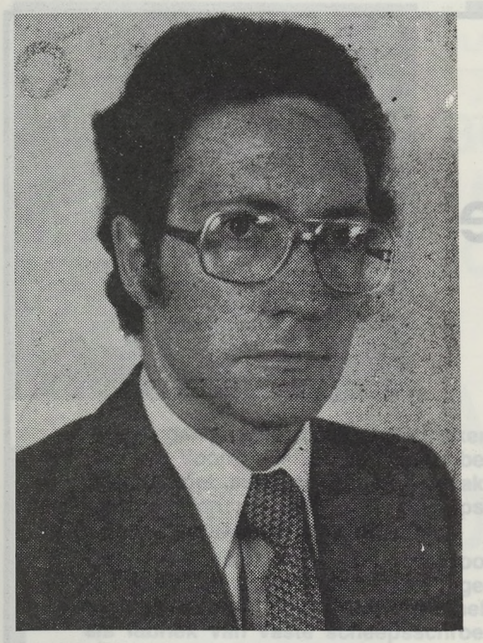
✆ (050) 54 41 17 / 54 41 92

Na de uren :

Joz. Deroose

✆ (050) 51 17 40

HET VOORVERPAKKEN VAN VERSE VIS ONDER KOOLZUURGAS



door ir. Hugo DEVRIENDT
Werkgroep "Valorisatie Vis" (IWONL)
Rijksstation voor Zeevisserij

De vraag naar echt "verse" vis blijft sterk. Ook de praktische voordelen van het vriezen heeft daar weinig aan veranderd. Ondanks de grote bederfsnelheid wordt sinds jaren getracht de versheid van dit produkt langer te behouden. Een verbeterde houdbaarheid onder voorverpakte vorm, zodat aan de eisen van distributiekringen kan voldaan worden, zou zeer welkom zijn. Daar de visserijschepen meestal lang op zee verblijven is de aangevoerde vis soms niet meer van topkwaliteit.

In heelwat visserijinstituten, ook in het onze, worden de laatste tijd experimenten opgezet die erop gericht zijn de normale bewaartijd van verse vis te verlengen op basis van een aangepast gasmilieu. Een met vis gevulde gasdichte kunststofzak wordt, na evacueren van de lucht en toelaten van een gewenst gasmengsel, dichtgesmolten. Het mengsel met de meeste toepassingsmogelijkheden bestaat doorgaans uit 60 % koolzuurgas (CO_2), 20 % stikstof (N_2) en 20 % zuurstof (O_2). De vernieuwde techniek werd ondermeer reeds aangewend bij het voorverpakken van vers vlees en gevogelte. Uit een houdbaarheidsoogpunt werden gunstiger resultaten bekomen dan met vacuumverpakken. In vergelijking met konventioneel verpakken (aëroob) werd voor sommige vleesprodukten een verdubbeling van de houdbaarheid genoteerd, soms zelfs langer.

Naast de gunstige perspektieven omtrent houdbaarheid was er een probleem die een CO_2-toepassing voor verse wellicht kon verhinderen : een verhoogd risico van toename en toxineproduktie van Clostridium botulinum. Wat dit probleem aangaat zijn de onderzoekingen geruststellend geweest. Onlangs nog hebben Schotse vistechnologen getest in welke mate CO_2 toxinevorming in bedervende kabeljauw beïnvloedt. De filets waren beënt met sporen van C1. botulinum type E en voorverpakt op drie wijzen, nl. lucht, vacuum en 60 % CO_2-20 % N_1-20 % 0_2.

De resultaten van dit onderzoek werden besproken tijdens de laatste jaarvergadering van WEFTA (Westeuropese vistechnologenassociatie). Ze duiden erop, zonder onderscheid van verpakkingswijze, dat de afscheiding van het toxine na 8 dagen bewaren bij 10°C onvoldoende was om patogeen te zijn voor de proefdieren (muizen). Bij 20°C werd de patogene koncentratie bereikt na 3 dagen. Onder dergelijke bewaarkondities was het proefmateriaal inmiddels organoleptisch volkomen onaanvaardbaar. Uit dit onderzoek bleek eens te meer dat voor het tegengaan van Clostridiumkontaminatie een lage opslagtemperatuur onontbeerlijk is. Verder kan in dit verband worden vermeld dat het botulinumtoxine door een kookbehandeling wordt geïnaktiveerd.

Nu het omzeggens vaststaat dat een verbeterde houdbaarheid niet samengaat met een verhoogd botulismegevaar, kan nader worden onderzocht welke houdbaarheid te verwachten valt. Met betrekking tot het kwaliteitsbehoud van verse vis moet de aktiviteit van de psychrofiele flora, inz. Pseudomonassoorten, worden gevolgd. Een verhoogde CO_2-druk in de verpakking beïnvloedt het leefmilieu van de visbakteriën ruwweg uitgedrukt als volgt : de gramnegatieve organismen (vnl. Pseudomonas) worden wel en de grampositieve (vnl. melkzuurbakteriën) worden niet in hun groei afgeremd. Het mechanisme van de selektieve invloed is, voor zover ons bekend, nog niet volledig verklaard. Vast staat evenwel dat het houdbaarheidseffekt van CO_2 groter is voor vlees dan voor vis, aangezien

1) het groter aantal melkzuurbakteriën in vlees mede de ontwikkeling van Pseudomonasstammen (ook aktieve vleesbedervers) kan belemmeren,
2) het voor vis specifiek "trimethylamine-oxyde" de bederfwerking van Pseudomonassoorten ondersteunt, terwijl het zelf wordt omgezet tot trimethylamine (zeer typisch bederfprodukt).

Niettemin tonen literatuurgegevens aan dat met het CO_2-verpakken een nuttige houdbaarheidsverlenging kan worden bekomen in vergelijking met aëroob verpakken (zie tabel).

Houdbaarheidsverlenging voor een aantal soorten vis

Vissoort	Bewaarstofatmosfeer	Bewaartemperatuur	Houd.verleng.
kabeljauw	60 % CO_2, 40 % N_2	2°C	2 dagen
schelvis	60 % CO_2, 20 % N_2, 20 % O_2	2	2 à 3
forel	100 % CO_2	1	4
zalm	12 % CO_2, 87 % N_2, 2 % O_2	0,5	4 à 6

De waarde van een CO_2-atmosfeer voor verse vis ligt in de mogelijke verlaging van de houdbaarheid. Wat de beide aspekten botulisme en presentatie betreft, valt het op dat CO_2-verpakking weinig of geen voordelen kan bieden tegenover vacuum- en luchtverpakking.

Het is deel van ons werk alle pro's en contra's zorgvuldig af te wegen om de "geïnteresseerde" distributiesektor te adviseren.

In het labo-werk en in 't bijzonder tijdens het praktijkgerichte onderzoek dienen heelwat faktoren te worden betrokken : vissoort, aanvoerversheid, CO_2-koncentratie, inpakkosten, distributieduur en -temperatuur, verwacht kwaliteitsniveau, CO_2-restwerking, enz.

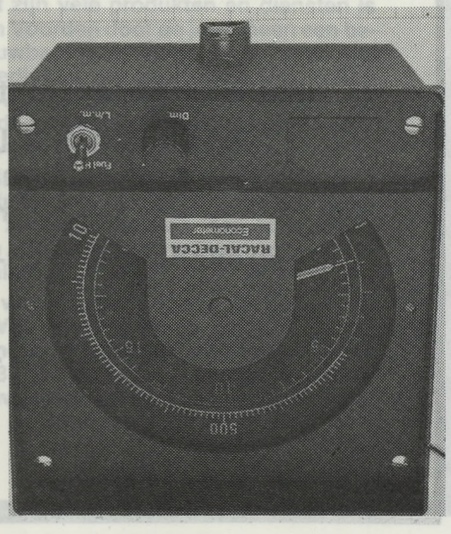
"RACAL DECCA Econometer" de sleutel tot brandstofbesparing

Onlangs is door Racal Decca een econometer op de markt gebracht, die een zeer gunstige invloed kan hebben op het brandstofverbruik aan boord van zeeschepen van alle klasse. Vooral ook doordat brandstofbesparing met het oog op de nog steeds stijgende brandstofprijzen in de nabije toekomst van groot belang zal worden is dit een toestel dat zeker niet meer zal weg te denken zijn aan boord van onze vaartuigen.

Decca Racal heeft deze apparatuur al uitgetest op verschillende Engelse vissersvaartuigen, en dit met overduidelijk sukses. Brandstofbesparingen van 10 % en meer waren hier geen uitzonderingen. Proeven met de 27 meter metende Engelse trawler/seiner "Research" gaven volgende resultaten : 250 mijlen vaart aan een snelheid van 11,8 knopen (zijnde 21 uur en 11 minuten) gaf brandstofverbruik van 5.400 liters. Dezelfde afstand, maar dan afgelegd aan een snelheid van 1 knoop minder (zijnde 2 uur meer vaart) gaf een brandstofbesparing van 1.675 liters !

De econometer kan toegepast worden op vaartuigen vanaf 200 HP en bevat een verbruiksmeter, centrale control unit en display op de brug met volgende aanduidingen :
— liter/uur
— liter/nautical mile
(wanneer aangesloten op een log)
— totale verbruik op ieder ogenblik.

Met deze eenvoudige gegevens kan de schipper zeer vlug de voor hem meest economische snelheid bepalen, wat uiteraard het brandstofverbruik gevoelig doet dalen. De exclusieve verdeler van dit waardevol instrument is de firma INES, H. Baelskaai 17, Oostende. R. HOET.



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.

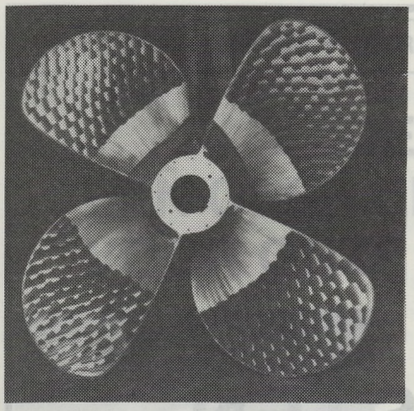
Handelsregister Oostende 16841

BANK BRUSSEL LAMBERT
Generale Bankmaatschappij
Kredietbank

Postrekening nr. 000-0001333-72

✆ 32.21.73

B.T.W. 405.303.909



DE VAN VOORDEN GROEP TE ZALTBOMMEL (NEDERLAND):

Een veelzijdig leveringspakket voor de zeevisserij

Wie de gelegenheid heeft de fabrieken van Van Voorden in Zaltbommel te bezoeken, ziet meteen wat er gemaakt wordt : een levensgrote scheepsschroef markeert de toegangsweg.

Die scheepsschroef is een symbool voor de basis waarop deze groep is gegrondvest. Van Voorden Zaltbommel, als fabriek van vaste scheepsschroeven, is de solide ondergrond van 4 bedrijven die zich hebben toegelegd op de produktie en verkoop van produkten, die alle hun weg vinden naar de scheepvaart en scheepsbouw. Meer in het bijzonder is de Van Voorden Groep de zeevisserij toegewijd, want daar ligt een markt waar alle produkten op grote schaal worden toegepast.

VOORTSTUWING : vaste en verstelbare schroeven en staalbuizen.

Met de vaste scheepsschroeven is het bijna 70 jaar geleden allemaal begonnen : Een loongieterij in Zaltbommel zag dat de zeilvaart op de rivieren haar langste tijd had gehad en begon zich toe te leggen op de produktie van ijzeren scheepsschroeven.

Sindsdien heeft het bedrijf alle ontwikkelingen op de voet gevolgd : Het brons deed zijn intrede en de vorm van de schroeven werd optimaal aangepast aan de steeds stijgende eisen van voortstuwingsrendement. Schepen werden groter en ook in de zeevisserij worden steeds grotere vermogens toegepast in kompaktere voortstuwingseenheden. Heden ten dage worden de schroeven individueel als "maatwerk" ontworpen om te komen tot een optimaal samenspel van scheepsvorm, motor en koppeling, schroefasleiding en scheepsschroef.

In de zeevisserij vindt de bijzondere Van Voorden legering "Bronial" steeds meer toepassing. In een ideale kombinatie van hardheid en elasticiteit biedt dit nikkel aluminiumbrons uitstekend weerstand tegen vervorming, aantasting door zeewater en andere slijtage. Toch is het voldoende elastisch om schade aan schroefas en tandwielkast te voorkomen, terwijl reparatie voor de Van Voorden Reparatie werkplaatsen geen probleem oplevert. Bovendien blijkt dat dit materiaal in feite brandstofbesparing oplevert als gevolg van het langer intakt blijven van het gladde oppervlak en omdat de schroef lichter gekonstrueerd kan worden.

De nauwkeurige afwerking en een nauwgezette kwaliteitskontrole staan borg voor een in alle opzichten superieur produkt.

Een zusterbedrijf van Van Voorden, Promac Nederland B.V., is reeds langer dan 20 jaar aktief met verstelbare schroeven. Het bedrijf heeft de vertegenwoordiging voor de Benelux van een wereldfabrikaat van verstelbare schroeven.

Een ander bedrijf in de groep, Hodi Zaltbommel B.V., is de firma die de straalbuis in België en Nederland ingang deed vinden. De straalbuis is de rond de schroef geplaatste konstruktie, die met name bij het trekken een verhoogd rendement kan geven (mogelijk tot zelfs 30 %) zonder vermeerdering van het brandstofgebruik. De Hodi straalbuis is zwaar gekonstrueerd en heeft standaard een brede roestvrij stalen band om kavitatie-erosie te voorkomen.

MANEUVREREN :
stuurmachines, boegschroeven, stabiloroeren.

Promac Nederland B.V. is de leverancier van de robuuste en bedrijfszekere Promac-Seffle stuurmachines. Deze uit Zweden komende eenheden zijn speciaal ontworpen om in de visserij onder alle omstandigheden hun werk te doen. De dimensionering is bijzonder geschikt voor vissersschepen tot ca. 45 m. lengte.

Promac heeft ook de vertegenwoordiging van de befaamde Pleuger boegbesturingen. De 80 pk unit vond reeds uitgebreid toepassing op zowel de nederlandse als de belgische zeevisserijvloten.

De stabiloroeren, ontworpen en geproduceerd door de oorspronkelijke ontwikkelaar, de firma Becker in Hamburg, worden op bescheiden schaal toegepast op visserijschepen. De optimale verhoudingen van het roer en de achterflap, die met dubbele roerhoek uitslaat, verhogen in grote mate de maneuvreerbaarheid van het schip.

KOELING : scherfijsinstallaties en visruimkoeling.

Nergens vinden de Promac koel- en ijsinstallaties op zo grote schaal hun toepassing als op de visserijschepen van België en Nederland. Maar ook naar landen als Groot-Brittannië, Ierland en Schotland worden tegenwoordig installaties uitgevoerd, evenals naar verschillende tropische landen.

Voor het schip dat weekse en langere reizen maakt, is een scherfijsmachine en een goed gedimensioneerde visruimkoeling een noodzaak. De Promac scherfijsmachines zijn de meest robuuste in hun soort. Honderden eenheden met kapaciteiten van 2,5 tot 4,5 ton per etmaal werden reeds ingezet op vissersschepen. Het zijn de enige die zonder meer in het visruim geplaatst kunnen worden ; tegenwoordig zijn er ook die rechtstreeks uit zeewater hun scherfijs kunnen maken.

WATERBEHANDELING : hogedrukreinigers en drinkwaterbereiders.

Een gebied waarop de Van Voorden Groep zich recentelijk heeft begeven is dat van waterbehandeling. Reeds langer had Promac een programma van hogedrukreinigingsinstallaties, die veelvuldig worden toegepast op nederlandse vissersschepen.

Sinds kort is daarbij gekomen een uitgebreid programma van drinkwaterbereiders. Deze installaties maken uit zout of brak water zoet water op basis van het principe van omgekeerde osmose.

In België werden reeds 2 kompakte eenheden verkocht om aan boord van vissersschepen drinkwater te bereiden voor bemanning en scherfijsmachine.

Vele leveringen van dergelijke installaties vonden plaats aan boord van baggerschepen en op kustvaarders (o.a. vee-schepen).

SCHROEFREPARATIE : 5 vestigingen voor snelle service.

Elk uur dat een schip voor de kant moet liggen kost de eigenaar geld. Daarom moet het tijdverlies als gevolg van schroefbeschadigingen zoveel mogelijk beperkt worden. Van Voorden heeft 5 werkplaatsen, waar reparaties (en wijzigingen) snel en vakkundig worden verricht : 4 in Nederland en 1 in België bij de scheepswerf Van Rupelmonde.

VAN VOORDEN : een veelzijdige partner voor de visserij.

Met zijn vele produkten en diensten is Van Voorden door de jaren heen een betrouwbare partner gebleken voor alle geledingen van de visserij. Ook in België wordt veelvuldig een beroep gedaan op de produkten, kennis en tijdige service van de Van Voorden Groep.

Als een of meer van bovengenoemde aktiviteiten van de Van Voorden Groep uw aandacht trekken, dan is er gratis een uitgebreide brochure voor u beschikbaar.

De vertegenwoordiger voor België van de Van Voorden Groep, :
de heer J. Theunissen te Terneuzen (tel. 00-31 115 94117), is gaarne bereid u aanvullende informatie te verschaffen.

REDERS en VISSERS, voor uw

SOCIALE LASTEN EN BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

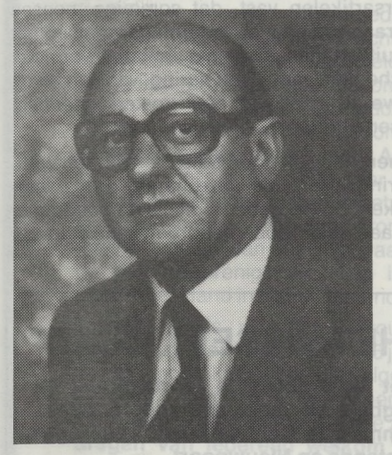
HAND IN HAND

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

✆ 32.11.01

Bijlage aan HET VISSERIJBLAD nr. 47 van 30 december 1981

"DE BOLLE" : EEN OPEN EN GEZELLIG THUIS VOOR ONZE JONGE VISSERS...



A. OPSTAELE
Voorzitter

Samen met het Koninklijk Werk "Ibis" en het tehuis "Godtschalk" te Bredene, is "De Bolle" als Visserstehuis voor Jongeren, sedert haar oprichting in november 1963, de derde en jongste instelling die op het sociaal-menselijke vlak, zich voor de jonge vissers en voor de visserij inzet.

"De Bolle" is reeds zo in onze maatschappij geïntegreerd, dat het uitspreken van de naam van ons Visserstehuis, onmiddellijk de opvang en de begeleiding van onze familiaal minder-gelukkige jonge vissers oproept.

Sedert jaar en dag, en vandaag nog steeds, staat ons tehuis open voor twaalf à vijftien jongeren, die in de visserij en in de aanverwante bedrijven tewerkgesteld zijn, of die zich via het visserij-onderwijs op hun later beroep van visser voorbereiden.

Onder de deskundige begeleiding van onze verantwoordelijke, de Heer Jan Claeys, maatschappelijk assistent en zijn medewerkers-opvoeders en onderhoudspersoneel, vinden onze jongens in "De Bolle" een gezellig thuis. Zij verdienen, samen met de Raad van Beheer, onze diepe erkentelijkheid en onze welgemeende dank.

Waar wij verleden jaar vanop deze plaats aandacht vroegen voor de eerder minder-gelukkige situatie op het materiële vlak, en wij onze bezorgdheid moesten uiten ten overstaan van kostelijke herstellingen en vernieuwingen, kunnen wij vandaag, niet zonder fierheid bevestigen dat de noodzakelijke werken reeds voor een belangrijk deel zijn uitgevoerd en andere nog in uitvoering zijn.

Dank zij de trouwe sympathie van het Provinciaal Gouvernement van West-Vlaanderen, met onze bestendig gedeputeerden, de Heren H. De Fauw en Roger Eerebout, en ook dank zij de steun van het stadsbestuur van Oostende en van de Rederscentrale, met zijn voorzitter, de Heer Henri Pintelon, zijn wij erin geslaagd voor meerdere honderden duizend franken werken uit te voeren : de binnentrap werd vernieuwd, de vloerbekleding hersteld, alles werd opgefrist en in het voorjaar zullen wij de gevel herstellen en herschilderen, alsook enkele ramen vervangen. Ook de binnenhuis-inrichting zal worden verfraaid, ten bate van onze jongens.

Deze gelegenheid die ons door de Heer Vandenberghe, Uitgever-Directeur van het Visserijblad, geboden wordt, nemen wij elk jaar zeer graag en dankbaar te baat om op die manier, rekenschap en verantwoording te geven over het vervullen van onze taak ten overstaan van degenen die ons blijven helpen, alsook tegenover degenen die inzake visserijbeleid verantwoordelijkheid dragen.

Onze vreugde voor de goede werking van ons tehuis, zowel op het morele als op het materiële vlak, wordt echter in belangrijke mate getemperd door de scheepsramp van de Z.180 "Tornado", waarbij meerdere vissers hun leven op zee verloren, en waardoor hun families, vrouw en kinderen, in bijzonder moeilijke omstandigheden achterbleven.

Ook hier doet "De Bolle" als sociale instelling zijn plicht. Verbonden met de zeevisserij en zijn vissers, zijn wij allen verplicht, uit menselijke solidariteit, de bijzonder pijnlijke problemen door deze vissersramp veroorzaakt, te helpen opvangen en dit zeker ten bate van de weeskinderen van de overleden vissers. Wij hopen dat de solidariteitsactie die werd ingezet om ook financiële hulp bij te brengen, tot een waardevol succes zal mogen uitgroeien. Op het menselijk vlak zal "De Bolle" met zijn sociaal assistent zeker niet in gebreke blijven, om ook haar bijdrage te leveren. In de nood kent men zijn vrienden... Het is onze vurige wens dat, over alle meningsverschillen en spanningen die in elk beroep en in elke industriële sector soms heersen, heen, allen die de visserij genegen zijn, de handen in elkaar zullen slaan om de getroffen families te helpen. Wij zijn ervan overtuigd dat ook hier de stem van "De Bolle", als symbool van de menselijke aspecten in onze visserij, zal gehoord worden.

Dit ware het mooiste Kerst- en Nieuwjaarsgeschenk dat wij elkaar kunnen aanbieden.

Als dank hiervoor wensen wij U en al degenen die U dierbaar zijn, alle geluk voor het komende jaar.

Wie belangstelling heeft voor ons Visserstehuis, is er steeds welkom, Tweebruggenstraat 2 te 8400 Oostende (tel. 059/32 01 67).

Het eerstvolgend nummer van HET VISSERIJBLAD verschijnt op vrijdag 8 januari 1982

OVERINVESTERING IN DE NEDERLANDSE VISSERIJ

Bij het vernemen van wat men nu nog altijd aandurft bij onze Noorderburen inzake nieuwbouw voor de visserij, vaartuigen van meer dan 70 meter met motoren van 3400 PK., verder zeer perfekt uitgeruste treilers van ver over de dertig meters en zo meer, hebben wij hier bij verscheidene gelegenheden en vooral bij het te water gaan van bepaalde mastodonten, op de onzekere toestand in de visserij gewezen en ook op het feit, dat Nederland in de late zestiger en zelfs begin zeventiger jaren, ook reeds te roekeloos tot nieuwbouw overgegaan met de dramatische sanering van heel wat goede schepen als gevolg. Deze sanering is nog maar enkele jaren oud en de toestand, vooral deze van de nog toe te wijzen te vangen kwota is er zeker nog niet op verbeterd. Men zou werkelijk moeten beginnen geloven dat de officieel opgegeven vangsten ver beneden de werkelijkheid liggen en de quotaregeling een belachelijk voorkomen heeft.

Het doet ons dan ook zeker geen genoegen dit ook daaromtrent te moeten vernemen uit de mond van de verscheidene heer Th. Kofman van de Directie der Visserijen bij het ministerie van Visserij en Landbouw. We zeggen en herhalen "geen genoegen" want, hoe vreemd ook, we hadden veel liever, dat de feiten ons zouden tegenspreken of dat de toekomst ons gelijk geeft, want ook de belangen van de Nederlandse reders en vissers zijn de onze. Trouwens wanneer het goed gaat voor hen, zal dit ook wel zo zijn voor de visserij in de partnerlanden.

Om tot de heer Kofman terug te komen, die toch wel ter zake over een bepaalde ondervinding beschikt geven wij zijn uitspraak weer zoals deze verscheen in de "Visserijwereld" naar aanleiding van een gesprek dat de redactie van dit blad met deze heer had.

Hier volgt deze passage dan :
"Laten onze vissers toch begrijpen dat de bomen niet tot in de hemel groeien. Ik ben zo bang, dat ze aan het overinvesteren zijn en straks niet meer weten, hoe ze de zaak moeten redden. Als mens en reder moeten ze hun beperkingen kennen. 't Slaat nergens op om te zeggen, dat de overheid maar een beperking van het motorvermogen moet opleggen. Ieder mens heeft toch maar zijn eigen verantwoordelijkheid en de organisaties weten ook waarmede ze bezig zijn. Ik wil niemand kapitelen, maar investeren omdat je buurman investeert en dan liefst wat meer, leidt onherroepelijk tot ongelukken. Hoge hypotheken en oliekosten werken ijskoude SANERING in de hand. Ik hoop dat ik ongelijk heb, maar de ontwikkeling vervult me wel met zorg."

Ook wij hopen, samen met de heer Kofman, dat we ongelijk zullen krijgen, en dit laatste, niettegenstaande onze eerdere alarmerende artikelen, zou ons zeker welkom zijn.

Maar we twijfelen er grotelijks aan. P.V.

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

26/85 (T) Nieuwpoort
Zeewaartse schietoefeningen
Zie B.a.Z. 1/46 zn 1/47 - 1981.

Gedurende de periode van 28 december 1981 tot 8 januari 1982 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de kleine sector als volgt :

— week van 28 tot 31 december 1981 : geen schietoefeningen.

— week van 4 tot 8 januari 1982 : op dinsdag 5, woensdag 6, donderdag 7 en vrijdag 8 januari 1982.

Deze schietoefeningen worden gehouden van 0800, plaatselijke tijd tot zonsondergang, zonder onderbreking.

(Med. A.A. Sch. Nieuwpoort — 27-11-1981).

28/86 Schelde
Bovenmaats zeevaartuig

Ingevolge art. 2 § 1. 4 van het Belgisch K.B. van 3-9-1981 houdende scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde (B.S. 23-10-1981) en art. 2.1.d van het Nederlands Besluit van 11-9-1981 houdende vaststelling van een reglement voor de scheepvaart op de Westerschelde (Stb. 620), worden voor de aanmerking van een bovenmaats zeevaartuig de volgende normen bepaald :

1. **Vaarwater Oostgat/Sardijngeul :**
   een diepgang van 7,5 m en meer en/of een lengte van 170 m en meer;
2. **Vaarwaters Wielingen, Westerschelde en Beneden-Zeeschelde benedenwaarts parallel van het Laag Licht «Oudendijk»**
   een diepgang van 10 m en meer en/of een lengte van 200 m en meer;
3. **Vaarwater Beneden-Zeeschelde bovenwaarts de parallel van het Laag Licht «Oudendijk» :**
   een diepgang van 8 m en meer en/of een lengte van 170 m en meer.

Voormelde scheepvaartreglementen worden op 1 januari 1982 van kracht.

(Hoofdbestuur Zeewezen — Brussel)

NEDERLAND

26/87 Aanloop Oostgat
Steendiep. Lichtboei opgenomen.

Ligging wrak Grethe Dania : 51°35'37''N — 3°12'50''E.

Op ± 225 m W van bovengenoemd wrak schrappen de W-card. lichtboei Q (9) 15 s.

(Zie Belg. krt. D11 en Lichtenlijst 1979 No 147bis).

(Med. Ned. B.a.Z. 4126 — 1981).

ERRATA

— B.a.Z. 17/53 (P) - 1981 : schrappen na 17/53 : (P).

— B.a.Z. 21/70 - 1981 : aanbrengen na 21/70 : (T).

— B.a.Z. 22/75 - 1981 :
lees : - 's nachts : met een over de gehele horizon zichtbaar violet flikkerlicht i.p.v. blauw flikkerlicht.

HARING VOOR POOLSE BEVOLKING GESCHONKEN DOOR ONZE VISSERS

Als gevolg van een initiatief genomen door de Oostendse haringvissers, werd er door de Rederscentrale in plaats van ze te bestemmen voor vismeel, 50.000 kg mooie haring aan de Poolse bevolking geschonken. Het is de filantropische instelling «Caritas Catholica» die voor het vervoer naar Nederland heeft gezorgd, waar de verse haring eerst zal diepgevroren vooraleer doorgestuurd te worden naar Polen.

De vis zal slechts in januari van het nieuwe jaar naar Polen afgevoerd worden, zo...

Het is waarschijnlijk ook wel «Caritas Catholica» die voor de vervoerkosten en de invrieskosten evenals voor het transport van de diepvriesharing naar Polen zal instaan. Anderzijds stelde de firma Lenaerts die normaal de visbakken aan de vislossende vaartuigen verhuurt, deze gratis ter beschikking.

Van de kant van het stadsbestuur werd er in alle bladen geschreven dat door het stadsbestuur de mijnrechten niet zouden aangerekend worden, namelijk heffingrechten van 1,25 % op een bedrag van 125.000 fr welke in totaal de grote som van 1.563 fr vertegenwoordigt, daar haring voor vismeeldoeleinden slechts 2,50 fr betaald wordt door het opvangfonds aan de visser.

In totaal doet de Stad Oostende dus afstand van 1.563 fr aan vismijnrechten, hetzij in wezen een «geste» waarvoor geen dagbladpraat nodig is, want het zijn de vissers die een gebaar doen.

Wij stellen ten andere, aan de hand van bepaalde persartikelen vast, dat sommige mensen zich graag tooien met andermans veren en het laten uitschijnen alsof het initiatief voor het wegschenken van 50 ton haring, van hen komt, alhoewel zij er zelf voor geen kostende centiem in tussenzitten.

Hoe men het ook voorstelle, het zijn tenslotte de haringvissers die deze haring gratis wegschenken, ook al gebeurt dit via hun bijdragen die ze aan de producentenorganisatie storten.

„HET VISSERIJBLAD"

„Het Visserijblad" is voortaan ook verkrijgbaar bij dagbladverkopers, per los nummer, te Knokke-Heist, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.

HET WRAK VAN DE Z.180 «TORNADO» NIET GEVONDEN

Het is onze lezers bekend, dat in samenwerking met het Ministerie van Verkeerswezen, de zeemacht en de redersverzekeringsmaatschappij «Hulp in Nood», de Minister van Landsverdediging, al het mogelijke gedaan heeft om het Zeemachtschip «Dufour» ter plaatse te zenden met de vage inlichtingen waarover men beschikte om de mogelijke ligging van het wrak van de «Tornado» te bepalen.

Na een driedaagse peiling op allerlei mogelijke plaatsen, dient gezegd dat het resultaat negatief is geweest en geen enkel foto-opname toegelaten heeft iets te vinden, zodat men tenslotte onverrichterzake is moeten terugkeren.

Een satellietonderzoek om te weten welke schepen rond het uur van het vergaan op die plaats voorbij vaarden, is ook niet mogelijk geweest.

Volgens de gegevens, de verzekeringsmaatschappij in het bezit, is men echter stellig zeker van het feit dat de Z.180 overvaren werd.

Maar door welk schip, blijft voorlopig een groot vraagteken. Het is immers een feit, dat veel vrachtschepen van allerlei naties en tonnage daar dagelijks met honderden passeren en dat er altijd zijn, die ofwel zo'n aanvaring verzwijgen ofwel er niet van bewust zijn geweest.

Dit laatste is evenwel moeilijk te aanvaarden om de eenvoudige reden dat het tussen 11 en 12 uur 's morgens moet zijn geschied en anderzijds het zeer helder weder was, windkracht 2 à 3.

In maritieme middens stelt men zich echter toch de vraag welke pogingen ondertussen door de verantwoordelijken van de Onderzoeksraad voor Zeevaart bij het Ministerie van Verkeerswezen en bij de Engelse admiraliteit en maritieme verantwoordelijken werden ondernomen om in die duistere en triestige aangelegenheid opheldering te brengen. Hier ging niet alleen een sterk vissersvaartuig verloren, maar zijn ook vijf mensenlevens te betreuren, waarvan een onder hen vijf kleine wezen achterlaat zonder verdere middelen van bestaan en zonder verhaal op de nog steeds onbekende aanvaarder noch op om het even wie.

Steunverlening van officiële zijde inzake kindervergoeding of wezengeld is in onderzoek.

Bij het O.C.M.W. te Oostende moet men wachten tot 8 januari 1982 opdat die heerschappen die deel uitmaken van de beheerraad beslissen of er steun en welke er zou gegeven worden, want ook hier speelt de politiek een rol van mensen die vergeten dat er ondertussen reeds twee maanden verlopen zijn vooraleer officiële steun in dit bijzonder geval al of niet zal gegeven worden.

De O.C.M.W.'s zijn in het land immers poitieke wespennesten, waar elkeen eerst zijn «duitje» in het pateeltje moet leggen vooraleer de administratie van die maatschappij iets kan of mag doen.

Gelukkig is er ondertussen van veel zijden een vlug begrip voor hulp opgedaagd en kan, dank zij de steun van vele private personen en organismen, **tijdelijk** daaraan verholpen worden.

Maar dat is **tijdelijk**.

Langs deze weg moeten we daarom de velen bedanken, die **hoe klein ook,** reeds hun steuntje hebben bijgedragen of nog zullen bijdragen om de wezen Clement te helpen die nu de steun, de hulp en het huiselijk genot van een vader missen, die met zijn vrouw steeds alles voor hen veil had, maar nu op de materiële hulp van anderen moeten wachten om in het verder leven hun weg te kunnen gaan.

P. Vandenberghe.

STEUNFONDS Z.180 TORNADO WEESKINDEREN LAMBRECHT

Zoals wij in onze voorgaande editie meldden, heeft het "Visserijblad" een actie op gang gebracht met als voornaamste, zegmaar enige betrachting, een financiële steun te verlenen aan de vijf weeskinderen Lambrecht, nakomelingen van de in de scheepsramp met de Z.180 "Tornado" omgekomen visser Gustaaf Clement. Gezien het hier gaat om natuurlijke kinderen van wijlen Gustaaf Clement, kan mevrouw Arlette Lambrecht, waarmee Gustaaf Clement reeds zestien jaar samen leefde, geen aanspraak maken op wezengeld. Een te betreuren toestand natuurlijk omdat die mensen nu zonder enige bron van inkomsten zitten. Vandaar dus het initiatief van ons blad waarbij wij ook de steun kregen van de beroepsverenigingen Hulp in Nood, Onderlinge Visafslag Oostende, Hand in Hand Oostende en Hand in Hand Zeebrugge.

De bedoeling is : wij willen mevrouw Arlette Lambrecht en haar vijf kinderen, tussen 16 maand en 16 jaar, financiële steun bezorgen in de zeer moeilijke periode die volgde op het overlijden van Gustaaf Clement. Daarom doen wij beroep op allen die rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken zijn bij de zeevisserij — **natuurlijk zijn bijdragen van iedereen welkom** — om ons te steunen in ons initiatief. Niettegenstaande de actie pas één week geleden van de helling is gegaan, hebben reeds meerdere bedrijven en mensen antwoord gegeven op onze oproep. Er werden bedragen gestort op de speciaal hiervoor aangevraagde bankrekening, terwijl ook bij de O.V.A. en Hand in Hand Zeebrugge reeds sommen binnen kwamen. Daarom herhalen wij nogmaals het nummer waarop de stortingen kunnen gebeuren : 384-0595742-52 ten bate van Steunfonds Z.180 Tornado - Weeskinderen Lambrecht. Men kan ook betalen op de kantoren van HULP IN NOOD, O.V.A., HAND IN HAND OOSTENDE en HAND IN HAND ZEEBRUGGE.

STEUNFONDS HULP IN NOOD - OVA - HAND IN HAND OOSTENDE - HAND IN HAND ZEEBRUGGE

Hulp in Nood	20.000
SCAP	20.000
P. Vandenberghe	5.000
Onderlinge Visafslag	10.000
Hand in Hand Oostende	10.000
Naamloos	1.000
Personeel SCAP (bureel + werkhuis)	4.058
Personeel Hulp in Nood	1.000
Beheerders Hulp in Nood	13.500
Basiel Haelewyck (O.127)	2.000
Rederij De Klauwaert (Z.84)	1.000
Rederij De Veerman (Z.300)	1.000
Jozef Welvaert (Z.12)	1.000
Café "De Benne" Zeebrugge	300
Hoorelbeke Madeleine Bredene	5.000
P.V.B.A. Conseils Oostende	5.000
Visbakkersploeg Knokke-Heist	5.000
Robert Provoost	100
Jean Michiels	80
Freddy Derees	500
Roger Cattoor	1.000
Onbekend	60
Marcel Laplasse	1.000
Alfred Vanloo	500
Jean Claude Ronquetti	340
Staf Lauwereins (Bonded Stores)	1.000
Raymond Deckmyn (O.206)	3.160
Rederij Ramblers (O.279)	2.000
Ere-Notaris en Mevrouw Lacourt	10.000
Ere-burgemeester P. Vandamme	1.000
Belpaeme Diane (O.538-O.552)	2.000
Mercator Fonds E. Van Marcke	10.000
Rederij Gerard & Everaert (N.706)	500
Vislossersbedrijf Van Waes	5.000
Notaris Maurice Quaghebeur	1.000
Bank Brussel Lambert	1.000
Van Gastel M.	1.000
Cattellion Chretien	5.000
Reder Gilbert Viaene (O.101)	1.000
Reder Bogaert André (O.520)	1.000
Familie Vens-Demeester	2.000
Reder Deschepper Frans (O.29)	1.000
Reder Van Elslande Manfred (O.481)	1.000
Reder Smessaert Josephina (O.260)	1.000
Rederij "Pedro" p.v.b.a. (O.192)	1.000
Rederij Rammeloo Gebrs (N.708-N.709)	1.000
Wasserij Defever pvba	1.000
Rederij Zeepaard (Z.424)	1.000
Personeel GBM Zeebrugge	1.200
Valcke Frères Zeebrugge	3.000
Demeulenaere Eddy - Blankenberge	200
Keurslager "Noël" - Blankenberge	200
Ponjaert Gilbert (Z.563)	1.000
Depaepe Yolande - Blankenberge	1.000
Ponjaert Walter - Knokke-Heist	300
Electa Konfectie - Knokke-Heist	2.000
Speelgoed Players - Blankenberge	200
Vantorre Gerard (Z.200)	2.000
Bloemen Houckman - Blankenberge	500
Vantorre Louis - Blankenberge	100
Lannoo Albert	100
Tant Robert - Zeebrugge	200
Zelfbediening Declercq - Blankenberge	100
Vantorre Camiel - Knokke-Heist	500
De Paepe Hyppoliet - Knokke-Heist	200
Marva Shop - Blankenberge	50
Bodeyn Achiel - Knokke-Heist	200
Slager Van Belleghem - Knokke-Heist	250
Vanderheyde Karel - De Haan	500
Vantorre Maurice (Z.580)	5.000
De Graeve Roger (Scheepswerf) - Zeebrugge	5.000
Van de Walle Willy - Eksaarde	2.000
Bank Noordkrediet België - Knokke-Heist	2.500
De h. & mevr. Luyckx-Flitser (Z.400-Z.548)	2.000
Loosbergh pvba - Middelkerke	5.000
De Golfbreker pvba - (Z.525)	1.000
De Zeemeermin - Knokke-Heist	1.000
Gonzalez Cock - Lokeren	1.000
Goemaere Leo - Zeebrugge	300
Anoniem	5.000
Firma Ysebaert pvba - Deurne	1.000
Anglo Belgian Corporation - Gent	10.000
Café Central - Zeebrugge	2.600
Confectie Carels Albert - Brugge	500
Demeulenaere Karin	100
Café De Lichtboei - Zeebrugge	1.000
Ghys Freddy - Zeebrugge	500
Ongenae Erik	100
Beussens Jerome	100
Café "In de Noordzee" - Blankenberge	500
Mejuffer Popelier - Blankenberge	100
De Roeve Raoul - Brugge	500
Van den Bussche Marie-Louise - Brugge	500
Top Style Coiffure - Zeebrugge	500
Bemanning Z.200	1.400
Demeulenaere Patrick - Blankenberge	100
Maes Arthur - Oostende	100
Ronquetti Frans - Bredene	100
Vaneecke Willy (O.168)	1.000
Bemanning O.518	1.500
Van Acker Marcel (N.736)	500
Zonnekeyn Jean - Oostende	100
Totaal afgesloten op 30 december	228.498

N.36 «DONIA» BLEEF IN ENGELAND MAAR DE VANGST KWAM NAAR NIEUWPOORT

Nadat eerder al de N.575 van de rederij Ch. Beuckels en de N.710 van reder-schipper Alain Aesaert, twee vaartuigen die dit jaar de Nieuwpoortse visserijvloot zijn komen aanvullen, met hun eerste vangsten op de thuismarkt in het zonnetje kwamen te staan, werd op 15 december jl. ook voor het eerst een aanvoer van de N.36 «Donia» op de Nieuwpoortse vismarkt geveild.

De «Donia» werd op 9 mei jl. in de thuishaven gedoopt en toen deelde de rederij mede dat de «Donia» regelmatig in de thuishaven zou markten.

Dinsdag jl. had de rederij een vangst van N.36, die in Engeland aan wal was gezet, vanuit Liverpool via een containertransport op Zeebrugge naar Nieuwpoort verscheept. De vangst, 6.883 kg vis van uitstekende kwaliteit was een dag vroeger aangekondigd, maar de storm die in de nacht van zondag op maandag in alle hevigheid woedde, had ook alle containertransport vanuit Engeland lamgelegd.

Vismijnbestuurder Hovaere zei bij de voorstelling van de vangst, die bestond uit tong, pladijs, rog, zeehond, en wat gul en kabeljauw, dat het wellicht bij dat ene transport niet zal blijven.

Schepen voor haven en visserij R. Bendels, die de verkoop bijwoonde, wenste de rederij en de bemanning namens het stadsbestuur alvast geluk met de vangst. Hij verhoopte dat de N.36 nog dikwijls te Nieuwpoort zal komen markten en hij wenste de hele Donia-familie veel voorspoed en rijke vangsten.

Vishandelaar Michel Van Elverdinghe kocht het eerste koopje van 11 kg tarbot voor de som van 4.180 fr. Dat leverde hem opnieuw maar eens de titel van mijnpeter op, want Van Elverdinghe kocht eerstijds ook de eerste koopjes van de N.575 en de N.710. De hattrick van vishandelaar Van Elverdinghe werd met een paar klinkende zoenen van de echtgenote van reder-schipper Marcel Desaever bezegeld.

Ook de andere koopjes van de vangst kregen allemaal een voortreffelijke prijs. De totale besomming beliep 698.919 fr.

Als biezonderheid kan gemeld worden dat niet alleen de «Donia» in Engeland was gebleven maar ook schipper en bemanning. Op de receptie die na afloop van de markt door het stadsbestuur aan reders en bemanning werd aangeboden, waren schipper Marcel Desaever, motorist Manfred Jonckheere, hulpmotorist R. Goudsmit, de matrozen A. Vandewalle, W. Dekeyser en S. Verlaecke alsook scheepsjongen Mario Zeebrouck bijgevolg niet van de partij.

Het overbrengen van deze vis met een container door de firma Transvis van Bredene, kost 60 duizend frank.

Velen denken dat verkopen in Engeland nog voordelig is.

Wie de verkoopsbriefjes in handen krijgt van de verkoop aldaar, ziet het zeker anders en zal moeten vaststellen dat de kosten aldaar 20 en 25 % belopen.

Wat de kosten van de brandstof betreft, mag aangenomen worden dat deze op het huidig ogenblik duurder is dan in België, aangezien er hier op de officiële prijs in het algemeen voor grote vaartuigen een ristourne van een frank gegeven wordt.

Weliswaar kunnen deze 3 à 4 duizend liter brandstof uitsparen en dus twee dagen eerder in zee gaan, maar bij nadere berekening weegt dat niet op tegen de grote voordelen door in België te verkopen.

Wij raden alle reders en schippers aan dit eens goed na te gaan en velen zullen verstomd staan van de grote nadelen verbonden aan de verkoop in Engeland.

TE KOOP
wegens aankoop grotere eenheid :

Stalen VISSERSVAARTUIG

Brutoton 61 – Bouwjaar 1967
Motor ABC 380 pk
(volledig gereviseerd in februari 1981, alsook keerkoppeling en Ferrodo, fakturen ter inzage)

Zich wenden :
HAND IN HAND ZEEBRUGGE
Tijdokstraat 34 – ✆ (050) 54.41.17

(8784V)

TOMBOLA STEDELIJKE VISSERIJSCHOOL "John BAUWENS"

Trekking 19 december 1981

Uitslag :

1	35	487	515	546	657
709	833	1117	1232	1373	1611
1784	1960	2128	2267	2268	2533
2794	3180	3209	3283	3516	3605
3994	4181	4849	4875	5426	5440
5975	6088	6216	6939	7331	7595
7758	7812	8038	8402	8578	8586
9007	9346	9515	9893	9933	10291
10401	10866	10979	11081	11376	11436
12518	13327	13516	13927	14183	14312
14333	14766	15079	15112	16283	16396
16488	16647	17239	17344	17434	17460
17681	17983	18281	18462	18783	18984
19101	19431	19491	19513	19723	19951

Omslagen

364	422	574	812	844	1144
1426	1561	1690	1691	1699	

De prijzen kunnen worden afgehaald in de Stedelijke Visserijschool "John Bauwens", Mercatorlaan 15 van 4 januari tot en met 19 februari 1982.

BEPERKTE HARINGAANVOER DOOR NEDERLANDSE VISSERS

Van de 9 duizend ton haring die aan Nederland in de Noordzee toegewezen werd, zou nog ongeveer 4 duizend ton te vissen vallen. Eén en ander is het gevolg van de kottervissers zelf die de haring zogezegd in zeer beperkte hoeveelheid aangevoerd hebben, waarmede zij overaanbod hebben vermeden en de opname voor menselijk verbruik van de haring verzekerd hebben. Gezien echter een nog behoorlijke hoeveelheid Kanaalharing te vissen valt en dit vóór het einde van 1981 niet in kannen en kruiken zal zijn, heeft de Nederlandse regering thans aan de EEG-Commissie te Brussel verzocht om het eventueel overschot voor het vissen te mogen uitspreiden over de maanden januari en februari 1982.

Jammer genoeg konden we niet vernemen op basis van welke overeenkomst de haringkottervissers tot een overeenkomst voor een beperkte haringaanvoer kwamen. Inderdaad is een vrijwillige overeenkomst in de visserij voor een beperkende visserij praktisch niet, of zeer moeilijk te verwezenlijken. Dit is minstens hetgeen wij in de Belgische visserij vaststellen. Het is anderzijds eveneens een moeilijk probleem. Men kan inderdaad een beurtrol uitvaardigen voor het vissen, maar wat dan als de enen slecht weder treffen of vergeefs naar de haring zochten en de anderen bij hun beurt, volle netten kregen. Men kan ook de aanvoer per vaartuig beperken tot een bepaalde hoeveelheid, maar dit is ook niet altijd gemakkelijk. Wat dan met het teveel ? Want men werpt niet graag de haring terug over boord, ook al bleek het dat de laatste trek voor het grootste deel er te veel aan was.

Dan maar proberen om deze buiten de afslag te verkopen. Als dat meevalt, dan krijgt dit vaartuig beslist navolgers en is het hekken van de dam. Daarbij valt een vrijwillige beperking met het eventueel kwaad humeur van een bepaalde schipper, die hetzij tegenslagen heeft opgelopen met gescheurde netten of om andere redenen en dan maar zijn achterstand wenst in te lopen waardoor teveel haring aan de afzet is, met als gevolg prijsinzinking of zelfs opvang, hetgeen dan niet goed overkomt aan de anderen. Wij weten inderdaad uit ervaring dat vrijwillige overeenkomsten voor beperking van de aanvoer altijd hier of daar haperingen oplopen. Indien de betrokken Nederlanders er dan ook inderdaad in geslaagd zijn om een overeenkomst in die zin af te sluiten en meer nog zogezegd, de hand er hebben kunnen aan houden, dan nemen wij hier zeer zeker ons petje voor af.

Maar wie kontroleert die aanvoer. Hoeveel er van gaat en niet buiten de officiële prijs weg.

Gans die cinema van de beperking van de aanvoer, is er alleen op gericht in het kader van de Europese gemeenschap te doen alsof men de onderrichtingen door haar gegeven, stipt volgt.

Maar van dit alles, is niets waar, zowel in Nederland, Frankrijk en in België, waar een paar groothandelaars de toestand, de aanvoer en de mogelijkheden van export uitbuiten ten nadele van de vissers.

En het spijt ons te moeten zeggen, dat sommige reders er de schuld van zijn.

Dit weze gezegd voor wie zich aan die toestand vergrijpt. De regeling van die aanvoer mogen we een klucht noemen, zoals gans de regeling inzake de beperking van de aanvoer van alle soorten omdat het stelsel zelf door de biologen voorgesteld, een klucht is en zal blijven, zolang de Europese Ministers zelf, de durf niet hebben om er aan te doen verzaken.

P.V.

DOORGAANSHUIS OF DOORGANGSHUIS ?

HET NEDERLANDSE YERSEKE DOORGANGSHUIS VOOR KREEFTEN, OESTERS EN MOSSELEN

Wie zegt kreeft denkt daarbij in de eerste plaats aan Kerstdag omdat, niettegenstaande de krisiestijd toch nog veel kreeft op het Kerstmenu staat. Dit is jaren zo geweest en dat zal wel zo blijven al zegt men toch in betrokken kringen, dat de afzet toch teruggelopen is. De kreeft is nu eigenlijk ook geen al te goedkoop beestje en een kerstmenu met kreeft luistert daar natuurlijk naar.

Het Nederlandse Yerseke is zowat het doorgangshuis van vele honderden tonnen kreeft, niet in de eerste plaats voor eigen binnenlands verbruik maar hoofdzakelijk voor doorverkoop aan de West-Europese landen. In het aquarium van een firma te Yerseke zijn in de maand december zowat zeventig ton kreeft opgeslagen, waar de kreeft in een aangepast water en temperatuur op hun uiteindelijke bestemming, de kookpot, wachten. Als we het gemiddeld gewicht van zo'n kreeft op 500 gram schatten, dan zijn dat er toch een eerbiedwaardig aantal van rond de 140 duizend !

Het is begrijpelijk dat men dan ook de betrokken aquariums te Yerseke de grootste van Europa noemt. Aan 800 B.fr. gemiddeld per kg. betekent dit een investering van meer dan 110 miljoen B.fr. Begrijpelijk dat men op zo een schat bestendig moet waken en dat dan ook een speciale bewakingsdienst ingesteld werd, waaronder bijzonder goed opgeleide honden.

Over het ganse jaar werden er in Nederland in 1980 ruim 765 ton oesters ingevoerd en ging een 489 ton weer uit over de grenzen, of circa 64 %. Het is duidelijk dat het overschot in binnenlands verbruik opging. Even duidelijk is het, dat zowel voor het binnenlands verbruik als voor de uitvoer, de maand december met zowel de vooravond van kerstdag als de oudejaarsavond, de belangrijkste maand van het jaar is. De drukte bij betrokken firma's is dan ook rond deze tijd het grootst en er zullen dan zeker wel overuren geklopt worden, terwijl anderen zich reeds klaar maken voor een feesttafel. Ook de oesteropzet profiteert van de Kerst- en Nieuwjaarsdrukte en ontelbaar zijn de tonnetjes oesters die bij de oesterkwekers van Yerseke buiten rollen, alhoewel het, vanwege de slechte tijd, toch niet meer „ZO" is als vorige jaren. Voor mensen die het kunnen en die het lusten, smakelijk eten.

En van mosselen hoeven we op dit ogenblik niet te spreken. Deze zijn de meest begeerde schelpdieren, welke met miljoenen kg. vooral in België graag gegeten worden.

Nu het jaar 1981 voorbij is, zal de statistiek ons niet alleen leren dat dit schaaldier dit jaar enorm verbruikt werd, maar dat de kwaliteit uitzonderlijk was

WIERINGSE KOTTER PROBEERT HET MET HULP VAN ZEILEN

De Nederlandse kotter „WR 6" zal van het enigszins dode seizoen volgende zomer, gebruik maken om zijn schip om te bouwen en van zeilen te voorzien als hulpvoortstuwingsmiddel. De structuur van het dek dient hiervoor te veranderen en twee stalen masten geplaatst. De zeilen die geplaatst worden zijn van het rolreefsysteem, een systeem dat het opstellen en het afstellen van de zeilen gemakkelijk maakt. Het gebruik van zeilen mag inderdaad niet tijdrovend zijn, zoniet zou men het best kunnen vergeten en het middel ten slotte duurder uitkomen, dan de kwaal van de dure brandstof. Het ganse gevalletje van de ombouw en aanpassing zal toch wel een goede 800 duizend B.fr. kosten. Of de reder hiermede veel profijt zal maken, blijft wel een open vraag omdat zijn kotter, met 4 man aan boord, reeds voor een niet onbelangrijk deel de passieve visserij uitoefent, namelijk de staande nettenvisserij en het vaartuig ten slotte slechts uitgerust is met een eerder kleine 150 pk motor. Anderzijds leert de ondervinding in het buitenland, onder meer het Franse eksperiment met de „Eole", dat het toch al geen koek en ei is met het aanbrengen van de zeilen als hulpvoortstuwingsmiddel. Eigenaar OK de Haan samen met zijn drie mede-opvarenden is echter overtuigd van de goede afloop en dergelijk optimisme moet een kans gegeven worden.

Dit is onder meer ook de overtuiging van het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek te IJmuiden, die dit eksperiment van dicht bij volgt en helpt begeleiden. Anderzijds zou aan de hand van een studie van het Nederlandse Landbouw Ekonomisch Instituut naar voor komen, dat de investering in een drietal jaar zou teruggewonnen zijn door gasoliebesparing. Hopen we voor de durvende en ook wel risikodragende eigenaar dat het eksperiment de beste vruchten oplevert, ook wel ten voordele van die een oogje in het... zeil van de „WR 6" zullen houden en voorlopig de kat uit de boom kijken om eventueel aan de hand van eventuele verbeteringen van het systeem, wellicht eveneens over te schakelen op een gekombineerd motor-zeil voortstuwingsvermogen.

BENOEMINGEN IN HET WETENSCHAPPELIJK EN TECHNISCH COMITÉ VOOR DE VISSERIJ VAN DE EEG

In het Publikatieblad van de EEG verschenen de benoemingen van de leden van het Wetenschappelijk en Technisch Comité voor de visserij van de Gemeenschap.

Dit Comité zal voorlopig 22 leden tellen van wie de ambtstermijn twee jaar na de datum van hun benoeming afloopt. Groot-Brittannië, Duitsland, Frankrijk en Denemarken krijgen elk drie leden benoemd, Nederland, Italië, België, Ierland en Griekenland elk twee leden. Voor België zijn dit de heren Gerard Van den Broucke en Dr. R. De Clercq.

Beide heren kennende, zijn wij overtuigd dat de belangen voor de vissers van ons land in goede handen liggen. Ondertussen wenst „Het Visserijblad" hen geluk met hun benoeming.

„HET VISSERIJBLAD"

„Het Visserijblad" is voortaan ook verkrijgbaar bij dagbladverkopers, per los nummer, te Knokke-Heist, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.

ONDERZOEK IN ZEEUWSE VISFRAUDE BEËINDIGD

Enkele maanden terug, gaven wij bericht over een door de Nederlandse fiskale diensten achterhaalde fraude, van grote partijen vis, die in het zwart verworven werden en in het zwart via groot- en kleinhandel bij de verbruiker kwamen.

Het is duidelijk dat de verbruiker hier niet van profiteerde, maar wel de afzetketen. Thans is het onderzoek, geleid door het Openbaar Ministerie, de Rijkspolitie in Zeeland en de Fiskale Inlichtingen- en Opsporingsdienst (FIOD) beëindigd. Het resultaat is, dat meer dan honderd handelaars en vissers aan de tand gevoeld werden en een dossier samengesteld kregen. Men heeft kunnen achterhalen dat voor circa honderd miljoen B.fr. vis verhandeld werd buiten weten van de belasting. Dit is wel de waarde van het eindprodukt, einde afzetketen aldaar.

Behalve de fiskale aanslag, navordering en boete worden een twintigtal beschuldigden eveneens strafrechterlijk vervolgd en zullen voor de rechtbank te Middelburg terecht staan. Voor een zestigtal neemt het Openbaar Ministerie genoegen dat zij alleen een fikse fiskale navorderingsaanslag krijgen. Volgens het Openbaar Ministerie zal dit een voldoende sanctie uitmaken voor diegenen die hoofdzakelijk geprofiteerd hebben, maar geen leidinggevende rol in de zaak speelden. Een kleine twintigtal verdachten die ter goeder trouw zijn, niet geprofiteerd hebben en een normale forfaitaire fiskale aanslag kregen, worden buiten vervolging gesteld. Nochtans liet het orgaan van het Openbaar Ministerie toch duidelijk uitschijnen dat in het vervolg alle verdachten voor de rechtbank zullen gedaagd worden omdat zij zich te verzekeren hebben dat het om een zuivere aankoop van frauduleuze vis gaat. De navordering die, zowel de voor de rechtbank verschijnenden als de niet-voor de rechtbank verschijnenden zullen toegestuurd krijgen, hangt natuurlijk van de uitspraak van de rechtbank af en van de bewijzen van de fraude en de omvang die kan bewezen worden.

OVER TE NEMEN :
GOEDE VISWINKEL
Gelegen te Izegem.
Prijs overeen te komen.
✆ **(051) 30.17.43** (8783V)

WANNEER EN HOE MOET HULP VERLEEND WORDEN AAN VISSERSVAARTUIGEN IN NOOD ?

Onlangs vroeg de schipper van een visserssvaartuig ons of hij verplicht is, een vaartuig in nood te helpen, dus op te slepen, zonder dat vooraf overeengekomen was omtrent voorwaarden en plaats.

Deze toestand doet zich regelmatig voor en al naargelang men bij de ene of andere maatschappij verzekerd is, ontstaan hieromtrent dikwijls meningverschillen inzake vergoeding, waarheen het vaartuig moet opgesleept en tegen welke voorwaarden, want deze verschillen van verzekering tot verzekering.

Wat er ook gebeure of welke eisen of vraag vanwege de hulpbehoevende er ook gesteld wordt, **mag men nooit een opsleping weigeren en is men zeer strafbaar dit te doen** in acht nemend, dat niet alleen de redding van een schip er kan van afhangen, maar ook die van mensenlevens.

Wat er onlangs met de bemanning van de Z.180 gebeurd is, mag als wraakroepend voorbeeld beschouwd worden, daar het uitgemaakt is, dat het vaartuig in de grond gelopen is, maar niet door wie.

Daarmee wil niet gezegd, dat alle bemanningsleden zouden gered geweest zijn, maar het is uit doktersonderzoek gebleken dat, had men er tijdig bijgeweest of de aanvaarder hulp had geboden, waarschijnlijk de schipper levend zou hebben kunnen redden.

Binnen enkele jaren zal een satelliet bij aanvaring op plaatsen zoals het Kanaal, zeker een aanvaarder kunnen bepalen en dus schuldigen ter verantwoording roepen.

Ondertussen zijn we nog zo ver niet.

HOE EN WANNEER HULP VERLENEN ?

Wanneer men om hulp gevraagd wordt, moet men onmiddellijk zijn reder daarvan op de hoogte stellen en hem inlichten en raad vragen.

Vissersvaartuigen bij de rederscoöperatieve «Hulp in Nood» verzekerd, zijn ten allen tijde verplicht mekaar te helpen. Daarvoor krijgt elke reder begin van het jaar een dubbele lijst van de aldaar verzekerde vaartuigen, waarvan ene in het stuurhuis en de tweede thuis voorhanden moet zijn.

Het opslepen moet steeds naar de dichtstbij **veilige** haven geschieden. Dat wil zeggen bvb. niet naar Blankenberge of Nieuwpoort, wanneer men voor veiligheidsredenen gevaar loopt met de sleep die havens aan te doen.

Maar met dit alles wordt bedoeld, dat die dichtstbijgelegen veilige haven ook een Engelse, Franse, Duitse, Hollandse of Deense kan zijn van het ter hulp te komen vaartuig en de haven waarheen best gevaren wordt.

WAAROM DE DICHTSTBIJGELEGEN VEILIGE HAVEN ?

Eenvoudig omdat door het verder slepen van een last, allerlei omstandigheden, te zware last, storm, mist, enz... van dien aard kunnen zijn, dat men groot gevaar loopt niet veilig en tijdig het in nood verkerend schip in een haven te kunnen binnenbrengen.

De verantwoordelijkheid hiervoor is dus zeer groot en de eigenaar van het in nood verkerend schip of zijn verzekering, kan elke vergoeding voor het verder slepen dan de dichtstbijgelegen haven weigeren of bij ongelukken (vergaan of aanvaringen onder weg) de schipper van het opslepend vaartuig verantwoordelijk stellen.

WAT MOET DE SCHIPPER VAN HET OPSLEPEND VAARTUIG EERST DOEN ?

Bij vraag om hulp te verlenen, moet hij eerst zijn reder verwittigen en deze vragen tegen welke voorwaarden hij het in nood verkerende vaartuig mag opslepen.

De reder komt daarna overeen met de tegenpartij, 't zij mondeling achteraf bevestigd per brief of telex of om op het even welke wijze desnoods na raadpleging van zijn verzekering.

Komt men niet overeen omtrent voorwaarden, namelijk prijs en plaats, dan kan een overeenkomst bereikt worden met, het geval achteraf scheidsrechterlijk of langs de rechtbank ~~te~~zien beslissen, maar **de opsleping mag niet geweigerd worden.**

Wel mag geweigerd worden het in nood verkerende vaartuig naar een verdere haven te slepen dan de dichtstbijgelegen veilige haven of ook de gestelde voorwaarden te aanvaarden.

Hier gaat het immers om een al of niet akkoord gaan tussen de **schipper** van het opslepend vaartuig, **die verantwoordelijk is voor de opsleping** en die zelf moet oordelen of een opsleping verder dan de dichtstbijgelegen haven verantwoord is, of gestelde voorwaarden te aanvaarden.

Het best is op dat ogenblik dus ook de verzekering te raadplegen, daar deze kan weigeren al naargelang de omstandigheden en de weersgesteltenis, een verder slepen als verantwoord te aanzien, waarvoor zij dus achteraf niet kan geroepen worden te betalen.

Als men een vaartuig wil slepen op vraag van de in nood verkerende, verder dan de dichtstbijgelegen **veilige** haven, dan is dat een zaak tussen de twee reders, maar de verzekering is niet gehouden de meerdere kosten hieruit voortspruitend te betalen, daar dit een eigen economisch belang is, maar het risico vergroot.

In dergelijk geval is het best dit schriftelijk overeen te komen en betaalt de opgesleepte de meerdere kosten welke er uit voortspruiten aan de tegenpartij of komen deze overeen geen groter kosten aan te rekenen, wat dikwijls gebeurt al naargelang de reders in kwestie mekaar willen helpen.

In geval echter een schip in werkelijke nood of zich in zinkende toestand bevindt, dan kan niet vooraf overlegd, maar is het de plicht van om het even welke schipper, eerst hulp te bieden en moet de schipper naar geweten handelen, iets wat achteraf voor wat de vergoeding betreft, bij scheidsrechterlijke beslissing of rechtbank kan beslecht worden.

Onlangs deed zich te Zeebrugge ook het geval voor van een vissersvaartuig dat hulp nodig had, bij een verzekeringsmaatschappij aangesloten was, maar er sedert de vastgestelde tijd de premie niet betaald had.

De reder van het opslepend vaartuig gebaarde van «kromme haas» en de gevraagde hulp werd verleend.

Om de waarheid te kennen is het op dat ogenblik steeds geraadzaam de verzekering te raadplegen en dus ook zijn reder, van wie het afhangt in welke voorwaarden de opsleping zal geschieden en waarheen.

Hier vond de niet door verzekering gedekte reder, het raadzaam een vreemde haven aan te doen en dus moeilijkheden inzake het betalen van een vergoeding te ontwijken.

Ook in dergelijk geval, mag de schipper die om hulp gevraagd wordt, deze niet weigeren en wacht hij eerst, zo er geen gevaar bestaat, de beslissing van zijn reder en of verzekering af om dan te handelen zoals door deze bevolen, waarheen het schip brengen.

We hebben gemeend dat het nuttig is op dit alles eens te wijzen, daar het een feit is, dat er tegenwoordig zodanig veel versies hieromtrent de wereld ingezonden worden, dat dergelijke voorlichting nuttig en noodzakelijk is.

Ons blad is steeds bereid alle vragen van schippers of reders hieromtrent voor zover mogelijk te beantwoorden.

P.V.

TRAMSPOORLIJN DE PANNE — OOSTENDE

Uit oorzaak van uit te voeren spoor- en luchtlijnwerken zal van 4 januari af het tramvervoer tussen Westende Bad en De Panne vervangen worden door autobusvervoer.

Hierdoor werden heel wat tramhalten verplaatst en aangeduid door autobuspalen.

— Zo ondermeer te Lombardsijde (beide richtingen) : de halten worden verplaatst naar de Koninklijke Baan.

— Nieuwpoort aan Zee (richting naar Oostende) : de halte wordt verplaatst naar Albert I laan juist voorbij de Elisalaan.

— Nieuwpoort aan Zee (kerk) : de halte wordt verplaatst naar Elisalaan-Bernardusstraat.

— Nieuwpoort-Zonnebloem (richting naar Oostende) : de halte wordt verplaatst naar Elisalaan ter hoogte van de Meeuwenlaan.

(Medegedeeld)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

WEEK VAN 18 TOT 24 DEC. 1981

Toch nog meer vis dan verwacht tijdens deze week voor Kerstmis. Zoals verwacht werden geen denderende prijzen genoteerd en kregen alleen de zogenaamde fijne vissoorten hoge prijzen. Tarbot liep tot 450 fr en staartvis haalde 355 fr. Voor de grote tongsoorten liep de prijs boven de 300 fr, driekwartsortering steeg zelfs boven de 400 fr uit. Schol werd evenwel verwezen naar de vismeelfabriek, ook voor hondshaai was de belangstelling niet groot genoeg opdat alles zou verkocht geraken. Wijting viel terug naar het opvangpeil en voor roggen werden zeer lage prijzen genoteerd.

De IJslandse soorten waren eveneens veel goedkoper dan andere weken. Alleen rode zeebaars hield stand, er werd tussen 53 en 57 fr het kg voor betaald. Blauwe leng waarvan de aanvoer juist in deze week erg ruim was, werd verkocht tussen 20 en 24 fr waar er de voorgaande weken nooit minder dan 60 fr het kg voor betaald werd. Heilbot kreeg nog tussen 105 en 255 fr het kg en voor schaat werd nu 2200 fr de ben gegeven. De haringvissers kregen geen te grote vangsten in de netten. Toch waren deze nog te groot in verhouding tot de vraag want dinsdag werden zowat 800 bennen naar de vismeelfabriek verwezen.

De garnaalaanvoer is erg klein, de prijs voor garnaal is sterk gestegen en lag deze week tussen 120 en 170 fr het kg. Toch is die prijs lager dan andere jaren in deze periode.

	dag.	vis	tong	fr.
VRIJDAG 18 DEC. 1981				
WEST				
Z.72	10	120	1300	480.482
KUST				
Z.499	2	35		91.110
MAANDAG 21 DEC. 1981				
IJSLAND				
O.81	19	870		1.189.811
O.318	20	450		790.294
WEST				
O.274	9	50	900	301.027
O.206	12	240		366.155
O.229	11	190		278.988
Z.47	5	210	2510	661.625
Z.161	8	120	2300	696.285
MONKEY BANK				
O.285	10	190		283.524
KANAAL				
O.83	15	170	2000	643.039
DINSDAG 22 DEC. 1981				
KANAAL				
O.518	12	95	1600	724.838
KUST				
O.26/N.706	1	124		41.500
O.123/O.306	1	93		41.850
N.708/N.709	1	535		196.876
N.752/N.597	1	325		138.126
N.3/N.279	1	222		99.190
O.135/O.275	1	387		139.376
O.127/O.303	1	608		102.000
O.141/O.369	1	208		91.060
WOENSDAG 23 DEC. 1981				
WEST				
Z.438	5	2610		728.318
KANAAL				
N.36	12	55	835	267.296
KUST				
O.127/O.303	1	480		190.000
O.26/N.706	1	230		93.750
O.123/O.306	1	377		169.650
O.135/O.275	1	171		76.950
O.141/O.369	1	420		52.500

WEEK VAN 25 TOT 31 DEC. 1981

Het overzicht blijft eigenlijk beperkt tot één verkoopdag, de maandag.

Dinsdag loste nog één vaartuig een vangst van 280 bennen, een flinke partij keilrog die nog wel een redelijke middelprijs haalde : 60 fr.

Maandag kregen we wel vis van IJsland, maar dan een zeer beperkte hoeveelheid : 110 bennen. De helft hiervan was blauwe leng waarvoor rond de 43 fr het kg betaald werd. Rode zeebaars, 10 bennen stonden in de afslag, kreeg 2.900 fr de ben. Er werd een opbrengst bereikt van 250.000 fr.

Voor volgende week zullen ook weer kleine vangsten van IJsland gebracht worden. Er is voortdurend slecht weer op de visgrond zodat de twee te verwachten schepen waarschijnlijk maar vrijdag zullen verkopen.

Wat de tongen betreft, deze waren deze week zowat even duur als verleden week. Maandag kregen de duurste sorteringen tot bij de 400 fr. Ook tarbot kreeg hoge prijzen (tot 450 fr het kg), staartvis deed het beter dan verleden week en werd verkocht tussen 175 en 420 fr met de grote als duurste. Voor schol werden betere prijzen betaald dan verwacht, schol noteerde zelfs tot bij de 40 fr. Alleen platjes deden het minder goed en werden al eens opgevangen. Voor kabeljauw werd tot 65 fr betaald, de gullen kregen van 38 naar 60 fr volgens de grootte. Kleine wijting werd doorgaans goed verkocht, grote sortering kreeg tot 26 fr.

Voor de haringvissers was het niet veel zaaks. De vangsten waren veel te klein en de prijs bleef erg laag. Zeker geen briljant einde van 1981. De garnaalvissers hebben tamelijk regelmatig voor garnaal gezorgd. De prijs bleef schommelen tussen 110 en 165 fr het kg.

De gulvangers zijn binnen gebleven. Er is weinig te vangen. Een paar van die schepen hebben dan ook al weer de garnaalkorre aangeslagen.

	dag.	vis	tong	fr.
MAANDAG 28 DEC. 1981				
IJSLAND				
O.317	18	110		250.888
KANAAL				
N.719	9	140		478.699
Z.183	17	200	4040	1.568.738
WEST				
O.134	13	290		484.121
O.35	13	2402		481.410
Z.34	12	65	1365	383.680
Z.499	7	80		159.460
Z.583	12	125	3410	880.406
MONKEY BANK				
O.232	12	300		438.283
KUST				
O.26/N.706	1	282		137.770
O.141/O.369	1	209		96.768
O.123/O.306	1	79		35.550
N.752/N.597	1	300		150.000
O.135/O.275	1	73		36.500
O.127/O.303	1	364		178.360
DINSDAG 29 DEC. 1981				
KANAAL				
O.118	17	280		753.885

	dag.	vis	tong	fr.
WOENSDAG 30 DEC. 1981				
WEST				
Z.38	13	255		607.160

ZEEBRUGGE

	tong	vis	dag.	fr.
DONDERDAG 17 DEC. 1981				
B.5				1.408.770
VRIJDAG 18 DEC. 1981				
Z.19				1.229.435
Z.42				953.755
Z.187				509.152
GUL/WIJTING/HARING				
Z.400/Z.548				75.220
Z.554/Z.560				44.706
Z.578/Z.580				88.900
				2.901.968
MAANDAG 21 DEC. 1981				
Z.126 N	1000	260		846.215
Z.431 KRP	200	160	12	519.938
Z.507 W	250	20		151.288
Z.14 W	1000	170		550.189
Z.44 W	2800	350		936.261
Z.53 W	3700	340		1.281.660
Z.418 W	1000	160		492.347
Z.189 W	1000	160		598.851
Z.525 W	1000	100		392.189
Z.559 KRP	200	130		488.681
Z.289 W	1200	120		627.813
Z.162 KN	5500	370		2.055.150
				8.940.582
DINSDAG 22 DEC.1981				
Z.84 W	2500	250	8	1.078.260
Z.331 W	1400	265	3	484.251
Z.209 W	200	80	18	185.553
Z.98 W	2000	320	8	1.152.914
Z.462 W	1200	100	11	500.517
Z.402 W	150	60	10	126.430
Z.60 W	2000	290	10	1.031.366
Z.510 KRP		150	7	560.800
Z.492 W	900	90	9	436.243
Z.296 W	3000	345		900.841
Z.99 KN	4500	260		1.570.311
				8.027.486
WOENSDAG 23 DEC. 1981				
Z.509 W	400	40	9	275.666
Z.92 W	2000	205	8	879.674
Z.27 W	1500	105	7	922.840
Z.16 W	4500	390	9	1.853.528
Z.43 W	1500	150	8	618.913
Z.424 W	1400	130	9	533.779
Z.128	00	80	9	460.366
GUL/WIJTING/HARING				
Z.400/Z.548				46.726
Z.554/Z.560				49.170
Z.601/Z.201				39.076
Z.580/Z.578				132.556
				5.812.284
DONDERDAG 24 DEC. 1981				
Z.408				383.410
Z.408				491.153
Z.12				356.640
Z.30				354.670
GUL/WIJTING/HARING				
Z.554/Z.560				23.850
Z.471/Z.472				207.270
				2.176.915

MAANDAG 28 DEC. 1981

Z.574	K	1200	80	11	428.531
Z.30	N	1500	170		733.574
Z.506	N	2400	240		750.511
Z.189	K	300	20		141.513
Z.176	W	1000	140		569.963
Z.200	Kn	2500	170	16	1.008.649
GUL/WIJTING					
Z.403/Z.501					156.260
					3.789.001

DINSDAG 29 DEC. 1981

Z.196	W	3000	250	13	907.817
Z.474	K	200	35		153.817
Z.55	K	300	55	7	270.550
Z.105	Ier. Zee	6000	300		1.877.560
Z.573	KRP	600	140	13	538.062
Z.313	W	2400	230		975.424
Z.519	W	3000	270	13	1.086.599
Z.324	W	1600	150	12	561.526
Z.564					479.221
GUL/WIJTING/HARING					
Z.580/Z.578					
Z.400/Z.548					
Z.601/Z.201					95.200
Z.403/Z.501					56.640
					6.112.599

	tong	vis	dag.	fr.

WOENSDAG 30 DEC. 1981

Z.584	W	2000	100	13	611.890
Z.307	KRP	500	115	9	473.593
Z.181	KRP	350	100	9	549.770
Z.484	W	2000	100	9	542.129
Z.526	W	2200	120	12	856.677
Z.576	W	2750	120	12	886.133
Z.465	W	900	100	9	512.560
GUL					
Z.471/Z.472			50		56.840
HARING					
Z.554/Z.560			4800		133.250

NIEUWPOORT

VRIJDAG 18 DECEMBER 1981

HARING

N.597	7.175 kg	19.562 fr.
N.752	7.175 kg	19.563 fr.

ZATERDAG 19 DECEMBER 1981

Nihil

MAANDAG 21 DECEMBER 1981

VIS

N.752	1.201 kg	28.262 fr.
N.597	1.201 kg	28.263 fr.
N.88	728 kg	28.870 fr.
N.700	728 kg	28.870 fr.
N.470	555 kg	19.335 fr.
N.590	556 kg	19.335 fr.
N.22	764 kg	26.625 fr.
N.720	764 kg	26.625 fr.
N.723	1.936 kg	60.046 fr.
N.172	718 kg	25.305 fr.
N.788	719 kg	25.305 fr.
N.738	892 kg	25.980 fr.
N.15	20.843 kg	1.415.772 fr.
N.575	1.893 kg	53.355 fr.
N.710	1.893 kg	53.356 fr.

GARNAAL

N.782	102 kg	14.240 fr.

DINSDAG 22 DECEMBER 1981

GARNAAL

N.211	173 kg	25.085 fr.

WOENSDAG 23 DECEMBER 1981

VIS

N.88	1.055 kg	31.220 fr.
N.700	1.054 kg	31.220 fr.
N.172	1.002 kg	32.260 fr.
N.788	1.002 kg	32.260 fr.
N.470	1.849 kg	52.110 fr.
N.590	1.849 kg	52.110 fr.
N.597	317 kg	3.520 fr.
N.752	318 kg	3.520 fr.

GARNAAL

N.211	49 kg	7.987 fr.
N.782	60 kg	11.160 fr.

HARING

N.708	4.850 kg	12.950 fr.
N.709	4.850 kg	12.950 fr.
N.597	3.050 kg	12.795 fr.
N.752	3.050 kg	12.795 fr.

Vier koppels spanvissers losten hun vangst op de woensdagmarkt. Slechts de traditionele vissoorten zoals kabeljauw, gul, wijting en pladijs werden te koop aangeboden. Grote pladijs kreeg 1300 à 1500 fr. de ben, drieling- of middenslagpladijs 1250 à 1500 fr. de ben en visjes 1000 à 1200 fr. de ben.
Kabeljauw werd tegen 2000 à 2500 fr. de ben geveild en gul tegen 1600 à 2000 fr. de ben.
Grote wijting haalde 1400 à 1550 fr. de ben en kleine wijting 900 à 1000 fr. de ben.
Voor grote zandschar betaalde men 950 à 1100 fr. de ben en voor kleine zandschar 750 à 900 fr. de ben.
Vanwege de handelaars viel weinig interesse te bespeuren en alle genoteerde prijzen lagen ietwat langs de lage kant. Zo kan besloten worden dat de eindejaarsfeesten op de prijsnotering der westvis een nefaste invloed hebben.
Tevens losten twee koppels haringvissers hun vangst. Ongeveer 15.800 kg haring worden aangevoerd en dienden tegen de opvangprijs tot vismeel verwezen te worden.

DONDERDAG 24 DECEMBER 1981

VIS

Nihil

GARNAAL

N.211	80 kg	14.960 fr.

MAANDAG 28 DECEMBER 1981

VIS

N.738	2.602 kg	74.270 fr.
N.22	1.730 kg	62.785 fr.
N.720	1.731 kg	62.785 fr.
N.575	1.046 kg	38.210 fr.
N.710	1.046 kg	38.210 fr.
N.172	272 kg	11.610 fr.
N.788	273 kg	11.610 fr.
	GARNAAL	
N.211	50 kg	8.928 fr.

Slechts drie koppels spanvissers en één vaartuig van de West losten hun vangst op de maandagmarkt.
Tong en variatie werd niet te koop aangeboden, zodat de handelaars zich met de traditionele vissoorten der West tevreden moesten stellen.
Grote pladijs haalde 2.000 à 2.500 fr. de ben, drieling- of middenslag pladijs 2.250 à 2.500 fr. de ben en visjes 1.250 à 1.450 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 2.750 à 3.200 fr. de ben opgekocht en gul tegen 1.700 à 2.250 fr. de ben. De voorkleine gul bekwam 1.410 à 1.530 fr. de ben als marktnotering. Grote wijting werd tegen 1.250 à 1.350 fr. de ben opgekocht en kleine wijting tegen 750 à 900 fr. de ben. Grote zandschar noteerde men aan 1.380 tot 1.500 fr. de ben en kleine zandschar aan 1.100 tot 1.200 fr. de ben. Een geringe interesse vanwege de handelaars werd vastgesteld en de prijsnoteringen konden slechts matig genoemd worden.

DINSDAG 29 DECEMBER 1981

VIS
Nihil

GARNAAL

N.211	132 kg	20.334 fr.

HARING

N.752	2.200 kg	10.155 fr.
N.597	2.200 kg	10.155 fr.

WOENSDAG 30 DECEMBER 1981

N.88	359 kg	16.065 fr.
N.70	359 kg	16.065 fr.
N.172	262 kg	14.280 fr.
N.788	262 kg	14.280 fr.

Het Steunfonds «Tornado»

NOG BELANGRIJKE BIJDRAGE

Zopas kreeg de heer Prosper Vandenberghe, initiatiefnemer van het Fonds voor de scheepsramp met de «Tornado», bericht van Gouverneur Olivier Vanneste, tevens voorzitter van het «Fonds Maurits Bossuyt», dat voornoemd fonds een bijdrage zal storten ten voordele van de weeskinderen Lambrecht. Het gaat om een bedrag van 47.000 fr dat werd toegezegd door de beheerraad. Dit bedrag vertegenwoordigt de gebruikelijke financiële steun die door het Fonds verleend wordt aan gezinnen die getroffen worden door een dodelijk arbeidsongeval van de kostwinner.

Verwachtingen

MAANDAG 4 JANUARI 1982

KANAAL : O.231

WEST : O.33 - O.114 - O.168 - O.274 - O.309 - O.229 - O.83 - N.45 - Z.502 - O.705.

DINSDAG 5 JANUARI 1982

WEST : O.35

IN DE LOOP VAN DE WEEK :

IJSLAND : O.202

HET KERSTNUMMER VAN IBIS -TROS TE HEIST

Ter gelegenheid van Kerstdag werd door de Oud-leerlingenbond Ibis, afdeling Oostkust, met sekretariaat op de Zeedijk 97 te Heist, een speciaal nummer van Ibis-tros uitgegeven. Dit graag gelezen tijdschrift is inmiddels reeds aan het 45ste nummer toe. Hoofdredacteur is Cyriel Vantorre, schrijver van de familieroman „De Kavijaks". Deze roman zal binnenkort verwerkt worden in een langspeelfilm en er wordt tevens ernstig werk gemaakt voor een vervolgverhaal op de televisie.

Cyriel Vantorre gaat in Ibis-tros verder met zijn rubriek 't Kavijakske en heeft het deze maal over een droomreis in het rijk van Koning Arthur. Met „Schepen door de eeuwen heen" worden de Smak en het Kofschip besproken en beschreven. Nog heel weinigen onder ons kennen deze beide zeewaardige schepen van vele jaren geleden. In het Patrijspoortje worden enkele bekende scheepstermen uit de doeken gedaan, zoals „een oogje in het zeil houden" of „kielhalen", en nog heelwat spreekwoorden die met de zee of het vissersleven tot stand gekomen zijn.

Er wordt verder geschreven over de Ibis O.179, het modernste vissersvaartuig van de Belgische vissersvloot, dat aan een Franse rederij verkocht werd. Het wel en wee tussen de jaren 1928 en 1940 komt ook nog eens aan bod. Het boekje besluit met een oud lied en nieuws uit eigen afdeling. Het tijdschrift Ibis-tros wordt gratis aan de leden toegestuurd. Wie geen lid is kan los nummer aanvragen bij Cyriel Vantorre, Zeedijk 97 te Heist.

VOOR NIEUWBOUWERS
Te koop NIEUWE aluminium MEWAF KANTELPOORT plus skin plaat, hoog 2 m. breed 2,50 m. met nodige aanhang. Zich wenden bureel blad nr. 7755N.

Apollinaris
HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!

VISAANVOER

NIEUWPOORT

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.
21 dec.	9	35.391	1.879.804
23 dec.	4	8.596	239.870
28 dec.	4	8.700	308.408

HARINGAANVOER

NIEUWPOORT

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Minimum	Maximum
18 dec.		14.350	39.125	9,00	9,00
23 dec.	2	15.800	42.800	9,00	9,10
29 dec.	1	4.400	20.310	9,00	

GARNAALAANVOER

NIEUWPOORT

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Minimum	Maximum
17 dec.	1	149	17.606	118	119
21 dec.	1	102	14.240	138	140
22 dec.	1	173	25.085	145	145
23 dec.	2	109	19.147	168	186
24 dec.	1	80	14.960	187	187
28 dec.	1	50	8.928	173	189
29 dec.	1	132	20.334	145	148

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kgr op 28 dec. 81

Grote schelvis	/		Witte leng	37,20/	
Mid. schelvis	34,00/		Blauwe leng	42,60/	43,60
Kleine schelvis	25,20/		Schartong	30,00/	41,00
Kabeljauw	38,00/		Heilbot	170,00/	182,00
Gul	31,60/	36,60	Koolvis	32,00/	
Wijting	29,20/		Hondstong	/	
Schaat	48,00/	56,00	Zeewolf	/	
Zeebaars	58,00/		Staart	/	

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	28 dec.		29 dec.		30 dec.
Lappen	277	303	.....		.....
Grote	335	362	.....		.....
3/4	378	398	.....		.....
Bloktongen	307	360	.....		.....
Vóór-kleine	170	187	.....		.....
Kleine	108	123	.....		.....
Slips	90	100	.....		.....

ZEEBRUGGE

Grote	258	293	238	240	258
Bloktongen	329	357	335	348	369
Fruittongen	338	366	318	321	409
Schone kleine	267	283	218	222	259
Kleine	129	162	135	138	148
Tout petit	97	112	105	108	114
Slips	86	90	82	85	84

NIEUWPOORT

Tong I	.....	.....	.....
Tong II	.....	.....	.....
Tong III	.....	.....	.....
Tong IV	.....	.....	.....
Tong V	.....	.....	.....
Kleine tongen	.....	.....	.....

PLADIJS

OOSTENDE

	29 dec.		29 dec.		30 dec.	
Grote	26	41	.....		.....	
Iek (groot-klein)	33	35	.....		.....	
Derde slag	26	29	.....		.....	
Platjes	20	21	.....		.....	

ZEEBRUGGE

I	26	27	26	27	26	
II	26	27	26	27	6	9
III	26	28	26	28	31	
IV	20		20	25	26	28
V	.....		.....		.....	

NIEUWPOORT

Moeien	.....	.....	.....
Grote pladijs	.....	.....	.....
Platjes	.....	.....	.....
Drielingen	.....	.....	.....

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende 28 dec.		Zeebrugge 28 dec.		Oostende 29 dec.		Zeebrugge 29 dec.		Oostende 30 dec.		Zeebrugge 30 dec.	Nieuwpoort 28 dec.		Nieuwpoort 30 dec.	
Tarbot grote	440	460	389	444	420		397	435	.....		.....	.....		.....	
Tarbot middel	312	408	356	374	307		311	346	.....		.....	.....		.....	
Tarbot klein	145	291	212	259	.....		289	310	.....		.....	.....		.....	
Griet groot	200	208	194	205	150		185	201	.....		.....	.....		.....	
Griet middel	151	174	125	148	154		124	135	.....		.....	.....		.....	
Griet klein	124	148	62	89	141		96	98	.....		.....	.....		.....	
Schelvis groot	43		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....	
Schelvis middel	32	35	.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....	
Schelvis klein	25		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....	
Heek grote	150		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....	
Heek middel	132	136	.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....	
Heek klein	67		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....	
Lom	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....	
Leng	39		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....	
Rog I	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....	
Keilrog	80	86	.....		75	77	37	65	70	72	.....	.....		.....	
Rog	66		50	51	.....		50	51	.....		.....	.....		.....	
Tilten	.....		36	40	.....		39	44	.....		.....	.....		.....	
Scherpstaart	.....		50	54	.....		.....		.....		.....	.....		.....	
Halve mans	.....		24	28	.....		26	32	.....		.....	.....		.....	
Teelt	.....		24	28	.....		26	32	.....		.....	.....		.....	
Katrog	16		6	12	17		10	12	.....		.....	.....		.....	
Kabeljauw	51	67	60	64	52		70	74	68	79	121	55	64	77	88
Gul (groot)	57	64	58	60	46		60	65	51	63	120	34	45	46	70
Gul (middel)	46	48	42	44	43		39	41	49	54	85	.....		.....	
Gul (klein)	36	42	34	37	39		34	37	35	40	57	.....		.....	
Hozemondhamme	173	397	107	465	145	255	215	436	.....		450	.....		.....	
Wijting groot	26	29	.....		24		.....		27		36	25	27	30	34
Wijting klein	14	20	34	36	15		30	34	18	19	18	15	18	17	19
Schar	15	23	12	14	.....		12	14	20	36	.....	20	24	.....	
Steenschol	40	185	151	156	16	183	124	166	.....		165	.....		.....	
Zeehaai	34	41	26	30	29	31	28	30	.....		.....	.....		.....	
Hondshaai	11	13	.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....	
Doornhaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....	
Pieterman	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....	
Makreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....	
Horsmakreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....	
Zeekreeft	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....	
Schaat	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....	
Zeebaars (klipvis)	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....	
Kongeraal	20	31	.....		9	18	.....		.....		.....	.....		.....	
Schartong	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....	
Volle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....	
IJle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....	
Haringshaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....	
Steenholk	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....	
Heilbot	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....	
Steur	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....	
Koolvis	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....	
Zeewolf	50	67	.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....	
Pollak	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....	
Zonnevis	94	343	.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....	
Koningsvis	136	165	.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....	
Vlaswijting	50	54	48		33	50	50	52	.....		.....	.....		.....	
Zeeduivel	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		.....	
Schotse schol	12	38	.....		26		.....		.....		.....	.....		.....	
Zeehond	.....		10	16	.....		10	12	.....		.....	.....		.....	
Bot	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....		10	14
Rode Poon (roobaard)	25	54	34		.....		36	39	.....		.....	.....		.....	
Grauwe poon (knorhaan)	.....		16		.....		16	19	.....		.....	.....		.....	
Rode knorhaan	19	45	.....		16	28	.....		.....		.....	.....		.....	
Posten	17	22	6	12	14		16	12	7		.....	.....		.....	

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 14 december werd aangevoerd : 14.735 kg tong, 266 kisten tarbot en griet, 141 kisten kabeljauw, 10 kisten schelvis, 597 kisten wijting, 1083 kisten schol, 455 kisten schar, 632 kisten haring en 150 kisten diversen.

Prijzen in guldens – Per 1 kg. : tarbot 19,72-17,60, grote tong 19,69-19,06, grootmiddel tong 23,67-22,54, kleinmiddel tong 17,77-16,73, tong één 11,73-11,09, tong twee 9,38-8,87.

Per 40 kg. : hammen met kop 226-152, roggen 152-48, tarbot 735-379, griet 368-214, kabeljauw drie 114-96, kabeljauw vier 104-96, kabeljauw vijf 96-80, schelvis één 112, schelvis twee 106, schelvis drie 124, schelvis vier 122, schol één 82-70, schol twee 102-82, schol drie 102-80, schol vier 102-82, wijting drie 54-40,80, haring twee 28, schar 74-46, tongschar 286-116, haai 116-86, steenbolk 50-24, kuit 122.

Aan de dinsdagmarkt van 15 december werd aangevoerd : 32 kisten schelvis ; 718 kisten wijting ; 12 kisten schar ; 18 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 40 kg. : schelvis drie 124-90 ; schelvis vier 106-70 ; wijting drie 63-42 ; schar 96-56 ; kuit 116-70 ; steenbolk 46-24 ; bot 24.

Aan de woensdagmarkt van 16 december werden aangevoerd : 23 kisten schelvis ; 798 kisten wijting ; 2 kisten schol ; 104 kisten schar ; 3.375 kisten haring ; 33 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 40 kg. : schol vier 114 ; wijting drie 54-33 ; schelvis twee 88-82 ; schelvis drie 86-72 ; schelvis vier 72-67 ; schar 90-63 ; bot 30-24 ; steenbolk 31-24 ; kuit 77-62 ; haring één 32,40-26,40.

Aan de vrijdagmarkt van 18 december werd aangevoerd : 3.155 kg. tong ; 27 kisten tarbot en griet ; 98 kisten kabeljauw ; 37 kisten schelvis ; 516 kisten wijting ; 210 kisten schol ; 122 kisten schar ; 9171 kisten haring en 35 kisten diversen.

Prijzen in guldens – Per 1 kg. : tarbot 21,36-20,80 ; grote tong 26,42-25,59 ; grootmiddel tong 26,42-25,59 ; kleinmiddel tong 18,85-18,20 ; tong één 12,62-12,40 ; tong twee 10,47-9,96.

Per 40 kg. : tongschar 192-134 ; steenbolk 25-24 ; haai 110-94 ; krab 38 ; tarbot 791-411 ; griet 380-316 ; kabeljauw één 138-122 ; kabeljauw twee 154-124 ; kabeljauw drie 132-104 ; kabeljauw vier 118-100 ; kabeljauw vijf 96-72 ; schelvis twee 96-92 ; schelvis drie 126-98 ; schelvis vier 122-86 ; schol één 96-56 ; schol twee 114-84 ; schol drie 114-86 ; schol vier 90-66 ; wijting drie 71-30 ; haring één 26,40 ; haring twee 25,60-25,20 ; schar 72-43 ; kuit 46-49 .

Aan de maandagmarkt van 21 december werd aangevoerd : 14.270 kg. tong ; 139 kisten tarbot en griet ; 23 kisten schelvis ; 403 kisten wijting ; 1.256 kisten schol ; 185 kisten schar ; 2.761 kisten haring en 89 kisten diversen.

Prijzen in guldens – Per 1 kg. : tarbot 27,32-23,67 ; grote tong 23,99-21,03 ; grootmiddel tong 28,05-26,12 ; kleinmiddel tong 22,96-20,26 ; tong één 12,15-11,38 ; tong twee 9,61-8,31.

Per 40 kg. : tarbot 948-444 ; griet 412-222 ; schelvis één 86 ; schelvis twee 90-86 ; schelvis drie 98-94 ; schelvis vier 86-82 ; schol een 76-70 ; schol twee 90-80 ; schol drie 88-80 ; schol vier 70-60 ; wijting drie 70-40,80 ; schar 84-37 ; haring twee 25,60-25,20 ; tongschar 320-144 ; roggen 146-52 ; steenbolk 25-24 ; haai 126-92.

Aan de dinsdagmarkt van 22 december werd aangevoerd : 3035 kg tong, 54 kisten tarbot en griet, 187 kisten kabeljauw, 30 kisten schelvis, 246 kisten wijting, 469 kisten schol, 84 kisten schar, 31 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. : tarbot 21,82-19,72, grote tong 26,18-24,90, grootmiddel tong 32,64-29,81, kleinmiddel tong 24,29-23,42, tong één 11,37-10,92, tong twee 7,97-7,83.

Per 40 kg. : tarbot 766-344, griet 357-210, kabeljauw één 162-132, kabeljauw twee 170-132, kabeljauw drie 124-98, kabeljauw vier 110-86, kabeljauw vijf 92-35, schelvis twee 86-63, schelvis drie 92, schelvis vier 85-50, schol één 70, schol twee 81-76, schol drie 81-77, schol vier 77-62' wijting drie 72-35, schar 74-36, tongschar 120-81, kleine kreeft 200-168, krab 42-26, steenbolk 24, bot 24.

De besommingen waren : KW 4 ƒ 11.300, UK 17+ UK 48 11.800, UK 64 42.500, UK 164 39.400, UK 228 6.500, HD 32 + IJM 1 11.000, HD 2 + YE 25 100, UK 24 + UK 307 7.400, UK 135 + UK 145 1.100, UK 128 + UK 228 1.200, UK 233 + UK 234 630, VD 6 + VD 20 920, VD 19 + VD 73 1.700, VD 54 + VD 88 780, IJM 3 + IJM 20 1.800, IJM 14 + IJM 27 1.910, IJM 19 14.200, verder twee Texelaars ƒ 8.800.

NEDERLAND

Er is terug ongerustheid over een mogelijke volledige sluiting van de Oosterschelde, niettegenstaande vroeger in regeringskringen hieromtrent andere verklaringen werden afgelegd. Nu schermt men terug met de zoveel hoger liggende kosten die de bouw van een pijlerdam die het water zou doorlaten in het geheel van de deltawerken zou vergen tegenover de aanleg van een afsluitdam. Wanneer geen tijwater meer in de Oosterschelde kan komen en geen ebbewater meer afvloeien, zou dit voor vele schelp- en schaaldierbedrijven de doodsteek betekenen. Het water zou zijn zoutgehalte verliezen en zou verkommeren tot een brak en vuil water. Ook als functie van kinderkamer voor de vis zou de Oosterschelde afgedaan hebben. De meerkosten, naar gelang van de te laten opening zouden tot 1,5 miljard B.fr. kunnen oplopen.

▲

Begin december werd in de visafslag in het Nederlandse De Helder eveneens een plaatselijk rekord opgetekend toen men dan reeds de 1,24 miljard B.fr. omzet bereikte. Tegen het eind van het jaar wordt dit meer dan 1,3 miljard en dit is dan voor De Helder eveneens een rekord.

GESLAAGDEN VOOR EXAMEN VISFILEREN

Dat er meer en meer vis gefileteerd wordt, heeft men in Duitsland en Holland al goed begrepen.

Het filleteren van vis is echter een kunst, welke alleen door ervaring en opleiding goed en ekonomisch kan nuttig zijn voor de vishandelaar zelf.

In Holland en Duitsland bestaan daarvoor speciale leergangen.

Aan de school voor Zeevaart en Techniek werd verleden week het examen visfileren afgenomen. De volgende kandidaten slaagden en kregen een diploma uitgereikt :

De dames : R. Dekker-Bas te Egmond aan Zee ; C. Brouwer te Badhoevedorp ; Y. Dirks te IJmuiden ; B. P. C. Roos te IJmuiden.

De heren : G. van Dongen te Zwanenburg ; P. W. Michel te Haarlem ; W. Duin te Haarlem ; A. J. A. Lijnzaat te Zandvoort ; C. Schaap te Zandvoort ; C. Vlieland te Zandvoort ; P. Zwart te Egmond aan Zee ; W. J. M. de Weerdt te Spaarndam ; M. Stellingwerf te IJmuiden ; R. C. Rustemeijer te Velsen-Z. ; J. Nieuwenhuis te Amsterdam ; G. J. G. Gouda te IJmuiden ; M. Gouda te IJmuiden ; K. Vuil te IJmuiden ; W. C. B. Oosterbeek te Naarden ; B. J. v.d. Berg te Amsterdam ; P. A. Koster te IJmuiden ; W. Kastanje te Egmond a.d. Hoef ; A. N. Mulder te Haarlem ; J. C. M. Beentjes te Beverwijk ; A. Lanser te IJmuiden ; M. van Os te IJmuiden ; R. van Os te IJmuiden ; P. M. Kromhout te Haarlem ; J. Buur te IJmuiden ; B. J. Boer te IJmuiden ; F. Glas te IJmuiden ; D. van Eck te Nieuw Vennep ; M. v.d. Plas, IJmuiden.

DE "UK 209" WAARSCHIJNLIJK BESTEMD VOOR DE SCHROOTHOOP

De Nederlandse viskotter "UK 209" die, na een aanvaring in de IJmuider buitenhaven aan de grond kwam, werd zoals we dit reeds aan onze lezers mededeelden, amper een week later gelicht omdat men hoopte het schip nog te kunnen herstellen, hetgeen voor de verzekeringsmaatschappij voordeliger zou uitkomen.

Er wordt nu echter aangenomen, dat dit niet het geval zal kunnen zijn. Inderdaad alhoewel de romp zelf intakt schijnt te zijn, is de opperstructuur van het vaartuig, de bovenbouw volledig en onherstelbaar beschadigd. Zelfs de masten zijn weggeslagen en het voordek heeft eveneens zwaar te lijden gehad. Waar echter het schoentje voornamelijk wringt, is in de ruimten. Wij zelf hebben dit hier reeds medegemaakt aan de hand van, onder meer de B.604 en de O.100 die eveneens, vooral dan voor het laatste vaartuig, slechts enkele dagen op de bodem onder water bleven. De verwoesting die hier echter het gevolg van was, is werkelijk onvoorstelbaar.

We kunnen dit dus best doortrekken voor de UK 209 als we vernemen, dat de ruimen bedekt zijn met een laag kleverige slib en dat de machinekamer zelfs niet meer toegankelijk is. We kunnen ons dus ook best voorstellen hoe de motor en de onderdelen door het zout water en de slib te lijden hebben gehad en, zo men deze wenst terug in een behoorlijke staat te zetten, men de motor volledig mag uit elkander nemen en onderdeel per onderdeel uitbouwen en reinigen. We zijn dan ook overtuigd dat men dit wel kan vergeten alhoewel we vernemen dat de eksperten het toch nog maar eens nauwkeurig zullen bekijken of het niet beterkoop ligt alles te herstellen. We menen dan ook dat de "UK 209" zal afgedaan worden voor schroot.

HET WERK VAN ONS RIJKSSTATION VOOR ZEEVISSERIJ

In ons nummer van vorige week startten wij met een eerste deel van het Activiteitsverslag van het Rijksstation voor de Zeevisserij waarin vooral aandacht besteed werd aan het BIOLOGISCH VISSERIJONDERZOEK. Omwille van de belangrijkheid zetten wij dit overzicht verder in ons huidig nummer. In een komende editie zullen wij dan aandacht besteden aan het TECHNISCH ZEEVISSERIJONDERZOEK.

De tong in het Engels Kanaal, de Keltische Zee en de Ierse Zee kan in 1981 op eenzelfde visserijdruk worden geëxploiteerd, zonder de stand enigszins te bedreigen.

De scholstand vertoont in de meeste gebieden een te hoge exploitatiegraad ten opzichte van het optimale punt, zodat zich in 1981 een afname van de visserijsterftegraad opdringt.

Omwille van de te hoge visserijdruk en de minder goede broedjaren na 1976 moet in 1981 de visserijsterftegraad voor de kabeljauwstand in de Noordzee eveneens verminderen om de paaistand in 1982 nog op een veilig punt te houden.

Zowel de wijting- als de schelvisstand kunnen wegens de hoge mortaliteit veroorzaakt door de industrële visserij en door het terug over boord werpen weinig worden aangerijkt door een verminderde visserijinspanning op de adulte stand.

V. STUDIE VAN DE GROEI

De groei in lengte en gewicht van 0- en 1-jarige tong, schol, schar en wijting in de kweekgebieden van de Belgische kust werden verder bestudeerd.

De jaarklasse 1979 van tong, waarvan een ongewone grote dichtheid werd genoteerd, vertoonde een normaal groeipatroon en bereikte gedurende het eerste levensjaar een maximale lengte van 9,3 cm. Ook de waarnemingen van de jaarklasse 1979 van schol met een maximale lengte van 11,6 cm en van schar met een maximale lengte van 6,8 cm weken niet af van het gemiddelde uit de vorige jaren.

De groeisnelheid van tong en schol op een kwartaalbasis in de verschillende gebieden werd eveneens verder bestudeerd.

VI. SELECTIVITEITSPROEVEN

Een aanvang werd gemaakt met selectiviteitsproeven op tong bij de boomkorvisserij.

Drie reizen werden uitgevoerd met vaartuigen met een verschillend motorvermogen. De geteste maaswijdten van de kuil waren 75, 80, 85 en 90 mm.

Het 50 % selectiepunt en de selectiefactoren toonden aan dat de vangstverliezen bij een maaswijdte van 90 mm zich hoofdzakelijk richten naar de kleinste twee marktkategorieën. Ook werd een kleinere selectiviteit vastgesteld bij toenemende windkracht.

VII. STUDIE VAN DE GARNALENPOPULATIE

Het onderzoek over de populatie-dynamiek van garnalen in de Belgische kustzone werd voortgezet. Hierbij werd aandacht besteed aan volgende parameters : abondantie, biomassa en populatie-samenstelling van de garnalenpopulatie, abondantie, biomassa en lengte-verdeling van de garnalen predatoren en vangsten en visserijinspanning van de garnaalvloot.

Een onderzoek naar de predatorische invloed van platvissen (schol, schar en bot) op de garnalenstock is in een terminale fase. De voorlopige resultaten van deze studie tonen aan dat deze vissoorten slechts een geringe predatiemortaliteit onder garnalen veroorzaken.

VIII. STUDIE VAN DE NOORSE KREEFTPOPULATIE

De analyse van de aanvoer van Noorse kreeft werd in 1980 voortgezet. Hierbij ging de aandacht naar de lengte-verdeling en de sex-ratio van de kreeftjes die door de Belgische vloot worden aangevoerd.

Een onderzoek naar de predatie van kabeljauw en wijting op Noorse kreeft in de Centrale Noordzee werd afgewerkt. Kabeljauw en, in mindere mate, wijting veroorzaken een aanzienlijke sterfte onder Noorse kreeft. De totale predatie-mortaliteit, veroorzaakt door deze twee vissoorten, bleek gemiddeld 18,5 maal hoger te zijn dan de visserij-mortaliteit.

IX. STUDIE VAN DE BENTHALE LEVENSGEMEENSCHAPPEN

In 1980 werd gestart met een kwalitatieve en kwantitatieve inventarisatie van de benthale levensgemeenschappen in de Belgische kustzone. Deze onderzoekingen kaderen in een vijfjarig internationaal programma, dat een grondig onderzoek van de benthale gemeenschappen in de kustwateren van de EEG beoogt.

Deze studie moet bijdragen tot de kennis van de samenstelling en de dynamiek van de bodemfauna, in relatie tot mogelijke predatie, verontreiniging, enz.

X. STUDIES OMTRENT DE VERONTREINIGING VAN DE ZEE EN DE ZANDWINNING

1. Monitoringonderzoek inzake lozingen van industriële afvalstoffen in zee.

Het onderzoek had betrekking op de lozingen van zwavelzure afvalstoffen afkomstig van twee titaandioxide producerende firma's, op de dumping van afvalstoffen afkomstig van de bereiding van proteolytische enzymen, op de lozingen van fenolhoudende afvalstoffen en tenslotte op de storting van een afvalpekel afkomstig van de herbicidenproductie. Deze onderzoekingen die driemaandelijks werden uitgevoerd, hadden een dubbel aspect, nl. biologisch en fysio-chemisch.

Van het sediment werd de macrobenthale infauna, het watergehalte, het carbonaatgehalte en de organische koolstof bepaald.

Tevens werd een korrelanalyse verricht. Waar nodig werd tevens het gehalte aan metalen (ijzer, chroom, vanadium, cadmium, zink, lood, nikkel) in bodemmonsters bepaald. Laatstgenoemd onderzoek gebeurde in samenwerking met het Rijksstation voor Sierplantenteelt (CLO Gent).

In bepaalde gevallen werd het gehalte aan metalen (Hg, Cu, Pb, Zn, Cd, Cr, Mn, Fe, Ni) in biologisch materiaal bepaald. Dit onderzoek gebeurde in samenwerking met het Instituut voor Scheikundig Onderzoek (Tervuren).

Het gehalte aan fenolen in biologisch materiaal (epibenthos en ichtyofauna) werd bepaald op een groot aantal punten verspreid over de Belgische kust.

2. Monitoringonderzoek op de zandontginningsgebieden

Het driemaandelijks onderzoek dat tot doel heeft de mogelijke gevolgen van de zandwinning op het marine milieu te kontroleren, werd verdergezet. Het onderzoek omvatte een biologisch (studie van de demersale vissen, epibenthos en macrobenthale infauna) en een fysicochemisch gedeelte (watergehalte, carbonaatgehalte en organische koolstof).

3. Onderzoek op zware metalen in zeeprodukten

In samenwerking met het I.S.O. (Tervuren) werd het onderzoek over het gehalte aan zware metalen (kwik, zink, koper, lood, cadmium en chroom) in vis en garnalen voortgezet.

In het kader van de internationale programma's van de I.R.O.Z., de konventies van Oslo (OSCOM) en Parijs (PARCOM) werd een bemonstering verricht op tong, bot, kabeljauw, garnalen en mosselen uit de zuidelijke Noordzee en op tong uit de Ierse Zee. Naast het visvlees werd ook de lever en de maaginhoud op eventuele kontaminatie onderzocht.

(wordt vervolgd)

NOTARIELE AANKONDIGINGEN

Kantoor van Notaris Johan LAHAYE, te Oostende, Karel Janssenslaan, 31 (tel. 059/80.37.01)

◊

TWEEDE ZITDAG

DINSDAG 12 JANUARI 1982 om 14 uur in de conferentiezaal van het stadhuis te Oostende (ingang onder het uurwerk).

van

Ruim en recent gebouwd APPARTEMENT

op de eerste verdieping in de Residentie „Stanley", te Oostende, Jacob Besagestraat 76

Opp. 130 m² – K.I. 26.900

Beschrijving : Inkom, grote living, keuken, W.C., drie slaapkamers, badkamer, berging en kelder.
Voorzien van water, gas en elektriciteit.
Afzonderlijke centrale verwarming op gas (aardgas).
Onmiddellijk vrij.

INGESTELD : 350.000 F.

Bezichtiging : iedere woensdag- en zaterdagnamiddag van 14 tot 16 uur.
Nadere inlichtingen ten kantore.

(8785V)

VERORDENING VOOR DE NIEUWE OPVANGPRIJZEN VERSCHENEN

De verordening over de nieuwe opvangprijzen van de EEG-Ministerraad is in het publikatieblad verschenen en dit niettegenstaande de producentenorganisaties van de verscheidene partnerlanden met vooral Groot-Brittannië, Frankrijk, Denemarken, Nederland en België, zich niet konden akkoord verklaren met deze nieuwe opvangprijzen. De overkoepelende Europese producentenorganisatie had in dit verband zelfs een onderhoud aangevraagd met de heer Contogeorgis om nog in laatste instantie te trachten de opvangprijzen gevoelig te doen optrekken. In Groot-Brittannië wou men dit voor bepaalde vissoorten zelfs met 60 %, in Frankrijk met 40 %, terwijl de EEG-Commissie en de Ministerraad het gehouden heeft, al naar gelang de vissoorten van een nulgroei tot 6 %, dit laatste onder meer voor koolvis en heek. In haar overwegingen deelt de ministerraad tekstueel het volgende mede :

"overwegende dat voor elk der in bijlage vernoemde produkten een orientatieprijs wordt vastgesteld op een zodanig peil dat hij bijdraagt tot de stabilisatie van de marktprijzen en toch niet leidt tot het ontstaan van structurele overschotten in de Gemeenschap",

"overwegende dat de toepassing hiervan voor enkele produkten voor het visseizoen 1982 leidt tot een verhoging en voor andere produkten tot een behoud van de prijzen ten opzichte van die van het lopend seizoen ; dat gezien de seizoengebonden variaties van de kenmerken van schol (pladijs), de oriëntatieprijs voor deze vissoort met ingang van 1 mei 1982 dient te worden verhoogd ; dat bij gebrek aan bepaalde gegevens over de prijs ontwikkeling van elk visserijprodukt, moet worden uitgegaan van de verhouding tussen de gemiddelde marktprijzen, zoals die bij de vorige vaststelling van de oriëntatieprijzen voor de betrokken produkten waren geconstateerd en de thans gekonstateerde marktprijzen,..."

Aan de hand van deze overwegingen stellen we vast dat één van de grote bekommernissen voor de EEG is, niet zozeer de stabilisatie van de marktprijzen, niettegenstaande zij dit eveneens vernoemen, maar wel hoofdzakelijk de vrees dat een te hoge opvangprijs zou leiden tot het ontstaan van structurele overschotten in de Gemeenschap. Men zit daar inderdaad met zeer onaangename en voor de Gemeenschap zeer kostelijke precedenten met de landbouwoverschotten en wordt daar nog altijd mede gekonfronteerd. Deze overschotten, de zogenaamde boter- en vleesbergen in de diepvries en koelinstallaties moeten dan bij gelegenheid afgeschoven worden aan zeer verlieslatende prijzen, doorgaans aan landen uit het Oostblok. Voor de vis gebeurt dit afschuiven aan de vismeelfabrieken, nochtans eveneens aan, voor de EEG verlieslatende prijzen, want de toelagen die de producentenschappen als tussenkomst in de opvang aan de visserij verlenen, komen grotendeels van de EEG. Dat de oriëntatieprijs voor de schol (pladijs) slechts met ingang van 1 mei 1982 wordt verhoogd in plaats vanaf 1 januari 1982, heeft wel te maken met de kwaliteit en de toestand van de pladijs die in de eerste maanden van het jaar aan de zeer magere kant ligt als gevolg van het kuitschieten.

In de bijlage met de lijst van de nieuwe oriëntatieprijzen die door de EEG gepubliceerd wordt, komen deze prijzen voor in Ecu's uitgedrukt, dat wil zeggen in de Europese rekeneenheid. Daarom ook geven we, voor de voornaamste vissoorten de verhogingen in ten honderd weer, zoals we dit trouwens reeds beknopt in onze uitgave van 11 december mededeelden.

Vissoort	ten %
haring	0 %
kabeljauw	5 %
koolvis	6 %
wijting	2 %
pladijs	0 %
id.	2 %
makreel	0 %
heek	6 %
schelvis	3 %

Of de overkoepelende Europese producentenorganisatie nu haar verwachtingen op een onderhoud met de EEG-Kommissaris voor de Visserij, de heer Contogeorgis, definitief mag begraven, of meer nog, zelfs indien het tot een onderhoud komt, hier ooit enig resultaat mag over verwachten, is intussen meer dan twijfelachtig geworden. In elk geval is hier toch weer eens bewezen, dat hun inspraak, waarmede zij toch soms hoog van de toren blazen, hier weer eens zeer gering gebleken is.

TOENAME VAN VRACHT OOSTENDE-DOVERLIJN

In de periode september-november kende de Regie voor Maritiem Transport op haar dagelijkse lijn Oostende-Dover een vrachttoename met dertig procent. Volgens direkteur-generaal Muyldermans dient nu afgewacht of deze belangrijke vrachttrafiektoename zich in de komende weken en maanden zal verder zetten. Het is om aan deze trafiektoename onmiddellijk het hoofd te kunnen bieden, dat de RMT besliste om een Zweedse carferry te charteren, aldus de h. Muyldermans.

Wat het jetfoilverkeer Oostende-Dover betreft is men bij de RMT tevreden over de resultaten die tijdens de voorbije zeven maanden werden geboekt. De exploitatie moet het vooral hebben van de seizoenmaanden, periode gedurende dewelke de gemiddelde bezetting vijftig procent bedroeg. Over de ganse exploitatieperiode bekeken halen de vleugelboten iets meer dan gemiddeld 30 procent bezetting. Dit cijfer ligt volgens de RMT dicht bij de rentabiliteitscijfers.

Rekening gehouden met het feit dat de vleugelboten pas in juni laatstleden in gebruik werden genomen, en de lijn bijgevolg nog een inloopperiode kent, zijn deze eerste resultaten bevredigend, aldus de RMT. Bij deze cijfergegevens mag niet uit het oog worden verloren, dat de vleugelboten in de herfst verschillende dagen in de haven dienden te blijven omwille van krachtige herfststormen. Vanaf 1 januari zal de RMT het aantal overvaarten met de jetfoil beperken.

Er zal slechts een vleugelboot worden ingelegd, die drie overvaarten per dag zal verzekeren. Vanaf 19 maart zullen opnieuw de twee jetfoils worden ingezet.

AVERECHTSE VISPROPAGANDA

Een treffend voorbeeld van hoe men zijn lezers inlicht !

Een groot Vlaams dagblad schreef letterlijk onder de hoofding «Vis wordt duurder» : «De vis, die al geen goedkoop eten meer is, zal nog duurder worden. Binnenkort zal de EEG-commissie de minimumprijzen voor zeevis aanpassen. De Oostendse Rederscentrale heeft al geruime tijd op dergelijke aanpassing aangedrongen...».

Tot daar deze schadelijke proza.

Onze lezers zullen intussen wel weten dat het hier niet gaat om een aanpassing van de visprijzen, maar om de aanpassing van de opvangprijzen en dit dan slechts voor enkele vissoorten van 2 tot maximum 6 % !

Dit kan, noch mag in feite enige invloed hebben op de prijzen in de detailhandel, want als de handel vis aan opvangprijzen kan aankopen, ook al is zij van enkele percenten verhoogd, dan zou er best wat van de winkelprijs kunnen afgedaan worden. Feit is dat de detailhandel zich altijd laat richten door hun duurste aankopen en deze prijs aanhoudt ook al verschaffen zij zich dezelfde vis aan opvangprijzen die thans met de verhoging van 0,20 tot 0,50 fr per kg duurder zou komen liggen op de onderste aankoopdrempel.

Dat de vis al geen goedkoop eten meer is, is evenmin juist en is een averechtse propaganda voor meer visverbruik. De Rederscentrale zou de lezers van dit blad er beter op wijzen meer volkse vis te verbruiken, die niet zo duur ligt in de handel en, vers aangeboden, een zeer goed en smakelijk eten is. Het moet niet altijd tarbot, tong of rog zijn. Een verse wijting, pladijs, zandschol, enz., zal zeker eveneens de mensen aanspreken, maar men zwijgt deze soorten dood en in het binnenland kent men deze ternauwernood.

Verder spreekt dit blad over de Oostendse Rederscentrale van wie zij deze proza ontving. Zou de Rederscentrale of liever de verantwoordelijken daarvan, niet beter aan de lezers laten weten, welke de minimumprijs is, waaraan de vis dient opgevangen. Dan zou het publiek vernemen dat deze, vergeleken met vlees en andere produkten, spotprijzen zijn van 10 à 20 fr per kg en geen 400 fr per kg zoals voor vlees.

De verantwoordelijke van de Rederscentrale, die dergelijke proza op bovenvermelde wijze aan de dagbladen doorzendt zou, aldus handelend, nuttiger werk verrichten.

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ALLERLEI

Een Pools vrachtschip dat een lading hout vervoerde, met daarbij een onvermijdelijke deklading, kwam in het zware stormweder van verleden week in moeilijkheden ter hoogte van het Franse eilandje Sein aan de Noordfranse kust. Door het breken van de dekladingtouwen schoof de lading naar één kant en het vrachtschip kreeg op een bepaald ogenblik tot 40° slagzij, ogenblik waarop het om hulp vroeg. Het kon zich echter bevrijden van de gevaarlijke deklading en verbeterde zijn slagzij tot 17° waardoor het op eigen kracht de Franse haven Brest kon bereiken en de hulp van intussen nabijgekomen sleepboten afslaan. Het gevaar ligt nu intussen op zee voor de kleine vaartuigen, waarbij wij in het bijzonder aan de vissersvaartuigen denken die bijzonder uit de ogen zullen moeten kijken voor deze zware drijvende balken en baddens. Wat wordt het dan echter des nachts ? Hopen we maar dat de lading zo spoedig mogelijk op de kusten aanspoelt.

▲

De hoogzee sleepboten bereiken 65 meter lengte op 13 tot 14 m. breedte, een holte van 7,5 m. en een diepgang van 6 m. Zij kunnen uitgerust zijn met een motor tot 23 duizend Pk. De lengte van de sleepkabels kan van duizend tot twee duizend m. bedragen en van een dikte van 6 tot 8,5 cm. hoge weerstand. Men kan een nylon sleepkabel van ongeveer 50 m. opsteken van 12 cm. dik om de schokken op te vangen omdat nylon kan uitrekken van 20 tot 25 % vooraleer het breekpunt te bereiken. Het benaderen van het op te slepen vaartuig en het overhevelen of overschieten van de sleepkabel, vooral bij slecht weder, is een techniek op zichzelf.

▲

Het zoveelste Noors booreiland, de "Dy VI Epsilon" werd begin december door een Duitse sleepboot op haar voorbestemde plaats in de Noordzee gebracht. Het booreiland kan onderwateroperaties verrichten tot 64 m. diepte en boren tot 6000 m. diepte. We zeggen het zoveelste booreiland dat zal zorgen voor het nodige schrootafval en hindernis voor de visserij, ook al omdat reeds vastgesteld werd, dat waterstromingen in nabijheid van booreilanden en kerende baren mogelijk zijn.

▲

De cijfers voor 1980 van de wereldaanvoer voor vis, zijn voor de eerste maal sinds een aantal jaren achteruit gegaan. Na voorheen een punt bereikt te hebben van 73 miljoen ton, is men voor 1980 teruggevallen tot 70 miljoen ton. Japan is teruggevallen van 10,1 miljoen ton tot 9,96 miljoen het jaar voorheen. Dit land blijft echter nog altijd aan de top gevolgd door Rusland die zijn aanvoer zelfs heeft kunnen opdrijven en nu 9,11 miljoen ton bereikt. Dit dankt dit land aan het opdrijven van de visserij op onderbeviste soorten zoals de blauwe wijting en de krill, een klein garnaalachtig schaaldiertje dat men ten zuiden van Argentinië en Australië vindt naar de zuidpool toe en dat vooral het voedsel uitmaakt van de walvissen.

▲

Van de blauwe wijting, die hoofdzakelijk gevist wordt voor vismeeldoeleinden, alhoewel men er nu ook al visfilets van maakt in blokken diepgevroren aan boord van de grote diepvriestreilers werd in 1976 nog maar 127 duizend ton gevangen in de Noord-Atlantische Oceaan, terwijl dit thans reeds ver over het miljoen ton is. Het is vooral Rusland die de blauwe wijting vist en nu reeds 700 duizend ton van deze kleine wijting vangt, waardoor dit land zijn globaal aanvoercijfer voor 1980 zelfs heeft kunnen verhogen, in tegenstelling met de aanvoercijfers van de meeste toplanden die deze zagen achteruitlopen.

▲

Om aan het verbod te ontsnappen, om nog in de 200-mijlszone van derde landen te kunnen vissen, heeft Japan reeds bij de 50 gemengde maatschappijen met derde landen gevormd, hierin gevolgd door Spanje, die dank zij deze vorm van samenwerking, of anderzijds ook vorm van camouflage te noemen, reeds 140 van haar vissersvaartuigen, hetzij zowat 10 % van haar vloot, heeft kunnen doen infiltreren in andermans 200-mijlszone, onder meer in die van onze Gemeenschap, door herregistratie onder Britse vlag via het eiland Wight.

▲

Geldelijke belangen kennen noch politiek noch kleur. Typisch hiervoor zijn de Russisch-Amerikaanse gemengde maatschappijen, de Pacific-Ressources INC en de U.S.A.-U.R.S.S. Marine-Resource voor het vissen van kabeljauwsoorten in de Amerikaanse wateren van de Stille Oceaan.

VERENIGDE STATEN

De Verenigde Staten kennen voor het ogenblik een crisis in de garnaalvisserij. In 1971 vertegenwoordigde de aanvoer van de V.S. nog bijna 18 % van de wereldproduktie, thans is dit teruggevallen tot 13 %. Alleen reeds voor de Golf van Mexico bedroeg het aantal garnaalvissers 20 duizend, terwijl er in de verwerkingsbedrijven nog een dertig duizend bijkwamen. Dit getal is nu teruggelopen, deels door invoer van goedkoper garnaal uit landen met lage loonkosten. Gevolg van deze konkurrentie was, dat heel wat eigen vaartuigen niet meer uit de kosten geraakten en het bijltje er bij neerlegden of op een andere visserij overschakelden.

BELGIE

De Compagnie Maritime Belge te Antwerpen heeft twee bijkomende containerschepen ingelegd, namelijk de "Dart-Container" van 18.600 Brt met een kapaciteit van 1.050 containers die de verbinding Antwerpen met de Oostkust van de Verenigde Staten onderhoudt en de "Plantin" van 23 duizend Brt met een kapaciteit van 1.278 containers die de verbinding Europa-Perzische Golf zal onderhouden. Een aanwinst in elk geval voor de Belgische handelsvloot.

GROOT-BRITTANNIE

De Schotse makreelvisserij heeft te vergeefs getracht van het ministerie de toelating te krijgen de sluitingsperiode uit te stellen tot 19 december. Volgens de ministeriële richtlijnen werd de makreelvisserij voor de zuidwestkust van Engeland op 5 december gesloten en mag hernomen worden begin januari.

▲

De wekelijkse kwota die de Britse haringvissers op de Schotse westkust mogen vangen werd verdubbeld vanaf 11 december. De visserijdienst heeft deze beslissing genomen op aandringen van de verwerkende bedrijven die door hun stocks heen zitten als gevolg van de eerder zwakke vangsten door de haringvissers binnen gebracht en het eerder vertrek van de Schotse seiners naar de makreelgronden van Cornwall. Van de 6 duizend ton haring die nog overblijven van de 37 duizend toegewezen ton, werd inderdaad slechts een kleine tweeduizend ton in één enkele week binnengebracht, te weinig voor de verwerkers om hun aktiviteit staande te houden. Van de 2 duizend binnen gebrachte ton ging er 320 ton naar de vismeelfabrieken, hetzij 6.400 bennen.

▲

Niettegenstaande het plots sluiten van de makreelvisserij op de zuidwestkust van Engeland, is er geen enkele van de 24 buitenlandse faktorijschepen die de makreel op zee overladen, vertrokken. Verscheidene faktorijschepen zijn Falmouth binnen gelopen. Zij zullen waarschijnlijk blijven tot de heropening van de makreelvisserij begin januari.

▲

Bepaalde Britse producentenorganisaties hebben laten weten dat zij de EEG-minimumprijzen voor toekomend jaar niet zullen toepassen. Aldus ondermeer de onlangs opgerichte Grimsby-producentenorganisatie die niet wenst de vis te sorteren volgens de EEG-standaardmaten. De Britse producentenorganisaties zouden kunnen, op basis van het vorkensysteem, de opvangprijzen verhogen met
5 % of verminderen met 10 %, als dit systeem aanvaard wordt.

▲

De prijzen voor makreel van de Engelse zuidwestkust zijn 20 fr. het kg. voor grote makreel, 15 fr. voor groot-midden, 11 fr. voor midden en 9 fr. voor de kleinere soort, of respektievelijk 1000, 750, 550 en 450 fr. de ben van 50 kgr.

▲

In Britse kringen is de algemene mening dat men in betrokken regeringsmiddens de hoop en zelfs de eis voor een algemene eksklusieve 12-mijlszone heeft opgegeven. Voor de noordzeekust zou dit er echter nog inzitten. Verder wordt er op gewezen dat de vroegere minister Silkin betere voorstellen door de EEG gedaan werden dan nu gedaan worden, maar dat labourminister John Silkin die een tegenstander is van de EEG hierdoor te zeer bevooroordeeld was om deze betere kans te grijpen. Hij wilde absoluut het onderste uit de kan en zijn opvolgers krijgen het spreekwoordelijk deksel op de neus door de intussen harder geworden houding van vooral Frankrijk.

NOORWEGEN

De Noren hebben uit eigen beweging de visserij op koolvis in de EEG-wateren en waarvoor zij een vergunning hadden gestopt. Men brengt dit in verband met het Noors verbod op de verdere vangst op kabeljauw voor de EEG-vissers (vooral Britten) in de Noorse sektor van de Noordzee. Kwestie waarschijnlijk dat zij een repressieve maatregel vanwege de EEG vreesden.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

FRANKRIJK

De nieuwe Franse regering Mitterand zal de sancties waaraan de rederijen en de kapiteins van schepen blootstaan voor het lozen van afvaloliën in de zeeën en oceanen... verminderen ! Verleden jaar werden onder meer enkele zware straffen door Franse rechtbanken uitgesproken tegen overtreders, hetgeen aanleiding gaf tot heftige maifestaties en protesten uitgaande van de Bond der officieren en kapiteins ter lange omvaart. Of men daar nu persé een nieuwe wet moet voorzien met kleinere sancties voor deze overtredingen, valt ten zeerste te betwisten.

▲

De "Laurent" een Franse tonijnvisser van een rederij uit Concarneau, die echter onder de vlag van de Ivoorkust vaart, werd in de Ghanese 200-mijlszone door een Ghanese vedette onderschept en naar de haven van Tema opgebracht. Behalve de "Laurent" waren nog verscheidene andere tonijnvissersvaartuigen in de omtrek, waaronder Franse en Spaanse. Deze hebben de 200-mijlszone onmiddellijk verlaten. Eigenaardig en onverwachts is dit optreden wel, daar Ghana die sinds 1979 zijn ekonomische zone tot 200 mijl had uitgebreid, nog nooit had opgetreden tegen zogenaamde stropers en dit oogluikend had toegestaan. De omliggende landen hebben anderzijds nog altijd hun ekonomische zone niet boven de 12 mijl uitgebreid.

▲

Niettegenstaande het verzoek van de grote kopers om de visverkoop op de afslag in het Franse Concarneau op de zaterdag af te schaffen voor de thans nog toegelaten aanvoer van de kleine kustvaartuigen, werd op aandringen van de betrokken vissers en van de kleinhandel deze verkoop op zaterdagen behouden.

▲

De Kamer van Handel en Nijverheid te Dieppe, heeft begin december een bezoek gebracht aan Oostende waar de "Rose-Schiaffino" bezocht werd, die een "Ro-Ro-verbinding" met Engeland onderhoudt. Verder werd eveneens een bezoek gebracht aan de R.M.T. die twee jetfoils uitbaat tussen Oostende en Dover. De Kamer van Handel en Nijverheid heeft inderdaad kontakten gelegd om eventueel eveneens een jetfoillijn tussen Dieppe en Brighton of zelfs tussen Dieppe en Dover in te leggen. Ziedaar hoe men eventuele konkurrenten ontvangt en hen volledig op de hoogte brengt van alle voor- en nadelen en hen ook op aanpassingen en verbeteringsmogelijkheden wijst. Men kan trouwens uit "fair-play" dergelijk op-de-hoogte-brengen moeilijk afwijzen.

▲

De maatschappij "Les Chargeurs Réunis" van de Franse handelsmarine heeft in Japan een bestelling gedaan van 4 nieuwe containerschepen van 160 m. lang, 27 m. breed en een waterdiepgang van 8,90 m. en 21.800 Brt. Wat echter bijzonder aan deze nieuwe schepen is, is het feit dat de uitbating zal gebeuren onder een ander vlag dan de Franse, vanwege de stijgende konkurrentie en uitbatingskosten. Dit valt zeker niet in de lijn van de voorzieningen en verwachtingen van de nieuwe Franse minister van de Zee, Le Pensec, en zeker ook niet van de Franse marinesyndikaten. Het moet daarom natuurlijk geen samenraapsel van zwarte en gele bemanningsleden zijn, maar het is toch duidelijk dat ze minder kostend zullen zijn. Een strekking die zich in verscheidene Europese landen en in de Verenigde Staten doorzet en waaraan de veeleisende syndikaten in de industrielanden de grote schuldige zijn.

▲

Gezien onverwachte grote aanvoer van de St-Jacobsschelp te Concarneau, hebben de betrokken partijen beslist de bodemprijs van dit produkt van 15 Franse fr. te verlagen tot 13 fr., of van circa 105 B.fr. tot 91 B.fr. Bij de visserij is het gewoonlijk zo, wanneer men wat vangt, dat dan de prijzen automatisch naar beneden geduwd worden of zelfs als dusdanig vrijwillig vastgesteld minstens voor wat de bodemprijs betreft.

▲

Te Cherbourg is een 35-meter nieuwe hektreiler de „L'Opéra" van de rederij Pierre Nicot uit Concarneau van stapel gelopen. Het vaartuig is uitgerust met een eerder bescheiden motor van 800 pk, met een vierbladig verstelbaar schroef, die in een tunnel draait waardoor aan brandstofbesparing gedaan wordt en voor éénzelfde krachtontwikkeling 2,5 ton trekkracht bijgewonnen wordt. Bij onze noorderburen zou een 35 m zeker een motor van 1.600 pk. medegekregen hebben.

▲

De oesterkwekers van het Franse eiland Oléron hebben in gemeenschappelijk overleg besloten een bewakingsopdracht over te maken aan een gespecialiseerde firma om diefstallen van oesters van uit de parken en opslagplaatsen tegen te gaan. Behalve normale bewakingsdiensten, zal de betrokken maatschappij eveneens een bewakingsdienst met speciaal opgeleide honden inrichten. De oesterkwekers zijn overtuigd dat het bewakingsgeld hen heel wat minder zal kosten dan de diefstallen.

FRANSE MINISTER PROTESTEERT TEGEN VERDAGING VAN BIJEENKOMST EEG-VISSERIJMINISTERS

De Franse minister Le Pensec, die de visserij in zijn bevoegdheid heeft, heeft tegen de verdaging van de EEG-bijeenkomst van de ministers die de visserij onder hun bevoegdheid hebben, zijn ongenoegen laten kennen.

Deze bijeenkomst die op 14 december moest doorgaan, werd onder meer ook uitgesteld omdat er verkiezingen plaats grepen in Denemarken en een nieuwe regering omogelijk vóór deze datum kon aangesteld zijn.

Deze reden vond de Franse minister niet voldoende, des te meer omdat verscheidene zware dossiers op een oplossing staan te wachten. Dit is onder meer het geval voor de beslissingen die men reeds in september genomen had en die nog altijd op een definitieve aanvaarding wachten. Toen was er een overeenkomst bereikt over bepaalde beschermingsmaatregelen, marktorganisatie en een overeenkomst tussen de EEG en Canada, waarbij dit laatste land een kontingent visfilets voor invoer in de Gemeenschap toegewezen kreeg, met als tegenprestatie een beperkte toegang voor de visserij aan de Gemeenschap in Canadese wateren.

Dit zou vooral ten goede komen aan Westduitse en Franse diepzeetreilers. Groot-Brittannië was met deze bilaterale overeenkomst niet zo zeer opgezet omdat de Britse markt reeds heel wat te lijden heeft door invoer van visfilets uit derde landen, maar had toch eveneens toegestemd omdat bepaalde beschermingsmaatregelen, onder meer opvoering van netmaaswijdten op de vangst van bepaalde vissoorten in de Britse wateren, mede goedgekeurd werden en deel uitmaakten van het overeenkomstpakket. Dit alles dreigt nu op de lange baan geschoven te worden en zelfs vergeten te geraken.

Anderzijds wees de Franse minister eveneens op de dringende noodzaak van een nationale opdeling per lidstaat van de totale vangstkwota van de Gemeenschap. Groot-Brittannië staat hier echter weigerachtig tegenover omdat het vooropgesteld Brits nationaal aandeel in de totale vangstkwota voor de Britse visserij als totaal ontoereikend beschouwd wordt

De grote hoop die men in september koesterde, aan de hand van een toen bereikte deelovereenkomst, om vóór het einde van het jaar 1981 tot een algemene regeling te komen en eindelijk over een gemeenschapsvisserijelement te kunnen beschikken, is hiermede vervlogen.

Anderzijds wordt er toch weer op gewezen, zo er geen overkomst mogelijk wordt vóór einde 1982, de toegang tot elkaars wateren, volgens de bestaande konventies, vanaf 1/1/1983 volledig vrij wordt tot 3 mijl onder de kust !

Een zwaard van Damocles dat de Britten boven het hoofd hangt, ten ware zij uit de EEG zouden stappen, iets wat hen op andere gebieden meer zou schaden.

Spanje

Voor de zoveelste maal wordt de Spaanse grens gesloten voor invoer van vis komende uit EEG-landen. Dit werd beslist door Noord-Spaanse vissers na een bijeenkomst onlangs gehouden. Reden hiertoe is dat de Spaanse vissers niet voldoende vergunningen beschikbaar gesteld worden om te vissen in de Gemeenschapswateren en voor wat de Noord-Spaanse vissers betreft, in het bijzonder in het gebied van de Golf van Gascogne.

Behalve een protest tegen te weinig vergunningen kwam hier ook nog bij, dat reeds begin december de kontingenten aan de vergunninghouders toegekend, reeds uitgeput waren, waarbij wij zelf de overtuiging toegedaan zijn, dat zij toen reeds lang overschreden waren. Zelfs vóór aanvang van de bijeenkomst, waren reeds tientallen vissers te Irun aan de Frans-Spaanse grensovergang aanwezig om de doorgang van de vrachtwagens geladen met vis afkomstig uit de E.E.G., te beletten.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ENGELAND

Op 27 en 28 april wordt een internationale konferentie gehouden te Saint-Helier op het eiland Yersey over de produkten van de zee. De congressisten zullen het niet alleen hebben over de producenten ter visserij, maar ook over de visfarming, de kommercialisatie en marktbevordering van het produkt en over de toekomstmogelijkheden in de visserij.

▲

In de tweede week van december was men te Grimsby in Groot-Brittannië, hoogstblij met de komst van enkele IJslanders en Belgische treilers die voor de nodige aanvoer zorgden want van de eigen seinevloot was er geen aanvoer of heel weinig tengevolge van het slechte weder. Zouden de Belgische vissers daar minder hinder van ondervinden of zijn het meer durvers ? We zijn overtuigd van dit laatste. In diezelfde week liepen de tongprijzen te Grimsby op, tot één, voor deze afslag weinig gekende prijzen, namelijk voor de duurste tot 360 fr. het kg. De kabeljauw en gulprijzen daarentegen, hoe verwonderlijk ook, lagen aan de dalende kant.

▲

De nieuwe kustreddingsdienst te Pendennis-Point bij Falmouth opende op 5 december haar nieuw centrum voor maritieme opzoekings- en reddingsoperaties. Het wordt het centraal centrum ter zake voor het eiland Wight tot de Scillies-eilanden en tot duizend mijlen in de Atlantische Oceaan. Het centrum wordt een sleutelpositie in het nieuw Internationaal Maritiem Satellieten Organisatiesysteem dat het volgende jaar zal openen. Het was Prins Charles die het centrum opende.

▲

Ook in het buitenland liep het in de laatste jaren wat nieuwbouw betreft, niet over. Aldus is de nieuwe 20-m. anker seinetreiler die toekomende zomer klaar komt, de eerste nieuwe eenheid te Grimsby sinds twee jaar. Het is dezelfde werf die deze treiler bouwt, welke eveneens in 1979 de laatste nieuwe eenheid voor Grimsby bouwde.

▲

De vroegere Grimsby-treiler, de 36-meter Lepanto, heeft Grimsby begin december verlaten voor zijn nieuwe thuishaven in Walvis-Baai, Namibië, Zuid-Afrika. Het vaartuig lag te Grimsby op, en een zichtbaar ontroerde vroegere eigenaar, die het zag vertrekken, meende dat het toch altijd beter was dat het vaartuig terug zou vissen dan het ten slotte te laten verkommeren in de eigen haven.

▲

Een Britse R.A.F.-helikopter die op oefening was en reddingsoperaties simuleerde in de Orkneys boven een treiler, kreeg een dringende oproep om... op dezelfde treiler een zwaar gewonde man af te halen. Spoediger kon het in geen geval en de man werd naar het hospitaal te Aberdeen overgevlogen.

▲

Vijftig jaar terug verscheen in de Britse visserijvakbladen het bericht, dat de West-Europese invoerders van haring, de haringvissers van de Britse Westkust verzochten hun aktiviteit te stoppen vermits zij aan de Yarmouth-haring alleen reeds genoeg hadden voor hun totale behoeften ! Het was toen waarschijnlijk nog volle bak met de haring voor konsumptiedoeleinden, alhoewel, we in de laatste dagen zowat een gelijke klok horen luiden.

▲

In Groot-Brittannië gaan meer en meer stemmen op om de E.E.G.-Kommissie te Brussel onder druk te zetten om de nieuwe opvangprijzen voor 1982 gevoelig te doen verhogen. Inderdaad het voorstel van de Kommissie voor een maksimumverhoog voor bepaalde soorten met 6 % en voor andere soorten zonder verhoog, heeft grote mistevredenheid bij de producentenorganisaties teweeg gebracht die dan ook om een onderhoud met de EEG-Kommissaris voor de Visserij, de heer Contogeorgis gevraagd hebben. Ook de referentieprijzen moeten opgevoerd worden omdat de invoerprijs uit derde landen bepaald wordt op basis van de referentieprijzen.

▲

De Britse haringtreilers hebben het thans evenmin gemakkelijk. Het is lopen naar de vreemde faktorijschepen voor een overlading op zee, zonder zeker te zijn of zij hun haring kwijt zullen geraken ofwel naar de thuishaven om praktisch zeker hun haring naar de vismeelfabrieken te zien gaan. De faktorijschepen zijn moeilijk geworden kwa grootte en kwaliteit van de gevangen vis en ook wat de lostijd betreft. Aldus neemt het 9 uur in beslag om tien ton haring die in bakken is opgeslagen, aan boord te nemen. Groter treilers, die met grote schepbakken uit het ruim lossen, kunnen tien ton in één uur kwijt en treilers voorzien van koelwatertanks met prima kwaliteitsharing lossen dit karweitje nog rapper op, namelijk 16 ton in één uur.

VISBAKKENINHOUD VERHOOGT TE PETERHEAD

Het bedrijf te Peterhead heeft voorstellen gedaan om de visinhoud van de bakken te verhogen. Het gaat hier echter om bakken die thans slechts een 6-stone inhoud meekrijgen, hetzij zowat 38 kg. Daar komt nu één stone (6,3 kg) bij. Het gaat dus niet om de algemeen bekende kitbakinhoud van 10 stone's of 63 kg.

Het dagelijks bestuur van de Schotse Redersfederatie moet echter nog haar goedkeuring hieraan verlenen, maar deze is zo goed als zeker verworven. Ook de kopers hebben hiertegen absoluut geen bezwaar. Indien de Schotse Redersfederatie S.F.O. haar zegen verleent, zal de 7-stone visbak waarschijnlijk vanaf 1 januari in voege komen.

Ergens begrijpen we toch niet goed, waarom men van deze gelegenheid geen gebruik gemaakt heeft om de 8-stone visbak niet in gebruik te nemen omdat deze beter overeenkomt met het tiendelig stelsel, waartoe men nu ook in de Angelsaksische landen overgaat. Inderdaad is de 8-stone-visbak het equivalent van onze ben van 50 kg op enkele honderden gram na (50,4 kg) en 20 8-stonebakken of centweight het equivalent van één ton, ten ware de huidige gebruikte visbakken van het zes-stonetype wel een zevende stone bij toelaten, maar niet twee bijkomende stones. Indien dit de oorzaak is, dan zal de zeven-stone visbak wel nog een tijdje meegaan tot de oude bakken er door gedraaid zijn, terwijl de nieuwe bakken intussen wellicht met een toekomstige 50 kg-inhoud zullen rekening houden, tot een veralgemening hiervan.

AFZETPROBLEMEN VOOR SCHOTSE HARING

Daar op een schriftelijke vraag gesteld door het lid van het Europees Parlement, de heer Woltjer, niet binnen de twee maanden door de Ministerraad werd geantwoord werd deze vraag openbaar gemaakt. Ten gerieve van onze lezers en ten titel van inlichting geven wij hieronder deze vraag in haar geheel weer.

Is het de Commissie bekend dat, door de grote aanvoer van Schotse haring, welke nadrukkelijk in relatie staat met het aan Schotland toegewezen quotum en de toegepaste vangstmethoden, de afzet van deze haring in ernstige problemen is geraakt ?

Is de Commissie niet van mening, dat in de toekomst het toewijzen van vangstquota meer in relatie moet staan met de wijze waarop gevist wordt, de mogelijkheden van verwerken aan boord en afzet aan land, ten einde te voorkomen dat door marktverstoring onbedoeld haring in de vismeelindustrie terecht komt ?

Is het vrijgeven van quota in termijnen, waarbij de vraag op de afzetmarkt mede in ogenschouw wordt genomen, niet een mogelijkheid om verwerking van consumptievis in vismeel te voorkomen ?

Voegen wij hier aan toe, dat een regeling ter zake niet zo gemakkelijk kan voorgeschreven worden als de heer Woltjer het voor heeft.

Inderdaad laat de haring zich niet zo maar in termijnen vangen, maar men moet de haring opsporen en zoeken, waarbij men in bepaalde perioden veel haring kan vangen en somtijds heel wat minder. Verder kan een termijn gestoord worden door wekenlang slecht weder enz... Verder is de opnamemogelijkheid van de afzetmarkt ook zo maar niet te bepalen en hangt eveneens af van invoermogelijkheden uit derde landen. Men zou dan ook deze invoer moeten strak regelen. We herhalen dat het een heel kompleks geheel is dat zich niet in strakke vormen laat gieten.

Tweehonderd jaar geleden...

HEROPLEVING VAN DE OOSTENDSE ZEEVISSERIJ

door Walter DEBROCK

In 1785 vond men het nodig een gouden munt te slaan ter ere van de gouverneurs-generaal van de Oostenrijkse Nederlanden, Albert van Saksen-Teschen en zijn echtgenote Maria-Christina. De medaille werd te Brussel, in de Nationale Munt, verveelvoudigd op 464 zilveren exemplaren, die als nieuwjaarsgeschenk werden uitgedeeld voor het jaar 1786.

De medaille verheerlijkte de inspanningen door de regering gedaan ten gunste van de zeevisserij. (1)

Het Oostenrijks bewind, samen met de Staten van Vlaanderen, had inderdaad de te Oostende kwijnende zeevisserij sinds het midden der 18e eeuw zeer sterk aangemoedigd.

Reeds in 1727 was er te Brugge een maatschappij opgericht tot uitrusting van schepen op de walvisvangst ; het eerste schip van deze maatschappij voer uit de haven van Oostende, op 4 mei 1727. Alles was reeds in gereedschap gebracht om een nieuwe nijverheid op te bouwen : men had rond de "grote kreke" een gebouw laten optrekken en er waren ketels besteld om de traan te zieden. Spoedig was men verplicht de ganse inboedel te verkopen omdat de vangst niet meeviel, deels wegens het gemis aan ervaring van de zeelui, deels wegens tegenslag. Kortom de walviscompagnie viel uiteen en werd opgedoekt.

Dit walvisinitiatief was een der manifestaties van het optimisme geschapen door de oprichting van de Compagnie van Oostende die eenieder aanmoedigde om deel te nemen in de risico's van de scheepvaart, o.a. in het uitrusten van buizen voor de haringvangst, de vangst op "aberdaen" (gezouten kabeljauw) en verse vis. (2)

Een "Compagnie van Vischvaert", nl. op haring en kabeljauw, opgericht te Nieuwpoort in 1727 eveneens, kende een analoog lot en ging ter ziel in 1737. (3)

Men zou het te Brugge nogmaals proberen met de walvisvangst in 1775, doch moest zoals voorheen een reeds uitgerust schip binnen het jaar nog openbaar verkopen. (4)

Rond het midden der 18e eeuw komt er een grote omkering ten goede. De deputatie van de Staten van Vlaanderen was daar niet vreemd aan. Vilain XIIII, algemeen inspecteur van het geldwezen in Vlaanderen, zou ter zake dynamisch te werk gaan.

Reeds in 1755 had hij aan de zeevisserij een belangrijke plaats toegemeten in de economische heropleving van Vlaanderen. De taak was niet gemakkelijk : onze buren overstroomden ons land met hun produkten. Holland, Engeland en Frankrijk steunden immers met volle kracht hun visserij en probeerden onze eigen opbrengst te hinderen. Ondernemende en kapitaalkrachtige burgers waren echter bereid te investeren in de visserij en zelfs in de oesterteelt.

De deputatie van de Staten van Vlaanderen was bereid elke poging in die zin te steunen. Er werd heel wat met Brussel besproken en tenslotte werden vanaf 1764 een reeks maatregelen voorzien die een vorm van protectionisme uitmaakten. Eerst werd de invoer van vreemde haring geleidelijk verboden, allerlei corporatistische rechten werden daarna afgebouwd voor de vismijnen en de boten die de vis aan de man brachten in het binnenland.

De regionale Overheid zette de zakenlui aan zich voor de zeevisserij te interesseren. Pogingen om Oostendenaars en Bruggelingen erbij te betrekken mislukten. Vilain XIIII gaf zelf het voorbeeld door aandelen te nemen in de investeringen, samen met enkele Gentenaars, w.o. de bekende De Loose's, die met de Ryngauts de Oostendse oesterputten Clays zouden financieren. (5)

De gebroeders De Loose hadden dus ook belangstelling voor de zeevisserij. Op 30 december 1769 werd door hen een ontwerp naar voren gebracht om een compagnie voor de visvangst op te richten. Hun plan voorzag in de aankoop en uitreding van vijf sloepen voor de haringvangst en andere vis, dit laatste vnl. in de vastentijd. Dit voorstel, dat tot in de puntjes was uitgewerkt, kende voorwaar succes en reeds in 1771 was de vennootschap in het bezit van een dogger en vijf sloepen.

Het eigenaardige in de ganse zaak is echter dat de heren De Loose zich uitsluitend tot Naamse ingezetenen hebben gewend, nl. enkele uitbaters van smederijen en hun compagnons, de burgemeester van Namen en een bankier, een koperslager e.d.m. !

Andere Gentenaars hebben zich ook geïnteresseerd voor het zeevisserijbedrijf. Samen met de bekende Proli uit Antwerpen sloot de handelaar de Wulf uit Gent een gelijkaardige compagnie af en maakte daarmee aanzienlijke winsten ; ze bezaten een doggerschip en vijf sloepen. Judocus Clemmen, een andere oesterkweker, ook uit Gent, is eveneens geïnteresseerd en bezat twee sloepen. (6)

Wanneer werd geconstateerd dat de eerste maatregelen ten voordele van de zeevisserij succes kenden, werd de reorganisatie van de zeevisserij ter studie gelegd.

Vilain XIIII bevocht hardhandig de corporatieve rechten die nog steeds te Oostende werden geheven, o.a. door de afschaffing van het mijnrecht van 5 % voor de vis die niet te Oostende werd verkocht. Een groot probleem echter was dit van het vervoer, zowel voor de vis als voor de oesters.

De gebroeders De Loose die zoals gezegd in beide takken belangen hadden, lieten zich niet onbetuigd en drongen aan op het ingaan op concrete voorstellen.

Daar er te Brussel herhaalde klachten waren geuit over de onregelmatige en langzame toevoer van vis uit Oostende naar de Brabantse steden, was men vlug bereid maatregelen te nemen.

Met een subsidie van de Overheid (toen reeds !) kwam een contract tot stand waarbij de gebroeders De Loose zich verbonden de steden Antwerpen, Mechelen, Leuven en Brussel tweemaal per week van zeevis te voorzien. Het succes van deze transportdiensten, verzekerd door jachtschuiten, was zo groot dat men weldra zonder subsidie voortkon, terwijl tevens andere aannemers zich aanboden om de dienst zonder subsidie over te nemen. Bovendien had de stad Oostende zelf reeds voorstellen gedaan om de handelswaren en de zeevis beter naar het binnenland te brengen door het aanleggen van een steenweg — "kalseyde" — gericht op Frankrijk en Zuid-Westvlaanderen en die zou doorlopen tot Torhout. Daar de vis dagelijks toenam te Oostende werd dit een dringende noodzaak geacht. Op 17 juli 1764 bereikte een gunstige beslissing van de Overheid de stad en de blijde tijding werd dadelijk kenbaar gemaakt door het spelen van de beiaard, wat een algemene vreugde verwekte in Oostende. Einde september 1766 was de steenweg afgewerkt.

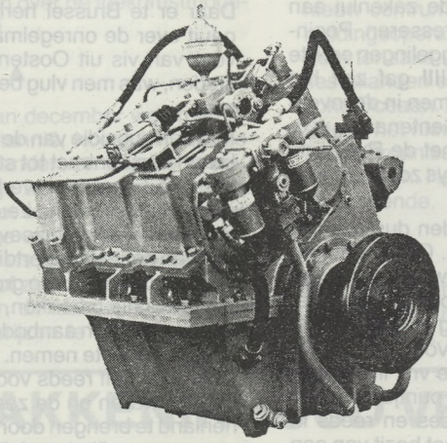
De toelating om deze nieuwe steenweg aan te leggen werd verwoord in een "octroy" van keizerin Maria-Theresia, dat ons doet kennen dat het inderdaad ging om de vis in eerste instantie : "... op de middelen om den Visch-vangst van Oostende te doen bloeyen en aengroeyen en te maeken dat den zelven onze nederlansche pro-

»

MASSON

PONT-A-MOUSSON

KEERKOPPELINGEN



Van de vele moderne Europese visserijschepen die de laatste jaren in bedrijf genomen werden, is een groot aantal uitgerust met een MASSON keerkoppeling.
Of het nu Noordzeekotters uit Urk, Goedereede, Stellendam, Wieringen, Den Helder en Vlissingen betreft, of mossel-, garnalen- en kokkelschepen uit Harlingen, Colynsplaat, Bruinisse, Yerseke, Breskens en Kortgene, MASSON keerkoppelingen bewijzen hun betrouwbaarheid dag-in, dag-uit, jaar na jaar.
Deze betrouwbaarheid, in kombinatie met de zekerheid van een uitgebreide onderdelen-voorraad en een doeltreffend werkende service-organisatie hebben er toe geleid dat inmiddels ook voor de Z.284, Z.39, Z.126, Z.319, Z.571 en Z.44 een MASSON keerkoppeling werd gekozen.

Beste heilwensen aan de visserij voor 1982

VAN STIGT BV

avelingen west 30 - gorinchem
telefoon (01830) 31635-32916

in België: (091) 261224

MITSUBISHI

Betrouwbaar en economisch

- leverbaar voor elk schip
- zeer komplete uitrusting
- vermogens tot 3000 pk
- kompleet leverbaar in combinatie met generatorset en/of boegschroef
- snelle levertijd, uitstekende service en reparatie

PADMOS

MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

BRUINISSE-HOLLAND
Postbus 1, 4310 AA
Havenkade 12, 4311 BA
Tel: 01113-1551, 1488

STELLENDAM-HOLLAND
Postbus 23, 3250 AA
Deltahaven 18, 3251 LC
Tel: 01879-1766, 1792
Dok: Tel: 01879-1933

vincien van verschen visch zoude kunnen bedienen", en in hetzelfde stuk : "... den Visch uyt de Visscherye van deze Haven ook ten allen tyde te Lande zoude kunnen vervoerd worden naer onze gezeyde Provincien, 'tzy in Vlaenderen of in Fransch Henegouw...". (7)

Het probleem van het vervoer van de zeevis stond niet helemaal afzonderlijk. Alles laat immers toe te veronderstellen dat er andere belangen in het spel waren die de toevoer van vis belemmerden.

Het blijkt een vaststaand feit te zijn dat de Brusselse groothandelaars in zeevis commissionairs waren van Hollandse firma's. Velen van hen rookten zelfs hun eigen haring. Ze wensten echter geen vis te kopen op eigen risico en streken liever gezapig hun percenten op van een verkoop waarbij ze slechts tussenpersoon speelden. Er kwam dan ook heel wat verzet tegen de aanvoer van Oostendse zeevis vanwege deze Brabanders die gedurende ettelijke jaren, rond 1770, allerlei protesten lieten verschijnen tegen de Oostendse haringhandel. Men vergete niet dat de haring bij uitstek een voedsel was van de kleine luiden, zodat de uitgebreidheid van de haringhandel grote winsten kon verzekeren. Op een invoerverbod van Hollandse haring en Zeeuwse oesters in onze provinciën kwam eveneens herhaald protest vanwege de Hollandse regering die niet aarzelde te Wenen haar ambassadeur te laten optreden ter zake.

Ook de Fransen waren niet steeds gediend met de heropleving van de Vlaamse zeevisserij, vnl. de haringvaart.

En toch ging onze visserij vooruit. Een permanente subsidiepolitiek vanwege de Overheid werd gevolgd. Er werd reclame gemaakt langs alle wegen voor de zeevis en om in het zomerseizoen de vis zo vers mogelijk te kunnen aanvoeren, werd vanaf 1767 een jachtschuit op zee ingelegd tussen Nieuwpoort en Oostende, die de vis dagelijks ging afhalen bij de vissende sloepen.

Voor het bouwen van nieuwe sloepen ter visserij werden belangrijke kredieten voorzien die leningen zonder intrest mogelijk maakten voor zaakkundige reders.

De door Vilain XIIII geplande reorganisatie werd bovendien ingezet met een reglement voor de zeevisserij, dat niet minder dan 33 uitvoerige artikelen omvatte en de zeevisserij definitief op de goede rails zette. (8)

Het reglement werd te Oostende ontvangen op 31 maart 1770.

De vissersvloot groeide dan ook merkelijk aan.

De 5 haringsloepen van 1765 werden er 11 voor de zomervaart en 18 voor de wintervaart in 1767. In 1774 waren het er respectievelijk 23 en 24.

G. en R. Desnerck geven op wat tussen 1783 en 1787 in de vaart was. Het volstaat er op te wijzen dat van 1783 tot 1787 er van één reder in de kabeljauwvangst er 20 geworden waren en van 1 sloep men tot 45 gekomen was. (9)

Men ziet het, de heropleving van de zeevisserij te Oostende was een feit geworden. Ze veroorzaakte bijkomende activiteiten in de bijprodukten van de visserij, w.o. handel in visolie en stokvis ook met Noorwegen.

En, tenslotte, als toemaatje, de historie met de visnetten veroorzaakt door de naijver van Duinkerke.

Normaliter kocht men de benodigde visnetten aan in Noord-Frankrijk, alwaar ze gefabriceerd werden in Duinkerke en Sint-Omaars door de armen uit de hospitalen.

Zodra de zeevisserij bij ons opbloeide, wilde Duinkerke deze concurrentie te lijf gaan. Daarom verbood deze stad de uitvoer van visnetten naar onze kust.

Wat nu gedaan ?

Welnu, wij bezaten de grondstof, de hennep, waarmee de netten werden gebreid.

De stad Brugge kreeg de opdracht van de Overheid een fabriek van visnetten op te richten. Op een paar jaar tijd speelde men het klaar, met belangrijke subsidies (niets nieuws onder de zon !) werkplaatsen aan het werk te stellen. De ateliers werden beheerd door schepenen van Brugge, maar kenden in den beginne een moeilijk bestaan. Doch geleidelijk aan slaagde men er in de schuldenlast af te lossen en kon men zelfs winst maken, ondanks een veranderde houding van Duinkerke dat thans aan dumping deed en onder de prijs kwam verkopen te Nieuwpoort !

De Oostendse historiograaf J. Bowens kon zijn kronijk van Oostende dan ook beëindigen met triomfantelijk te melden dat in 1787 "vaerden uyt Oostende ontrent zeventig Visschersschuyten of Buyzen, zoo op den verschen Visch als op den Kabbeljauw en Aberdaen, op den Bank van Terre-Neuve, en in het Saizoen vaerden dezelve op den Haring."

De Oostenrijkse periode was voor Oostende een zegen, want naast de heroplevende zeevisserij, kwamen nu grote hoeveelheden oceaanschepen de haven aandoen, met rijke ladingen gevuld die gans Westeuropa hebben bevoorraad. De grootste dienst die daarbij door Jozef II aan Oostende werd bewezen was het uitroepen van de haven tot vrijhaven in 1781, wat de stad een ongekende bloei bijbracht.

Het eigentijdse van deze kleine historische bijdrage over de heropleving van de Oostendse zeevisserij, ongeveer tweehonderd jaar geleden, ligt in het voorbeeld van een intelligente samenwerking tussen Overheid en privé initiatief. Ter zake hadden die mannen van de tweede helft der 18e eeuw zeker niet veel te leren kunnen krijgen van hun nazaten...

KNUTSEL EENS EEN SCHIP IN EEN FLES

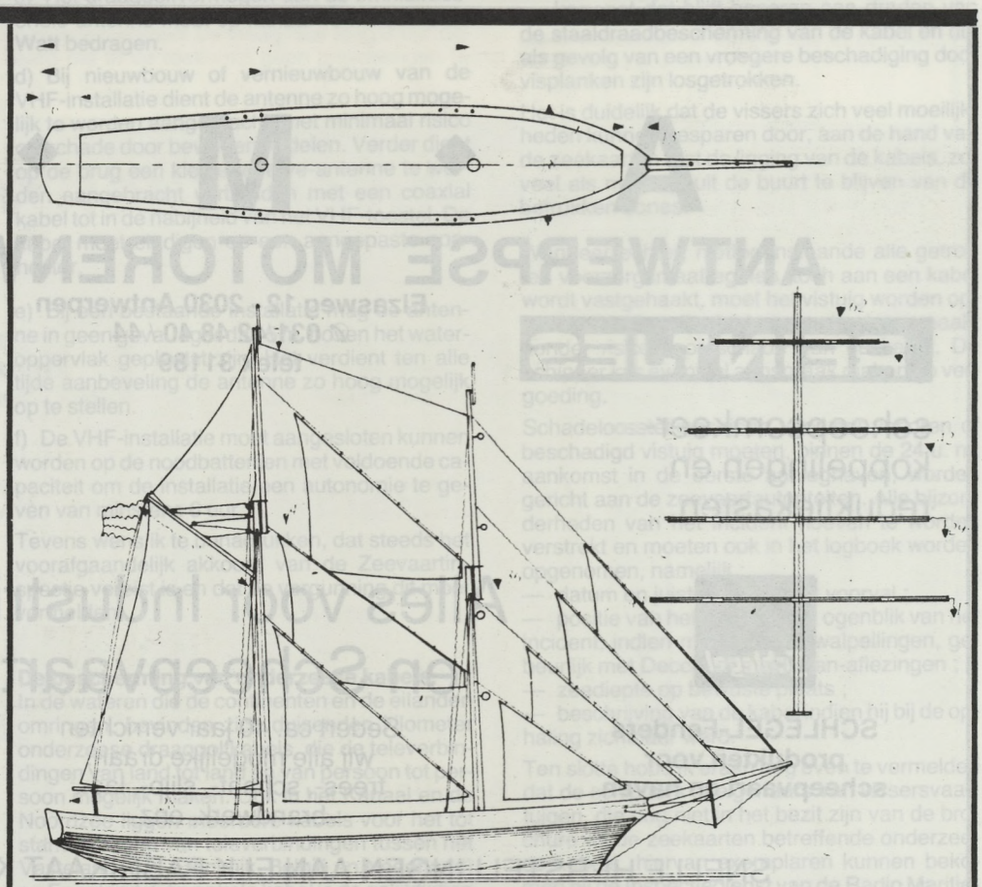
Scheepsmodellen in flessen zijn altijd goed voor een stuk stille bewondering en verbazing. De echtheid van vooral de onder zeil getuigde miniatuurtjes lijkt te worden bevorderd door het glazen omhulsel. En altijd weer rijst de vraag : hoe, o hoe in hemelsnaam heeft de bouwer zijn werkstuk door de nauwe flessenhals gekregen ?

Dat deze vorm van modelbouw een typisch stuk specialisatie van gepensioneerde zeelieden zou zijn kan in ieder geval wel naar het rijk der fabelen worden verwezen. Dat een zekere kennis van het maritiem gebeuren een handje helpt bij deze bezigheid valt niet te ontkennen.

Maar ook pure belangstelling voor de zee en de scheepshistorie kan de goedwillende hobbyist een stuk op weg helpen.

"Scheepjes in flessen" is de titel van een handzaam boekje waarin modelbouwer Joop van Schouten alle geheimen van dit even creatieve als boeiende tijdverdrijf prijsgeeft. Geïllustreerd met duidelijke werktekeningen, schetsen en kleurfoto's van de eindresultaten lijkt het bouwen van scheepjes in flessen nu binnen het bereik te liggen van iedereen die er interesse voor heeft. De aanschaf van het benodigde gereedschap is evenals het te verwerken materiaal bepaald niet duur. En zelfs, ondanks het oprukken van de plastic omhulsels, zijn flessen die men voor dit doel nodig heeft nog ruimschoots verkrijgbaar.

"Scheepjes in flessen" door Joop van Schouten. Een uitgave van Unieboek BV te Bussum. Prijs : ƒ 19,90.



Model van een schoenerbrik (brigantijn)

Verminderd tarief zodra u 6 maanden cliënt bent.

Rechtstreeks lenen bij de Kredietbank: vlot en voordelig

KB KREDIETBANK
De bank waar u meer aan hebt.

A • M • W
ANTWERPSE MOTORENWERKE N V

Elzasweg 12 - 2030 Antwerpen
✆ 031/42 48 40 / 44
telex 31189

REINTJES
scheepsomkeer-koppelingen en reduktiekasten

VULKAN
hoogelastische koppelingen tot 100.000 Kgm

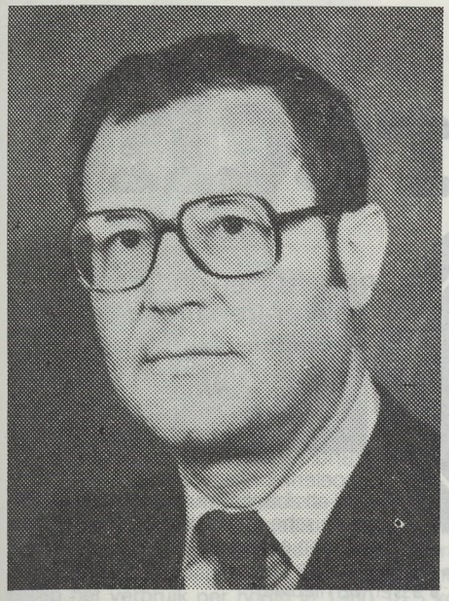
Schlegel
SCHLEGEL-Fenders produkten voor scheepvaart en haven

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



RADIO MARITIEME ACTUALITEITEN

**door G. BRABANT,
Directeur van Administratie bij
het Gewest van de Radio Maritieme
Diensten te Oostende.**

Steeds bekommerd om de belangen van alle varenden in het algemeen en van de vissers in het bijzonder, acht ik het aangewezen, bij deze jaarwisseling even te herinneren aan twee actuele onderwerpen namelijk : "De Middengolf-radiotelefoniezender-ontvanger" enerzijds en "De bescherming van onderzeese kabels" anderzijds.

De Middengolf-radiotelefoniezender-ontvanger.

Op internationaal vlak werd bepaald dat vanaf 1 januari 1982 de scheepsradiotelefoniestations, in de frequentiebanden begrepen tussen 1606,5 en 4000 kHz (middengolven), geen gebruik meer mogen maken van de dubbele zijband (DSB)-uitzendingen (klasse A3) en dat bovendien, zowel de kust- als scheepsstations de enkele zijband (SSB)-uitzendingen met volle draaggolf (klasse A3H) moeten staken. (uitzonderingen zijn echter voorzien voor wat betreft het gebruik van de draaggolffrequenties 2182 en 2170,5 kHz).

Hieruit volgt dat de bestaande apparatuur, aan boord van de vaartuigen, die niet aan deze eisen voldoet, tegen bovenvermelde datum moet worden aangepast of vervangen.

Ook voorziet het zeevaartinspectiereglement (K.B. 20.7.73) dat ieder vaartuig boven 25 ton, moet beschikken over een SSB MG-radiotelefoniezender-ontvanger.

Nochtans werd hierop een afwijking toegestaan voor sommige vissersvaartuigen welke 24 uurvisserij beoefenen. Voor deze kustvissers immers volstaat een VHF-installatie mits aan volgende voorwaarden wordt voldaan :

1) Vaargebied en reisduur :

Het vaargebied van de vissersvaartuigen wordt beperkt tot 25 zeemijlen uit de Belgische kust.
Het vaartuig mag maximaal 1 etmaal d.i. 24 uur op zee zijn.
Beide beperkingen zullen op het certificaat van deugdelijkheid worden ingeschreven.

2) VHF-toestellen :

a) De VHF-toestellen moeten door de Regie van Telegrafie en Telefonie type goedgekeurd zijn.

b) De VHF-toestellen moeten voldoen aan de verplichtingen vermeld in het radio-reglement (nrs. 988 t/m 991) d.w.z. :

Elk scheepsstation, dat is uitgerust met radiotelefoontoestellen, die bestemd zijn om te werken in de toegelaten banden tussen 156 en 174 MHz, moet kunnen zenden en ontvangen in de klasse 16KOG3E (16F3) op volgende frequenties :

— op de nood-, veiligheids- en oproepfrequentie 156,8 MHz (kanaal 16) ;
— op de eerste schip-schip-frequentie 156,3 MHz (kanaal 6) ;
— op alle frequenties, die nodig zijn voor de uitvoering van zijn dienst, d.w.z. :
– Loodswacht Oostende, Zeebrugge, Nieuwpoort : kanaal 9
– Interschip : kanalen 8, 70, 72, 77
– Werkkanalen Oostende Radio : kanalen 23, 27, 78, 85, 87 en 88
– Antwerpen Radio (Gent), Dunkerque Radio, Ymuiden Radio : kanaal 24
– Boulogne Radio, Vlissingenradio : kanaal 25
– Northforeland Radio : kanaal 26
– Hoek van Holland Radio : kanaal 28.

c) Het draaggolfvermogen aan de omnidirectionele antenne moet op kanaal 16 minstens 20 Watt bedragen.

d) Bij nieuwbouw of vernieuwbouw van de VHF-installatie dient de antenne zo hoog mogelijk te worden aangebracht, met minimaal risico op schade door bewegende delen. Verder dient op de brug een kleine reserve-antenne te worden aangebracht verbonden met een coaxial kabel tot in de nabijheid van het VHF-toestel. De kabel moet eindigen op een aangepaste connector.

e) Bij een bestaande installatie mag de antenne in geen geval lager dan 5 m. boven het wateroppervlak geplaatst zijn. Het verdient ten alle tijde aanbeveling de antenne zo hoog mogelijk op te stellen.

f) De VHF-installatie moet aangesloten kunnen worden op de noodbatterijen met voldoende capaciteit om de installatie een autonomie te geven van minstens 6 uur.

Tevens wens ik te benadrukken, dat steeds het voorafgaandelijk akkoord van de Zeevaartinspectie vereist is en dat de vergunning dit moet vermelden.

De bescherming van onderzeese kabels.

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 de 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, die in veel gevallen kunnen worden vermeden.

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.

Ik citeer de voornaamste :
— het beschadigen van deze kabels kan aanleiding geven tot ontwrichting van het wereldcommunicatiesysteem, waardoor niet alleen het internationaal handels- en zakenverkeer kan worden gehinderd, maar inzonderheid ook de veiligheid op zee, te land en in de lucht in het gedrang kan worden gebracht ;
— het doorbreken van de isolatielaag kan levensgevaarlijke ongevallen veroorzaken, aangezien de meeste moderne onderzeese kabels onder hoogspanning staan ;
— het vasthaken van treilnetten aan een onderzeese kabel kan verlies van vistuig, van tijd en van vangst voor gevolg hebben.

Vooral de hieronder opgesomde omstandigheden, of een combinatie ervan, kunnen de oorzaak zijn van het vasthaken aan een kabel :
— onvoldoende onderhouden visplanken en beugels ;
— kabel die over een bodeminzinking hangt ;
— bochten in de kabel die zich even boven de bodem bevinden en die zijn ontstaan door overdreven overlengte als gevolg van in de nabijheid uitgevoerde herstellingen ;
— visplanken die plat op de zeebodem komen te liggen, ingevolge het uitvoeren van maneuvers door de treiler ;
— korrenet dat blijft haperen aan draden van de staaldraadbescherming van de kabel en die als gevolg van een vroegere beschadiging door visplanken zijn losgetrokken.

Het is duidelijk dat de vissers zich veel moeilijkheden kunnen besparen door, aan de hand van de zeekaarten met de ligging van de kabels, zoveel als mogelijk uit de buurt te blijven van de betrokken zones.

Wanneer echter, niettegenstaande alle getroffen voorzorgsmaatregelen, toch aan een kabel wordt vastgehaakt, moet het vistuig worden opgeofferd indien dit niet kan worden losgemaakt zonder risico voor schade aan de kabel. De schipper kan evenwel aanspraak maken op vergoeding.

Schadeloosstellingseisen voor het verloren of beschadigd vistuig moeten, binnen de 24 u. na aankomst in de eerste aanleghaven, worden gericht aan de zeevaartautoriteiten. Alle bijzonderheden van het incident hoeven te worden verstrekt en moeten ook in het logboek worden opgenomen, namelijk :
— datum en juiste uur van het voorval ;
— positie van het schip op het ogenblik van het incident, indien mogelijk met walpeilingen, gebeurlijk met Decca- of met Loran-aflezingen ;
— zeediepte op bewuste plaats ;
— beschrijving van de kabel indien hij bij de ophaling zichtbaar werd.

Ten slotte houd ik eraan nog even te vermelden dat de schippers of eigenaars van vissersvaartuigen, die nog niet in het bezit zijn van de brochure en de zeekaarten betreffende onderzeese kabels, hiervan exemplaren kunnen bekomen bij de Inspectiedienst van de Radio Maritieme Diensten te Oostende, Perronstraat 6, 5de verdieping.

Uw elektrische installatie is in goede handen bij:

Bakker Sliedrecht

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

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

Reparatie en onderhoud:
Bakker Repair b.v.

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

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

Staaldraadtouwwerken van Baasrode

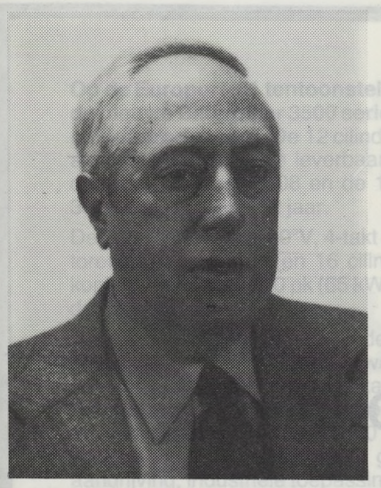
Van Praet - Dansaert

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

SEDERT VELE JAREN LEVERANCIER VAN DE MEEST BEKENDE FIRMAS EN ALDAAR OOK TE VERKRIJGEN – ∅ (052) 33 24 66

IJVEREN VOOR MEER VISVERBRUIK

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



Het verbruik van vis in België is de jongste jaren alsmaar in stijgende lijn gegaan. In het jongste jaarverslag van de Bedrijfsraad voor de Visserij staat vermeld : herleid tot het aanvoergewicht, beliep het verbruik per hoofd in 1980 16,5 kg tegen 15,9 kg in 1979.

Voor het aflopende 1981 liggen uiteraard nog geen preciese cijfers voor. Toch wijzen voorlopige berekeningen op een geringe terugval of op zijn minst op een stilstand in de gestage groei die sedert het begin van de zeventiger jaren het Belgisch visverbruik had gekenmerkt.

Uitgesplitst naar kategorieën, vormen respektievelijk verse vis, diepvries, konserven en mosselen de voornaamste bestanddelen van het zeebanket. Konserven maken een vijfde van onze invoer uit, een ander vijfde, eveneens geheel uit invoer afkomstig, zijn de mosselen. Beiden zijn stevig ingeburgerd en kennen een vaste afname. Diepvriesvis van zijn kant wint traag maar zeker veld, dank zij de verruiming van het assortiment en het op de markt brengen van diepgevroren visschotels als volledige maaltijden.

Toch blijft de Belg traditioneel en in de eerste plaats een verbruiker van verse vis. Ons land is klein in oppervlakte, de afstand van de vissershavens naar de verkoopspunten is relatief gering, de aanvullende bevoorrading in verse vis uit de ons omringende landen gebeurt snel en in goede voorwaarden, de ambulante handel zorgt voor wekelijkse levering in die gewesten waar weinig of geen gevestigde viswinkels voorhanden zijn, kortom in een land als België stelt de aankoop van verse vis de huisvrouw niet voor onoverkomelijke problemen.

Wel is er terechte kritiek op de variëteit van het aanbod. In de kuststreek is een ruime keuze van vissoorten aanwezig, maar in het binnenland en in de grote centra is het aantal te koop gestelde soorten eerder beperkt. Om het risico van onverkochte overschotten te ontlopen, hebben vele viskleinhandelaars de neiging zich te beperken tot die traditionele en veel gevraagde variëteiten waarvan de afzet verzekerd is. Toonaangevend zijn kabeljauw bij de ronde vis en tong onder de platvissoorten.

Belangrijk voor een normale afzet is de evolutie van de prijzen. Hier is wel iets opmerkelijks aan de hand. De kloof tussen de prijs van tong en die van de andere vissoorten is op twee jaar tijd gevoelig breder geworden.

De prijsstijgingen van de meeste vissoorten kan men gematigd noemen. Zij volgen nagenoeg de stijging van de index der kleinhandelsprijzen, ongeveer 6 % jaarlijks wat de detailhandelsprijzen betreft, iets minder zelfs op het niveau van de groothandel. De tongprijzen evenwel gaan pijlsnel de hoogte in. Een paar cijfers ter illustratie : zowel in 1978 als in 1979 haalden de tongen in de vismijnen een prijsgemiddelde van 163 fr./kg. In 1980 steeg dit gemiddelde tot 192 fr., in 1981 tot 241 fr. per kg. Dit betekent een prijsstijging met 50 % op twee jaar tijd.

De repercussie in de viskleinhandel is navenant. Voor de meest gevraagde sorteringen werden volgens de wekelijkse prijsopnamen van Economische Zaken in oktober j.l. voor tong pieken bereikt van boven de 800 fr. per kg. Uiteraard geldt dit niet voor de kuststreek waar de maxima tussen 300 en 400 fr. liggen. Meer naar het binnenland, de grote centra inbegrepen, schommelden de tongprijzen de jongste maanden gemiddeld rond de 600 fr. per kg.

Genoeg cijfermateriaal. Welke besluiten kunnen nu uit deze evolutie gehaald worden ? Voor reders en vissers die ter tongvisserij uitvaren, zijn de behaalde topprijzen een welgekomen en broodnodige kompensatie voor de enorme kostenstijgingen, teweeggebracht door de peperdure brandstofrekeningen. Maar voor de viskleinhandelaar ligt de zaak veel gevoeliger. Er bestaat namelijk een ongeschreven wet die wil dat een belangrijk deel van de kliëntele wegvalt als de prijzen te hoog oplopen. De vervanging kan liggen in goedkope vissoorten maar ook in andere voedingswaren, zeker wanneer het visassortiment te weinig mogelijkheden biedt.

Toch is het duidelijk dat de eventuele terugval in de omzet van de kleinhandel door omschakeling op goedkopere variëteiten zal moeten opgevangen worden. De vraag naar tong is van die aard dat in de toekomst geen prijsdalingen te verwachten zijn. De enige uitweg is het leren kennen en stimuleren van minder prijzige vissoorten. Geen gemakkelijke taak, beweren de detaillisten, want de bevolking is traditioneel en konservatief ingesteld, en de koop- en eetgewoonten zijn moeilijk te veranderen.

Veel hangt af van de voorlichting, de publiciteit en de "service" die de viskleinhandelaar aan zijn klanten verstrekt. Naast de mondelinge aanbeveling — de beste van allen — zal men ook met geschrift en beeld de vis aan de verbruiker leren kennen en door hem appreciëren. Onlangs verschenen twee werkjes die hierbij van groot nut kunnen zijn. In beide landstalen verscheen een geïllustreerde brochure "Leer vis kennen", te bestellen bij de "Nationale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouwprodukten" te Brussel tegen de symbolische prijs van vijf frank. Daarnaast prijkt nu in de boekhandel het boek "De beste Vlaamse visgerechten" van Roger Demanet en Julien Van Remoortere. Beide uitgaven leggen het accent op de kennis en de bereiding van een aantal vaak veronachtzaamde vissoorten, die wel gemakkelijk verkrijgbaar zijn, veel goedkoper zijn dan de dure tong of tarbot, en toch een even smakelijke maaltijd kunnen verzekeren.

Het zijn met dergelijke hulpmiddelen dat dient gestreefd te worden de verbruiker een betere kennis van het visje bij te brengen. Op die manier zal ook bereikt worden dat de trend tot stijgend visverbruik in België ook in de toekomst voortgang zal vinden.

**De visbewerking in de pakhuizen van de vismijnen.
Van essentieel belang voor het handhaven van een goede kwaliteit.**

N.V. INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE S.A.

MARINE & SYSTEMS DIVISION

VERKOOP – VERHUREN – ONDERHOUD van

- ECONOMETERS
- 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 – ✆ (059) 32 34 01

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

DE NIEUWE 700 TOT 1400 PK CATERPILLAR 3500 SERIE

Op de Europort '81 tentoonstelling werd de nieuwe Caterpillar 3500 serie in Europa geïntroduceerd. De 12 cilinder 3512 is als eerste uit de serie leverbaar, gevolgd door de 8 cilinder 3508 en de 16 cilinder 3516 in de komende 2 jaar.

De 3500 serie is een 60°V, 4-takt dieselmotorenserie met 8, 12 en 16 cilinders. Het kontinuvermogen is 90 pk (65 kW) per cilinder bij 1800 omw/min.

De zuigerverplaatsing per cilinder is 4,3 liter en de b.m.e.p. is 11,5 bar, wat tot konservatieve waarden gerekend kan worden. **De motoren zijn bedoeld voor toepassingen** tussen 1400 en 1800 omw/min **voor scheepsvoortstuwing,** generatoraandrijving, industriële toepassingen en de grote Amerikaanse trucks.

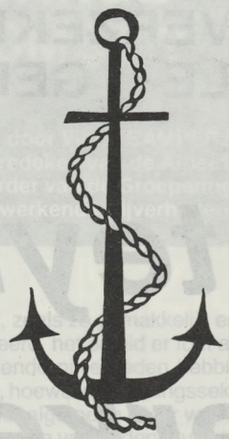
Caterpillar heeft zorgvuldig gebruik gemaakt van een kombinatie van beproefde ontwerpen van grotere motoren en technieken om **een groot specifiek vermogen** te bereiken met een serie unieke eigen ontwerpvondsten. **Met deze gekombineerde kenmerken is een goed evenwicht bereikt tussen geringe afmetingen met hoog specifiek vermogen en betrouwbaarheid met lange levensduur.**

Met proefmotoren heeft men tot februari 1981 meer dan 200.000 draaiuren testwerk verricht in laboratoria en in de praktijk.

De 3500 serie valt in een vermogensgebied waar een toenemende vraag naar is. Caterpillar is van mening dat met de gestelde ontwerpdoelen aan de eisen van het merendeel van de gebruikers tegemoet wordt gekomen. Voor de 3500 serie is een aparte fabriek in aanbouw, met een terrein oppervlakte van niet minder dan 1 miljoen vierkante meter. De 3500 serie, zijn de eerste Caterpillar motoren, die zijn onderworpen binnen het metrische stelsel. De bouten en moeren etc. zijn nog in Engelse maten uitgevoerd voor een gemakkelijker service, omdat ook in de andere motoren van Cat deze bouten en moeren worden gebruikt. **Nu de motoren zelf.** Om te beginnen de boring is 170 mm en de slag 190 mm. De hoek tussen de cilinderrijen is 60° en de 3508 8 cilindermotor heeft een krukas met 30° versprongen kruktappen voor de drijfstangen, om een gelijke ontstekingsinterval te krijgen van 90°. De 60°V hoek beperkt de breedte van de motoren. De 12 cilinder 3512 heeft bij deze 60°V hoek een ontstekingsvolgorde met 60° interval, bij de 16 cilinder 3516 zijn de ontstekingstijdstippen iets versprongen, wat normaal is voor 16- en meer cilinder motoren.

Alle 3 modellen hebben 2 uitlaatgascompressoren en inlaatluchtnakoeling. Het gewicht van b.v. de 3512 als scheepsmotor is 6123 kg.

De maten zijn : lengte 285 cm, breedte 170 cm en hoogte 172 cm.



Interessante kenmerken zijn het zuigerontwerp en het nokkenas- en krukasontwerp die zonder wijzigingen twee draairichtingen mogelijk maken.

De nokkenassen liggen hoog in het cilinderblok.

De nokkenassen van de 3512 en 3516 bestaan uit twee delen die aan elkaar zijn gebout. Om de draairichting te wijzigen behoeft slechts de krukas te worden omgedraaid en de nokkenassen omgedraaid in de andere cilinderrij te worden gemonteerd.

Verder wordt een tussentandwiel van de distributie aan de voorzijde van positie veranderd.

Dit maakt het mogelijk dezelfde regulateur, smeeroliepomp, koelwaterpomp en brandstofopvoerpomp te gebruiken. Dit alles geeft een goed beeld van het doordachte ontwerp van de Caterpillar 3500 serie.

De zuigers zijn in één stuk gegoten van een aluminium legering met daarin meegegoten een stalen ring met groeven voor de twee bovenste zuigerveren. De zuigers hebben een ingegoten ringvormig oliekanaal achter de zuigerveergroeven voor een optimale koeling.

De zuigers worden ook gekoeld met een oliestraal gericht naar de onderzijde van de zuigertop.

Dit gebeurt door middel van een oliespuiter met 2 spuitopeningen. Eén spuitopening spuit de olie in het koeloliekanaal voor de zuigerveerkoeling. De andere spuitopening geeft een voortdurende oliestroom aan de onderzijde van de zuiger voor een verdere koeling en afvoeren van verbrandingswarmte, terwijl hiermee tevens de zuigerpen en de lagers worden gsmeerd. De zuigers zijn voorzien van 3 zuigerveren allemaal boven de zuigerpen. De bovenste en middelste zuigerveer zijn van het wigvormige type en verchroomd door middel van een plasma proces.

Het ontwerp met 3 zuigerveren vermindert de interne wrijving van de motor, terwijl compressie en olieverbruik goed onder kontrole blijven. De motoren hebben een speciaal smeerolieregelsysteem. Caterpillar gebruikt voor elke cilinder een apart brandstofinspuitstuk, dat door de nokkenas wordt bediend. De motoren zijn van het direkt ingespoten type.

De aparte inspuitstukken per cilinder zorgen voor een optimale motorprestatie voor een motor van deze kategorie. Lange en kwetsbare hogedrukbrandstofleidingen zijn niet meer nodig en er zijn geen problemen met het inspuitmoment. Een belastingafhankelijk inspuitmoment zorgt voor een uitstekend starten zonder gebruik te maken van voorgloeispiralen. Samen met de grote cilinderinhoud zorgt dit nieuwe inspuitsysteem voor een breed toerengebied.

Brandstofverbruik is gunstig met 220 gr kW/h (161 gr pk/h) bij 1800 omw/min.

Bekijken we de vermogenskromme dan zien we een minimumgebruik van 213 gr kW/h (156 gr pk/h) bij 1500 omw/min.

De drijfstangen zijn gesmeed van een speciaal staal en zijn taps aan de zuigerzijde. Uniek is het gepatenteerde ontwerp met 4 onder een hoek geplaatste bouten voor de bevestiging van de drijfstang lagerkap.

Het cilinderblok is uit één stuk gegoten en daarna spanningsvrij gegloeid. Een koelwaterdoorvoer zit dichtbij de top van elke cilinderkoelmantel met een nauwe doorgang voor een hoge koelwatersnelheid. Dit zorgt voor een optimale koeling in dit kritieke gebied.

De 3508, 8 cilinder krukas is 5 maal gelagerd, de 3512, 12 cilinder 7 maal en de 3516, 16 cilinder is 9 maal gelagerd.

De uitvoeringen als scheepsmotor zijn voorzien van watergekoelde uitlaatspruitstukken en uitlaatgasturbines.

De 3500 serie motoren zijn met zorg ontworpen om een optimale gebruikswaarde en rentabiliteit te geven op de punten van duurzaamheid, betrouwbaarheid, prestatie, zuinigheid, gemakkelijk onderhoud en inzetbaarheid.

De motoren zijn door de ingenieurs van Caterpillar zodanig ontworpen dat U een grote keuze wordt geboden wat betreft uitvoering en toepasbaarheid.

De 3500 serie is in mechanisch opzicht in feite simpel en efficiënt.

Voor nadere inlichtingen, verkoop, wisselstukken en service kunt U zich wenden tot **Treco,** de alleenverdeler voor België van Caterpillar motoren. Adres en telefoonnummer als volgt : Steenweg op Brussel 340 te 1900 Overijse, tel. (02) 687 60 20.

WAT VOOR VERZEKERING OOK,
SLUIT ZE IN ALLE GERUSTHEID AF BIJ

Monteyne & Vanmoerkerke n.v.

Koningstraat 16, 8400 OOSTENDE – ✆ 059/80.23.01

EEN KANTOOR DAT U ONDERVINDING OP ALLE DOMEINEN VAN DE ZEKERHEID AANBIEDT MET EEN RUIM, GEVARIEERD VERZEKERINGSPAKKET

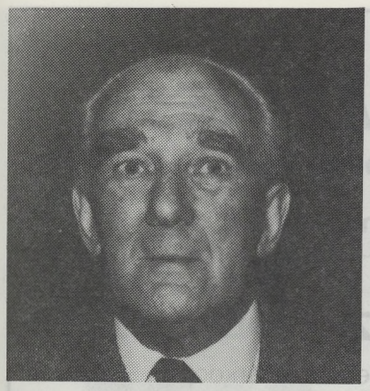
SCHEEPSWERVEN

SEGHERS

Slipwaykaai 4, 8400 Oostende
✆ 050/32.13.30

Privé na 18 u. :
Jacques Seghers : 059/32.34.14
Jean Seghers : 059/23.49.43

- *Scheepsherstellingen*
- *Scheepsbouw*
- *Industriële werken*
- *Metalisatie*
- *Herstelling en revisie van alle dieselmotoren*



EEN BANGE TOEKOMST ?

door Victor SAMPERS
Eredeken van de Arbeid,
Beheerder van de Groepering
der Visverwerkende Nijverheden.

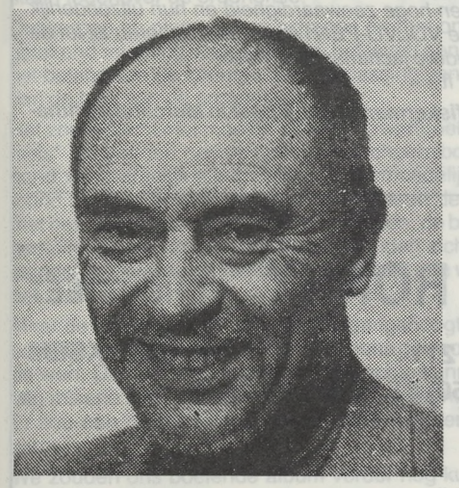
Het is algemeen geweten dat de visverwerkende nijverheid sinds vele jaren, daarin begrepen de "Golden Sixties", een moeilijke strijd moet leveren om te overleven. Tot nog toe toonde zij daartoe een aanpassingsvermogen dat ter ere strekt van haar beleid : fusies om sterker op de voeten te staan, uitbreiding van de mechanisatie, diversifiëring van de produktie, stabilisatie van het personeel dank zij de rationalisatie van de bevoorrading in grondfstoffen, computerisatie van administratieve afdelingen, uitbreiding van de uitvoer, enz. Zodoende kon deze nijverheidstak voorts zijn economische taak blijven vervullen.

Maar wat zal er gaan gebeuren, nu de huidige zware, onheilspellende crisistoestand gans 's lands economie ruïneert en de vroeger reeds bestaande moeilijkheden daarenboven nog verscherpt ? Veel bedrijven hebben het in allerlei nijverheidstakken moeten opgeven, zonder dat doorgaans, zoals zo gemakkelijk en blindelings wordt beweerd, het beleid er fout aan heeft. De visverwerkende nijverheden hebben ook te lijden gehad, hoewel de voedingssektor tot op heden over het algemeen beter weerstaat. Het is een kwestie van volhouden, dus van tijd.

Zo er niet snel verbetering komt in de economische toestand, dan zullen nog veel ondernemingen de pijp aan Maarten moeten geven, met het gevolg dat de economische woestijn en de daaraan verbonden werkloosheid verder veld zullen winnen. Van beleid gesproken valt sedert jaren veel te zeggen over dat van de Regering. Het is hoog tijd dat paal en perk gesteld worde aan het politiek getreuzel en dat men eindelijk de handen uit de mouwen steekt om pragmatisch, en niet ideologisch, de economische problemen van het land te lijf te gaan. De economie is een doorlopende keten waarin we allen betrokken zijn en die zich niet naar slogans laat voegen. Raakt men aan één schakel, dan komen onmiddellijk de andere in het gedrang. Er is geen ontkomen aan. Het komt er dus op aan de weg te kiezen om de crisis op de voordeligste wijze te boven te komen, want uiteindelijk ontsnapt er niemand aan. Gans de gemeenschap — nijverheid, handel en de bevolking — zal op een of andere wijze het gelag moeten betalen. Het wanbeleid van de Staat heeft belangrijk tot de inflatie en de onmetelijke verhoging van de staatsschulden bijgedragen. En vermits de Staat geen produktieve entiteit is, heeft het geld, dat hij zonder economische tegenprestatie in omloop brengt, een ernstig waardeverminderend effekt, dat ertoe bijdraagt de binnenlandse prijzen op hol te brengen en onze frank te devalueren.

Het dringt zich op dat de enige redding erin ligt de voorrang aan de economie te geven, zoals men het nu trouwens in steeds breder sociale lagen schijnt te beseffen. Ook de sociale verworvenheden en -vooruitgang hangen daar van af, want daar waar niets meer is verliest de koning zijn rechten. En de wagen voor de paarden spannen heeft nog nooit anders dan rampzalige gevolgen veroorzaakt.

Vanzelfsprekend zal het herstel van ons allen, zonder onderscheid, veel moed en opofferingen vergen. Anders is niet uit het slop te geraken. Laten we hopen dat in een dergelijk ingewikkeld en somber verband de visverwerkende nijverheid voorts haar weg naar veilige haven zal weten te vinden. Maar dat blijft nog een vraagteken.



OVER VANGSTKAPACITEIT EN PRODUKTIEKAPACITEIT

Gepensionneerde mensen worden veelal wijs neuzen. Hun werkelijke kennis van de bedrijfstak, waarvoor ze vroeger administratief verantwoordelijk waren, gaat vlug achteruit. Ze zijn niet meer mee, kunnen niet meer bijbenen. Die achterstand trachtten ze dan goed te maken met eigenwijsheid. Ik maak daarop natuurlijk geen uitzondering. Lees dan ook dit kattebelletje met een welwillende glimlach, en denk bij uzelf : „Och, hij wordt ook oud".

Ik hoor zeggen dat het gemeenschappelijke E.G.-beleid er nog altijd niet is gekomen. Dus mist men me niet erg bij de besprekingen. Het schijnt dat nog geen enkele visser of reder een beevaart gedaan heeft naar het kapelletje van Bredene om te gaan lezen voor het snel tot stand komen van dit beleid. Toch geloof ik dat we redelijkerwijze naar een oplossing moeten gaan. Het komt er alleen op aan ertoe bij te dragen dat deze oplossing logisch en rationeel zou zijn. Ik verneem dat onze delegatie, onder de zeer kundige leiding van onze minister en zijn medewerkers, doelbewust in een dergelijke richting streeft.

De vaststelling van totaal toegelaten vangsten, en de daaruit voortvloeiende vangstquota-regelingen, kunnen geen definitieve oplossingen brengen. Alle weldenkende deskundigen zijn hiervan overtuigd. Een regeling die er naar zou streven de vangstkapaciteit in evenwicht te brengen met de produktiekapaciteit van de zee, lijkt wel de meest rationele te zijn. Ik weet wel dat hier nog veel, heel veel moeilijkheden in de weg liggen, vooral omdat, wetenschappelijk gezien, beide grootheden nog weinig doorgrond zijn. Ik moet, in dit verband, steeds terugdenken aan de pogingen van de Russische professor Tresjef, wiens hobby het was te zoeken naar een valabel kriterium voor de „fishing power" of „fishing capacity".

Ik weet dat onze ambtenaren, inzonderheid de mensen van het Rijksstation, erg met het probleem begaan zijn, en zich inspannen om de belangen van onze bedrijfstak naar best vermogen te dienen.

Jammer genoeg stijgen de kosten in zo'n verschrikkelijk tempo. Praat er mij niet over, ik merk het ook, o.m. aan de gasolierekeningen voor de verwarming.

Ik vind het prettig dat de haring er weer schijnt te zijn. Ja, hij heeft me heerlijk gesmaakt, dank u.

Zouden de beperkende maatregelen dan toch hun doel bereikt hebben ? Of ligt het aan het feit dat de jonge haring niet meer, of in veel mindere mate, voor industriële doeleinden wordt opgeschept ?

Het aantal vissers schijnt nu nog maar even boven het duizendtal te liggen, waarvan heel wat minder dan duizend gemonsterd. Toch lijkt het me dat de dalende trend niet meer zo geaksentueerd is.

Wat me veel plezier doet is te vernemen dat het Fonds nog steeds goed werkt, en dat het aantal scheepsjongens niet vermindert, integendeel. De jeugd is wat we nodig hebben, de jeugd is de toekomst. Neem dit maar aan van een oude gepensionneerde.

Er is echter een schaduwzijde, een heel sombere schaduwzijde. Negen der onzen zijn dit jaar op zee gebleven. Negen krachtige, gezonde, werkzame mensen. Voor hun familieleden en vrienden zal dit een droevig Kerst- en Nieuwjaarsfeest zijn. Ik moge hun hier zeggen dat ik er heel dikwijls aan denk, en dat ik echt met hen medevoel. Ik wens hun veel sterkte.

Aan de visserij in het algemeen wens ik een goed jaar 1982 toe, behouden vaart en goede besommingen, moed en hoop op de toekomst.

Hoe ik het zelf stel ? Ik zal eens vertellen : onlangs ontmoette ik een ander gepensionneerd ambtenaar (ook uit de visserij) en terwijl we stonden te praten, kwam een kennis van hem langs en zei : „Hoe stel je het als gepensionneerde, wat doe je zo nog, verveel je je niet ?". Waarop mijn gepensionneerde vriend waardig antwoordde : „Hoe kan je me dat vragen ? Je weet dat ik mijn hele leven ambtenaar geweest ben, en dus niets uitgevoerd heb. Wel... nu doe ik gewoon verder, alsof er niets gebeurd ware". Zijn jullie mee ? Dat doe ik ook, met dit verschil dat ik vroeger nogal vroeg moest opstaan om op tijd te beginnen niets doen, wat ik nu zelfs niet meer moet doen. Ik heb daarenboven nog mijn karate, mijn zeiljachtje. Ik heb tijdens deze zomer veel gezeild, en, nu heb ik er nog een paar hobby's bij, maar daarover vertel ik nu niets.

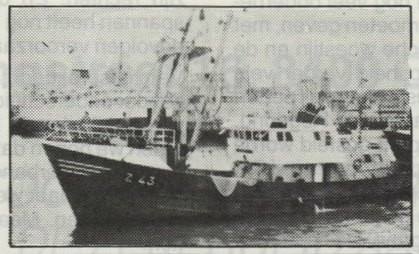
Het allerbeste en tot de naaste reize.

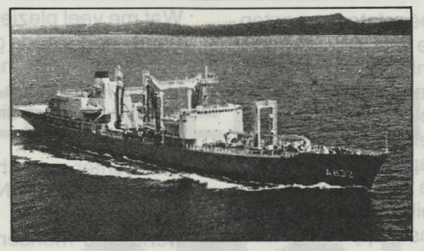
K. MICHIELSEN.

SEMPRESS

PNEUMATISCHE-/HYDRAULISCHE AFSTANDSBEDIENINGEN VOOR :

- voortstuwingsmotoren schoepenaandrijvingen
- hulpmotoren en generatoren
- keerkoppelingen en regulateurs
- kleppen en afsluiters
- ballast-, lens- en brandstofsystemen
- ankerlieren, trossenlieren, vislieren, verhaallieren
- het in- en uitschakelen van luchtkompressoren
- deur-, schot- en raambedieningen
- pneumatische tankniveaumetingen
- alarmeringen
- veiligheidsinrichtingen
- het besturen van hydraulische circuits
- hef- en strijkinrichtingen





BEDIENINGSPANELEN EN SCHAKELKASTEN VOOR BOVENSTAANDE APPARATUUR

SEMPRESS kan u hierbij een kompleet dienstenpakket aanbieden : technisch advies, engineering, fabrikage, installatie, onderhoud en service, SEMPRESS heeft dit alles in één hand.

NEDERLAND
Machinefabriek Sempress B.V.
Postbus 60
3340 AB Hendrik-Ido-Ambacht
✆ 01858 - 4011
Telex 29316

DEUTSCHLAND
Sempress Pneumatik GmbH
4018-Langenfeld
Rontgenstrasse 8
✆ 02173 - 71050
Telex 8515715

BELGIË
Sempress N.V.
Antwerpsestraat 202-204
2510 - Mortsel
✆ 031 - 490618 - 402614
Telex 32827

OOK IN 1982 TE DIENSTE VAN DE ZEEVISSERIJ

RONNY MARINE

Brugsestwg 211 Oudenburg - Roksem
✆ (050) 81.14.83
Vindictivelaan 20 Oostende
✆ (059)70.03.30

MERCEDES-BENZ VOLVO-PENTA

Verkoop & Dienst na verkoop

SCHEEPSARTIKELEN VETUS

NORON BOTEN

Door luxe en prestatie en hoge zeewaardigheid en hun uitzonderlijk laag verbruik dank zij de VOLVO-PENTA motoren behoren zij tot de werkelijke droom van iedere jachtmansportvisser
Gamma van 22 ft tot 42 ft

Demonstratieboot 42 fiskerman beschikbaar in Mercatorjachthaven van 1 feb. 1982

AUTOBEDRIJF RONNY SCHOUTTEET

Brugsesteenweg 211 **8242 ROKSEM**
✆ (050) 81.14.83 - 81.25.49

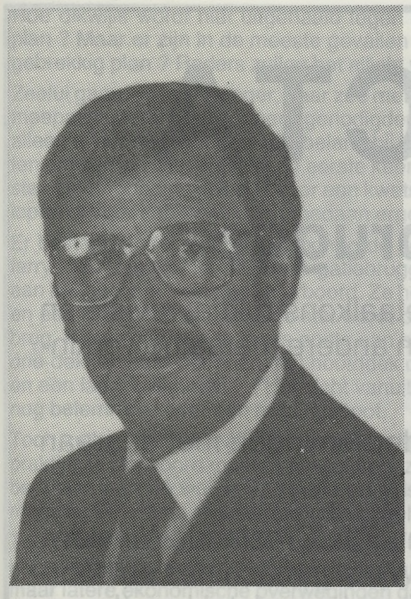
VERKOOP

- **Mercedes-Benz**
- **Vrachtwagens en Personenwagens**

Nieuw - Okkasie

Ook opbouw van polyester winkelwagens zeer degelijke en unieke kwaliteit

Service — Wisselstukken



DE ZEEMAN EN ZIJN ARBEID

door L.A. INGHELBRECHT,
Rijksloods

Ergonomie is eerst en vooral een stadhuiswoord maar daardoor moet u zich nu eens niet laten ontmoedigen. Bedoeld wordt alleen maar dat de jongens-met-de-witte-kielen proberen de mens en zijn arbeid zodanig met elkaar vriendjes te maken dat iedereen er wel bij vaart. En dat betekent meteen dat er op de werven nogal wat over en weer gepraat wordt wanneer het erop aan komt een wielhuis, een chartroom of een kombuis te ontwerpen. De "jongen" en de lichte matroos samen op de brug vinden dat evenwel allemaal maar een kwestie van gezond verstand, dat ontwerpen en bouwen !

We hebben er zo te zien allemaal belang bij dat mens en arbeid goede maatjes zijn maar 't is kurieus hoeveel mensen er eigenlijk nog huiverig staan tegenover de ergonomie.

Ontwerpen en plannen van schepen en hun onderdelen moeten worden getekend rekening houdende met het leven aan boord en dit is uiteraard in het belang van de zeeman. De aanpassing van deze twee aan mekaar is dan de taak van de ergonomist.

Het zou wellicht niet moeilijk zijn een "zwartboek" uit te geven met de "kemels" die worden geschoten in vele scheepsbouwontwerpen. En aan de hand van dergelijk album zou dan vermoedelijk kunnen worden aangetoond dat een goede samenwerking tussen de ontwerper en zij die later met het "werktuig" zullen moeten arbeiden, de beste vruchten kan opbrengen. De regels van de klassifikatie houden zich bezig met de strukturele sterkte, de zeewaardigheid en de stabiliteit : de wet houdt hier een oogje in het zeil !

Maar de hoek van een trap, de doorgangshoogte van een gang zijn ogenschijnlijk zo onbeduidend dat ze wel eens gewoon overgelaten worden aan de werf. De hele levensduur van het schip kunnen ze nochtans een bron van mizerie zijn voor opvarenden maar onrechtstreeks ook voor de reder. Er zou een roman kunnen geschreven worden over de "Overhead Hazards".

We zouden ons boeiende album verder nog kunnen aanvullen met kon-

Het vaartuig moet op de meest doelmatige manier kunnen worden bestuurd en gemaneuvreerd.

Het eeuwige vraagstuk voor het bemannen en afhalen van loodsen.

struktievergissingen waarop in ieder bedrijf aan de wal minachtend zou worden neergekeken maar dat in de scheepvaart zonder verpinken wordt aanvaardt en niet in het minst door diegenen die ermee de grote plas op moeten. Er zijn inderdaad gevaarlijk hellende of loodrechte trappen, er bestaan trappen met rechte en schuine hoeken en dreigende kniestukken die vals op de loer liggen om de eerste de beste voet te strikken. En dan zijn er de hoge smalle ladders op kranen, masten en samsonposten waarop geen halte werd voorzien om iemand die wat minder behendig is dan een gemiddelde aap, eventjes te kunnen laten adem halen.

En dan is er het eeuwige vraagstuk van het boorden van loodsen. Vraagstuk dat nog weinig verandering onderging sedert de tijd van de Ark en Noë. Loodsen — dikwijls van middelbare leeftijd — moeten de risiko's van het "overstappen" als deel nemen van hun normale arbeidsprestatie.

Ondertussen blijkt het allemaal evenwel niet enkel een kwestie van design te zijn. Dikwijls worden zeer goede plannen gemaakt maar niemand voert ze uit, tenzij het gaat om door de wet verplichte design.

N.V. PERFECTA

Kielbankstraat 1, 8380 Zeebrugge

- Scheepsherstellers met meer dan 30 jaar ervaring op gebied van metaalkonstruktie, 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.

Steeds tot Uw dienst : ✆ (050) 54 50 41 - (050) 54 41 89
Telex : 81352 perf. zb. B.

METALUNION

S.V.

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

Krakeleweg - BRUGGE ✆ 050/31.50.01

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
✆ (059) 32.29.51

Hoe dikwijls wordt niet uitgehaald tegen de ekstrakosten van een goed plan ? Maar er zijn in de meeste gevallen meer kosten gemoeid met een gebrekkig plan ? Reders zullen het allicht wel weten.

Zeelui gaan, net als vroeger, naar zee met schepen waar dood en ongeval meepassagieren als lugubere genodigden van het slechte plan. Daarom alleen al hebben reders er alle belang bij het beste en veiligste schip te laten ontwerpen. Het zou niet de eerste keer zijn dat een drunken sailor een stevige vergoeding opstrijkt voor een kwetsuur aan een scheve trap opgelopen of voor een kwetsuur opgedaan ergens in een lokaal-van-de-pret.

Er bestaan anderzijds tegenwoordig de gekste schepen o.a. bij de Roro ferry's. Er zijn er met twee navigatiebruggen, twee torens eigenlijk, een aan bakboord en een aan stuurboord. Ze hebben drie roeren, drie motoren en een boegschroef. Het hele stel wordt bestuurd vanuit de stuurboordsbrug. Maar wanneer de loods nodig aan bakboord moet zijn dan moet hij drie dekken naar beneden, het hoofddek over en vervolgens drie dekken en een ladder klimmen... ! Het zicht vanuit de stuurboordsbrug wordt dan nog belemmerd door een reddingsboot.

Toch zullen mettertijd alle konstrukties die leiden tot verkeerde arbeidspraktijken van boord moeten verdwijnen, zoals trouwens in de industriële bedrijven aan de wal waar zovele arbeidssituaties onaangepast aan de mens bij wet reeds moesten worden opgeheven.

Toch komt het, op de keper beschouwd, maar zelden voor dat plannen geen rekening houden met het leven aan boord. Dikwijls liggen alleen maar latere ekonomische overwegingen daaraan te grondslag.

Er bestaan ook reeds meer schepen waar het peil van het lawaai er de oorzaak van is dat bemanningen voortijdig moeten worden vervangen. Ook dát kost veel geld en de vraag kan hier allicht gesteld of het niet goedkoper zou uitvallen meteen de geluidsisolering, die weliswaar heel duur kost, tot het maksimum door te voeren ?

Diepgang, gewicht, brandstofverbruik en vaart zijn de kinkhoest van de scheepsbouwkundige maar een korte studie of wat tijdsbesteding aan de ergonomie zou wellicht ook nog een duit in 't zakje kunnen doen.

Een scheepsbrug moet zoveel als mogelijk toelaten dat rondom de horizon kan worden gekeken.

VERONTREINIGING DOOR BOOREILANDEN

door Yolanda Vander Bosch, Assistente Rechten U.I.A.

Tijdens het zware noodweer dat eind november de Noordzee en de Scandinavische kusten teisterde, werden een Noors en een Brits booreiland losgerukt. Dankzij de hulp van een zware sleepboot kon een botsing tussen twee booreilanden worden vermeden. Begin december werd een aantal booreilanden in de Noordzee telefonisch bedreigd met een bomaanslag.

Bij dit alles komen onmiddellijk beelden op van vroegere ongevallen met booreilanden : het kapseizen vorig jaar van het booreiland "Alexander Kielland", de uitbarsting van 22 tot 30 april 1977 van een olieput van het boorplatform "Bravo" op het Ekofisk veld, de "Santa Barbara" blow out in 1969 voor de kust van Californië.

Momenteel zijn er reeds meer dan 300 booreilanden verspreid over de wereld en zijn er rond de 2000 putten in werking. Terwijl de vooruitgang van de techniek steeds grotere exploitatiemogelijkheden van de zeebodem biedt, wordt aldus tevens het gevaar voor een mogelijke verontreiniging in grote mate verhoogd. Tengevolge van de ramp met "Bravo", waarbij de schade nog enigszins werd beperkt door een vlugge dichting en door gunstige weersomstandigheden, ontsnapten reeds 20.300 ton petroleum en 10.700 ton gas.

De gevolgen van het gekende verschijnsel "Blow-out" tijdens proefboringen (verschijnsel dat zich tengevolge van een proefboring kan voordoen, wanneer de boring een breuk veroorzaakt in de aardlagen, zodat een aanzienlijke hoeveelheid olie of gas in zee wordt gespoten) of van een gebrek of een fout tijdens de eigenlijke boringen (bv. een lekkage, een ontploffing, het onafsluitbaar geraken van een olieput) kunnen een ware ramp ontketenen. Deze zou een bijna niet te overziene schade tot gevolg hebben : schade aan het zeemilieu ; schade aan derden die van de zee leven (visserij, oesterkwekerij, toerisme) ; schade aan de eigen Staat (kosten voor de bestrijding van de vervuiling, gebrek aan inkomsten-belastingen) ; schade aan andere kuststaten en privépersonen aldaar gevestigd.

De juridische problemen, hiermee samenhangend, zijn dan ook zeer complex : aspecten van visserijrecht, milieurecht, uitbatingsrecht, internationaal zeerecht... Twee juridische orden zijn van toepassing : het nationale en het internationale recht.

1. Normen inzake verontreiniging door mijnbouw.

De normen inzake verontreiniging door mijnbouw kan men onderscheiden in preventieve reglementeringen ter voorkoming van verontreiniging en in bestrijdingsnormen voor acties na een ontstane vervuiling.

A. Preventieve reglementering.

De preventieve reglementering is er hoofdzakelijk op gericht om ongevallen, te wijten aan nalatigheid en ongevallen veroorzaakt door technische fouten, te voorkomen. De normen inzake de eerste groep zijn in het algemeen zeer vaag opgesteld (bijvoorbeeld : elk werk moet worden uitgevoerd met een "good oilfield practice"). Mogelijke sancties hieromtrent zijn hoofdzakelijk van penale aard, en dus nationaal. Inzake de tweede groep is een zeer uitgewerkte technische reglementering opgesteld teneinde zoveel mogelijk veiligheidsnormen in te bouwen.

Tot op heden is er geen enkele internationale conventie specifiek en exclusief aan voorkoming van verontreiniging door booreilanden gewijd.

Wel zijn er algemene bepalingen terug te vinden in de Conventie van Geneve van 1958. Artikel 24 van de Conventie inzake de Volle Zee stelt dat iedere Staat regelen dient vast te stellen tot voorkoming van de verontreiniging van de zee, o.a. ten gevolge van de exploitatie en exploratie van de zeebedding en de ondergrond ervan. De Conventie over het Continentaal Plateau voorziet dat de Staat bij uitoefening van zijn rechten inzake het continentaal plateau de traditionele vrijheidsrechten van de andere Staten over de zee (o.a. de visvangst) niet mag overschrijden of belemmeren ; dit houdt in dat de Staat verontreinigingsvormen welke inbreuken op die vrijheden zouden meebrengen moet voorkomen.

Op internationaal vlak zijn er tevens nog de meer recentere regionale verontreinigingsconventies : het Verdrag van Parijs ter voorkoming van verontreiniging vanaf het land (1974) en het Verdrag van Helsinki ter bescherming van het zeemilieu van het Baltische Zeegebied (1974).

Als voorbeeld van een nationaal preventief wetsarsenaal, kan worden verwezen naar Noorwegen. De Noorse wet van 26 juni 1970 verbiedt in principe elke activiteit waaruit verontreiniging kan ontstaan. Na een grondig onderzoek en een afwegen van voordelen en risico's zijn evenwel uitzonderingen toelaatbaar, waarvoor dan een toelating wordt verleend. Hieronder vallen eveneens de mijnconcessies voor de oliebronnen. Noorwegen legt de exploitant door een zeer uitgewerkte gedetailleerde reglementering een groot aantal verplichtingen op : o.a. gekwalificeerd personeel (zowel eigen, als personeel van onderaannemers), een heel systeem van toelatingen (te verlenen door de Noorse Staat) inzake belangrijke werkzaamheden (herstellingen inbegrepen) aan de olieputten.

B. Bestrijdingsmaatregelen.

Op internationaal vlak hebben de kuststaten van de Noordzee een samenwerkingsakkoord afgesloten inzake de bestrijding van de olieverontreiniging van de Noordzee, nl. het Akkoord van Bonn van 9 juni 1969. Dit is van toepassing

»

TOT 31-1-1982

ONZE MERCEDES-BENZ BESTELWAGENS TEGEN VOORDELIGE VOORWAARDEN

Wij bieden U voordelige eindejaarsvoorwaarden. Voor al de bestelwagens – van 2,5 tot 6,5 ton T.G.G., van 6,5 m^3 tot 20 m^3. Zowel bij aankoop als verhuring op lange termijn. Bij Fimarent (groep Mercedes-Benz Belgium) betaalt u pas vanaf de 4de maand ofwel geniet u een verlaagd lastenpercentage.

Maak van deze gelegenheid gebruik om een Mercedes-Benz bestelwagen aan te schaffen. Een betrouwbare bestelwagen. Alleen geïmmobiliseerd voor zijn onderhoudsbeurt. Een bestelwagen die lang meegaat. En zonder problemen meer dan 300.000 kilometer haalt. Een bestelwagen met klasse. En met de hoogste inruilwaarde op de markt van tweedehandswagens.

Kom voor 31 januari 1982 met ons praten en doe nu een lonende investering.

N.V. AUTO TERMINUS
MARCONISTRAAT 1,
8400 OOSTENDE
✆ (059) 70.25.11 - 70.91.48

Firma LOUIS CREVITS & Zonen p.v.b.a.

— Import - Export
— Allerlei kettingen en kettingmatten
— Ankers
— Herbruikbare materialen
— Visserijbenodigdheden
— Rubber bollen & rubber ringen

Zeebruggelaan 125
8380 Lissewege BRUGGE
✆ (050) 54.48.33
(van uit Nederland : 09.32.50.54.48.33)

bij ernstig en dreigend gevaar voor de belanghebbende kuststaten. Het akkoord legt de Staten een informatie- (bv. mogelijke bestrijdingsmiddelen, ongevallen) en een wederzijdse hulpverleningsplicht op. De Verdragspartijen moeten alle mogelijke inspanningen doen wanneer hun medewerking wordt gevraagd. Hieruit blijkt dat het slechts om een middelenverbintenis en niet om een resultaatsverbintenis gaat.

Tussen de Scandinavische kuststaten van de Noordzee werd bovendien een gelijkaardig akkoord afgesloten in 1971. De samenwerking hierin bepaald is evenwel veel precieser vastgelegd (o.a. op het domein van de controlemogelijkheden).

De uitbaters in de Noordzee hebben zelf een samenwerkingsakkoord afgesloten in 1974, nl. "North Sea Operator's Clean Seas Committee". Dit akkoord voorziet een wederzijdse bijstand en een samenwerking inzake de ontwikkeling van bestrijdingsmiddelen tegen een mogelijke verontreiniging.

Nationaal wordt meestal een alarm- en controlesysteem uitgebouwd, en wordt vooropgesteld dat de overheid en de explotant dienen samen te werken. Een Noors decreet stelt zo bijvoorbeeld dat ingeval van een ongeval enkel de Minister van Leefmilieu mag beslissen omtrent het gebruik van chemische oplosmiddelen. Er bestaat namelijk een aanzienlijke twijfel omtrent wat het ergst vervuilt : de olie of de chemische oplosmiddelen.

2. Aansprakelijkheid voor de veroorzaakte schade.

Zoals hoger gemeld is de schade welke door een ongeval met een booreiland wordt veroorzaakt enorm en zeer complex wegens de talrijke betrokken partijen. De aansprakelijkheid voor de aldus ontstane schade is tevens een ingewikkeld probleem zowel ten aanzien van de bepaling van de aansprakelijke persoon of instelling als ten aanzien van de bepaling van de grondslag voor die aansprakelijkheid.

A. De exploitant.

Vooreerst is er het principe dat degene die het booreiland heeft gebouwd of het exploiteert aansprakelijk is indien hieruit schade ontstaat voor derden. Verontreiniging van de zee brengt echter het evident gevolg met zich dat de schade niet zal beperkt blijven tot een bepaalde plaats ; dikwijls zal de schade vlug ook tot aan de kusten van andere Saten merkbaar zijn. Hierdoor treden problemen inzake internationaal privaatrecht op de voorgrond : vaststelling van de bevoegde rechtbank, toepasselijke wetgeving. Het is nochtans niet wenselijk dat een ander rechtssysteem van toepassing zou zijn al naargelang een ongeval zich voordoet op een verschillend continentaal plateau of in een verschillende territoriale zee.

Internationaal zijn dan ook initiatieven tot harmonisering tot stand gekomen (bv. de lager geciteerde Conventie van Helsinki). De Conventie van Londen van 17 december 1976 omtrent de aansprakelijkheid voor schade door olieverontreiniging voortkomend uit onderzoek en uitbating van de natuurlijke rijkdommen van de zeebodem heeft tot doel het vastleggen van uniforme regels en procedures inzake aansprakelijkheidsproblemen. Zij omschrijft verder procedure tot het bekomen van een adekwate schadevergoeding. De Conventie is van toepassing op het grondgebied van een Verdragspartij, inbegrepen de territoriale zee én de delen der zee waarop de Staat conform het internationaal recht soevereine rechten op exploitatie van de natuurlijke bronnen heeft (dit zou dus tevens de economische zone insluiten). De aansprakelijkheid wordt door deze Conventie op de exploitant gelegd, doch beperking en in bepaalde omstandigheden zelfs exoneratie van aansprakelijkheid is ingebouwd.

B. De Staat.

Bij overtreding van internationale verplichtingen is er directe internationale aansprakelijkheid van de Staat. De Conventies van Genève van 1958 verplichten de Staten de nodige maatregelen te nemen om verontreiniging te voorkomen. Bij de exploitatie van de zeebodem moet de Staat de traditionele vrijheden van de andere Staten in acht nemen. De Conventie van Londen legt de Staat tevens een aantal verplichtingen op zoals het verplichtend maken bij wet van een adekwate verzekering voor de exploitant.

De Staat onder wiens rechtsmacht een booreiland is gebouwd of wordt geëxploiteerd kan indirect aansprakelijk worden gesteld, indien wordt aangetoond dat de Staat onvoldoende zorg in acht heeft genomen ter voorkoming of beperking van de ontstane verontreiniging. Dit is niet het geval wanneer de Staat internationaal aanvaarde maatstaven hanteert en blijk geeft van een zorgvuldig toezicht op die maatstaven.

C. De verzekeringen.

Gezien de enorme financiële gevolgen is het afsluiten van de nodige verzekeringen een belangrijk probleem. Een aantal maatschappijen hebben in 1971 een onderlinge verzekeringsmaatschappij voor dekking van industriële risico's opgericht, nl. de "Oil Insurance Ltd.". Het maximum garantiebedrag per jaar bedraagt 100 milj. US dollar.

Een aantal grote oliemaatschappijen hebben op 4 september 1974 het "Offshore Pollution Liability Agreement" (OPOL) ondertekend. Het is dus een privéinitiatief om zich te beschermen tegen de onzekerheid van de nationale en internationale reglementeringen. Hierdoor wordt het mogelijke slachtoffer (Staten inbegrepen) de kans gegeven om langs minnelijke weg vlug een schadevergoeding te bekomen. Zij hebben aldus de keuze tussen een vlugge, maar beperkte regeling der schade, of een lange moeilijke juridische weg om eventueel alle schade te laten vergoeden. Dit akkoord heeft echter slechts een beperkt toepassingsgebied (bepaalde schadevormen, bepaalde installaties,...) en het is niet van toepassing op de boorinstallaties gevestigd op het continentaal plateau. Het dekt de schade aan derden (privépersonen, de Staten) en de kosten voor preventieve maatregelen door de exploitant en de Staat genomen. Uitgesloten zijn de preventieve maatregelen genomen door privaat personen, de schade aan de exploitatie-installaties zelf evenals de maatregelen ter bescherming van of het herstel aan deze installaties. De aansprakelijkheid wordt erin beperkt tot 25 miljoen US dollar per ongeval.

Terwijl de techniek met rasse schreden vooruitgaat, wordt ook het gevaar voor een verontreinigingsramp groter. De single-purpose eilanden (olieboor- en produktieplatform, wetenschappelijke waarnemingstorens,...), waarvan het aantal steeds toeneemt, roepen nog vele problemen op. Om het hoofd te kunnen bieden aan meerdere onvoorziene moeilijkheden in reeds voorgekomen ongevallen, werden talrijke juristen gemobiliseerd om oplossingen te vinden. Deze ongevallen hebben wel tot nut gehad dat het wetsarsenaal zowel op nationaal als op internationaal vlak werd vernieuwd en aangepast aan de huidige technische mogelijkheden. Laat ons echter hopen dat preventieve reglementeringen en samenwerking tussen de Staten de ongevallen tot een uiterste minimum kunnen herleiden, dit in het belang van allen die rechtstreeks of onrechtstreeks met het zeemilieu te maken hebben.

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

De aandacht van onze lezers wordt er op gevestigd dat hiernavolgende werken, zeekaarten, visserijplaten, enz. op onze drukkerij verkrijgbaar zijn.

1. **De Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen**
   deel I en II door Gaston en Roland Desnerck.
   Deel I verkoopprijs 1.200 fr. + 72 fr. BTW.
   Deel II verkoopprijs 1.725 fr. + 104 fr. BTW.

2. **De Belgische Nedelandse Zeemansalmanak 1982.**
   Prijs 1.000 fr. + 60 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
   Verzendingskosten 95 fr.
   Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.

3. **De Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1981 en 1982 aangevuld tot einde december 1981.**
   Prijs 200 fr. + 12 fr. BTW.

4. **De nieuwe kaart der Vlaamse Banken**
   Prijs 215 fr. + 37 fr. BTW.

5. **Moderne Autosnelwegenkaart van België.**
   Prijs 200 fr. en verzendingskosten 11 fr.

6. **Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen.**
   Verschillende soorten zeevis
   Schaal- en weekdieren
   Sport- en lijnvis
   Noord-Amerikaanse vis
   Prijs 410 fr. + 68 fr. verzendingskosten.

NIEUW VOOR 1982 ! !
Radarbeeld in kleur

- U kijkt naar uw radar op een gewone kleuren-TV
- De grootte van het scherm is uw keuze
- Aantal TV-schermen is onbeperkt
- Vraag vrijblijvend verdere inlichtingen :

ANTWERP MARINE RADIO COMPANY

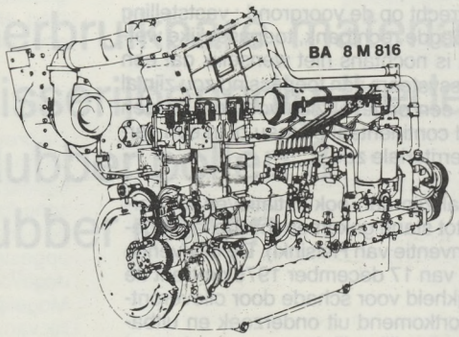
Noordhinderstraat 8, Zeebrugge – ✆ 050/54.42.71

DEUTZ

LEVEREN EN INBOUWEN VAN DEUTZ DIESEL MOTOREN

DEUTZ DIESELMOTOREN EN REPARATIEBEDRIJF

VALCKE Frères N.V.



REVISEREN van alle MERKEN DIESELMOTOREN

2000 ANTWERPEN
NASSAUSTRAAT 37
✆ (031) 31 06 90
TELEX 31167

8400 OOSTENDE
HENDRIK BAELSKAAI 3-5
✆ (059) 32 18 14 & 19
TELEX 81426

8380 ZEEBRUGGE
TIJDOKSTRAAT 26
✆ (050) 54 41 79 / 54 51 79
TELEX 81951

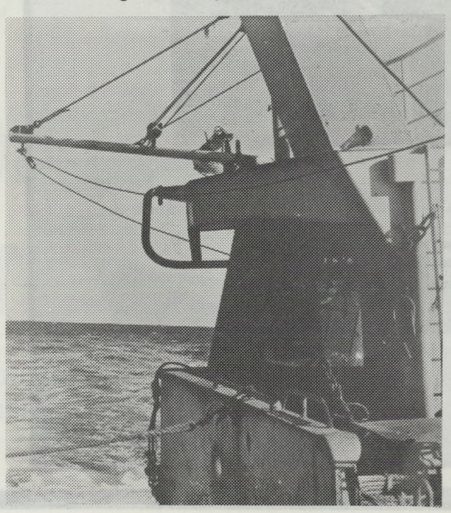
VISSERIJONDERWIJS : EEN ANDERE AANPAK !

door F. BOELS,
ere-directeur Stedelijke Visserijschool
"John Bauwens"

Reeds in de vijftiger jaren was te voorzien dat de snel voortschrijdende technische en technologische ontwikkelingen niet aan de zeevisserij zouden voorbijgaan. Dit is dan ook gebeurd, zij het dan heel geleidelijk zodat de varende man er kon toe komen de toch wel dure apparatuur enigszins te doen renderen. Intussen nochtans kwamen vangstquota, uitbreiding van territoriale wateren, sterk verhoogde uitbatingskosten en zo meer, die het al uiteraard wisselvallig rendement, sterk drukt waardoor nog weinig ruimte blijft voor geëxperimenteer met nieuwe toestellen. De investering die hiermede gepaard gaat, laat dit immers niet meer toe. Daaruit hebben de Engelsen klaarblijkelijk hun conclusie getrokken met als resultaat de oprichting van een nagenoeg half-hoger visserijonderwijs te Hull. Men heeft er ingezien dat een technisch-wetenschappelijke aanpak heel wat effektiever is dan de, van oudsher, proefondervindelijke doch tijdrovende wijze van doen. Zeer belangrijk hierbij is dan wel dat korte cursussen voor varend personeel zijn ingericht wat er op wijst dat ook voor de zeevisserij het idee van permanente vorming ingang begint te vinden : recyclage is, in onze snel technisch evoluerende maatschappij een noodzaak geworden. Voor wat de zeevisserij betreft is het vanzelfsprekend dat ze zich in de eerste plaats op het leidinggevend personeel richt. Van daaruit immers moeten de richtlijnen komen voor het uitvoerend personeel. Deze laatste groep is ontegenzeglijk de grootste.

Van hen wordt verwacht dat ze instrukties begrijpen en ook uitvoeren kunnen. Dit kan al met een betrekkelijk laag intelligentiepeil. Diep inzicht in technieken en apparatuur ligt evenwel meestal niet in hun bereik en zeker niet wanneer die nieuw zijn. Daarbij komt dat, hoe gesofistikeerd de apparatuur ook worden moge, het interpreteren van de gegevens wel doorslaggevend zal blijven voor een succesvolle visserij. Dit stelt het probleem "interpretatiepeil" dat op zijn minst afhankelijk is van het intelligentiepeil wat op zijn beurt de leermogelijkheden bepaalt. Samengevat kan gesteld worden dat, enerzijds de steeds verhogende techniciteit, in de toekomst, voor het leidinggevend personeel een soliede technische basis noodzakelijk maakt, anderzijds dat het zinloos is, aan minderbegaafden een opleiding op te dringen die ze niet aan kunnen. Dit houdt in dat we weg moeten van de huidige structuur van het visserijonderwijs. Deze steunt zo'n beetje op de opvatting dat iedereen geschikt is en de capaciteiten heeft om met succes de visserij te bedrijven van het ogenblik dat hij maar een brevet behaalt. Dit leidt onvermijdelijk tot onmogelijke toestanden waarvan, in de eerste plaats, het jonge volk de nadelige gevolgen ondervindt. Zij worden immers a.h.w. opgefokt voor examens die boven hun mogelijkheden liggen, als ze dan toch slagen, die hen achterlaten met een hoop bagage waar ze geen weg mee weten. Voor deze groep bestaande uit de leermoeilijkheden en de leermoeden is een beroepsopleiding meest aangewezen. Hiermede wordt dan een onderwijs bedoeld waar een minimum noodzakelijke elementaire technische kennis wordt aangebracht maar waar het zwaartepunt bij de praktische uitvoering ligt. Voor hen die geroepen zijn later een leidende rol te vervullen moet daarentegen de nadruk gelegd worden op de technische vorming omdat technisch inzicht hier nodig is. Voor deze groep is daarom een technisch visserijonderwijs de meest geschikte. Maar nu rijzen pas de moeilijkheden. Onderwijs kost geld en om daar aan te geraken d.i. om door de overheid gesubsidieerd te worden, moet aan wel bepaalde wettelijke voorschriften voldaan worden en daar is met de beste wil van de wereld niet aan uit te komen. Bedoelde beschikkingen liggen op het vlak van onderwijsstructuur, aantal lesweken, leervakken met hun lesuren, leerlingenaantallen en zo meer. Dit maakt het voor onze vijf visserijscholen, elk afzonderlijk, praktisch onmogelijk tot de geschetste uitbouw te komen. Als mijn inlichtingen goed zijn dan kon zoiets in Engeland eigenlijk ook niet maar daar hebben twee inrichtingen de handen in elkaar geslagen met het bekende resultaat. Bekijken we nu onze situatie dan stellen we vast dat het visserijonderwijs in ons land altijd een uitzonderingsgeval is geweest. Dit kon onder Verkeerswezen maar zit er bij Nationale Opvoeding/Vlaamse Gemeenschap blijkbaar niet meer in voor wat de aangehaalde beschikkingen betreft.

Een samenwerking tussen de scholen onder vorm van taakverdeling zou de zaak evenwel heel wat vergemakkelijken. Maar hier rijst een andere moeilijkheid nl. het bestaan van drie onderwijsnetten : Rijksonderwijs, Stedelijk Onderwijs en Vrij Onderwijs, en dit maakt van zo'n samenwerking een zaak van de inrichtende machten. Het is nochtans mogelijk mits wel bepaalde en duidelijke afspraken, tot een systeem te komen, waarbij bvb. de ene groep, alleen en uitsluitend een beroepsopleiding verstrekt en de andere een opleiding op technisch niveau. Andere oplossingen zijn denkbaar maar eerst moet er de wil zijn om nu eens iets degelijks op te bouwen. Het is niet voldoende leerstofprogramma's aan te passen aan de nieuwste, steeds meer ingewikkelde vindingen, men moet deze leerstof ook kwijt kunnen en zoals hoger gezegd heeft dit met intelligentiepeil te maken. Het hele probleem draait eigenlijk voor een groot stuk om leerlingenaantallen en dit is wel een moeilijke geschiedenis. Wie ooit aan recrutering heeft gedaan weet hoe groot de weerstand van ouders kan zijn tegen het verlangen van hun kind toch maar de visserij als beroep te kiezen. Zij hebben meestal weet van arbeids- en levensomstandigheden en stellen zich niet zelden helemaal negatief op. In de huidige situatie krijgt het argument "korte loopbaan" zelfs geen genade. Zij weten immers en hebben heel dikwijls zelf ondervonden dat brevet van aspirantschipper of schipper van geen tel meer is wanneer in de visserij wordt afgehaakt. Hier moet nu eens uitgemaakt worden of het bedrijf en ook de gemeenschap, al dan niet begaan blijft met het lot van de visser die de visserij verlaat. Zo ja, dan moeten uitwegen voorzien worden waarvan er ene ligt in de gelijkwaardigheid van de getuigschriften met deze van het ander technisch onderwijs. Daarbij komt dat heel wat ouders door dit argument overtuigd kunnen worden hun kinderen aan het visserijonderwijs toe te vertrouwen. Ik weet dat in sommige visserijmiddens de vrees bestaat veel van deze leerlingen niet naar de visserij te zien komen.



Dit zit er wel in doch als op tien leerlingen die zo gerecruteerd worden er nu maar 1 of 2 naar de visserij gaan dan is dit toch altijd een winst die er anders niet zou zijn. We moeten er van uitgaan dat alles wat met de zee betrekking heeft een blijvende aantrekkingskracht op de jeugd zal uitoefenen.

Gelijkwaardigheid van diploma's laat toe hen minstens voor een korte loopbaan te winnen. Als deze gedachte geen voet aan de grond krijgt dan blijft het voortploeteren met steeds minder goede elementen op school en in bedrijf. Want ook dit moet maar eens gezegd worden : de kwaliteit van de leerlingen op de visserijscholen gaat steeds maar achteruit. De klachten uit beroepsmiddens liegen er niet om, alleen wordt het aan niet aangepaste leerstofprogramma's toegeschreven. Daar zit het voor een deel wel in maar ik herhaal, wat baat het de techniciteit te verhogen als de elementen er niet zijn om het verstandelijk te verwerken. Ten slotte moet ik toch nog even wijzen op de taak van de leraar in de maatschappij. Buiten zijn rol van kennisaanbrenger heeft hij ook een opvoedende opdracht. Deze ligt hoofdzakelijk in de algemene vorming. De technische of beroepsgerichte vakken leggen de basis van de beroepskennis, de algemene vakken moeten het de mens mogelijk maken, in de omgang met anderen uitdrukking te geven aan zijn gedachten en opvattingen over problemen van algemene aard. Alleen zij die het houden bij een "houd-ze-maar-dom"-mentaliteit kunnen daar bezwaren tegen hebben. Nu geloof ik nooit dat deze in de visserij te vinden zijn. Ons oud zeer immers is precies dat de visser al altijd als iets minderwaardigs is beschouwd. Daar is nu wel verandering in gekomen. Dit neemt niet weg dat de valorisatie van het beroep nog steeds aktueel blijft en daar moet de leraar, in zijn opvoedende rol, op in spelen.

ROKERIJ

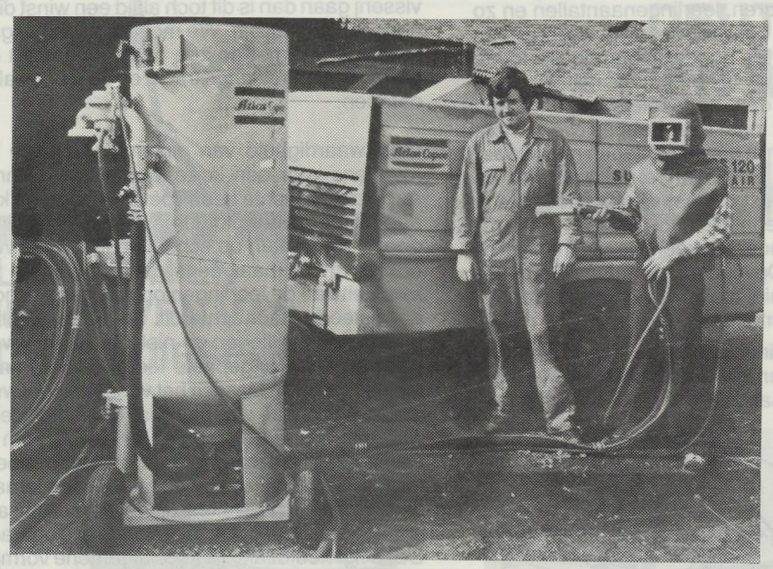
LA COURONNE

25 ZANDVOORDESTRAAT
8400 — OOSTENDE

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

VERSE EN GEROOKTE ZALM

(8782V)



Wij richten ons tot de industrie,
privaat en de zeevaart voor :

— zandstralen
— algemene schilderwerken
en verfspuiten
— metaliseren
— specialist grondlagen tegen roest

SIGMA LAUWEREINS & Zoon

Hendrik Baelskaai, 39-48
8400 OOSTENDE
✆ 32.22.77 - 32.23.18

ALS JE OVER 'DE KOAIE' SPREEKT

door O. VILAIN, stadsbibliothecaris.

Een wijk van Oostende die steeds zo verschillend is geweest van de rest van de stad is ongetwijfeld de Visserskaai. Zoals men in de volksmond zegt „de Koaie".

Vroeger reeds was het Visserskwartier helemaal zelfstandig. In zeden en gebruiken en ook op het gebied van het dialekt.

Onmiddellijk hoorde men als er iemand uit het Visserskwartier was die sprak. Hij sprak anders dan de middenstad. Hij sprak op z'n Kaais. Een taaltje dat met heel specifieke uitdrukkingen gekruid was en dat veel trager of langgerekter uitgesproken werd.

Veel woorden werden ten andere alleen maar door de bewoners van dit kwartier gebruikt, hetzij omdat het over de zee, de vis of het schip ging. Men denkt hierbij maar aan „de zee is stakelambled", „het visje wordt dier betaald", „ie vaart nu als joengen", „het zijn maar truttedekkertjes", „hij was bij de bootjessjouwerie", „de pangel is weer gevuld" en „als hij van zee kwam had hij geen tijd om zijn broek aan 't bed te hangen". Een kernachtige, harde taal, die langzaam verloren gaat vooral sinds de verhuis van de vismijn in 1934 naar „den Overkant". Het zal bijna een halve eeuw geleden zijn dat de grote verhuis begon naar de wijk Opex. Talrijk waren de vissersfamilies die op de Vuurtorenwijk gingen wonen. Men sprak er nog wel het Oostendse vissersdialekt, maar er is toch al een merkelijk verschil gekomen.

Intussen is de oude Visserskaai, waar er tientallen echte visserscafé's – sommige maar een schorte groot – gevestigd waren, veranderd in een toeristische wijk, waar restaurants, met niet altijd goedgekozen benamingen die oude visserscafétjes verdreven hebben.

Met de Kaai leefde het ware hart van de Oostendenaar, men had het zomerseizoen, wanneer de toeristen hun garnalen en kreeftjes lekker op een terras zaten op te peuzelen. Men had het sprotseizoen in volle mistmaanden, het haringseizoen. Men zag stootkarren, geladen met bennen vis, treinstellen met kolen voor de stoomtrawlers en ook wagons voor het vervoer van vis.

Aan en rond „de Trap" was het een wereldje apart. Kleine vissersvaartuigen verkochten er hun vangst. Een bonte mengeling van vissers, scheepsjongens en visvrouwen omringd door kooplustigen en vele kijkers deden folkloristisch aan.

Zowat overal zaten vrouwen netten te breien. Gezeten op een oude stoel breiden ze korren, soms rond een lantaarnpaal aangespannen. Verder zaten vissers, wijdbeens gezeten op de grond, netten te herstellen. Want herstellen dat was hun werk.

Kortom langs de Kaai was er altijd een kleurrijk schouwspel. Men hoorde daar alleen het specifiek taaltje, waar bijna niemand een echte voornaam hoorde ver-

noemen. Ieder was maar gekend met zijn lapnaam, want Puizeschieter, Pislap, Kegge, Stekveugel of Appel en Piepel waren de juiste persoonsaanduidingen. Ook de omgeving had echte benamingen. „'t Hoofd" was het staketsel en aan het einde van het Oostershoofd stond „De Bougeoir", „de Schijthoek" was nabij de „Basse" (het was het meest in openlucht zijnde toilet voor velen van de Kaai, die soms woonden in huizen waar er maar één W.C. was voor 40 inwoners), „het Dok met de Trap", „de Cierk" (de oude Vismijn was in cirkelvorm gebouwd), „de Strontpit" (aldaar kwam de stadsriolering uit), „het Permerensje" (de „Permanence" of bestendige wachtdienst) en „den Overkant". Met „den Overkant" beduidde men heel eenvoudig alles wat aan de kant van de nieuwe vismijn gelegen was, terwijl „de Zwienemarkt" (het tegenwoordig Vissersplein) het midden van het Visserskwartier uitmaakte.

Hoeveel straten zou men in dat oud kwartier nu nog als het echte Visserskwartier beschouwen ? Ik meen de Visserskaai, het Vissersplein, de Sint-Franciscusstraat (die men vroeger als de Siesjefasjostrate uitsprak), de Schippersstraat, het Oude Mijnplein, de Cirkelstraat, de Sint-Paulusstraat en misschien een stukje Langestraat en Ooststraat. En natuurlijk ook het Straatje zonder Einde, de Bonenstraat, de Kadzandstraat en de Dwarsstraat want al de rest was reeds „de Stad".

Hoe lang zal dat nog zo blijven of zal er toch nog steeds iets resten van de tijd toen men bijvoorbeeld riep „Bakelt e ki no Tjannie, en zeg dat 'n in de Witte Zee een mag kommen zuupen of moet'n weer direct no z'n kot, omdat er hem entwa beloofd is van z'n brandje ?" ([1]). Dat was nog het echte Kaais door mensen van de Kaai uitgesproken ! Ja als je over Kaaie spreekt mag je over geen woordje vallen.

([1]) Voor niet-Oostendenaars : Wuift eens naar Tjannie en vraagt of hij een glas wilt komen drinken in de Witte Zee (herberg) of moet hij onmiddellijk huiswaarts omdat zijn... (vrouw of lief) met hem in bed wil.

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 ✆ 059/32 29 51
32 09 31

P.V.B.A.
SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30
OOSTENDE
✆ (059) 32 08 21

☆

HERSTELLINGEN INRICHTEN

☆

Agent en depothouder voor de visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

EEN ANDER ASPECT OVER DE VEILIGHEID

door G. VAN EECKHOUTTE
bestendig deskundige

Sedert begin november hebben bij ons weten eens te meer een dertigtal zeelieden van verschillende nationaliteiten het leven verloren, waaronder vijf Belgen na de scheepsramp met de "Tornado".

De oorzaak ligt in de meeste gevallen in de zeer ruwe zee die wij in de laatste maanden kenden en misschien ook aan een onvoorzichtig maneuver welke, niettegenstaande de moderne en efficiente apparaten, te wijten is aan nalatigheid en menselijk gebrek.

In België, Denemarken, Engeland treuren familieleden of vrienden om deze dierbare zeelieden, en zelfs de hoogste instanties van het land verplaatsten zich om een laatste groet te brengen.

Eens te meer bewijzen deze gebeurtenissen dat de nadruk niet genoeg kan gelegd worden op de zeer bekende zeemansspreuk : **"een hand voor het schip, de andere hand voor u zelf"** of anders gezegd : denk steeds aan uw veiligheid en deze van uw scheepsgezellen want van uw handelingen kan uw leven en dat van uw scheepsgezellen afhangen.

Nog eens wil ik langs deze weg de Heer Gouverneur van de Provincie West-Vlaanderen en meer in het bijzonder het Comité voor de Bevordering van de Arbeid danken, wanneer het op 9 juni 1970 in zijn programma een "VEILIGHEIDSAKTIE IN DE ZEEVISSERIJ" heeft voorzien en welke nog altijd zeer aktueel is.

Sindsdien hebben het Commissariaat-Generaal voor de Bevordering van de Arbeid, samen met het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, steeds hun medewerking verleend aan deze actie.

De risico's aan dewelke wij blootgesteld zijn op zee, schijnen toch geen afkeer voor de zee op te wekken, integendeel ! Meer en meer mensen, in het bijzonder in de Jachting, kiezen de zee, hetzij als beroep hetzij als ontspanning.

Wij stellen vast dat degene die zee kiezen met een grondige kennis ter zake, zelden in moeilijkheden komen.

De meeste ongevallen welke aan kleine schepen (vissersvaartuig, jacht,...) overkomen zijn gewoonlijk te wijten aan een gebrek aan goede zeemanschap of beroepsgewetenloosheid.

De zee kan wreed zijn en daarom is het te begrijpen dat er steeds meer opzoekingen gedaan worden in het kader van de "Beveiliging van Mensenlevens op zee".

Als er, door een noodtoestand, zeelieden van hun schip gescheiden worden, kunnen de gevaren aan dewelke de zeeman onderhevig is in 4 groepen ingedeeld worden :

1 - ANGST ;
2 - Effect van WIND EN WEER (het blootstellen aan...)
3 - Te kort aan WATER ;
4 - Te kort aan VOEDING.

1) ANGST is het grootste gevaar. Ervaring leert dat, in een gevaarlijke toestand, de meeste mensen in paniek geraken en daardoor het overleg verliezen. Dit is inderdaad zo bij het kapseizen van kleine vaartuigen ; de slachtoffers trachten altijd al zwemmend de kust te bereiken maar de afstand is vaak groter dat ze denken en, erger nog, enerzijds hebben ze hun krachten overschat en anderzijds de weergesteldheid, staat van de zee, temperatuur, enz... onderschat met als gevolg de dood.

   De kans op overleving is groter indien U in de nabijheid van de ramp blijft en zoveel als het kan, vermijdt te bewegen om uw energie te sparen. Nog groter zal de overlevingskans zijn, indien U voorzien bent van AANGEPASTE KLEREN en een reddingsvest zichtbaar op grote afstand, eventueel voorzien van een automatisch opblaassysteem. De oorzaak voor deze angst nopens de reddingsmiddelen en reddingsmogelijkheden, zouden perfect moeten gekend zijn door alle mensen die zee kiezen.

   Beter gezegd, moet of zou eenieder, vooraleer naar zee te gaan, kursussen met praktische toepassing moeten volgen in verband met reddingsmiddelen en reddingsmogelijkheden van het land of de lucht. Eventueel zelfs deelnemen aan een reddingsdemonstratie of ten minste film of diaprojectie bijwonen waar en wanneer het dat kan.

2) "WIND EN WEER", factoren die hun invloed hebben en het feit dat de gesteldheid van de mens niet bestand is tegen de klimaat- en temperatuursveranderingen. Lage temperatuur en koud water (beneden de 30° C.) moeten in rekening gebracht worden. Daarom zijn efficiënte opblaasbare vlotten zo gefabriceerd dat ze de mensen beschermen tegen weersveranderingen, alsook temperatuursverlaging.

   Maar het bezitten van een reddingsvlot is niet voldoende ! De gebruiksaanwijzingen moeten zeer goed gekend zijn en eveneens "hoe in een vlot overleven" moet van dichterbij bekeken worden. Alleen dan hebt U de meeste kansen om een scheepsramp te overleven.

3) TE KORT AAN WATER is niet zo een accuut probleem. Ervaring heeft aangetoond dat gedurende de 24 eerste uren, weinig mensen behoefte hebben tot drinken, ten minste in onze zeeën.

   En indien het meerdere dagen zou duren vooraleer redding komt (wat hedendaags zelden voorkomt), maken we gebruik van het noodpakket welke een hoeveelheid water per man bevat voor een periode van zes dagen.

4) TE KORT AAN VOEDING ; zoals voor het water is dat ook geen groot probleem. Water is van groter belang dan voeding ; zoals voor water voorziet het noodpakket, per man en voor 6 dagen, in geconcentreerde voeding waarvan een derde bestaat uit glucose.

Andere gevaren, zoals het wachten op redding, kan gemakkelijk overwonnen worden dank het hoofd koel te houden, gezond verstand, initiatief en verantwoordelijkheidszin. Hebben we daarenboven een grondige kennis van ons reddingsmateriaal, dan zijn we al voor 50 % gered.

Moest het gebeuren dat men in een noodtoestand verkeert, dan is het belangrijkste dat men een maximum aan energie behoudt. Elk mens heeft een potentiële reserve aan energie, welke niet kan vervangen worden door de noodrantsoenen in het vlot. Deze reserve mag niet aangesproken worden voor nutteloze inspanningen.

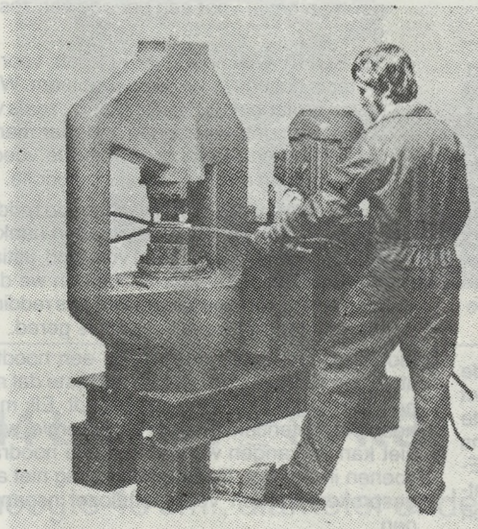
Dit laatste punt is een belangrijke factor. Het is essentieel voor iedereen om een goede verstandhouding aan boord van het vlot te bewaren. Daarom, tracht zoveel mogelijk tegen elkaar te spreken, want er is niets gevaarlijker in een noodtoestand, dan iemand die over zich zelf aan het treuren is. Hier moet de verantwoordelijke van het vlot zijn scheepsgezellen steeds bezig houden en hen overtuigen dat ze zullen gered worden.

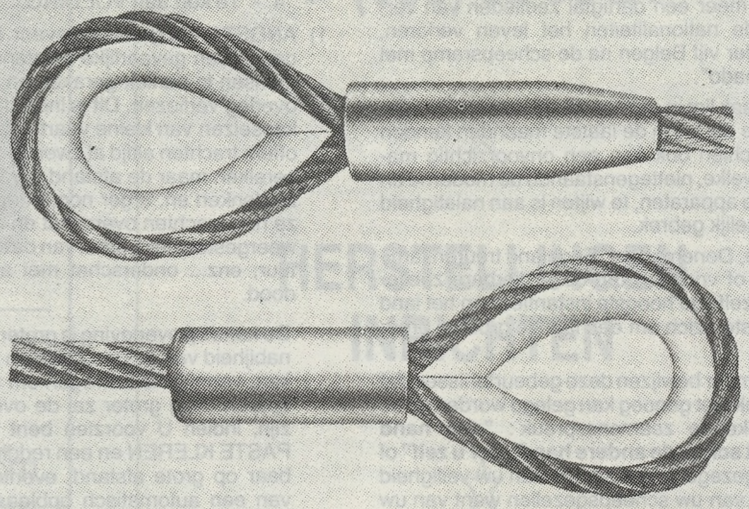
Inderdaad werd er voordien een noodoproep uitgezonden op de noodfrequentie 2182 Khz welke zeker ontvangen werd door een kuststation of reddingstation aan land, en dank zij de nauwkeurige positie van het zinkend schip, een zeer goed georganiseerde reddingsdienst aan het werk is op een efficiënte wijze om in een zeer korte tijd de schipbreukelingen veilig aan land te brengen.

Hedendaags is het praktisch ondenkbaar dat een schip kan verdwijnen voor méér dan 24 uren zonder dat er een alarmsysteem op gang komt.

Elke leider aan boord van een schip, een vissersvaartuig, een jacht of een reddingsvlot, moet dit weten, en daardoor dank zij zijn bevoegdheid, zal hij het vertrouwen van zijn bemanning hebben en door zijn handelingen hun overleving en het zijne verzekeren.

S.C.A.P. beschikt over een 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 OOK AANNEMERS KUNNEN BIJGEVOLG DAAROVER BESCHIKKEN.

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

✆ SCAP (059) 32 29 51
32 09 31

TWEE MARINESCHILDERS VAN BIJ ONS : FRANCOIS EN AUGUSTE MUSIN

Kerstmis, waarde lezers van het Visserijblad, is een uitstekende gelegenheid om eens de minder rooskleurige aspecten van zeevaart en visserij te vergeten en het element water, dat ons allen zo nauw aan het hart ligt, eens anders te bekijken : de zee zoals ze een eeuw geleden gezien werd door twee befaamde stadsgenoten-kunstenaars : François Musin en zijn zoon Auguste.

⁂

François Musin werd op 4 oktober 1820 te Oostende geboren als zoon van Constant Musin en Marie-Antoinette Dickschen. Vader Musin was een herbergier die anno 1832 begon met de uitbating van een oesterkwekerij in de Oostendse omwallingen. Later bracht hij het bedrijf over naar een plaats nabij de oude vuurtoren en breidde ze uit met een restaurant dat een zekere faam wist te verwerven.

De kleine François groeide dus letterlijk langs de zee op ! Exacte gegevens over zijn jeugd en jongelingsjaren — indien die nog te achterhalen zouden, zijn — sluimeren vooralsnog in de nevels van het verleden. Léontine Musin, François' schoondochter, schiep wellicht legende toen ze in haar kindernovelle «Petrus et Paulus» verhaalde hoe François als jonge knaap, in zijn kamer werd opgesloten wegens lui gedrag op school, en hoe hij zijn familie verbaasde met een «vissersschip op woeste zee» op de muur getekend tijdens het strafzitten...

Wat wél vaststaat is dat François Musin als kind enig onderricht kreeg aan de Oostendse Tekenschool, daarbij sterk aangemoedigd door zijn leermeester François Bossuet.

De luttele jaren dat François Musin leerling was aan een school voor kustvaardij, vormden slechts een intermezzo in zijn artistieke carrière. Na die jaren, waarin hij echter tal van zeereizen maakte besloot hij zich dan ook definitief aan de schilderkunst te wijden. In 1836 schreef hij zich dan ook in als leerling van de Brusselse Academie, om er in de klas van... dezelfde François Bossuet terecht te komen.

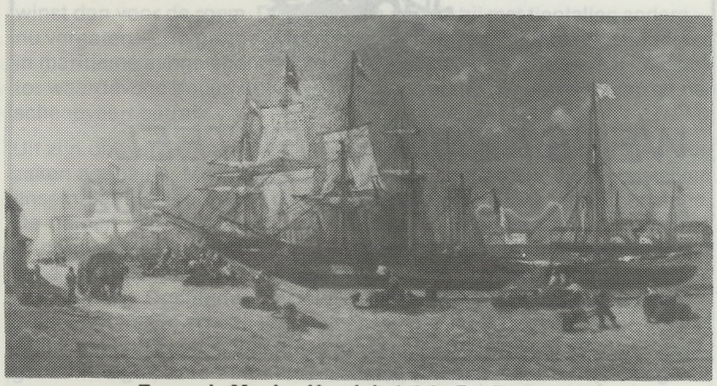
François Musin : Zeilboten en staketsel bij woelige zee
(Oostende, Museum voor Schone Kunsten)

Van toen af ging alles vlug : in 1840 debuteerde Musin met zijn marines tijdens het Antwerpse Salon. Bijval en verkoop lieten van meetaf aan niets te wensen over. Toen Leopold I bij hem een «Gezicht te Oostende» aankocht (1845) betekende dat meteen ook de «consecratie» van de jonge artist.

Musin's debuut viel midden een periode waarin de romantiek hoogtij vierde. Op het niveau van de marineschilderkunst vertaald gaf dat : zeestormen, schipbreuken, zeeslagen, romantische havengezichten, enz. Dit alles vinden we dan in zijn vroege œuvre terug.

In de veertiger jaren richtte hij zich een tijdje op het Engelse publiek en woonde hij zelfs een tijdlang in Engeland. Met de dood van zijn vader (1849) kwam hij naar Oostende terug. Kort nadien huwde hij de jonge Brusselse schilderes Marie-Célestine Gosselin. Op 23 april 1852 werd te Oostende hun zoon Auguste geboren. Kort daarna verhuisden ze naar Brussel, en daar stierf François' vrouw in maart 1853, 26 jaar oud... Musin bleef te Brussel, maar had ook zijn atelier te Oostende, misschien wel in het Pavillon des Dunes. Te Oostende bestelde de Prins van Pruisen een ensemble van 8 schilderijen voor zijn Paleis te Potsdam bij Musin.

In die jaren ondernam hij talrijke reizen : Spanje, Portugal, Italië, Frankrijk, Noorwegen. Hij zou zelfs aan een walvisjacht hebben deelgenomen. Van deze — toen nog — verre streken bracht hij stapels schetsen mee. Zulke bladen duiken nu en dan eens op in veilingen.



François Musin : Handelsdok te Oostende
(Oostende, Museum voor Schone Kunsten)

In 1860 betrok hij een eigen woning, Grensstraat 114 te Sint-Joost-ten-Node. In de tuin van zijn pronkhuis bouwde hij een groot atelier-museum. Daar ontving zijn zoon Auguste het onderricht in het schildersvak.

Het atelier, een ware «schilderijenfabriek», stond steeds eivol. Vader en zoon waren door bestellingen overrompeld : Amerikanen en Britten waren gretige afnemers en daarnaast moesten altijd opnieuw inzendingen voor de vele salons klaar gehouden worden. In zijn atelier prijkte François' wijdbefaamde verzameling scheepsantiek : modellen allerhande, schelpen, opgevulde vissen en andere maritieme snuisterijen.

François won medailles te Amiens, Amsterdam, Avignon, Lyon, Le Havre, Dunkerque, Madrid, Montpellier, Philadelphia en Wien, werd opgenomen in de orde van de Liberador van Venezuela, maar pas in 1879 werd hij in eigen land tot Ridder in de Leopoldsorde benoemd.

Zijn welgevulde loopbaan kende overigens weinig of geen uiterlijke feiten : hij was een graaggeziene figuur in de conservatieve kunstenaarskringen te Brussel en elders. Hij was, naar eigentijdse getuigenissen, steeds in prima stemming, een levensgenieter, een onnavolgbaar verteller die zijn toehoorders met zijn vele reisavonturen in de ban wist te houden. Daarnaast was hij uiteraard een noest werker : hoe anders die kolossale productie te verklaren ?

«Le bon père Musin», zoals de kunstjournalisten hem wel eens noemden, stierf aan een beroerte op dinsdag 24 oktober 1888 te Sint-Joost-ten-Node.

⁂

Ondertussen was zoon Auguste niet blijven stilzitten.

De vroegste werken van Auguste Musin die ons gekend zijn, zijn tekeningen gemaakt toen hij 15 jaar oud was, dit tijdens een verblijf te Oostende : de vuurtoren, de «Cercle du Phare», de dépôts, een werf... In 1868 was hij te Nieuwpoort, enkele jaren later te Blankenberge, en ook bij die gelegenheden had hij zijn schetsboek op zak. Zo kennen we ondermeer een gezicht op de oude vuurtoren van Blankenberge.

Amper 17 jaar oud debuteerde Auguste Musin als exposant. En meteen had hij wind in de zeilen : In 1869 zag hij zijn schilderijen al bekroond tijdens de tentoonstelling te Dunkerque. Dat was de eerste van een indrukwekkende reeks onderscheidingen, te veel om hier allemaal op te sommen. Noemen we even enkele titels uit die periode : «Cornwall», «Strand te Whitby», «Pier te Terneuzen»...

GIETERIJ **Debaedts** PVBA

✆ (059) 32 10 99

Victorialaan 69, 8400 Oostende

WENST ZIJN KLIENTEEL EEN VOORSPOEDIG 1982

BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES

N.V.

✆ 058-23.48.71 — WESTENDELAAN, 1 8450 NIEUWPOORT — Tlx 810.32

Wereldbefaamd om haar meest 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.

WAARHEEN MET VISAFVAL ?

n.v.

Animalia produkten

9470 DENDERLEEUW

✆ (053) 66.32.11 (4 lijnen)

Telex 12343 Apalfi

OOSTENDE Vismijn – PAKHUIS 37

✆ (059) 32.24.31

Na sluitingstijd

✆ (059) 27.70.58 (Mr. H. Mylle)

p.v.b.a. VISLOSSERSBOND

G. VAN WAES

VISMIJN 68
8400 OOSTENDE
✆ (059) 32.34.91

ZAAKVOERDERS

VAN WAES WILLY
AAISHOVE 5
8390 KNOKKE-HEIST
✆ (050) 51 27 61

BAERT ANDRE
RINGLAAN NOORD 39
8420 DE HAAN
✆ (059) 23 56 45

1e Ploegbaas Sorteerders
RONQUETTI FRANS.
ANTWERPENSTRAAT 43
8401 BREDENE
✆ (059) 32 38 14

2e Ploegbaas Sorteerders
MAES ARTHUR.
STUIVERSTRAAT 164
8400 OOSTENDE
✆ (059) 70 02 89

Bijkomende lossers voor het scheppen, slingeren, winch, tafel of invoeren, aanvragen bij ploegbaas DECOCK HENRI.
✆ (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.

Omstreeks 1872 trad Auguste Musin in het huwelijk met zijn nicht, Clémence Musin uit Neuilly-sur-Seine. Zij was schrijfster van een groot aantal nu verbleekte romans en novelles. Hun eerste kind, François-Auguste, werd nog te Parijs geboren. Ook hij had zout in het bloed : later werd hij luitenant bij de Lange Omvaart. Kort nadien vestigden de Musin's zich te Shepherd's Bush (Londen). Daar werd hun dochtertje Marguerite-Raphaëlle geboren in 1874. Zij overleed te Sint-Joost-ten-Node in 1899.

Auguste Musin : Gemeerde maalboot te Oostende
(Oostende, Museum voor Schone Kunsten)

Uit Musin's «Londense Periode» stammen uiteraard veel doeken met Engelse motieven : «De Thames nabij Londen», «Boten in het Kanaal», «Monding van de Thames»... Van latere datum zijn gezichten op Dover, Eddystone, Deal en Weymouth.

In de tachtiger jaren werkte Musin tussendoor ook nog voor geïllustreerde magazines als «The Graphic», «The London News» & «L'Univers Illustré» : massa's tekeningen van mensen en dieren, schalks in hun gewone doen geobserveerd. Het prentenkabinet te Brussel bewaart de calques van deze tekeningen.

Het is vaak een cliché geworden te spreken over de «grote productie» van een kunstenaar. Bij Auguste Musin is de opmerking echter allesbehalve misplaatst. Het aantal schilderijen dat zijn atelier verliet, tart werkelijk alle verbeelding. Helaas staat alles niet steeds op een zelfde estetisch peil. En al zijn de thema's uiterst gevarieerd, toch schuwde Musin geen herhaling.

In 1881 oordeelde een criticus als volgt : «Auguste Musin's marines lijken allemaal op elkaar. Steeds dezelfde lichteffekten, steeds dezelfde scheepjes. Het is meer routine dan kunst». De topografische weergave kunnen we als accuraat bestempelen, tenminste zolang het niet gaat om marines of riviergezichten omwille-van-het-speciaal-effect (zoals ochtendgloren, avondval, maneschijn, nevel of het destijds zo geliefde «doré» in de hemelpartij).

Percentsgewijs gezien komt Oostende het meest voor in zijn œuvre : de haven bij dag of nacht, de kaaien, de dokken, de oesterparken... Maar ook de stranden van Heist, Blankenberge of De Panne en de scheepvaart op de Schelde zijn veel terugkerende thema's.

En dan is er natuurlijk Nederland, waar Auguste Musin vaak, graag en lang vertoefde : Scheveningen, Noordwijk, Terneuzen, Rotterdam, Dordrecht, Vlaardingen, de Moerdijk, de Maas...

Nog andere doeken stellen de Bretoense kust of Gravelines voor, de Noorse kust en soms ook Alicante. Een onvermoede rijkdom aan maritiem-iconografisch materiaal zo te zien.

Veel van Musin's werken zijn nu in Amerika te vinden. Ze waren destijds immers rechtstreeks voor uitvoer naar de Nieuwe Wereld bestemd. Naar het schijnt vertrokken er in die jaren regelmatig hele scheepsladingen «Belgische kunst» naar de overkant van de Grote Plas, alwaar ze in rijkgeworden Amerikanen gretige afnemers vonden.

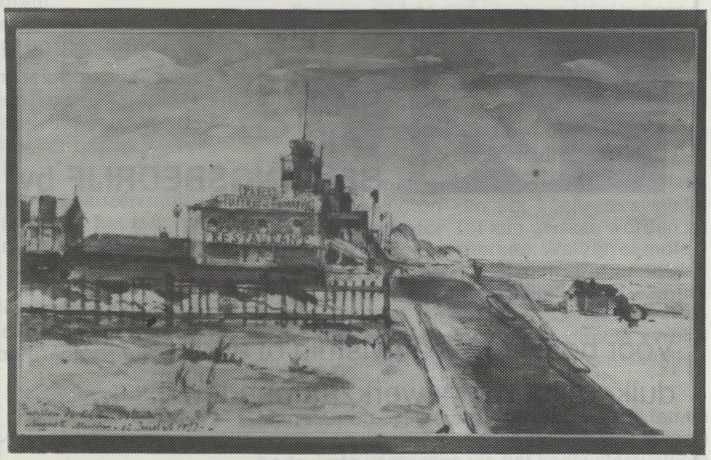
Naar het einde van de eeuw toe verliezen we Musin een beetje uit het oog. Hij en zijn soortgenoten werden traag maar zeker verdrongen door jonge hemelbestormers. Een reus als Ensor was tenslotte maar 8 jaar jonger dan Auguste Musin ! Maar wat een enorme kloof tussen beider opvattingen !

Auguste Musin overleed te Brussel anno 1920. Met hem ging een der laatste vertegenwoordigers van de Belgische 19e eeuwse marineschilderkunst heen. In 1924 kwam de inboedel van zijn atelier onder de veilingshamer : 230 werken van hemzelf en nog 160 van zijn vader.

***

François Musin's œuvre valt uiteen in twee periodes : vóór 1865 schilderde hij voornamelijk in romantische trant : stormen, schipbreuktaferelen, zeeslagen, dit alles van de nodige effecten voorzien. Later maakte hij ook realistische werken : zeegezichten, het leven op de grote rivieren en op het strand. Hij behield echter ook zijn vroegere motieven. Musin had immers weinig «artistieke scrupules»; hij werkte bewust meer voor de winst dan voor de roem. Die opvatting deelde hij met tientallen andere — nu vergeten — Belgische kunstenaars. Het feit dat hij zeer onderlegd was in maritieme aangelegenheden, maakte zijn realistische werken dan ook tot waardevolle documenten wat de iconografie der havensteden en der scheepvaart betreft.

Uit zijn onoverzienbare produktie kunnen we hier slechts de markantste zaken aanhalen. Musin was voor alles een decorateur, die op bestelling ensembles schilderde. Dit genre werd in België trouwens druk beoefend. De namen van F. Marinus, J.B. Madou, E. Beernaert en vele anderen dringen zich in dat verband op. Oostende leverde de motieven voor zijn twee grootste verwezenlijkingen in het genre : voor het ensemble van de 8 «Zichten uit Oostende» besteld door de Prins van Pruisen (de latere Wilhelm I) (1853) en ook voor het ensemble van 7 doeken in de «Musin-zaal» van het Tweede Oostends Kursaal (1877-1878). Ze stelden de volgende hoogtepunten uit het Oostendse verleden voor : «Het beleg van Oostende 1601-1604», «De beschieting van Oostende door de Engelsen 1798», «Het oude arsenaal te Oostende», «De ontscheping der Rifflemen 1866», «De Cercle du Phare» en «Het oude Kursaal». Tijdens de modernisering van het Kursaal verhuisde het beroemde ensemble naar het stadhuis waar het in de vlammen verdween in 1940...



Auguste Musin : Het restaurant «Pavillon du Rhin» op de Oostendse zeedijk
(Oostende, Museum voor Schone Kunsten)

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

SMIT
TAK
BERGINGSBEDRIJF bv

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

Zalmstraat 1, 3016 DS ROTTERDAM
Postbus 1042, 3000 BA ROTTERDAM

✆ (010) 54 99 11 (dag en nacht)
Telex : 22565

Marifoon : Kanaal 92

Gullevissers

Gebruikt 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

✆ (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

WERKHUIZEN : ✆ (059) 32 39 79
(059) 32 08 20

ZUINIG OMSPRINGEN MET ENERGIE

door J. PRAET,
Bedrijfsleider, s.v. 'SCAP

Een veel gehoord gezegde, een thema met verschillende kanten. het aspekt, door bepaalde aktiegroepen naar voren gebracht, dat wij niet alle beschikbare energie, opgeslagen in de aardgas- en olievelden mogen opmaken, doch ook moeten denken aan onze kinderen en kleinkinderen, die straks, evenals wij nu, energie nodig hebben, is er één van.

Vele waarschuwingen ten spijt, kan men echter de bedenking niet van zich afzetten, dat het wereldaanbod aan aardolie, ondanks alles, niet vermindert.

Integendeel !

Het aanbod van aardolie vanwege de olieproducerende landen is, enkel gezien vanuit het oogpunt van beschikbaarheid, en zucht om geld te maken, weinig minder dan dat dit vroeger was.

Politieke aspekten laten wij buiten beschouwing.

Recente publikaties over grote aardgas- en aardolievondsten in de Soviet Unie, indien tenminste de twijfel die in het Westen bestaat over de juistheid ervan wordt weggenomen, alsook de nieuwe aardgasvondsten in de Noordzee, zijn ook al niet van aard, het gemakkelijker te maken, geloof te hechten aan waarschuwingen voor een, in de nabije toekomst te verwachten gebrek aan dit soort energie.

Waarmee wij niet willen beweren, dat alle voorraden onuitputtelijk zouden zijn.

Het aspekt dat ons echter meer zal aanspreken, is de steeds stijgende prijs die moet betaald worden voor de aardolie en daardoor ook voor de mazout.

Het is voor iedere mazoutverbruiker eenvoudig, een vergelijking te maken tussen datgene wat men bijvoorbeeld een vijftal jaren geleden aan brandstof voor zijn vaartuig betaalde, en dat wat men nu, op de dag van vandaag, voor datzelfde vaartuig aan brandstof moet neertellen.

Het verschil is wel zeer groot !

De prijs van de mazout is zodanig gestegen, dat het voor iedere verbruiker alleen daarom al geboden is, er zo zuinig mogelijk mee om te springen.

Dat er op een vaartuig op verschillende punten grote besparingen aan brandstof zouden te verwezenlijken zijn, is niet waar.

Wél is het waar, dat er op een vaartuig verschillende punten zijn, waar men de nodige energie economischer kan gebruiken, waar men energie kan recupereren en zo brandstof besparen kan.

Zou men, op jaarbasis, deze besparingen uitgedrukt zien in cijfers, dan zou men tot de vaststelling komen, dat er op die manier toch heel wat geld te sparen is.

Zonder al te diep er op in te gaan zullen wij trachten enkele mogelijkheden tot besparing van brandstof aan boord van vissersvaartuigen, nader te belichten.

Het is algemeen bekend dat het rendement van een dieselmotor stijgt in de mate waarin de motor bij zijn vollast komt.

Grafieken, opgesteld door motorfabrikanten van zowel traaglopende als sneldraaiende motoren en dit van kleine tot grote vermogens, bewijzen dit.

Onderstaand geven wij U een tweetal tabellen van het specifiek effectief brandstofverbruik, uitgedrukt in grammen per kilowattuur vermogen, (1 kilowattuur = 1,36 pk per uur), van een willekeurig gekozen langzaamlopende motor, in dienst als voortstuwingsmotor en vervolgens eenzelfde tabel voor een even willekeurig gekozen sneldraaiende motor, gebruikt als hulpmotor.

Traaglopende motor :

Belasting	Brandstofverbruik in grammen per kWh.
100 %	209 gram
90 %	208 gram
80 %	207 gram
70 %	208 gram
60 %	211 gram
50 %	217 gram
40 %	228 gram
30 %	265 gram

Sneldraaiende motor :

Belasting	Bradstofverbruik in grammen per kWh.
100 %	222 gram
75 %	223 gram
50 %	229 gram
25 %	289 gram
Leegloop	2.400 gram (per uur)

Op te merken valt dat in beide aangehaalde gevallen voor belastingen, gelegen tussen 70 % en 90 % van het vollastvermogen van de motoren, het specifiek effectief brandstofverbruik nagenoeg gelijk blijft.

Let wél, wij hebben willekeurig gekozen motoren genomen, zonder te letten op het feit, dat het brandstofverbruik van merk tot merk kan verschillen.

De meest voor de hand liggende conclusie is dus wel, een zo economisch mogelijk gebruik te maken van het beschikbare motorvermogen.

Nu is het in de praktijk zo, dat niet voortdurend het volle vermogen van bv. de voortstuwingsmotor gevraagd wordt.

Als bv. de netten ingehaald worden, levert de motor slechts een gedeelte van zijn vermogen en draait daardoor alleen al, economisch gezien, minder goed.

Op dit ogenblik kan de vislier echter ter hulp komen, die voor een vaartuig, uitgerust met een voortstuwingsmotor van ongeveer 882 kW (1200 pk), toch een 120 kW (163 pk) vraagt bij volle belasting.

Dit vermogen helpt het specifiek effectief brandstofverbruik, op het ogenblik dat de hoofdmotor dus, economisch gezien, «minder goed» draait, lager te houden.

Op het gebied van brandstofbesparing heeft men er dus alle belang bij, de vislier aan te drijven vanuit de hoofdmotor van het vaartuig.

En niet op het punt van brandstofbesparing alleen. Ook de onderhoudskosten spelen een grote rol. Hierop verder ingaan zou ons echter afbrengen van ons thema «brandstofbesparing».

Beslist men, de visliergenerator vanuit de hoofdmotor aan te drijven, dan kan men op de brandstof, nodig om deze generator onbelast aan te drijven, besparen, door de generator mechanisch te koppelen aan de topas van de hoofdmotor, door middel van een schakelbare koppeling. Eventueel kan men deze koppeling schakelbaar maken vanuit de brug.

Het vermogen, nodig voor het onbelast draaien van een visliergenerator van 120 kW, bedraagt ongeveer 7,5 kW (10 pk).

Alhoewel het mogelijk is, exacte cijfers te geven, kan men toch zeggen, dat per jaar, alleen op dit punt, 10 à 11.000 liter brandstof te besparen is.

Een ander punt waar men, in dit geval echter door afvalwarmterecuperatie, energie kan besparen, is de verwaming van de brug, kaartenkamer, kombuis, logist en badruimte.

Op vele vaartuigen is de verwarmingsinstallatie reeds aangesloten aan het koelwatersysteem van de hoofdmotor. Dit kan gedaan worden bij nagenoeg alle motormerken. Wel zijn er motorfabrikanten die als eis stellen, dat er tussen motor en verwarmingsinstallatie een warmtewisselaar komt. Dit om te beletten dat de koelwateromloop van de motor in directe verbinding zou staan met de verwarmingsinstallatie.

Men kan dit systeem echter nog uitbreiden en ook de warmwatervoorziening van kombuis en badruimte verzorgen via het koelwatersysteem van de hoofdmotor. Het volstaat een waterverwarmer te plaatsen die, in plaats van aan het electriciteitsnet, aangesloten is aan de koelwateromloop van de hoofdmotor.

Velen beseffen niet, dat elektriciteit, ook aan boord van een vaartuig, energie van de motor vraagt en dus geld kost.

Wij weten, dat wij zeker niet volledig geweest zijn. Dat was onmogelijk en ook niet onze bedoeling. Wij hopen echter met deze bijdrage op een bescheiden manier enkele mogelijkheden aangegeven te hebben om tot besparing te komen.

Mochten wij daarin geslaagd zijn, dan zou 1982 voor ons goed begonnen zijn.

Iets wat wij U ook toewensen.

RESTAURANT 'T SCHUURKE

Voorhavenlaan 20, Oostende – ✆ (059) 32 36 03

- Patroon aan het fornuis
- Specialiteiten van visgerechten
- Paling op grootmoeders wijze
- Ribstuk op 't Schuurkes wijze

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

Zalen ter beschikking voor alle feesten,
alsook bij U thuis of in uw zaak.

Neem kontakt met Guido Devolder
't Schuurke – ✆ (059) 32 36 03

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
✆ 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar

HAEGEMAN P.V.B.A.

SLIJPESTEENWEG 36 - 8432 LEFFINGE
✆ (059) 30.14.34

VERWARMING
SANITAIR
DEGELIJK MATERIAAL
GOEDE AFWERKING

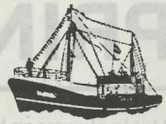
Scheepsmekaniek

P.V.B.A.

ALGEMENE HERSTELLINGEN –
VERKOOP – WISSELSTUKKEN

DIESELMOTOREN

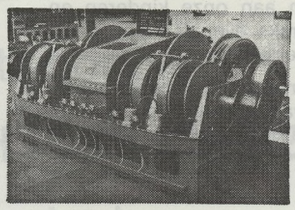
Rederskaai, 23P, 8380 Zeebrugge – ✆ 050/54.44.10



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

Aandrijving 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 – ✆ 02271-1437

Behouden vaart

met

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

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

Dienst NA VERKOOP

calpam

Brandstoffen & Smeermiddelen voor de Visserij en de Binnenscheepvaart

Te verkrijgen bij : SCAP S.V.
Hendrik Baelskaai 27,
8400 Oostende – ✆ 059/32.29.51

Chevron
CHEVRON
Oil Products

S.A. CALPAM BELGIUM N.V.
Kunstlaan 46,
1040 BRUSSEL – ✆02/513.74.40

NOG ALLE DAGEN OP KANTOOR ! !

«MADAME HUYSSEUNE» 81 JAAR JONG

Velen hadden gedacht dat ze er nu wel het bijltje zou bij neerleggen en dat ze — althans in het bedrijf — niet meer zou terugkeren, toen ze vorig jaar een zware operatie moest ondergaan.

Ze kon nog moeilijk slikken en eten was een kwelling geworden — alhoewel ze nu weer graag ergens een klein gezellig eethuisje opzoekt ! — zodat ze heel verflauwd opgenomen werd te Leuven, alwaar ze een verdoving plus een operatie doorstond, na tien dagen weer thuis was en drie weken later van de dokter vernam dat ze weer alles mocht eten.

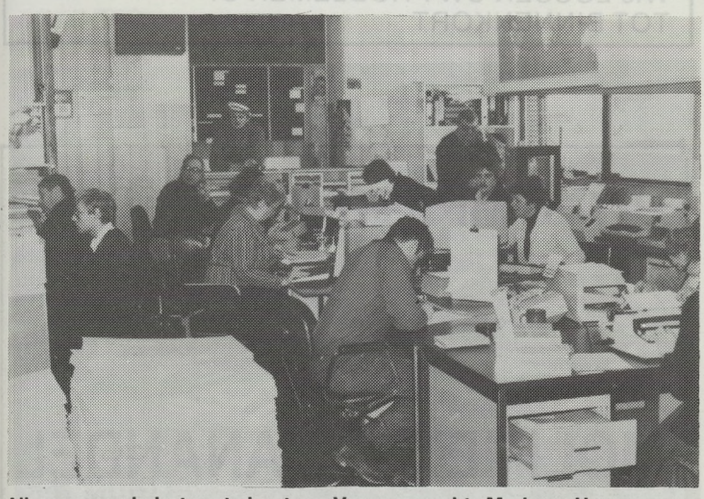
VERJAARDAGSGESCHENK

Vanwege het feit dat «Madame Huysseuen» weer haar plaatsje aan haar bureautje-tegen-de-muur, tussen enkele telefoontoestellen, had ingenomen en naar aanleiding van haar 81ste verjaardag op 1 mei jongstleden, had onze redaktie haar willen verrassen met dit artikel in het nummer dat die dag moest verschijnen. Toen was men echter bij de firma Huysseune voor de zoveelste keer aan een herschikking en herinrichting van de kantoorruimte bezig, zodat het ondoenlijk was een paar deftige foto's te maken van «madameke» in haar «natuurlijk milieu». Haar zoon Raphaël vroeg dan ook maar te wachten tot de nieuwe grote bureau zou klaar zijn en zijn moeder er haar plaats had ingenomen, midden de volle bedrijvigheid van haar kinderen, kleinkinderen en jonge bedienden. Zo komt dit cadeau nu tussen kerstdag en nieuwjaar van de persen.

EEN HEEL LEVEN IN DE VIS

Yvonne ISBLED — zo luidt haar meisjesnaam — handelaarster, Kustlaan 141, Zeebrugge, geboren te La Chapelle d'Armentières (Fr.) — 1/5/1900. Zo staat het in de bevolkingsregisters van de Stad Brugge. Weduwe van Raphaël Huysseune, geboren te Oostduinkerke — 6/5/1897.

Zij trouwde op 21-jarige leeftijd met Raphaël Huysseune uit De Panne, en zij kwamen zich te Zeebrugge vestigen, om ook in vis te doen. Haar schoonvader Pieter Huysseune deed immers reeds — als eerste — export van garnaal sinds 1880 naar de (eerste) Parijse Hallen. Hij vertrok daarmee met paard en kar naar Duinkerke, alwaar de «beestjes» op de trein



Allen samen in het grote kantoor. Vooraan rechts Madame Huysseune, links vooraan kleinzoon Raf Huysseune Sr en zoon Jan. Achteraan de vertrouwde gezichten van mensen met vele jaren dienst zoals Geert Verbeke, Willy Vogeleer, Herman Vandamme en Denise Vandepitte.

Aan de fileertafel.
Het fileren van dure en moeilijke vissoorten gebeurt met de hand.

werden gezet, richting Parijs. Pieter Huysseune heeft later zelfs nog een stand aangekocht in de oude Parijse Hallen.

Raphaël was soldaat geweest in de eerste wereldoorlog, trouwde daarna in 1921 met zijn Yvonne, zag het duidelijk in Zeebrugge zitten en verhuisde. Vader Pieter stierf reeds in 1923, maar het opsturen van vis en garnaal naar Parijs werd door de familie verder gezet vanuit Zeebrugge.

Het eerste bedrijfje was gevestigd waar nu de drukkerij Verstraete is, tussen de brug en het dorp, waar de familie Huysseune nog steeds woont. In 1936 zocht men tenslotte de nabijheid van de vismijn op. Het was het tweede groothandelsbedrijf dat zich in de Vismijnstraat aanmeldde, toen met een tiental personeelsleden. Na W.O. II viel dit terug op 5 mensen, om tenslotte stilaan de vlucht te nemen die het nu nog steeds kent.

Onze directeur van het «Visserijblad» leerde haar en haar man Raphaël kennen toen zij in 1929 ook in de vismijn van Oostende voor de eerste maal verscheen, toen nog de «cirk» genoemd, waar nu de nieuwe sluizen van het Montgommerydok gelegen zijn.

Hun aanwezigheid was vooral toegespitst op de aankoop van tong, tarbot en wijting voor de export naar Frankrijk. Ook te Oostende waren ze sedertdien zeer aktief.

OOK VOOR DE OPVOLGING WERD GEZORGD

Het echtpaar Raphaël Huysseune-Isbled kreeg drie kinderen : Raymonde, Raphaël en Ginette. «Raphejo», zoals hij doorgaans genoemd wordt, heeft thans de leiding van de zaak.; zijn echtgenote Maria Begijn helpt in de boekhouding. Maar ook de oudste dochter en haar man Arthur Lamquet werken mee : «Tuur» verricht de aankopen van garnalen en langoustines, en helpt ze samen met zijn vrouw ook weer de deur uit.

Intussen is ook al weer een nieuwe en dus vierde generatie aangetreden : de twee zonen van Raphaël Huysseune-Begijn : Raphaël (de derde in dalende lijn dus) en Jan staan ook al enkele jaren hun man. Raf voor de aankopen in Oostende en Nieuwpoort en bij de voorbereiding van kreeftenverkoop en de uitvoer, Jan in de boekhouding.

»

LIPS n.v. *scheepsschroeven*

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN
Tel. : 031 - 52.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

Agent :
JAMES A. LAMBERT
Werfkaai 43,
8380 Zeebrugge
Tel. (050) 54.64.26
Privé (02) 731.74.66

**De raad van beheer,
de direktie en
het personeel van**

O.V.A.

(onderlinge visafslag)

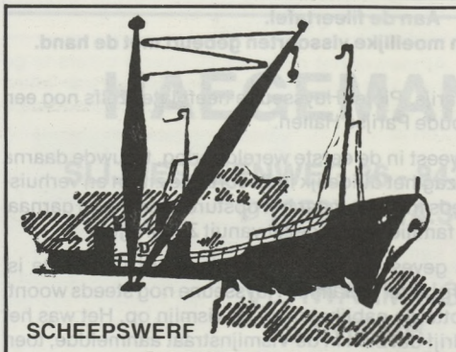
*wensen hun leden
EEN VOORSPOEDIG 1982*

**De raad van beheer,
de direktie en
het personeel van**

HULP IN NOOD

**(onderlinge verzekeringsmaatschappij
voor vissersvaartuigen)**

*wensen hun leden
EEN VOORSPOEDIG 1982*



Smidse

Nieuwbouw en

Herstellingen

**HOUT- en IJZER
BOUW-
ONDERNEMING**

SCHEEPSWERF **FIRMA**

GUSTAAF HAERINCK
Werfkaai 21, ZEEBRUGGE – ✆ (050) 54.41.96
SCHEEPSBOUWER

**WIJ PRODUCEREN 8 TON
DIEPVRIESGARNALEN PER DAG**

**VAN ALLE OORSPRONG
VOOR U OOK ?**

MORUBEL N.V.

OOSTENDE

✆ (059) 32 28 68 – Telex 81391 (Rolost)

WIJ LOSSEN UW PROBLEMEN OP
TOT BINNENKORT

**HAND IN HAND
OOSTENDE**

*wenst al haar leden
EEN VOORSPOEDIG
EN GELUKKIG 1982*

UIT SYMPATHIE

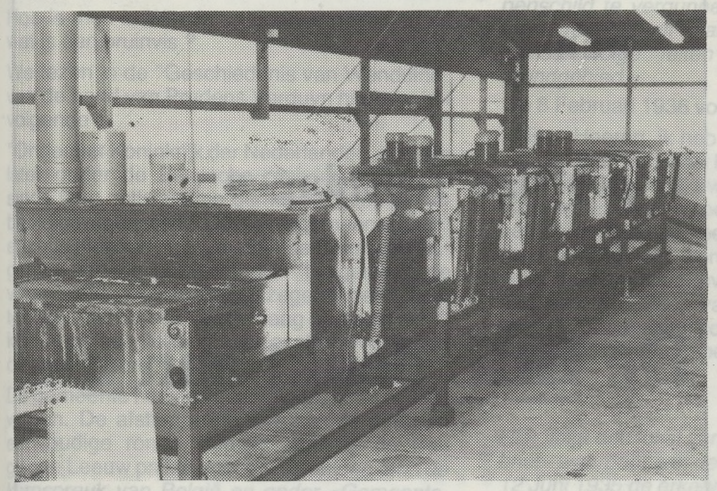
**MOLIMEX & VANANDEL
ZAVENTEM**

Niettegenstaande de flinke personeelsbezetting mogen we dus toch nog steeds spreken van een familiaal bedrijf, dat echter een steeds veelzijdiger aktiviteit aan de dag legt. Er wordt inderdaad een belangrijk aankoop- en verkoopcijfer bereikt, maar dit niet alleen in de Belgische vismijnen en winkels, maar ook in hoge mate door invoer en uitvoer. Er komen vis en schaaldieren binnen uit Noorwegen, Zweden, Denemarken, Holland, Duitsland, Frankrijk, ja zelfs uit IJsland, Turkije en Finland. Export grijpt anderzijds plaats naar Frankrijk, Engeland, Holland, Duitsland, Zwitserland, waar hoofdzakelijk tong, pladijs en kabeljauw — meestal filets — naar toe gaan. Naar Canada gaat bevroren tong.

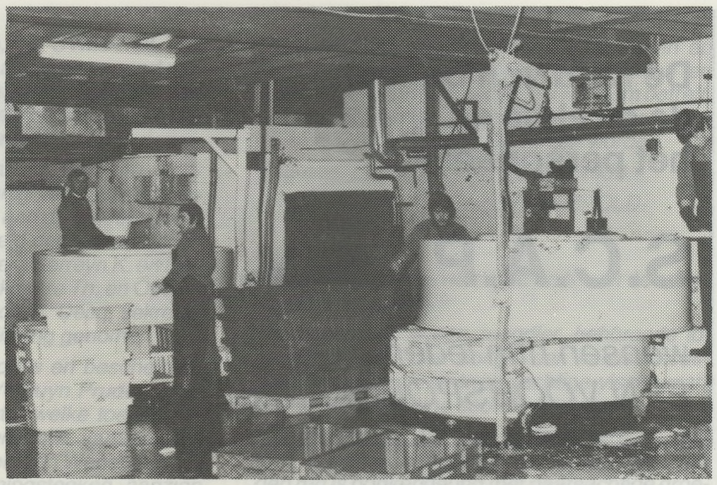
De organisatie binnen het bedrijf is voorbeeldig, zowel administratief als in de visbewerking. Er staan fileermachines, snelvriezers, kreeftenbakken, diepvriescellen, tot zelfs een recente machine waar de viskisten in stiropor voor de verzending onder hoge druk vervaardigd worden. Vanuit de nieuwe kantoorruimte kan men deels met eigen ogen de werkplaatsen overzien, deels via T.V.-monitoren de werkzaamheden volgen. Benevens telefoon, telex e.d.m., heeft ook sinds enkele jaren de computer (2e generatie) zijn intrede gedaan.

TOCH NOG STEEDS OP POST

Tussen al die modernisering, tussen al dit nakomelingschap en al dat personeel, blijft Yvonne Isbled de zaken mee volgen en komt ze nog elke voormiddag even goed haar (nieuwe) plaats innemen, aan de telefoon, nu aan een nieuw bureaumeubel, midden een tiental familieleden en bedienden. Zij neemt er nog steeds met luide stemme de bestellingen op die binnenkomen en informeert tussendoor of er nog «merlan» is of wat anders, dat haar gevraagd wordt.



De snelvriezers.



Twee vissorteermachines in volle werking.

Het is merkwaardig hoe zij als het ware een telefoonboek in haar hoofd heeft steken. De nummers van klanten en leveranciers, die ze soms jaren niet heeft opgebeld, toetst ze zonder nadenken. Tot zelfs hun privénummers thuis.

En om het bewijs te leveren dat ze er nog zin in heeft, verscheen ze onlangs nog een paar keer in de vismijn om er de vis te kopen op de markt, net zoals vroeger.

EEN GOED MENS

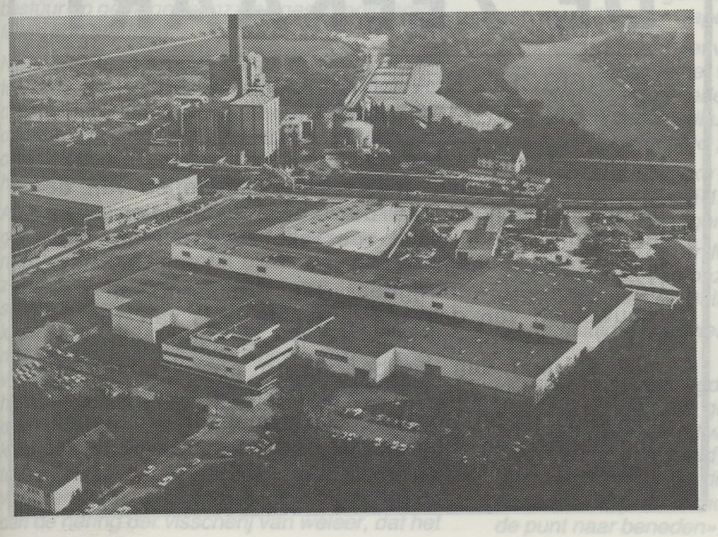
Het is begrijpelijk dat «Madame Huysseune», steeds helemaal benomen door haar beroepsbezigheden, zich nooit met verenigings- of uitgangsleven kon inlaten, maar om te helpen was er nog steeds tijd.

Zo was ze 185 keer bloedgeefster, nog tot vóór een vijftiental jaar. Omstreeks 1955 presteerde ze het een keer om driemaal bloed te geven in 21 dagen ! Ze was naar de kliniek in Knokke getrokken voor een afgifte, en daar was toevallig Jozef Vlietinck (vader «Veerman») binnengebracht die een ongeval had gehad. Een van beide personen dreigde uit te bloeden, en prompt was ze bereid nog een transfusie erbij te nemen.

Nu blijft ze 's namiddags wel thuis, maar brengt haar tijd niet door in ledigheid; ze werkt nog menig haakwerkje af...

Moge dit welgevulde leven een voorbeeld zijn in een tijd van vertwijfeling, krisis, werkloosheid, gebrek aan moed en inzet; madame Huysseune verdient onze waardering en bewondering en we wensen haar toe dat ze in lengte van jaren in de visserij en onder haar volk mag aktief blijven.

DE EVOLUTIE IN DE REINTJES-TRANSMISSIE



In de loop van de motorenontwikkeling werden in de jaren 1920-1930 met de hand geschakelde open keerkoppelingen gebouwd. Koppeling, omkeergedeelte en druklager werden op een grondraam afzonderlijk gemonteerd.

Tussen 1930 en 1940 werden deze delen reeds hydraulisch geschakeld en het druklager werd reeds ingebouwd; nochtans was de schakelkoppeling nog buitenliggend aangebouwd.

Tussen 1940-1955 werden de motoren hoofdzakelijk omkeerbaar gebouwd, maar moesten nochtans op grond van het hoger toerental, tot een optimaal schroeftoerental verminderd worden. Hiervoor werden door Reintjes konische tandwielplaneten met ingebouwde druklager aangeboden.

Paraleel hiermede bouwde Reintjes toen reductiekeerkoppelingen waarbij alle delen, samen met het druklager in één geheel werden samengebouwd. Een verdere evolutie voltrok zich in de jaren 1955-1965. Nu werden de koppelingen niet meer door konische tandwielplaneten aangedreven, maar door een tandwielvertraging vervangen. In een verdere ontwikkeling werd eveneens de draairichting van de koppeling door een tandwieloverbrenging vervangen.

Op het huidig ogenblik biedt Reintjes dan ook een uitgebreid programma aan van scheepskeerkoppelingen met gewaarborgd en reeds bewezen groot prestatievermogen.

De raad van beheer,
de direktie en
het personeel van

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

wensen hun leden
EEN VOORSPOEDIG 1982

SCHEEPSSMEDERIJ

n.v. SCHOCKAERT O.

H. BAELSKAAI 7 – 8400 OOSTENDE
✆ (059) 32.04.88

ALLE HERSTELLINGEN
EN ONDERHOUD

**FABRIEK VOOR
RUBBERBENODIGDHEDEN
VOOR DE ZEEVISSERIJ**

Mevr. ARNOYS Marie
echtg. Allewerelt

STALEN KABELS MISET –
POLYETHYLENE – CORDAGES –
GARENS

Albert I laan 8-12
8450 Nieuwpoort
✆ (058) 23.35.95

De **BBL**

wenst U

prettige feestdagen

De BBL denkt aan u...
Bank Brussel Lambert

HAND IN HAND
ZEEBRUGGE

**Beroepsvereniging
der Oostkustreders**

wenst al haar leden
een voorspoedig
en gelukkig 1982

DE ZEEKAART

(GRAFISCHE BEWERKINGEN VOOR
ZEE- EN PLEZIERVAART)

Dit verzorgd boekje met talrijke illustraties van de hand van de heer E. Brouckxon (navigatieleraar en jachtman) is een **must voor alle zeevarenden,** leerling of beroepsmens.
Het werk is verkrijgbaar ter drukkerij van Het Nieuwsblad van de Kust tegen de prijs van 160 fr., B.T.W. inbegrepen, plus 15 fr. verzendingskosten, mits storting van dit bedrag op postrekening nr. 000-0418987-44 van Het Visserijblad, H. Baelskaai 30, Oostende of bij Boekhandel Corman, Internationale Boekhandel en Standaard Boekhandel (nautische uitgaven).

SCHILD EN VIS

Sedert eeuwen leeft aan onze kust een groot gedeelte van de bevolking van het "visje". Merkwaardig is echter — of vergissen we ons — dat in de schilden van geen enkel kustgemeente het symbool zeevis voorkomt.

Wel vinden we in het gemeenteschild van Wenduine de "bruinvis".

Hoe is men in Wenduine daartoe gekomen en wat is een bruinvis ?

We lezen in de "Geschiedenis van Wenduine" van de hand van Prudens Verduyn hierover het volgende :

"Onder het Koninkrijk der Nederlanden, en zelfs later onder de Belgische regering, bezat de sinds lang zelfstandige gemeente geen zinnebeeldig wapenschild. De kleine gemeente dacht er zelfs niet aan, toen in 1884 de Belgische Regering aan de gemeenten in 't algemeen de vraag stelde welk wapen of zegel zij gebruiken, te meer toen in 1857 deze vraag herhaald werd, kon de gemeente Wenduine er niet bevestigend op antwoorden.

De gemeente had dus geen eigen, geen erkend wapen. De afstempeling geschiedde met een eenvoudige ronde stempel, waarop de Belgische Leeuw prijkte, met boven *op den rand de kernspreuk van België en onder «Gemeente-Bestuur-Wenduyne», Prov. West-Vlaanderen.*

Onder burgemeester Augustijn Van den Berghe, toen Wenduine als badplaats uitgroeide, werd er besloten voortaan het oude zinnebeeldig wapen van de Visschersgilde, welke op het Beloenberd van 1664 onderaan prijkte, noch min noch meer als «Symbool» van Wenduine te gebruiken, zonder de eigenlijke beteekenis ervan te kennen. Een verzoekschrift werd naar Hoogerhand gestuurd, doch werd niet in aanmerking genomen : aangezien het gemeentebestuur op geen genoegzame geschiedkundige feiten kon steunen.

Niettegenstaande deze weigering werd, zonder toelating van ambtswege, vanaf 1904, als hoofding op het briefpapier, omslagen of andere niet officiële stukken, het niet erkend wapen gedrukt. Voor alle bestuurszaken werd vooralsnog het oude stempel met den Leeuw gebruikt.

Al de betrachtingen van wege de achtereenvolgende gemeentebesturen om de officiële erkenning van een gewenscht blazoen te bekomen zouden te vergeefs geweest zijn, indien de schrijver van dit boek niet had getracht den verloren draad terug te vinden, en indien hij zich niet had onledig gehouden met het navorschen van feiten uit het verleden en hem bij toeval op het spoor bracht eener oorkonde waar hij grondige bewijzen kon putten en eindelijk er toe kwam eene juiste bepaling te geven aan de beteekenis van het zinnebeeldig wapen van de visschersgilde, welke niets anders behelsde dan de nering der visscherij van weleer, dat het geheele leven, het wezen, het SYMBOOL van WENDUINE omvatte, om aldus gewapend met genoegzame stof, een aanknoopingspunt aan te bieden, om van de bevoegde overheid het gewenschte blazoen te verlangen.

In de openbare zitting van 16 Februari 1935 werd de officieele erkenning van het reeds in voege zijnde wapenschild aan de regeering gevraagd. In tegenwoordigheid der heeren Aelter M., burgemeester-voorzitter ; Serreyn K. en Deprez C., schepenen ; Jonckheere Th. en Opstaele E., raadsleden, alsmede R. Decq, sekretaris, werd de volgende beslissing genomen :

«Gezien de historische nota's en bescheiden, verzameld door de heer Verduyn Prudens, bijzonder ter dezer gemeente, welke toelaten te bevestigen dat het wapenschild van de Vischersgilde, echt zinnebeeld van Wenduine, sedert eeuwen als herkenningsteeken aanzien werd, voorstellende : een meerzwijn doorstoken door twee harpoenen in vorm van X of Sint-Andrieskruis, alles in natuurlijke kleuren afgebeeld. — De Gemeenteraad beslist : Bij de bevoegde overheid de officieele erkenning aan te vragen van dit bijzonder wapenschild ; overwegende dat het van belang is aan de gemeente Wenduine het gebruik van het gewenschte wapenschild te vergunnen, dat herinnert aan de overleveringen uit haar verleden, of aan de geschiedkundige feiten verbonden aan haar grondgebied.»

Op 8 Februari 1936 volgde het antwoord :

«Mijne Heeren, ik heb de eer U te laten weten dat de Raad van Adel het verzoekschrift onderzocht heeft, waarbij uwe gemeente vergunning van een bijzonder wapen aanvraagt. De Raad is van oordeel dat aan bewuste vraag voldoening mag geschonken worden. Dit wapen zou als volgt moeten beschreven worden : «Van sabel met een bruinvisch van zilver doorboord met twee harpoenen van goud schuinkruiselings geplaatst, de punt naar beneden», enz.

De Gouverneur,
(get.) BAELS.»

Hier volgt den tekst van den konijnklijken «open brief» waardoor aan de gemeente Wenduine op 12 Juni 1935 de erkenning van zijn blazoen geschiedt :

Ministerie van Binnenlandsche Zaken.

Algemeen Sekretariaat.

Leopold III, Koning der Belgen,

Aan allen tegenwoordigen en toekomenden, HEIL,

«De gemeenteraad van Wenduine, provincie West-Vlaanderen, hebbende bij zijne beslissing van 16 Februari 1935, den wensch uitgedrukt, er toe te worden gemachtigd gebruik te maken van een bijzonder wapen ;

Overwegende dat het van belang is aan de gemeente Wenduine het wapen te vergunnen dat herinnert aan de overleveringen uit haar verleden, of aan geschiedkundige feiten, verbonden aan haar grondgebied ;

Gelet op de koninklijke besluiten van 6 Februari 1837 en 14 Februari 1913, betreffende de zegels en wapens der gemeenten ;

Op verslag van onzen Minister van Binnenlandsche Zaken en van onzen Minister van Buitenlandsche Zaken en Buitenlandschen Handel ;

Op eensluidend advies van onzen Raad van Adel :

Wij hebben gemachtigd en Wij machtigen bij deze open brieven, de gemeente Wenduine gebruik te maken van dit wapen zooals het hier beschreven en afgebeeld is : «Van sabel met een bruinvisch van zilver doorboord met twee harpoenen van goud, schuinkruiselings geplaatst, de punt naar beneden».

Onze Minister van Binnenlandsche Zaken en onze Minister van Buitenlandsche Zaken en Buitenlandsche Handel zijn, elk wat hem betreft, belast met de uitvoering van deze brieven, welke in den «Moniteur» opgenomen worden.

Gegeven te Brussel, den 12 Juni 1936.»

(get.) LEOPOLD.

En wat lezen we in hetzelfde werk over de bruinvis (of meerzwijn) ?

Het meerzwijn is een zoogdier, behorende tot de familie van den dolfijn, der walvischachtigen ; het is dus een tweeslachtige visch waarvan er verscheidene soorten bestaan.

Het meerzwijn, dat men in de Noordzee aantreft, is kleiner dan de dolfijn, het gedeelte van den rug is donkerkleurig met paarsachtige groene weerschijn ; de buik integendeel is wit. De kop is afgerond en de tanden hoekig, hij onderscheidt zich daardoor van den jongen dolfijn. Het lichaam heeft den vorm van eene spil of klos (spilvormig) en de staart is gesplitst zooals al de walvischsoortigen. Men noemt hem in de volkstaal ook bruinvisch naar de kleur van den rug, voortijds ook wel «abschauer». Deze visch is gewoonlijk van 1 tot 2 meter lang, en wordt met harpoenen gevangen. In vroegere tijden bevond zich op iedere visscherschuit een harpoenier, zijnde de visscher die het handigst en flinkst het harpoen hanteeren kon.

Deze visch is zeer vraatzuchtig, waarom men hem dan ook de naam van meerzwijn heeft gegeven, te meer nog, geharponeerd en aan boord geheschen, knort dit beest als een verken, gedurende zijn doodstrijd maakt hij geweldige kwinkslagen met den staart, zoodat hij alles in den omtrek wegvaagt (abschauwt). Verders is het binnenste volkomen gelijk met dit van het verken. Geraakt hij bij toeval in de netten der vischers, zoodat hij er zich in verstrikt, dan berokkent hij daar geweldig veel schade en vernielt het vischtuig.

Voorheen trof men de meerzwijnen in onze Vlaamsche zee, op zekere tijdstippen van het jaar, in zoo hoog getal aan, dat ten gevolge van menigvuldige klachten onzer visschers, van overheidswege eene bijzondere verordening werd uitgevaardigd, machtiging verleenende aan de beëedigde beroepsvisschers, den alvretenden en schadeverwekkenden visch, met het harpoen gedurende het gansche jaar te achtervolgen, en dit zonder pardoen, t.t.z. in den zin van zonder genade te verdelgen.

Deze visch nochtans was een gegeerde gast in talrijke visschersgezinnen, niet alleen was hij een smakelijk en voedzaam gerecht, maar uit zijn lever werd traan getrokken, en van zijn groote hoeveelheid vet werd gebruik gemaakt om lampolie te vervaardigen.

Het meerzwijn bevond zich ook op rijkmans tafel. De gerechten, die men toen opdiende, zouden ons thans wat vreemd voorkomen. Behalve rund- en varkensvleesch, pauwen, reigers en allerlei wild, at men toen ook, zelfs bij feestmalen, bruinvisschen, zeehonden, zandhaaien, enz., waar men tegenwoordig hartelijk voor zou bedanken.

In latere tijden heeft men de vangst verwaarloosd of niet meer noodig geacht, daar het meerzwijn langs de Vlaamsche kust zoo veelvuldig niet meer voorkwam, om zich in dieper water op te houden.

De oorzaak daarvan is, zeggen de visschers, omdat men nu netten gebruikt met kleine mazen die de uitschot of kleine visch wegkapen. Het meerzwijn of bruinvisch vindt aldus geen genoegzaam voedsel meer en is alzoo verplicht verder en dieper de zee in te trekken om zich te voeden.

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 DEPOSITOREKENINGEN

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. 02/214.12.11

MACHINEFABRIEK A. Th. VAN TOL B.V.

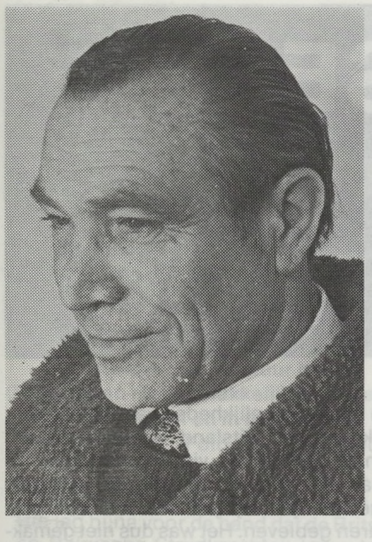
FABRIKANT VAN 'KUYPERS'
TANDWIELKASTEN
KEERKOPPELINGEN
ASLAGERS
STUWBLOKKEN

KUYPERS GEARS

REPARATIE – MONTAGE – ONDERHOUD – SERVICE

en dat 24 uur per dag...

Pannerdenstraat 3-9, Waalhaven, Pier 2, 3087 CH Rotterdam ;
Postbus 5420, 3008 AK Rotterdam.
Telefoon (010) 299822, b.g.g. (010) 299649
Telex 28183



HET VISSERIJMUSEUM VAN OOSTDUINKERKE

door Gaston DESNERCK
en Wim LANSZWEERT

Wij zullen zeker en vast niet de enigen zijn die bij het naderen van de laatste dagen van 1981 even terugblikken.

Allereerst worden we onweerstaanbaar aangetrokken om de bezoekcijfers van 1981 onder de loupe te nemen. Als we dan het totaal rekensommetje maken dan blijkt dat we in 1981 iets meer dan 38.000 bezoekers mochten ontvangen ; meteen het bewijs van een ruime belangstelling voor het gemeentelijk visserijmuseum.

Het nieuw gedeelte laat op zich wachten. Reeds in het laatste nummer van 1978 van dit vakblad werd van een geplande uitbreiding gewag gemaakt.

In het laatste nummer van 1980 schreven we : "Onze grote hoop voor 1980 was het nieuw gedeelte dat aan het museum zou toegevoegd worden. Jammer genoeg is deze hoop geen werkelijkheid geworden. Het uitblijven van de nieuwbouw betekent alleen maar een vertraging en een grote moeilijkheid voor de verdere uitbreiding van de verzameling."

We schrijven nu eind 1981 en kunnen in bovenstaand alleen het jaartal aanpassen. Tot vervelens toe moeten we het herhalen :
"De nieuwbouw is een harde noodzaak !"

De uitbreiding laat zeer lang op zich wachten doch de fout ligt niet bij de gemeente Koksijde. Het ganse dossier blijft nu blijkbaar ergens in deze duistere tijden in Brussel rond zweven. Hopelijk mag ons droevig vervolgverhaal uiteindelijk een happy end toebedeeld worden.

Inmiddels groeit de verzameling verder uit maar alles komt op zolder terecht. De zolders van het vissershuis en het visserscafé stapelen zich op... Van alles wat we krijgen of zelf voor het museum maken wordt vrijwel niets meer tentoongesteld. Heel wat schenkers zijn dan ook teleurgesteld wanneer ze hun giften in de verzameling niet terugvinden.

Toch ondergaat het museum regelmatig kleine wijzigingen die het geheel aantrekkelijker maken. Zeker de omgeving, het binnenplein en het onderhoud van de beplanting is er een flink stuk op vooruit gegaan en dit sedert deze taak vervuld wordt door iemand in dienst van het museum.

Een grote uitbreiding kende de bibliotheek. Het aantal werken is aanzienlijk gestegen doch zeer belangrijk echter is de kwaliteit en de aard van de nieuwe aanwinsten. In de loop van 1981 zijn dan ook zeer belangrijke en interessante boeken aan de verzameling toegevoegd geworden.

Er werd tevens een catalogus van de bibliotheek opgesteld. Het ligt in de bedoeling door middel van deze catalogus de geïnteresseerde een duidelijk beeld te geven over de samenstelling en de inhoud van de bibliotheek van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke.

We herinneren er nog even aan dat er boeken aan de bibliotheek ontleend kunnen worden. De werken worden uitgeleend op ongeveer dezelfde wijze en tegen dezelfde voorwaarden die gelden bij de meeste openbare bibliotheken. Er zijn echter enkele werken, zoals handschriften en zeldzame en waardevolle boeken, die niet uitgeleend worden. Deze informatiebronnen kunnen dan echter ter plaatse geraadpleegd worden.

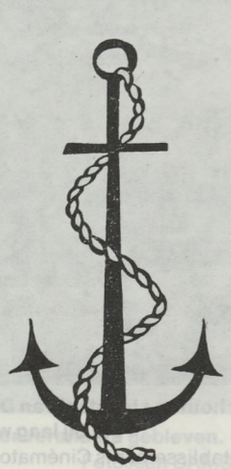
Twee zeer opvallende nieuwe aanwinsten zijn de Tholense Hoogaars en de reddingsboot Watson III.

De Tholense Hoogaars is inmiddels helemaal afgewerkt. De reddingsboot ligt nog op verder onderhoudswerk te wachten.

Binnenkort wordt werk gemaakt van het podium. Er komt een kaaimuur die het podium als het ware omringd en een grote scheepsmast. Op deze mast worden dan schijnwerpers geplaatst die het podium in het gepaste sfeerlicht kunnen onderdompelen. Verder zal de mast de uitrusting dragen om op een didaktische wijze te laten zien hoe de waterstanden kunnen worden aangegeven.

Op het podium zullen dan allerhande aktiviteiten kunnen doorgaan dit bv. gedurende de wekelijkse visserijfolkloremarkten in beide vakantiemaanden.

Het leeuwenaandeel van de bezoekers stapt nog altijd van het museum naar het café "In de Peerdevisscher - Estaminet" waar ze genieten van een "poosje" garnaal met een goeie trappist of van een lekkere kop koffie.



De vrienden van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke hebben ook dit jaar hun doelstelling ten zeerste in werkelijkheid omgezet. Zoals de vorige jaren werden ook nu de visserijfolkloremarkten elke vrijdag gedurende beide vakantiemaanden ingericht. Verder was er nog een schelpenwedstrijd, een voordrachtavond met als gastspreker Daniël Declerck, bioloog aan het Rijksstation voor Zeevisserijonderzoek te Oostende, en de reis naar het maritiem museum van Parijs.

Door toedoen van de vrienden van het museum kwamen we tevens in bezit van verschillende nieuwe voorwerpen en boeken.

Het visserijmuseum wordt door de vrienden van het museum bij het grote publiek in de kijker gesteld en de museumverzameling groeit door de werking van deze 210-leden tellende vereniging steeds verder uit.

Ook de leden van de Dissel, een modelbouwclub ontstaan in de schoot van het visserijmuseum, kunnen terecht fier zijn op een vruchtbaar werkingsjaar. Naast de talrijke aktiviteiten, zoals ondermeer het meewerken aan de wekelijkse visserijfolkloremarkten, waren er de maandelijkse vergaderingen. Enkele van deze vergaderingen waren dit jaar van zeer hoogstaand peil. Er was ondermeer de gekommentarieerde diareeks van meneer Dreesen over de bouw van een houten Spaans vissersvaartuig en de filmavond verzorgd door Staf Versluys over zijn trans-Atlantische solotocht met zijn prachtig zelfgebouwd jacht. Ook de dia's en de uitleg over de bouw van de reddingsboot, een telegeleid model van Ronny Braet, waren voor de modelbouwers bijzonder leerrijk.

Als we dus bij het naderen van de laatste dagen van 1981 even terugblikken dan hebben we alle recht om trots te zijn. Trots op een levend museum dat alleen kan bestaan als er een grote groep mensen zich solidair inzetten.

Dit levend museum hebben we dan ook te danken aan de inspanningen van :

— de Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke
— de modelbouwclub De Dissel
— de vele schenkers
— de toewijding van het museumpersoneel
— en vooral dank zij de enorme inspanningen van het gemeentebestuur van Koksijde, eigenaar van het gemeentelijk visserijmuseum.

Nog een woord van dank aan de vissersbevolking, de reders, de nevenbedrijven en -instellingen voor hun hulp die we ook dit jaar mochten ondervinden.

Desnerck Gaston
Lanszweert Wim

DE BELGISCHE VISSERS TIJDENS DE TWEEDE WERELDOORLOG

In «Neptunus», het tweemaandelijks maritiem tijdschrift van de Zeemacht, verscheen een vervolgreeks over de gebeurtenissen die zich in onze kontreien afspeelden tijdens het begin van de tweede wereldoorlog en waarin de heer J. Verleyen, auteur van deze bijdragen, heel speciaal aandacht besteed aan de acties waarin onze vissers uit Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort betrokken waren. Omwille van de vele heldendaden die door deze vissers verricht werden en die nu nog weerklank vinden, hebben wij gemeend deze bijdragen te moeten opnemen in ons «Visserijblad». Voortaan dus, met ingang van deze week, en tot uitputting van deze zeer lezenswaardige stukken, verschijnt wekelijks een bijdrage over «De Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog». Deze week vangen wij aan met deel I. Daarin weet de heer Verleyen, aan de hand van eigen opzoekingswerk en informaties die hij kreeg, het volgende te vertellen.

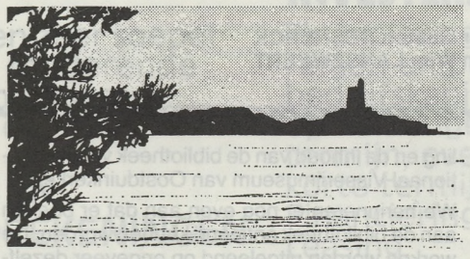
Enkele beschouwingen over de deelneming van Belgische vissersvaartuigen aan de ontruiming van DUINKERKE

In de inleiding van deze rubriek (*), hebben wij gezegd : «Neptunus gaat samen met onze vissers inschepen aan boord van hun vaartuigen...». In het tijdperk van een jaar, zijn wij, inderdaad en (**) meer dan eens, aan boord van Belgische vissersvaartuigen, tot in het hart van de «hel van Duinkerke» gegaan. Wij hebben slechts met zes verschillende vaartuigen gevaren maar wij hebben nog andere Belgische vissersvaartuigen gezien, ofwel te Duinkerke, ofwel op de route naar Duinkerke, ofwel op hun terugkomst van Duinkerke. Wij hebben onmiddellijk laten opmerken dat vele Belgische vissersvaartuigen, die werkelijk aan de ontruiming van Duinkerke hebben deelgenomen, niet in het «Gulden Boek van het Zeewezen» vermeld zijn. Intussen, hebben wij nog vele inlichtingen ingewonnen. Anderzijds, hebben onze vrienden van de visserij oude papieren doorgezocht en kostbare foto's teruggevonden terwijl wij aan de aanlegplaatsen een bezoek hebben gebracht.

Andere verhalen over Duinkerke zullen nog volgen maar het past nu een samenvatting van de reeds gedane opmerkingen te maken. Dit past nu des te meer omdat een officiële «Commissie voor Militaire Geschiedenis» met het onderzoek van de Belgische oorlogsbedrijvigheid ter zee zal starten.

Saint-Vaast-la-Hougue...

Laten wij nog beginnen met een kleine voorafgaandelijke opmerking. De meeste Belgische vissersvaartuigen, die onder Frans gezag hebben gevaren, zijn vanuit Saint-Vaast-la-Hougue vertrokken. Wij hebben vijf verhalen vanuit Saint Vaast gepubliceerd tegen één vanuit Saint Servan bij Saint Malo (O.153 Prins Boudewijn). Een minder belangrijke groep vertrok uit Fécamp. Anderzijds, hebben enkele Belgische vissersvaartuigen, onder Brits gezag, vanuit Darmouth gevaren.



Schaduwbeeld van het Fort-la-Hougue-Toren gebouwd door VAUBAN in 1694. Onze vissers hebben dit schaduwbeeld nooit vergeten. Zij hebben daar hun lot afgewacht !
Cliché Commune de Saint-Vaast-la-Hougue

Ere-kapitein-ter-Zee Georges Depoorter, gewezen Waterschout te Nieuwpoort, die te Saint Vaast was, heeft ons verklaard : «Eerst moet ik U laten opmerken dat ik, te Saint Vaast, met geen enkele officiële Belgische zending was belast. Ik heb alléénlijk getracht onze vissers te helpen en ik moet er bijvoegen dat zij, bij de opeising van hun vaartuigen door de Franse marine, het bewijs hebben geleverd van kalmte en goede wil. Om de zaak goed te begrijpen, moet U wel weten dat de mobilisatietijd van 1939/40 voor onze vissers zeer gunstig is geweest. Dank zij de neutraliteit van België, bestonden grote mogelijkheden van uitvoer naar Frankrijk en naar Duitsland. Daaruit vloeit dat het aantal Belgische vissersvaartuigen zó groot was maar met het gevolg dat versleten vaartuigen met (dikwijls) defekte motoren in de vaart waren gebleven. Het was dus niet gemakkelijk goede vaartuigen te vinden om naar Duinkerke te gaan en daar ligt ook de oorzaak van talrijke verlatingen bij de ontruiming van Saint Vaast.

Er waren misschien wel een tachtig kleine houten vaartuigen in de baai. Er waren maar 4 of 5 Franse vissersvaartuigen. Die waren afkomstig uit Duinkerke-Grevelingen.(*).

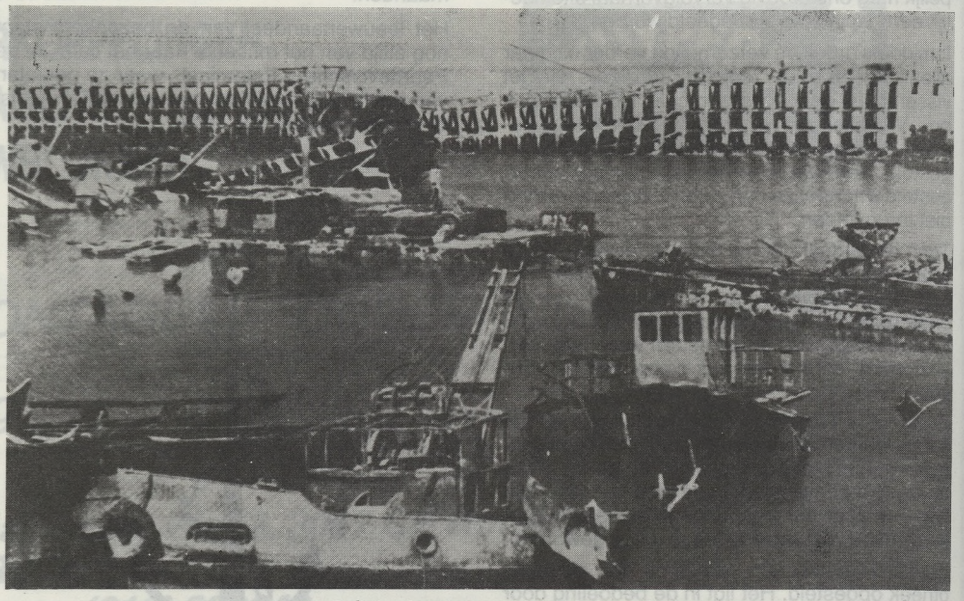
Tot welke faze van de ontruiming behoort de Belgische deelneming ?

Op grond van de hierna vermelde inlichtingen en van de verhalen van onze vissers, kunnen wij — met fierheid — beweren : «Zij waren te Duinkerke in de laatste en meest gevaarlijke uren !». De eerste kwamen ter plaatse op zondag 2 juni terwijl de ontruiming sinds een week aan de gang was. Zij zullen werken gedurende de twee laatste dagen en de twee laatste nachten.

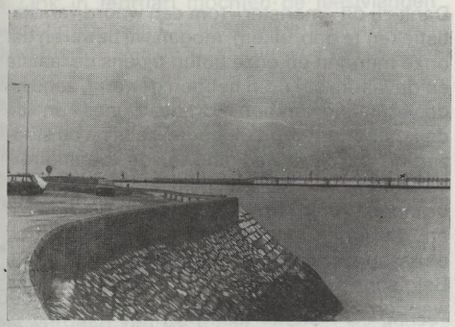
Op zaterdag 18 en zondag 19 mei, vaarden de vluchtende Belgische vissersvaartuigen voorbij Duinkerke. Zij mochten niet binnen. Op 18 mei hebben de luchtaanvallen op de stad een aanvang genomen. In het geheim, waren de

(*) Neptunus 78/79 Nr 1

(*) Wij kennen reeds, gedeeltelijk, de D.G.722«Sainte Julienne» en zijn Belgisch schipper Engel Verleene.



Het houten staketsel van Duinkerke met wrakken. Achter de havenmuur Noord. Foto bij laag water genomen. Met dank gepubliceerd.
Cliché : «Etablissements Cinématographiques en Photographiques des Armées» te Ivry-sur-Seine



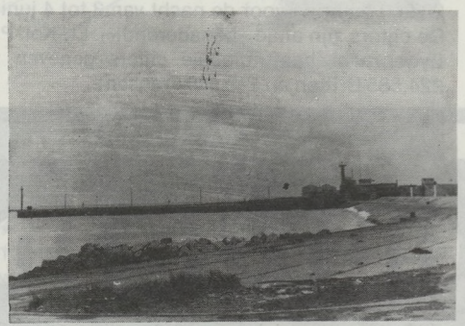
Havengeul van Duinkerke.
Achter : Havenmuur Noord.
Op voorplan niet gemakkelijk plaatsje om aan te leggen en in te schepen !
Foto Jean DAMS, Duinkerke

Britse en de Franse overheden reeds ongerust. Het lag bijna voor de hand dat de Britse, Franse en Belgische Strijdkrachten langs het Zuiden zouden omsingeld worden. De Britse en Franse overheden reageerden toch niet op dezelfde golflengte. De Britten dachten onmiddellijk aan de ontruiming langs de zee. Op 19 mei, werd Admiraal Betram Ramsay als bevelhebber van de ontruiming aangeduid. Op 20 mei nam hij zijn intrek in «the dynamo room» van het kasteel van Dover en van 20 tot 25 mei, hield hij zich bezig met het verzamelen van schepen. In het kader van dit plan, werden een veertigtal kleine Nederlandse kustvaarders, in de havens van Londen en Poole, door de Navy in dienst genomen. Zij kregen een «White Ensign» en een Britse bemanning. H. Hazelhoff Roelfzema, Hoofdconservator van het Nederlands Scheepvaartmuseum te Amsterdam, heeft enkele maanden geleden, een boek over deze Nederlandse deelneming aan de Tweede Wereldoorlog ter zee gepubliceerd. In dit merkwaardig werk, schrijft de auteur dat deze coasters, op 25 mei, werden gerequireerd en dat zij meer dan 20.000 Britse soldaten in Engeland hebben teruggebracht. Theophile De Groote, schipper van de H.42 «Pharaïlde» heeft twee van deze schepen, op zondag 2 juni, bij de ontruiming van Duinkerke gezien (De «Java» en de «Jaba»). Tussen de 20 en de 25 mei, dus vóór het begin van de «Operation Dynamo», werden reeds 28.000 Britse soldaten gerepatrieerd.

De Franse overheden, integendeel, waren van mening dat de geallieerden een hoofdbrug in de streek van Duinkerke moesten houden. Dit front zou dan langs zee bevoorraad worden. Wij hebben gezien dat te Saint Vaast-la-Hougue, rond de 25 mei, de opeisingen van vissersboten begonnen en dat men spreekt van «koopvaardij». Hippoliet Beyen, schipper van de N.58 «Abel Dewulf» heeft zijn papieren zorgvuldig bewaard. Wij stellen vast dat de vaartuigen ten bate van de «Direction de l'Intendance Maritime-Service des Approvisionnements de la Flotte» werden opgeëist.

Jammer genoeg, de 26 mei, in de namiddag, valt Kales in de handen van de vijand. De gevreesde omsingeling werd realiteit ! Sir Anthony Eden geeft het bevel : «ontruiming langs de stranden vanaf het Oosten van Grevelingen». De «operation Dynamo» begon te 16u57 (te 18u57 volgens anderen). De geallieerden waren nog meesters van de kust vanaf Grevelingen tot Nieuwpoort (heel de Westkust dus). De dag voordien, waren zij nog praktisch meester van de hele Vlaamse kust, vanaf Grevelingen tot Zeebrugge.

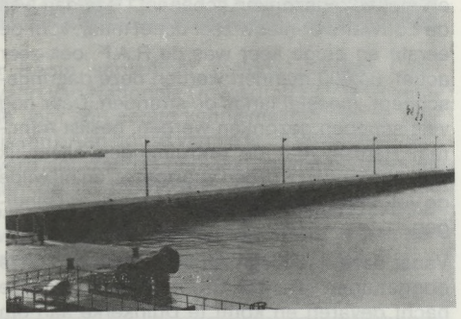
Op 27 mei, dag van de ontmoeting te Cassel, waarvan wij gesproken hebben, krijgt Duinkerke een hevige luchtaanval. Zoals gezegd, is deze stad regelmatig, sedert 18 mei, door vliegtuigen aangevallen. Deze maal werd grote schade



Havengeul van Duinkerke.
Rechts : Havenmuur Noord.
Op voorplan bestond, in 1940,
het houten staketsel (tot de boei).
Foto Jean DAMS, Duinkerke

De vuurtoren van Duinkerke. Stille ooggetuige en onveranderd gebleven.
FotoJean DAMS, Duinkerke

toegebracht en het was de zwaarste luchtaanval op Duinkerke. De luchtaanvallen bleven echter duren en weldra zullen ook de obussen van 105 van de veldartillerie op stad, haven en strand vallen. Tegen de avond van deze (Nog niet vergeten) dag, meldde een Britse officier, belast met de inscheping, dat de sluisdeuren van de dokken onbruikbaar zijn. Hij smeekte om een S.O.S. ten einde kleine vaartuigen te bekomen met het oog op een ontruiming langs de stranden. Deze officiële dag van de ontruiming werden 7.669 mannen geëvacueerd. Deze avond, zond de B.B.C. uit : «de yachtmen en de vissers worden verzocht contact te nemen met de Admiraliteit». Dit zou ook weerklinken te Dartmouth.



Havenpier Zuid (gezien van binnenkant).
Foto Jean DAMS, Duinkerke

De 28 mei, werden 17.704 mannen, langs de havenmuren en langs de stranden, geëvacueerd ondanks (of misschien dank zij) een slechte zichtbaarheid en de vele rookwolken. De Franse Admiraliteit besliste, op haar beurt tot de inscheping van de troepen. De auteur, die wij hier volgen, is Philippe Masson — zijn bijdrage over Duinkerke werd in «le Journal de la France» gepubliceerd (Uitgeverij Historia-Tallandier te Parijs) — laat opmerken dat het Franse bevel van ontruiming in feite, drie dagen later dan het Britse bevel kwam. Het gevolg was dat de Franse Marine met een vertraging van acht dagen aan de voorbereiding moest werken. Wij begrijpen nu waarom méér dan één Belgisch vaartuig te laat is aangekomen. Wij begrijpen ook waarom vaartuigen met levensmiddelen zijn vertrokken en soms met een onnodige last van munitie. Admiraal Landriau (*) kreeg het gezag over de Franse ontruimingsvloot.

Volgens de auteur, heeft hij onmiddellijk de beschikking van 200 kleine vaartuigen gevraagd. Dit is een punt te onderzoeken voor onze nieuwe Commissie. Mocht dit cijfer juist blijken dan mogen wij gerust beweren dat onze Belgische vissers misschien het kwart van dit effektief hebben geleverd.

De 29 mei, werden 47.310 mannen geëvacueerd. In de voormiddag was het weer nog steeds slecht. Jammer genoeg bracht de namiddag twee dingen terug, de zon en... de Luftwaffe. Vele schepen werden gezonken. De 30 mei, dank zij een slecht weer, zware rookwolken en de massale tussenkomst van 400 kleine vaartuigen op de stranden tussen Duinkerke en De Panne werden 53.823 mannen gered (waaronder ca 30.000 langs de stranden). Wij weten dat, op het einde van deze dag, de troepen die de «périmètre de Dunkerque» moeten verdedigen, eindelijk ter plaatse zijn gekomen.

De 31 mei bracht het rekordcijfer van de ontruimingen : 68.104 mannen ! Mevr. Laurentine

»»

Bart (zie Neptunus 78/79 nr. 5) heeft ons gezegd dat de stranden van Zuidcoote, Bray-Dunes en De Panne bomvol Britse soldaten waren. Op de vooravond van deze dag was Admiraal Ramsay reeds de mening toegedaan de ontruiming tegen het einde van de nacht stop te zetten. Het weer was slecht, er waren veel verliezen aan schepen, de Duitse artillerie begon te schieten vanuit het Noorden. Na een hevige twist met de Fransen, werd de operatie nog voor 24 uur verlengd (dus tot het einde van de nacht van 1 tot 2 juni).

Wat de 1 juni betreft, hebben wij met Mevr. Laurentine Bart gezegd : Non-stop lucht- en artillerie-aanvallen. De Britten scheepten in, vanaf de stranden, maar met vele slachtoffers en met vele gezonken schepen. Deze dag was de Luftwaffe opnieuw zeer actief maar, voor de eerste en enige keer was de R.A.F. ook zeer actief. 64.000 mannen werden deze dag ingescheept, meestal langs de stranden. Daar nog vele schepen gezonken werden, beslist Admiraal Ramsay dat de ontruimingen alléénlijk 's nachts zullen worden voortgezet, en hij wilde de volgende nacht (deze van 1 tot 2 juni) eindigen.

Vanaf deze nacht zijn wij ter plaatse met onze ooggetuigen. Th. De Groote heeft de ganse nacht gevaren en komt te Duinkerke aan om 8u15 met zijn H.42 «Pharaïlde». Op zijn terugreis, in het begin van de namiddag, zal hij de vernieling van twee transportschepen zien, de «Brighton Queen» (raderboot) en de «Scotia». De nacht van 2 tot 3 juni is ons gekend dank zij de getuigenissen van H. Beyen van de N.58 «Abel Dewulf». Bij zijn aankomst te Duinkerke, de 3 juni, rond 0u30, was er geen Engels soldaat meer want de Franse onderofficier roept : «Les Anglais sont partis !». Wij hebben ook de getuigenissen van Ch. Ryssen van de N.49 «Onze Lieve Vrouw van Vlaanderen» en van Aug. Decrop van de N.59 «Getuigt voor Christus». J. Viaene, schipper van de O.153 «Prins Boudewijn» heeft ons gesproken van de laatste nacht, deze van 3 tot 4 juni. Wij weten alzo dat nog andere Belgische vissersvaartuigen gedurende de laatste uren ter plaatse waren. Wij kennen de nummers en de namen van deze vaartuigen. (Philippe Masson geeft nog ontruimingscijfers voor de twee laatste nachten : 27.000 mannen voor de nacht van 2 tot 3 juni en 26.000 mannen voor de nacht van 3 tot 4 juni. De cijfers zijn altijd «benaderend«». Lt.-Kol. P. Eygenraam heeft globale cijfers gegeven : 224.585 Britten en 112.546 Fransen).

Havenpier Zuid (gezien van buitenkant).
Foto Jean DAMS, Duinkerke

Dank zij dit «monster» (om een woord van statistieken te gebruiken), mogen wij beweren dat onze mannen en onze boten tijdens de laatste en gevaarlijkste uren hebben gewerkt, zelfs na de vernieling van het «Fort des Dunes» en van de kustbatterij van Zuidcoote, zelfs na de stopzetting van de verdediging van de «périmètre». Te Duinkerke, hebben zij alleen maar puinen, branden, rook, wrakken, doden, gekwetsten en, natuurlijk, ontploffingen van bommen en obussen gezien. Ik durf niet zeggen dat onze Belgische zeevlag aan de top van hun masten wapperde. Er waren misschien masten zonder zeevlag maar deze zeevlag was vastgeschilderd op de rompen van hun vaartuigen. Zij hebben voor eeuwen een voorbeeld aan onze Marine gegeven !

Waar moesten zij aanleggen ?

Op dit gebied mogen wij beschrijvingen besparen. De illustratie zal beter spreken. Ik dank hier onze vriend Jean Dams, uit Duinkerke voor zijn begeleiding ter plaatse, zijn foto's en zijn plannetje. Onze vissersvaartuigen hebben dus in een buitenhaven, t.t.z. een tijhaven, moeten werken. Er was wel een (nu verdwenen) houten staketsel. Dit was het brandpunt van de evacuatie maar dit staketsel was absoluut aan de grote schepen voorbehouden. Onze vissersvaartuigen moesten dus een plaats voor hun neus, tegen of dichtbij deze havenhoofden, tussen andere schepen en wrakken, trachten te vinden. De waterhoogte wisselde altijd en, bij laag water, was het niet gemakkelijk, volgens onze vissers.

Het gebeurde in 1981... !

JANUARI

★ Pakweg onmiddellijk na de jaarwende werden de resultaten bekend gemaakt wat aanvoer en opbrengst betreffen in de Oostendse vismijn. Beiden kregen een opwaartse deuk; er werd dertig ton méér aangevoerd en de totale omzet steeg met ruim 32 miljoen frank. Dat laatste cijfer was op één na het hoogste dat ooit werd opgetekend in de Oostendse vismijn.

★ De Nieuwpoortse vismijn daarentegen maakte in 1980 niet zo'n beste beurt. Er werd een aanvoerdaling opgetekend van bijna 300 ton terwijl de opbrengst daalde met bijna 2,4 miljoen fr.

★ De Zeevaartpolitie kreeg een nieuwe patrouilleboot nadat jarenlang over dit tema werd gepalaberd. Het vaartuig werd in Engeland gebouwd, kan een snelheid van twintig knopen ontwikkelen en weegt in totaal vijftien ton. Opdracht van deze nieuwe eenheid ? Kontroles van diverse aard uitvoeren binnen de territoriale wateren.

★ Lucien Desmit, schipper-eigenaar van de garnaaltreiler O.190 «Renilde» werd uitgeroepen tot de nieuwe garnaalkoning anno 1980. Samen met broer Norbert, de motorist en zoon Frank, de matroos, werden in het betrokken jaar 37.427 kg garnaal gestrikt en dat was goed voor een opbrengst van 2 miljoen 417.500 fr.

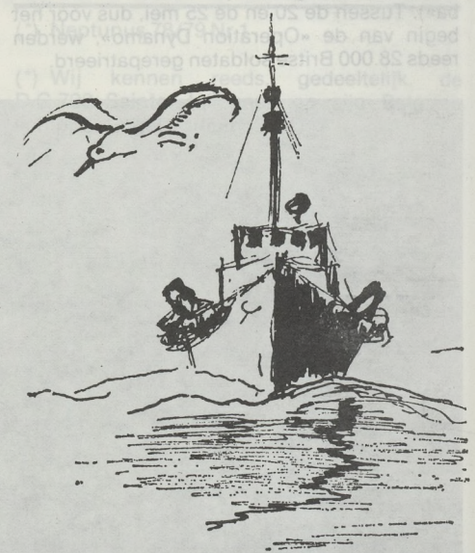
★ Medio januari gingen twee personeelsleden van de Oostendse havendiensten op rust. Havenluitenant François Vanderwal en sluismeester Ardaen legden er toen het bijltje bij neer en werden meteen gehuldigd door de havendirectie.

★ Nog iemand die op rust ging was de h. Karel Michielsen, hoofdinspecteur-directeur bij het Ministerie van Landbouw - Dienst voor de Zeevisserij. De h. Michielsen was in de visserijmiddens een graag gezien ambtenaar maar helaas, ook voor hem kwam vadertje tijd zich melden.

★ Eind januari werd een eerste treiler aan de visserijvloot toegevoegd. Het ging met name om de O.231 «St Carolus» die gebouwd werd voor rekening van de rederij Hennaert-Delbol uit Oostende, op de Scheepswerven van Langerbrugge. De «St Carolus» is een grote bokkentreiler die speciaal is uitgerust voor de tongvisserij.

„HET VISSERIJBLAD"

„Het Visserijblad" is voortaan ook verkrijgbaar bij dagbladverkopers, per los nummer, te Knokke-Heist, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.



FEBRUARI

★ Begin februari werd de visserij in rouw gedompeld. Aan boord van de Z.196 «Jan van Gent» sloeg de 23-jarige matroos Louis Popelier over boord in een hevig stormweder. Vele opzoekingen naar de drenkeling bleven vruchteloos.

★ Ook in februari mochten de feestvlaggen weer hoog in de top gehesen worden. Aanleiding hiertoe was de in bedrijfname van de Zeebrugse treiler Z.84 «De Klauwaert» die gebouwd werd op de scheepswerven Leon Degraeve te Zeebrugge voor rekening van de rederij «De Klauwaert». De «Klauwaert» is een grote middenslagtreiler met een lengte van ruim 31 m en een motor van 900 PK.

★ Ook de visserijmiddens in de Westkust werden in rouw gedompeld. De streek van Bray-Dunes (Frankrijk) werd zwaar getroffen door het vergaan van de treiler «Irène». De ganse bemanning verloor hierbij het leven. Onder hen de schipper-eigenaar André Nowé en dat was de schoonzoon van Maurice Calcoen en de schoonbroer van Marcel Calcoen uit Nieuwpoort.

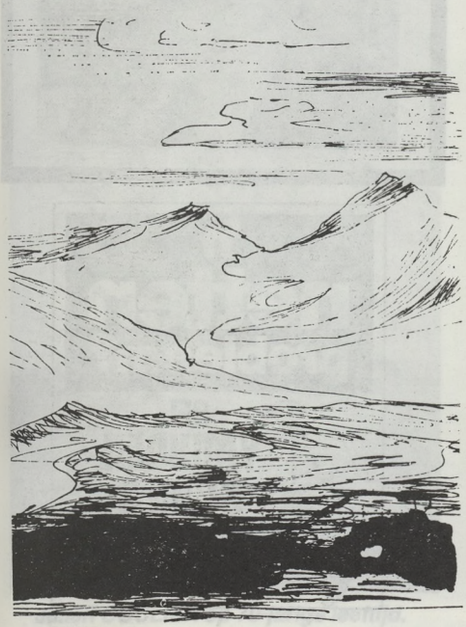
★ Op 20 februari overleed te Oostende op 84-jarige leeftijd de gewezen reder Charles Lenaers. De afgestorvene was oud-beheerder van Hulp in Nood, lid van de Nationale Vuurkruisersbond en vereerd met verscheidene eretekens.

MAART

★ Begin maart kon Zeebrugge weer juichen naar aanleiding van het in bedrijf nemen van de middenslagtreiler Z.53 «Van Eyck». Dit vaartuig werd gebouwd voor rekening van de Rederij «Depaepe-Versluys» op de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp en is voornamelijk uitgerust voor de tongenvisserij.

★ Ook maart bracht rouw voor de Nieuwpoortse visserijmiddens. Op 6 maart overleed op 54-jarige leeftijd mevrouw Margaretha Vanelverdinghe, dochter van de alom gekende Georges Vanelverdinghe. Gedurende vele jaren was de afgestorvene uitbaatster van de vishandelszaak «La Renommée» aan de Visserskaai te Nieuwpoort en derhalve in de lokale visserijmiddens maar ook daar buiten een zeer gekend figuur.

★ In maart ging opper-schipper Desiré Geselle op rust na een prachtige loopbaan in dienst van het Bestuur van het Zeewezen. Na eerst met de visserij te hebben gevaren trad Désiré Geselle in 1959 in dienst van het Zeewezen, en bracht het van matroos, via stuurman en schipper tot Opper-Schipper.



APRIL

★ Begin april werd op de Scheepswerven Beliard Oostende de «Scheldekracht II» te water gelaten. Dat is een vaartuig dat gebouwd werd voor rekening van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart en dat zal gebruikt worden voor hydrografische werken op de Schelde en langsheen de kust ter hoogte van Zeebrugge. Daarnaast kan de «Scheldekracht II» ook dienst doen als examenschip voor de leerlingen-officieren van de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen.

MEI

★ In de Zeebrugse vismijn werd op maandag 11 mei een nieuw dagrecord gevestigd. Die dag werd inderdaad een dagomzet van 15 miljoen 40.456 fr opgetekend; het vorig record was overigens amper één week oud want toen werd een totale dagopbrengst van 12 miljoen 112.187 fr geboekt.

★ Voor het eerst dit jaar was het de beurt aan Nieuwpoort om de feestvlag te hijsen. Dat kon omdat toen een nieuwe treiler in bedrijf werd genomen, met name de N.36 «Donia» die op de Scheepswerven van Langerbrugge werd gebouwd voor rekening van de Rederij Versluys-Desaever.

★ Voor het eerst maakte minister Feaux, toenmalig minister van Verkeerswezen, kennis met de zeevisserij. Dat gebeurde aan boord van het opleidingsvaartuig O.29 «Broodwinner» waarmee een korte zeetrip werd gemaakt. Andere ambtenaren die de reis meemaakten waren secretaris-generaal Poppe en directeur-generaal Vancraeynest.

★ Eind mei kreeg het K.W. Ibis een nieuw voorzitter. Het gaat met name om vice-admiraal André Schlim die de opvolger wordt van wijlen divisie-admiraal L. Robins. De heer Jean-Jacques De Cloedt werd tot ondervoorzitter aangesteld.

JUNI

★ Begin juni werden de visserijmiddens getroffen door het afsterven van drie vissers. Op 11 juni overleed Albert Ramon (72) en diezelfde dag werd ook het afsterven betreurd van Frans Grunewald (88). Iets vroeger, met name op 6 juni overleed ook Maurits Vansluys (74).

AUGUSTUS

★ Eind augustus nam de h. Pol Vandensteen afscheid van het bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart. Hij ging met name op rust nadat hij in al de voorgaande jaren, sedert zijn indiensttreding in september 1939, de visserij enorme diensten had bewezen. Een ambtenaar die in de visserijmiddens biezonder werd gewaardeerd. Hij werd opgevolgd door de h. Marcel Vanden Bosch die gedurende veertien jaar attaché en zes jaar adviseur was van de minister van Verkeerswezen.

SEPTEMBER

★ Begin september meldde minister Calewaert van Nationale Opvoeding zich te Oostende voor een eerste kennismaking met de zeevisserij. Aan boord van de O.29 «Broodwinner» werd een zeetrip gemaakt, gevist en gesmuld aan de levende verse visjes die prompt de bakpan ingingen. Konklusie van minister Calewaert : «het Zeevisserij-onderwijs is aan een totale re-organisatie toe !».

OKTOBER

★ Begin oktober overleed te Oostende op 64-jarige leeftijd de h. Bastiaan Parlevliet. Nederlander van geboorte vestigde de afgestorvene zich vóór de jongste wereldoorlog in België. Aanvankelijk in Gent en nadien in Oostende waar hij en visbakkersbedrijf opbouwde dat een grote reputatie genoot.

★ Medio oktober werd de Nieuwpoortse visserij ook in zware rouw gedompeld. Aanleiding hiervoor was het overlijden van de Nieuwpoortse reder Hyppoliet Beyen op 69-jarige leeftijd. Vooral in de visserijmiddens van de Westkust was de afgestorvene een zeer goed gekend figuur.

★ Ook in oktober en eveneens te Nieuwpoort overleed de gewezen reder Frans Maes op 84-jarige leeftijd. Samen met zijn broer Henri Maes was hij een van de stichters van de Verenigde Vissers Reders evenals van de verzekeringsmaatschappij «De Ster».

★ Eind oktober was het dan toch feest geblazen in de visserij; meer bepaald in de Zeebrugse middens waar de Z.60 «Blue Angel» werd gedoopt. De «Blue Angel» werd gebouwd voor rekening van de rederij «Blue Angel» uit

»

Knokke-Heist, op de Scheepswerven Leon Degraeve en ook die werf deelde mee in de festiviteiten want de «Blue Angel» is het zestigste schip dat door de voornoemde werf werd afgeleverd. Vandaar het inschrijvingsnummer «Z.60».

★ En er was nog rouw in de visserijmiddens want ook gewezen reder Frans Maes overleed te Oostduinkerke. Frans Maes was, samen met zijn broer Louis Maes, ondermeer reder van de O.151 «Morgenster» en de O.159 «Avondster». In augustus 1974 trad Frans Maes uit het visserijbedrijf nadat beide vaartuigen werden verkocht.

NOVEMBER

★ November begon goed voor de zeevisserij want men kon het in bedrijf nemen van de garnalentreiler Z.300 «Veerman» begroeten. Dit vaartuig werd gebouwd voor rekening van de familie François Vlietinck-D'Hoore op de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp en afgebouwd door de firma Van Assche uit Oostene

★ En toch weer rouw : de Nieuwpoortse visserijmiddens werden opgeschrikt door het afsterven van gewezen reder Raphaël Vercoutter op 81-jarige leeftijd. Raphaël Vercoutter, een braaf en in-goed mens, werd aangezien als een monument in de Nieuwpoortse visserijmiddens. In zijn rijke loopbaan was Raphaël Vercoutter eigenaar van meerdere vissersvaartuigen.

★ Eind november werd de visserij in een onoverzichtelijke rouw gedompeld. Ingevolge nog steeds niet duidelijke omstandigheden kwam de Zeebrugse treiler Z.180 «Tornado» tot zinken in de buurt van de Engelse haven Pendeen, waardoor vijf vissers, waaronder schipper-eigenaar François De Voogt, het leven verloren. Alsnog zijn vier vissers vermist, maar het stoffelijk overschot van de schipper-eigenaar kon kort na het drama opgepikt worden door Engelse vissers.

★ Nog eind november overleed in een rustoord te Oostduinkerke de gewezen Oostendse reder Leon Lambrecht. De afgestorvene, die 82 was geworden, was reder van de O.196 «Irène-Robert» die in 1965 na een mijnontploffing in de netten, zonk. De opvarenden konden evenwel gered worden.

DECEMBER

★ Medio december overleed in het Militair Hospitaal te Oostende op 65-jarige leeftijd, de h. Frans Pauwels. In de Oostendse visserijmiddens was de afgestorvene uitermate goed gekend; Frans Pauwels was werkzaam in stadsverband in de Oostendse vismijn, eerst als tegenschrijver, nadien als marktleider maar hij had vooral een enorme verdienste als gids en public-relations. Frans Pauwels was bovendien een groot verzetsstrijder.

'n netten probleem?
BEL YMUIDEN STORES
Ymuiden - 02550-19122*
Oostende - SCAP 059-322951
Zeebrugge-Hand in Hand
050-544117

UIT D'OUDE DOZE

Het leven van onze vissers

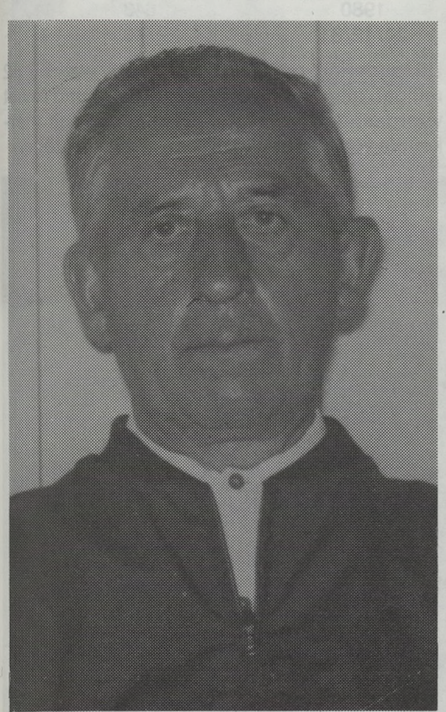
Wat past er beter dan op een vooravond van Oudejaarsdag met de goedkeuring en welwillende medewerking van mevrouw Vandenberghe, directrice van het zeemanstehuis Godtschalck, eens een praatje te gaan slaan met enkele oude zeebonken, die er in dit huis een zeer rustige oude dag slijten en er een forse greep uit hun leven op diepen.

We kwamen er aan de klap met drie vissers die, wel niet zonder enige weemoed, toch graag uit hun herinneringen wilden putten.

Ere aan wie ere toekomt. We beginnen dan ook met de oudste, maar nog zeer flinke Julien Coulier, die gezondheid te koop heeft.

Julien werd immers geboren te Koksijde op 11/4/1900. Het is niet moeilijk om zijn ouderdom te kennen, deze gaat mee met ons jaargetal, dus 81 en binnenkort 82 jaar vol.

Reeds van zijn twaalfde jaar kwam Julien bij vader aan boord van hun eigen (wat een weelde in die tijd) garnaalscheepje. In die tijd gebeurde het meer dat men, na zijn plechtige kommunie het gareel diende aan te trekken. Aan boord van de „Koksyde 10" waren, behalve zijn vader, ook nog twee oudere broers van 16 en 17 jaar. Terloops gezegd was men thuis, met inbegrip van vader en moeder, juist geteld met tien ! Toen waren er, bij de arme mensen, nog grote menagies en dit alles zonder kindervergoeding en andere voordelen van kroostrijke gezinnen, alhoewel de familie Coulier nog van de beteren was, want zij hadden ook tamelijk wat land, zelfs een koe en een paard, schapen, konijnen en natuurlijk de onmisbare hennen die echter wel voor een groot part hun eigen eten dienden te gaan zoeken. De „Koksijde 10" was een scheepje van een tiental meter en had Nieuwpoort als thuishaven. Er waren toen ook wel de panneschuiten die zich zo maar op het droge zand kwamen zetten, maar de „K.10" had een kiel en moest dus een haven aandoen. Vader en zoons moesten dan te voet van Koksyde naar Nieuwpoort en omgekeerd en alleen bij danig slecht weder, mochten zij van moeder de tram pakken, want dat kostte toen algelijk 15 centiemen en die kon men zo maar niet nutteloos gaan wegsmijten. Met zijn vieren was dit toch altijd 60 centiemen !



Julien COULIER op 70-jarige leeftijd.

Binst de oorlog van 1914/1918 werd de thuishaven van de „K.10" Duinkerke, de dichtstbijgelegen haven, want Nieuwpoort was toen door de Duitsers bezet. Vader met zoon Julien, (de twee oudere broers waren opgeroepen als soldaat), gingen dan te voet asjeblief tot St-Malo-les-bains met laag water langs het strand, hetgeen een eindje korter was. In St-Malo namen zij dan het trammetje tot Duinkerke. Of zij de centiemen voor dit trammetje blauwden en moedertje Coulier hier van niets afwist, ben ik vergeten te vragen. Maar algelijk 4 1/2 uur langs het strand, of 5 uur langs duin en aardeweg, men zou voor minder enkele centen blauwen om heimelijk het trammetje te nemen in „Malo". Gelukkig was dit niet alle dagen, want men was te Duinkerke voor veertien dagen en het eerste wat men te doen had, was zich gaan aangeven bij de Belgische Konsul. Vergeten we inderdaad niet, dat het oorlog was en men zo een beetje de achterlinies moest doortrekken. Bij het terugkeren te Koksijde moesten vader en Julien zich dan aangeven bij de gendarmes en mochten er maar 48 uur verblijven ! Men ging in de vaart met twee jongens uit Duinkerke, want volle mannen vond men praktisch niet. Die waren bijna allen opgeroepen voor 't leger. Men deed er aan dagvisserij, 's morgens van bij de „klaren" buiten en voor de „donkeren" binnen. Na de oorlog verkocht vader Coulier zijn „Koksyde 10" en Julien is dan bijna een jaar gaan varen op een panneschuit.

Hoop en al kreeg men toen een drie bennen visjes in het net en op het eindje zeedijk dat De Panne toen al kende, werd dan een stuk zeil opengespreid en de visjes op dit zeil te koop aangeboden. Anderen lieten vrouw en kinderen de vis gaan uitleuren, met een oormand over de arm, al naar Veurne en het omliggende ! De vrouw had dan nog dikwijls op de andere arm het kleinste kind en aan haar wijde rok was het dan ook niet zelden dat zich nog een kleine dreumus al zeurend liet medetrekken ! Ja, gemakkelijk hebben onze kleine vissers en familie het zeker nooit gekregen. We kunnen ons voorstellen wat het dan was bij slecht weder !

Maar minder gezond en arbeidslustig waren ze niet.

Begin '20 ging onze Julien dan naar Oostende om er te gaan vissen met de grote visbakken. D'oudere generatie zal deze visbakken en drifters, die stoomboten waren, nog wel in de herinnering hebben. Onze man kwam aan boord van de O.140 van reder Nierynck.

Na zowat een jaar ging hij dan met de smicks (het Britse woord smack) in zee en dit op het zeil, onder meer met de O.15 van Cyriel Cogghe en nadien met de O.252 een groter smick eveneens van dezelfde reder. Na een vijftal jaren zijn de motoren dan opgekomen en kwam Julien aan boord van de O.229 van de rederij „Cropp's" voorzien van een Kromhout van 100 pk om de westvisserij te beoefenen, waar er die tijd veel vis zal.

In 1928 liet Julien dan een eigen vaartuig bouwen, de O.240, een 20-meter met een Industriemotor van 150 pk. Gezien hij in 1923 aan de visserijschool het brevet van motorist en stuurman had behaald, vertrok hij met de O.240 als schipper. Julien werd echter niet door het lot begunstigd en na heel wat tegenslagen verkocht hij zijn vaartuig uit armoede. Met dit schip deed hij reizen naar de Witte Bank en zelfs naar het St-Georges-Kanaal juist achter Lands-End. Hij deed eveneens de visserij op de Smalls. In 1933, na de verkoop van zijn vaartuig, kwam hij als schipper aan boord van de O.269 van reder Karel Louis Walraeve en de O.200 van Jan Troost. Binst de oorlog van 40/44 vaarde hij dan onder de kust met de O.48 van 16 m. kiel met een motor van 100 pk., dit onder kontrole van de Duitsers. In deze periode werd veel haring gevangen in de late herfst en in de winter. Dank zij deze haring werd tot ver in het binnenland de honger gelenigd. Het was toen de Korporatie die de haring afnam en de visser kreeg er 5 fr. het kg. voor, hetgeen een zeer goede prijs was, in elk geval stukken beter dan thans, want de werkman verdiende toen nog maar een goede 6 fr. per uur. Na de oorlog kwam Julien dan aan boord van de O.257 van Jules Degrauwe met Mong van de Tivoli als schipper, dit voor een drietal jaren. Nadien ging hij nog 5 jaar als matroos aan boord van de „Rockall" van Calcoen. Deze was familie van de vrouw van Julien. Het laatste schip van Julien werd dan de „Ixus " ook voor 5 jaar. Dit schip ligt nu op ter hoogte van de scheepswerven langs de kant van de H. Baelskaai.

In 1960 legde Julien er het bijltje bij neer en ging elf jaar naar de Walen bij zijn dochter inwonen. In oktober van 1970 kwam hij toen in Godtschalck terecht en hij zegt vrij en vrank dat hij daar niet meer zou weg willen. Nergens beter dan hier voegt hij er aan toe. Na nog beloofd te hebben dat zijn foto in „Het Visserijblad" komt en dat wij voor een paar Visserijbladen zouden zorgen, konden wij, na een ferme handdruk afscheid nemen van Julien die we nog veel jaren in zijn midden in Godtschalck toewensen.

EEN MILJARD OMZET OVERSCHREDEN IN ZEEBRUGSE VISMIJN

Op maandag 21 december jl., omstreeks 8.00 u., werd het verkoopcijfer van één miljard frank overschreden, in de vismijn van Zeebrugge.

De vishandelaar die door zijn aankoop dit cijfer bereikte was de firma Raphaël Huysseune uit Zeebrugge en de vis, die werd aangekocht om dit cijfer te bereiken, was afkomstig van het vaartuig Z.126 van reder Daniël Dobbelaere, Elizabethlaan 300, uit Heist.

De totale besomming in 1980 was 883.181.013 fr. met een aanvoer van 14.313.906 kg. in totaal.

Thans op 21.12.81 werd reeds het verkoopcijfer van één miljard overschreden, en de aangevoerde vis bereikt reeds 15.000.000 kg.

Het is echter niet zozeer de meer-aanvoer van de vis die het hogere verkoopcijfer als gevolg had, maar vnl. de hogere prijs die de vis haalde in het afgelopen jaar.

Waar de gemiddelde prijs van alle vis in 1980 : 60,93 fr. bedroeg, bedraagt ze thans, in 1981, reeds : 69,75 fr.

Er werd meer **tong** aangevoerd : 2.010.037 kg. op 21.12.81 tegen 1.967.013 kg. voor het gehele jaar 1980, maar ook hier is het vooral de prijs die een rol speelde.

In 1980 : 193,40 fr. gemiddelde prijs voor de tong, in 1981 : 237,07 fr. gemiddelde prijs per kg.

Ook werd meer pladijs aangevoerd (1980 : 3.307.645 kg. ; 1981 : 3.529.884 kg.), de gemiddelde prijs per kg. voor de pladijs is echter ook gestegen van : 20,82 fr. in 1980 naar 26,66 fr. in 1981.

Eveneens werd min pladijs verwezen naar de vismeelfabrieken (dus werd er niet zoveel pladijs ingehouden aan de minimumprijs).

Dus al deze faktoren spelen een rol in het hogere verkoopcijfer in de Zeebrugse vismijn behaald, o.m. ook nog dat minder vaartuigen in andere havens hun vangst verkochten (Grimsby, Halmsholm en Oostende) ; dat de opvangprijzen verhoogd zijn in 1981 ; dat er steeds grotere vaartuigen in omloop zijn, met als gevolg : grotere vangsten, en min onderhevig aan weersomstandigheden, waardoor opnieuw weer meer vaartdagen.

Het verkoopcijfer in de vismijn van Zeebrugge gaat werkelijk in snel tempo de hoogte in :
in 1970 : 371.355.440 fr. voor 13.015.648 kg.
in 1975 : 581.589.088 fr. voor 13.363.243 kg.
in 1980 : 883.181.013 fr. voor 14.313.906 kg.
in 1981 : meer dan 1.000.000.000 fr. voor + 15.000.000 kg.

Op maandag 21.12.81, te 11 uur, had dan ook een receptie plaats in de vergaderzaal van de vismijn, alwaar de heer schepen Leys een geschenk overhandigde aan de koper, de fa. R. Huysseune uit Zeebrugge en aan de reder, de heer Daniël Dobbelaere.

Op deze ontvangst waren aanwezig, naast de gevierde firma Huysseune, vertegenwoordigd door mevrouw R. Huysseune en zoon Raphaël Huysseune, en de reder met zijn echtgenote : de bemanning van het vaartuig Z.126, het voltallige personeel van de vismijndienst, van de Verenigde Visafslagers, van de Rederscentrale-Oostkust en van de Dienst der Gemeentebedrijven, belast met de boekhouding van het gemeentebedrijf, alsook de heer J. Deroose, directeur van de beroepsvereniging Hand in Hand.

In zijn toespraak wees de heer schepen Leys erop dat, in de huidige moeilijke crisisperiode, het te danken is aan de inzet van de vissers, reders en vishandelaars, dat er nog steeds een grote tewerkstelling is zowel in de visserijbedrijven als de nevenbedrijven.

Alle genodigden werden dan ook vergast op een flinke "ouwe klare" en om 12 uur werd de receptie, in een goede geest van verstandhouding, besloten met een korte toespraak van de voorzitter van Rederscentrale-Oostkust.

OOK TE OOSTENDE EEN BELANGRIJKE MEER-OMZET

Ook Oostende zal in het jaar 1981 ten overstaan van het voorgaand jaar, een belangrijke meeromzet kennen. Op 24 december 1981 was de omzet reeds 740 miljard fr. terwijl dit op 31 december 1980 slechts 643 miljoen was. Met een geschatte omzet van 15 miljoen fr. voor de laatste week van het jaar komt men aan nagenoeg 755 miljoen, hetgeen een verhoging ten overstaan van 1980 van ruim 110 miljoen frank betekent. Evenredig gezien, is de verhoging van de omzet te Oostende in het jaar 1981 zelfs hoger dan dit te Zeebrugge het geval zal zijn, dat wil zeggen procentueel uitgedrukt. Dit wil echter niet zeggen, dat het de visserij beter is gegaan. Hiervoor verwijzen we naar onze overwegingen inzake de aanvoer te Zeebrugge, overwegingen die voor al onze havens, en zeker ook voor die in het buitenland van toepassing zijn.

Ten titel van inlichting geven we hieronder de evolutie van de omzet in miljoen fr. vanaf het jaar 1976 te Oostende :

Jaar	in miljoen fr.
1976	630
1977	637
1978	664
1979	612
1980	643
24/12/81	740

Uitzondering gemaakt voor 1979, waarbij 52 miljoen minder omzet gemaakt werd dan in het voorgaande jaar, is ook te Oostende een merkelijke vooruitgang in de omzet vast te stellen.

Personaliteiten, reder en bemanning van de Z.126, tijdens de viering van het recordcijfer in de Zeebrugse vismijn.

Moest het stadsbeleid er beter zijn, dan zou hieraan nog veel kunnen worden verbeterd.

Maar daarop komen we in een onzer volgende uitgaven terug.

EEN MILJARD TE ZEEBRUGGE

ENKELE NUTTIGE OVERWEGINGEN

Om een juist inzicht te krijgen over de toestand in de visserij en vooral of we hieruit zouden mogen besluiten, dat het in de visserij goed gaat, zou hiervoor moeten nagegaan worden :

1) de thans gebezigde pk tegenover de voorgaande jaren omdat het vooral dit element is dat de vangstkapaciteit bepaalt, die door de inzet van de nieuwe treilers, zeer zeker verhoogd werd.
2) de thans aangewende en ingezette nieuwe middelen voor de opsporing van de vis en visscholen.
3) de nieuwe vangsttechnieken en de daarmee gepaard gaande aanwending van meer gesofistikeerd en meer kostend vistuig.
4) de tegenover de vorige jaren opgelopen kostende prijs van herstellingen en bevoorrading waaronder in de eerste plaats deze van de brandstof, die sedert 1975 van 3,66 fr tot heden 12,20 fr verhoogd is.

Een studie hieromtrent zou duidelijk maken, wat thans de kostende prijs van één kg vis is tegenover vroeger.

Afgewogen tegenover de verhoging van de gemiddelde prijs en een bepaalde meervangst tegenover deze van de voorgaande jaren, zou het resultaat hiervan bewijzen en aantonen, dat dit in het nadeel van de visserij uitvalt en dat het de visserij veel moeilijker gaat dan vroeger.

We menen dan ook dat het absoluut noodzakelijk is dat het ballonnetje met het zegebulletin dat te Zeebrugge opgelaten werd, doorgeprikt wordt, want we zijn de overtuiging toegedaan dat, aan het verspreiden van dergelijke zegebulletins, te Brussel in het bijzonder en in het ganse land in het algemeen, konklusies kunnen verbonden worden die de visserij niet ten nutte kunnen komen.

Het miljard van Zeebrugge en het hiermede verbonden simplistisch viktoriegekraai is niet op zijn plaats en zelfs gevaarlijk voor onze visserij vanwege de verkeerde konklusies, die men hieraan zou kunnen vastknopen. Evenzo verkeerd als bv. het dubbelzinnig titelen in bepaalde kranten over miljonairschepen, dat wil zeggen besommingen over het miljoen gemaakt door bepaalde grote treilers, cijfers, waarmede deze schepen, ofwel moeilijk rond komen ofwel in het geheel niet.

We waarschuwen dan ook voor al te lichtzinnige besluiten en gelegenheidstoespraken, die bij hogerhand een verkeerd en vertekend beeld zouden kunnen geven van de moeilijke situatie waarin onze visserij voor het ogenblik verkeert.

We kunnen ons hierbij niet volledig losmaken van de gedachte dat men hierbij vooral bepaalde stads- en parastatale diensten in het zonnelicht heeft willen stellen en niet de visserij en het bedrijf.

Dat mag ook wel eens gezegd zonder nochtans uit het oog te verliezen, wat de toestand is en hoe hard de visserij het heeft.

De vangst van de Z.126. Die visjes zorgden er voor dat een nieuw record werd gevestigd in de Zeebrugse vismijn.

HOOGWATERBOEKJE 1982

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. + 8 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

Oersterke vislijnen
Zwaar gevet, dubbel gegalvaniseerd

BEL YMUIDEN STORES
Ymuiden - 02550-19122*
Oostende - SCAP 059-322951
Zeebrugge-Hand in Hand
050-544117

Datum eksamens Brevetten, Diploma's, Certifikaten voor de zeevisserij en pleziervaart

In het Staatsblad verscheen de datum der eksamens voor de toekenning van brevetten, diploma's, certifikaten en vergunningen in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart.

Deze werd als volgt vastgesteld :

Hogere Zeevaartschool Antwerpen :

a) eksamens van kapitein ter lange omvaart
b) eksamens van eerste luitenant ter lange omvaart op 18 januari 1982.

Zeevaartschool Oostende :

a) eksamen van aspirant-schipper ter visserij
b) eksamen van schipper ter kustvisserij
c) eksamen van schipper ter visserij 2de klasse
d) eksamen van schipper ter visserij 1ste klasse op 8 februari 1982.

Voor onze jonge aspirant-schippers en ook voor bepaalde meer volwassen kandidaten worden de kerst- en nieuwjaarsdagen beslist geen pretdagen maar blokdagen. We wensen alle kandidaten in het bijzonder deze voor de visserij die ons nauw aan het hart ligt, maar in het algemeen aan alle kandidaten een behouden en geslaagde vaart in hun eksamens.

HET WANBEHEER VAN DE OOSTENDSE VISSERSHAVEN

DE MIJN-, DOK- EN SLUISRECHTEN VAN 20 % VERHOOGD

We hebben in onze nummers van 11 en 18 december 1981 het gehad over het feit, dat het stadsbestuur van Oostende op voorstel van zijn havenkapitein en de schepen van de vissershaven, deze rechten vanaf 1 januari 1982 van 20 % zal verhogen.

Er bestaat een vissershavencommissie welke sedert anderhalf jaar niet meer samenkwam en voor deze zaak volledig over het hoofd gezien werd.

De zaak werd vorige week in de gemeenteraad voorgedragen waar de schepen van de haven daar en in de commissie van financiën, publiek beweerde dat er weliswaar protest was gekomen van een lid van de havencommissie (Pros Vandenberghe) die van oordeel was, dat de kwestie daar eerst had hoeven besproken te worden, maar dat de voorzitter van de Rederscentrale en zijn direkteur vooraf geraadpleegd waren en zij begrip hadden opgebracht voor deze verhoging, na hun wijs gemaakt te hebben dat voortaan het nemen van water niet meer zou moeten betaald worden, enz...

Deze bewering werd nochtans in een brief van de Rederscentrale aan het stadsbestuur tegengesproken, zodat hier de vraag dient gesteld, wie hier gelijk heeft en zo dit het geval is, waarom de Rederscentrale zich dan niet krachtdadig teweer zou stellen tegen deze dictatoriale beslissing, van het negeren van het bedrijf in zijn geheel en van de vissershavencommissie in het bijzonder.

Door verschillende leden van de gemeenteraad werd op deze onaanvaardbare handelwijze van de bevoegde (?) schepen gewezen.

Ongelukkig voor de visserij, waren vier leden van de oppositie en Dries Claeys belet op de gemeenteraadszitting tegenwoordig te zijn, zodat een stemming de verhoging goedkeurde en de visserij eens te meer door de stad als een melkkoe gebruikt werd.

Ter wille van de waarheid en opdat de lezers en het publiek zouden vernemen welke onzin en onwaarheden door de bevoegde schepen en zijn havenkapitein werden uitgekraamd, hebben we geoordeeld de besprekingen welke in de gemeenteraad plaats hadden,zo getrouw mogelijk te moeten weergeven.

Daaruit zal eens te meer blijken hoe de gemeenteraadsleden niet in kennis gesteld werden van de werkelijke oorzaken van een deficiet en hoe men zich beperkt tot algemeenheden zonder de grond van de zaak met cijfers te behandelen, waar er een eventueel tekort zit en hoe dit komt.

Dit verslag toont eens te meer aan, dat de schepen in kwestie een willekeurig voorwerp is in de handen van zijn havenkapitein, die jaarlijks tientallen miljoenen te grabbel gooit om de haven te voorzien van nutteloze hangars, ongebruikte kranen en nu ook een sleepboot van 24 miljoen frank zonder het minste nut en economisch voordeel.

Dit verslag geeft ook weer hoe alle gemeenteraadsleden beetgenomen worden, men geen cijfers naar voren brengt en hen niet meldt waar het schoentje wringt.

Daarenboven wordt in alle talen gezwegen over het schandelijk gebruik aan een spotprijs van het nieuwe vissersdok door een baggermaatschappij, die er maandelijks slechts een pacht van 18 duizend frank te betalen heeft, waar door de andere bedrijven in de stadskas jaarlijks miljoenen moeten gestort worden.

Velen is niet bekend waarom die maatschappij die jaarlijks honderden miljoenen wint, op alle mogelijke wijzen bevoordeeld wordt. Ook daarover zou een hartig woordje kunnen gezegd, welke zou aantonen hoe de werkelijke stadsbelangen gediend worden.

Hierna volgt het verslag van deze gemeenteraadszitting.

We behouden ons het recht voor in een onzer volgende uitgaven de beweringen van de bevoegde schepen te weerleggen en met cijfers en bewijsmateriaal aan te tonen dat hier op een betreurenswaardige wijze de visserij als melkkoe aangezien wordt en de gemeenteraad volledig verkeerd voorgelicht wordt om flagrante tekortkomingen te dekken.

MIJNRECHTEN

M. LARIDON, Schepen. — Er is een verhoging van 1,25 % tot 1,50 % op de bruto-ontvangst van alle ter vismijn in officiële afslag verkochte vis. Ook op de vis die bij toepassing van het stedelijk politiereglement aan de officiële afslag is ontrokken wordt 1,50 % aangerekend op de afslagprijs maar dat houdt ook in dat nu het waterverbruik niet meer apart moet betaald worden omdat het nu in dat procent begrepen is.

M. MASSCHALCK. — Wij hebben hier gehoord dat de bouw slecht gaat, de Horeca niet meer goed werkt, maar wij weten allemaal dat het ook in de visserij niet al te best gaat, en de steeds groter wordende exploitatiekosten zijn daar ook niet vreemd aan. De mijnrechten worden thans verhoogd met 1,25 % tot 1,50 %, maar in feite maakt dat een verhoging uit van 20 % plus dan, nog de aanslagvoeten die verhoogd worden met 10 à 20 %.

Wat wij aanklagen is het feit, dat de Schepen van de Haven het niet nodig heeft geacht om zijn vissershavencommissie bijeen te roepen om deze verhoging te bespreken. Wij weten dat een lid van de vissershavencommissie daartegen schriftelijk heeft geprotesteerd, maar dat de Schepen dat protest heeft weggewuifd door te zeggen dat het niet zijn schuld was, maar wel deze van de Schepen of de commissie van Financiën. Ik ben er toch wel van overtuigd, dat de Schepen van Financiën dat initiatief niet zal nemen zonder de Schepen van de Haven te raadplegen. Zijn tweede argument was, dat de Rederscentrale werd geraadpleegd, waarop ook door dit organisme schriftelijk werd gereageerd waarin zij zegden dat zij niet werden geraadpleegd en er hen enkel een mededeling gadaan werd waartegen zij zelfs geen verhaal meer hadden.

Wij weten ook, dat U deze zware pil hebt willen vergulden door voor te stellen dat de tarieven van de stroomafnemers en van het ruimwater zullen worden verrekend in de mijnrechten. Doch U weet ook dat het hier slechts gaat om kleine bedragen die niet opwegen tegen de financiële aderlating die U de visserij toebrengt.

Ik ben geen specialist ter zake, maar dat moet besproken worden met de specialisten ter zake, met de betrokkenen. Dit kon enkel en alleen in de bevoegde commissie, die sedert anderhalf jaar niet meer vergaderde.

Wij vragen dat, wat betreft de vissershaven, er geen verhogingen zouden toegepast worden en dit tot de vissershavencommissie haar advies heeft kunnen uitbrengen en het bewezen wordt, dat er geen andere mogelijkheden waren om een gezonder beleid te voeren door b.v. besparingen in deze sector door te voeren.

M. VANSTEENKISTE. — Ik wil mij volledig aansluiten bij voorgaande spreker. Het is mij deze avond reeds opgevallen dat wij er hier in zeer veel gevallen bij zitten voor spek en bonen. Ik heb de zeer sterke indruk dat de Schepen zich verbergt achter de vergadering van de commissie van financiën om te zeggen dat zoiets besproken wordt in die commissie. Maar dat zo maar helemaal gaan opzij wuiven en een antwoord geven dat op zijn minst betwistbaar is, zien wij genoeg aan de brieven, die wij in dat verband hebben ontvangen. Dus antwoorden, wij hebben voorafgaandelijk met de betrokken bedrijfstak gesproken, is niet juist. dat is niet gebeurd op een manier zoals wij dat gewoon zijn en er zijn al heel wat minder belangrijke zaken in de vissershavencommissie besproken, zonder dat men zich op een triestige manier moet gaan verbergen achter een collega, die de zaak op het zuiver financieel vlak, in zijn commissie bespreekt. Ik meen dat toch minstens de moeite mocht worden gedaan om met de vissershavencommissie te gaan praten en ik steun volledig het voorstel van collega Masschalck om die verhoging vandaag zeker niet te stemmen.

M. VERMEESCH. — Ik had graag van de Schepen vernomen waarom de vissershavencommissie niet samenkomt. Is het misschien omdat zich daar volgens hem geen problemen stellen of vindt hij onderhavig probleem niet belangrijk genoeg ? Ik moet toegeven dat aan de overzijde harde waarheden gezegd worden.

M. VYVEY. — De Hr. Schepen zegde daareven dat, wanneer iemand een belasting kan voorleggen, ter afschaffing van een andere, hij dan zou toestemmen ze te schrappen of te verminderen.

Iedereen van de commissie van financiën heeft uit uw mond mogen horen, dat de Rederscentrale tevreden was met die verhoging van de belasting op de mijnrechten, tot op het ogenblik dat wij de brief ontvangen hebben van een lid van de commissie en achteraf de rederscentrale. Het is inderdaad ook waar dat de visserijcommissie niet meer bijeengeroepen werd gedurende anderhalf jaar. Maar wat mij vooral tegen de borst stuit, en nu gaat het over de belasting zelf, is dat degenen die met hun schip Oostende aandoen en er hun vis verkopen, bestraft worden, want zij zouden het beter anders doen. Als ik die belasting niet wil betalen, los ik mijn vis in Denemarken en laat de vis dan aanvoeren per wagens naar België. Ik betaal geen douanerechten en wanneer de vis in de vismijn komt dan wordt er geen frank taks op geheven. Met andere woorden op alle vis die van het buiten-

land ingevoerd wordt worden geen belastingen geheven, maar de vissers die met hun schip de haven van Oostende aandoen en er de vis lossen moeten taks betalen.

M. DUMAREY, Schepen. — Deze zaak is inderdaad niet voorgekomen in de vissershavencommissie omdat de **belanghebbenden** ook in die commissie vertegenwoordigd zijn. Als men dus een tariefverhoging aan hen voorlegt, zullen zij die zeker niet goedstemmen, omdat zij rechtstreeks betrokken zijn. Van het ogenblik dat in een commissie alle belangengroepen vertegenwoordigd zijn, kan men niet over tariefverhogingen praten. De vertegenwoordigers van de verschillende bedrijven worden opgeroepen en hen wordt de zaak voorgelegd en uitgelegd waarom bepaalde verhogingen zullen worden toegepast. U moet er rekening mede houden dat het reeds drie of vier jaar geleden is, dat er nog verhogingen werden toegepast. Voor de handelshaven is dit juist hetzelfde. Ook daar kan de commissie van de handelshaven niet worden samengeroepen wanneer het om tariefverhogingen gaat. De havengebruikers worden eveneens gecontacteerd wanneer het nodig is. Besprekingen hebben dan plaats en dan wordt er een akkoord bedongen voor de nodige aanpassingen der tarieven.

Wat betreft de Rederscentrale, het is altijd hetzelfde. Wordt zij niet opgeroepen, dan reclameert ze ; worden de leden van de commissie afzonderlijk opgeroepen, dan hoort men slechts weken nadien van een ander persoon om toch ten behoeve van de leden te zeggen in hoever ze niet akkoord zijn met die zaak. Diezelfde mensen zijn bij mij geweest, de havenkapitein is getuige en wij hebben die zaak besproken.

Er was nog geen beslissing van het Schepencollege. Wij hadden natuurlijk voorstellen. Wij moeten voorstellen doen en wij hebben uiteengezet, dat wij in de vismijnrechten tot één pakket willen komen, die moet verdeeld worden door de reder, samen met de sluis-, dok- en vismijnrechten. **Die mensen begrijpen dat en menen dat het de beste manier zou zijn voor het innen van de taksen.** Wij hebben een zeer vruchtbaar gesprek gehad. Wij hebben erop gewezen, dat het niet opgaat wat betreft de sluisrechten, dat het ene schip, b.v. de haringvissers, die iedere dag binnenvaren, elke dag die rechten moet betalen en andere schepen die maar eenmaal in drie weken binnenkomen, slechts éénmaal moeten betalen. Ik begrijp dat zulks ook een onrechtvaardigheid inhoudt. Maar langs de andere kant, die grote schepen, die het reeds zeer moeilijk hebben, betalen veel meer. Voor de middenslagschepen die het voor het ogenblik beter hebben heb ik er begrip voor. Wij hebben gans de zaak dus uiteengezet, maar toen de vergadering is afgelopen, hebben zij ons niet bedankt.

Iedereen zal echter met mij akkoord gaan, dat die vismijnrechten van 1,25 % tot 1,50 % die op de besomming slaat sedert verschillende jaren niet meer werden verhoogd. Ik spreek niet over de rest en wij zullen daar maar best over zwijgen. Wij hebben verleden jaar een lager verkoopcijfer gehad en dus ook minder inkomsten. Ik zie niet in waarom wij de vismijnrechten niet zouden verhogen, want ze moeten ten slotte toch dienen om de kosten te dekken en ieder bedrijf moet ons toelaten op een behoorlijke manier de exploitatie te doen.

Wanneer wij die zaak besproken hebben is dat niet als gevolg geweest van die eerste protestbrief van een lid. Natuurlijk nu aapt de ene de andere na, en toont men zich tegen die belasting.

Uit de begroting zult U zien, wat het deficit is van de vissershaven en handelshaven en dan zal men waarschijnlijk kritiek uitbrengen en zeggen : "Hoe is dat toch mogelijk. Welk beleid voert U".

De vismijnrechten zullen ongeveer 1.300.000 fr. meer opbrengen, na aftrek van het stroomverbruik en de levering van water voor het reinigen van de visruimten.

Moest U rekening houden met de verliescijfers die er thans nog altijd bestaan, dan zouden wij de tarieven zodanig moeten verhogen opdat de vismijn niet meer deficitair zou zijn, en dan zouden de rechten onbetaalbaar zijn. Zij hebben b.v. 60 miljoen gekregen van de hogere overheid als subsidie voor de brandstoffen. Ook de Stad doet haar deel, de sluisrechten werden beperkt, ze liggen lager dan in de handelshaven. Dat is toch ook een reële hulp. De slipway heeft een full rendement van 100 % en niettemin hebben wij er een deficiet van 3.000.000 fr. omdat onze tarieven veel te laag liggen. Het is echter nooit onze bedoeling geweest de tarieven zodanig op te trekken, dat ze niet meer deficitair zouden zijn.

Ik zou U toch willen vragen, dat U zich niet altijd zou laten het hoofd op hol brengen door reacties uit bepaalde kringen. Ik denk dat de beste manier is, het bedrijf zelf bijeen te roepen, de zaken bespreken en dan met het voorstel naar de gemeenteraad komen. Wij doen dat ook niet met de handelaars als er verhogingen moeten toegepast worden. Ik moet ook doen opmerken, dat het resultaat veel beter is, dan wanneer wij met bepaalde voorstellen naar de vissershavencommissie gingen en als wij er dan buiten kwamen, niemand wist waaraan zich te houden.

Alles samen zal het wat meer dan 1 miljoen meer opbrengen en als U weet hoeveel de personeelslasten reeds verhoogd zijn in de laatste jaren, dan is dat toch niet zoveel.

Wat betreft besparing op personeel. Als er één stadsdienst is, waar in die branche bespaard wordt, dan is het wel in de vissershaven. Een gedeelte van het kader is zelfs niet eens bezet. Verscheidene vacatures zijn niet ingenomen met het oog op de uitbatingskosten. Het is volgens mij ook niet noodzakelijk het kader te volzetten, gezien de mindere visaanvoer.

De Hr. Vyvey had het over de ingevoerde vis. Wij hebben dat ook nagegaan in toeverre dat allemaal mogelijk was om die ingevoerde vis te takseren. Die komt per camion, daarop kan geen taks gelegd worden. Dat mag niet, dat is niet toegelaten, omdat die ingevoerde vis een noodzakelijkheid is geworden voor onze markt.

Er is daar reeds al veel over geschreven maar iedereen weet nu, dat het niet mogelijk is daarop taksen te leggen.

De Hr. Vermeesch klaagt het feit aan, dat de vissershavencommissie niet werd samengeroepen. Ik moet eerlijk zeggen dat het hier een technische commissie betreft en dat de laatst gehouden commissiezitting van juli 1980 zodanig goed heeft gewerkt, dat alle moeilijkheden waren opgelost en ik het niet meer nodig gevonden heb ze samen te roepen. Alles gaat goed, de verkoop loopt goed. Er zijn geen klachten. Ik weet niet op grond van welke agenda die commissie zou moeten samengeroepen worden. Als er leden zijn die punten op de agenda wensen te plaatsen, dan kan dat.

Wat betreft de Hr. Masschalck kan ik hem zeggen, dat ik de verantwoordelijkheid van deze zaak niet heb afgewenteld op de Schepen van Financiën. Moest het zo zijn, dan zou ik grif toegeven. Ik heb duidelijk aan dat lid van de vissershavencommissie geantwoord dat ik van oordeel was, dat de raadscommissie van financiën het best geplaatst is om dergelijke problemen op te lossen. Ik wil dat niet op de rug doen van iedereen. Ik neem wel zelf mijn verantwoordelijkheid, maar als men mij zegt, dat ik met het voorstel naar de vissershavencommissie moet, dan is dat voor mij hetzelfde, maar dan zal natuurlijk de belangengroep, die daar vertegenwoordigd zal zijn, niet akkoord zijn met het voorstel.

M. VANDENABEELE. — Ik meen dat wij in deze kwestie een onderscheid moeten maken tussen de grond van de zaak en de manier waarop ze tot stand gekomen is. Wat de grond van de zaak betreft, zou ik durven zeggen dat de verhoging met 20 % van een taks, in casu hier het mijnrecht waarvan het belastingstarief minstens reeds vijf jaar oud is, in die 20 % ingerekend het waterverbruik en de stroomlevering, die vroeger afzonderlijk moesten betaald worden, zeker niet overdreven is wanneer de vergelijking wordt gemaakt met andere belastingen, die met 15 % verhoogd worden en nog maar drie jaar oud zijn. Ten andere, wanneer wij zien wat de vissershaven aan de stad Oostende kost, dan kan er in elk geval niet beweerd worden, dat zij voor de vissers en voor de visserij niets doet.

Ik ben ook wel niet helemaal akkoord met de manier waarop dat mijnrecht tot stand komt. Ik zou dan ook vragen aan de Schepen van de Haven, dat hij alle mogelijke overleg zou plegen, ook al heeft hij misschien op voorhand reeds de zekerheid dat het overleg geen positieve resultaten zal geven. Ik geloof dat het minste dat wij in huidige tijd kunnen doen, dat is toch minstens aan de betrokkenen de gelegenheid te geven hun bezwaren en opmerkingen kenbaar te maken. en wij zijn daarvoor geroepen een beslissing te treffen.

M. MASSCHALCK. – Ik heb hier de afschrift van bewuste brieven in handen gekregen. U maant mij aan mij niet door deze te laten leiden, maar als iemand een schrijven ontvangt waarin wordt onderstreept, dat er helemaal geen sprake is geweest van een voorafgaandelijk overleg en ondertekend door de voorzitter en directeur van de Rederscentrale, dan kan ik dat zo maar niet naast mij neerleggen.

M. DUMAREY, Schepen. – Als U daar allemaal moet op voortgaan, dan is U er wel mede ! Ik ken de brieven al een beetje. De waarheid wort verdraaid. U weet ook wel hoe het allemaal gaat. Er ontstaat een tweestrijd en dan worden dergelijke brieven geschreven !

Ik kan de woorden beamen van de Hr. Vandenabeele, maar er is een overleg geweest. Wij hebben rekening gehouden met de naar voren gebrachte argumenten. Wij kunnen toch niet met de ondertekenaar van die brief overleg plegen ? Dat kan hij moeilijk aanvaarden en vandaar dan die klachtbrief.

Er zijn wel contacten geweest en ik heb rekening gehouden met hun argumenten en samengevat.

M. MASSCHALCK. – Als U het mij toelaat. U hebt zelf geschreven en ook ondertekend aan die persoon waarover wij het hebben het volgende : „In antwoord op uw brief... spijt het mij U te moeten medelen dat de door U opgeworpen kwestie van verhoging van rechten in verband met de exploitatie van de vissershaven onder de bevoegdheid valt van de Schepen van de Commissie van Financiën, aldaar behandeld en voor goedkeuring verwezen werd naar de gemeenteraad."

Dat is hetgeen men U verwijt. Dat U durft te zeggen dat het niet van U is, maar van de Schepen van Financiën, is niet juist.

M. DUMAREY, Schepen. – Die vraag was al gedaan in de tweede commissie en ik heb slechts geantwoord wat er gebeurd is.

M. MASSCHALCK. – De bewuste brief dagtekend van 15 december ll.

Ik blijf bij mijn standpunt en vraag dat er geen verhoging zou gestemd worden vooraleer de vissershavencommissie is te samen geroepen, ofwel moet U ze afschaffen.

M. DUMAREY, Schepen. – Neen, dat kan niet, want er zijn nog andere zaken die soms voorkomen en die wel aan een bespreking onderworpen moeten worden. De exploitatie van de vissershaven is reeds veel veranderd, dank zij de samenwerking van die commissie, maar over de grond van de financiën meen ik dat het niet mogelijk is dit aan haar voor te leggen omdat er te veel belanghebbende partijen bij betrokken worden.

M. VYVEY. – U zegde dat niettegenstaande die verhoogde mijnrechten er nog altijd een deficit zal zijn in de vissers- en handelshaven. Maar dat is toch maar normaal ? U wil toch sleepboten bouwen van 17 miljoen die 24 miljoen zullen kosten vooraleer ze afgewerkt zijn. U plaatst kranen van 50 miljoen die misschien twee maal per jaar werken. Ik kan het wel geloven dat U geld te kort komt en U spreekt dan over besparingen !

Moesten wij het thuis zo doen, dan zouden wij ook niets hebben.

Ik zal noteren dat het niet mogelijk is die ingevoerde vis te belasten. Het politiereglement vermeldt toch dat de verse vis die in Oostende ingevoerd wordt — en er is geen sprake van een boot, camion of gelijk wat ook – moet ter vismijn gebracht worden. Artikel 2 van het vismijnreglement vermeldt ook : „Voor de vis die bij toepassing van het stedelijk politiereglement aan de officiële afslag wordt onttrokken, is een retributie van 1,5 fr. verschuldigd op de afslagprijs."

Ik zou wel eens willen weten waarom die ingevoerde vis niet zou kunnen belast worden.

De visleurders kopen hun vis om op woensdagmorgen vroeg te kunnen vertrekken. Op 1 november ll. kon door de vissersvaartuigen niet gelost worden en hebben ze niet mogen verkopen.

De vissers moesten de woensdag hun vis verkopen, maar dan heb je er van, want iedereen heeft in de vismijn reeds vreemde vis gekocht en is reeds vertrokken. Dat begrijp je toch wel. Maar ja, U vertelt hier zo veel, waarvan wij niet veel mogen geloven, want er blijkt altijd een addertje onder het gras te zitten.

M. DUMAREY, Schepen. – U praat hier maar over de vissers- en handelshaven, maar ik heb ook reeds ondervonden dat U van deze zaken niet veel kent. U vertelt van de 1e en de 2e november, op uw gekende manier maakt U uw opmerkingen. Maar er is helemaal niets gebeurd, want er zijn betere prijzen gehaald de dinsdag dan gewoonlijk de maandag het geval is.

De ingevoerde vis waarover U spreekt, is een aanvulling op de aangevoerde vis. Waarom wordt er vis ingevoerd, omdat er vis te kort is op de markt. Als er voldoende aanvoer is, dan wordt er niets ingevoerd, omdat de vis goedkoper op de markt kan ingekocht worden.

Het reglement slaat echter enkel op aangevoerde vis. Dat is de vis die per schip op de markt wordt gebracht.

Wat betreft die kranen, weet U toch, dat het hier subsidies betreft ons verleend door de Staat. Die sleepboot is er nog steeds niet en dus ook nog niet betaald. In de handelshaven wordt er praktisch niet meer geïnvesteerd. Het is goed dat wij over goede relaties beschikken in het Ministerie van Openbare Werken en ons nog een redelijk bedrag wordt toegekend aan subsidies. Maar U mag zeker niet beweren dat het deficit te wijten is aan die kranen, want deze zullen wel eens draaien.

M. VANSTEENKISTE. – Ik doe beroep op artikel 25 van het huishoudelijk reglement van de Gemeenteraad en dit artikel zegt dat de raadsleden het recht hebben een motie van orde in te dienen. Ik beroep mij op dat bewust artikel met het verzoek tot de sluiting van de beraadslaging over te gaan en de stemming over dat punt te houden.

M. DE BURG. – VOORZ. – Ik dank U voor uw voorstel, maar er staat hier een kerstboom te branden. Mag ik vragen aan de collega's korte tussenkomsten te houden. U vraagt dus om de tussenkomsten stop te zetten en daarover te stemmen.

Ik moet U toch laten opmerken dat er steeds wordt aangedrongen opdat ik iedereen zijn woordje zou laten plaatsen.

M. VANSTEENKISTE. – Dan zou ik vragen dat de Schepen die ondervraagd wordt, kort antwoordt en bij het punt blijft.

M. DEHAENE. – Het verwondert mij toch dat al meteens de storm losbrak bij al die mensen die een belasting in de vissershaven moeten betalen en niet geraadpleegd werden. Zou ik mogen ter verduidelijking aanduiden, dat voor de middenstand verscheidene belastingen verhoogd werden, lichtreclames, uithangborden, belastingen op de tapperijen, enz. en dat de commissie van de middenstand nooit is samengekomen. Trouwens, hier geldt ook hetzelfde principe als door de Hr. Schepen uiteengezet. Indien U de belastingbetaler zult raadplegen over een verhoging en zoals achtbare collega van de overzijde daarstraks zegde en in medeweten, dan zou ook de commissie van middenstand moeten geraadpleegd worden over de zaak van de verhoging van de belastingen. Dat neemt niets af van het feit, dat ook ik niet akkoord ben met die verhoging. Maar, in zekere mate kan ik in zekere mate de Schepen bijtreden, wanneer hij zegt dat de vissershavencommissie iets heel bijzonders is. Inderdaad, ik heb reeds eenmaal tegenwoordig geweest als plaatsvervanger in die commissie. Wel achtbare collega's, ik moet U zeggen dat die mensen daar binnen komen met getrokken messen en er wordt daar gediscussieerd en geroepen, omdat daar zoveel tegenstrijdige belangen in die commissie vertegenwoordigd zijn. Wat de ene zegt en voorstelt, bevalt de andere niet, en vice versa. Dat wil daarom niet zeggen, Mijnheer de Schepen, dat U de vissershavencommissie niet moet bijeenroepen, want U moet toch toegeven, en hiermede beaam ik de woorden van mijn collega aan de overzijde, dat het soms wel eens leerzaam is, de zienswijze te kennen van die mensen en zij hebben misschien wel opmerkingen te maken die zeer terecht zijn en waarmede rekening zou kunnen gehouden worden. Indien ze niet geraadpleegd worden, dan kunnen zij altijd aanhalen van niets op de hoogte te zijn en dan achteraf komen de klachten en opmerkingen. Ik zou dan ook vragen dat in de toekomst – en dit voor elke commissie – die bestaat indien het van belang is, die commissie samen te roepen.

M. DE BURG. – VOORZ. – Er werd gevraagd door de Hr. Bil om de belastingen en alles wat daarrond hangt vooraf te bespreken. Uiteraard zou dat kunnen in de commissies die desbetreffend daar iets mede te maken hebben. In de commissie moet de zaak voorbereid worden om dan achteraf in de commissie van financiën besproken te worden.

M. DEHAENE. – Ik heb het hier dan vooral over de gemengde commissies.

M. VANHALME. – Ik moet de Hr. Schepen van de Haven doen opmerken dat het niet opgaat de mijnrechten te vergelijken met de andere belastingen zoals collega Vandenabeele doet opmerken. Het gaat hier over een procentuele verhoging, wat een verhoging van 20 % op de besomming van het schip betekent. Het gaat in de „pool", en de mensen betalen op de besomming, en die moet men maar eens vergelijken met de cijfers van twee jaar geleden. De besomming ligt hoger en dus ook de belasting. Ieder jaar, niettegenstaande een mindere aanvoer, liggen de besommingen hoger...

M. DUMAREY, Schepen. – De besomming lag 80 miljoen frank lager verleden jaar.

M. VANHALME. – De prijs van de vis is steeds maar verhoogd, dus zijn de inkomsten hoger en niet te vergelijken met andere belastingen die betaald worden en waar U 15 % vraagt.

M. FRIEDERICHS. – Hoe moeilijk is het niet voor de leden van de commissie van financiën waar de kapitein alles in een recordtempo explikeert en dan moeten wij én als lid van de commissie van financiën nog alle andere zaken behandelen. Ik protesteer met klem tegen die procedure. De Schepen van de Vissershaven had vooraf zijn commissie moeten raadplegen. Had U zo gewerkt, dan had U vandaag die brief niet ontvangen en was er geen grond geweest tot het indienen van een klacht. U hebt ongelijk gehad op het principe van de leden van de commissie van financiën het gemakkelijker te maken.

U maakt het ons zo moeilijk. Het is al niet gemakkelijk lid te zijn van de commissie van financiën en dan komt U nog met een verhoging van de mijnrechten met 20 %. Daarbij wordt er daarover altijd een beetje in raadsels gesproken. Collega Vanhecke dacht eerst dat het maar 10 % was en later bleek, dat het ging over 20 %. De Kapitein had het altijd maar over 10 %.

Volgens mij is de vraag van collega Masschalck pertinent. Stel het punt uit zodat U met die mensen kunt spreken. In ieder geval, collega Vanhalme heeft het gezegd. De besommingen liggen veel hoger ingevolge het lidmaatschap met de E.E.G. U ontkent dat. Wel dan zijn degenen, die ons hebben ingelicht verkeerd, of heb ik slecht geluisterd of ben ik een dommerik. Dat is nog een reden te meer om de commissie van de vissershaven bijeen te roepen, samen met de commissie van financiën. En dan zullen wij tot klaarheid komen. U hebt misschien gelijk. Wie heeft er gevraagd opdat het waterverbruik niet meer zou aangerekend worden ? Zijzelf ? En ze werden niet geconsulteerd ! Hoe is dat dan mogelijk.

M. DUMAREY, Schepen. – Als U de mensen wil geloven, die zulke brieven schrijven om zich te verantwoorden, dan is dat voor mij goed.

M. FRIEDERICHS. – Wie weet of die zaak van dat water geen goede zaak was en moet behouden worden. Met kennis van zaken zou dan in de commissie een beslissing kunnen genomen worden. Die gebruikt betaalt en nu zal er niet meer moeten betaald worden en het gevaar bestaat er dus in dat de kraan maar zal lopen. Ik blijf er bij, dat U het de leden van de commissie van financiën makkelijker moet maken en uw commissie van de vissershaven moet samenroepen.

M. GERMONPRE. – Ik wil de Hr. Schepen zeggen dat hij toch een beetje in fout is. Voor de handelshaven bestaat er een commissie en voor belangrijke punten is het toch maar natuurlijk dat ze wordt bijeengeroepen. Ik zal nu niet zeggen, dat hij geen gelijk heeft wanneer hij die belasting verhoogt, maar het toch maar normaal is dat, als er een commissie bestaat, ze wordt bijeengeroepen, wanneer zo'n beslissing wordt genomen en de collega's worden ingelicht.

M. BOURGOIGNIE. – Ik had het woord gevraagd vooraleer dat werd gegeven aan de Hr. Vandenabeele, die de zaak zó correct en duidelijk gesteld heeft. Inderdaad, niemand ontvangt graag brieven die dan verdraaid geïnterpreteerd worden en het misnoegen opwekt, van bepaalde mensen, ten rechte of ten onrechte, doet er niets toe, toch vatbaar zijn voor allerlei interpretatie.

Er is mij opgevallen dat op deze 45 punten over belastingen er altijd vermeld staat „ongewijzigd" of „aanslagvoeten worden met 12 of 15 % verhoogd". In onderhavige belasting staat er echter „wordt verhoogd tot 1,5 %".

Waarom werd er niet gewoon geschreven „wordt verhoogd met 20 %" ? Waarom dat verschil. Indien men aan die mensen die deze belasting zullen moeten betalen zeggen wat de situatie is, dan zal U al deze moeilijkheden niet kennen, waarneer ze er vooraf van op de hoogte gesteld worden en daarom meen ik dat het goed is uw commissie van de haven samen te roepen.

M. DUMAREY, Schepen. – De prijs van de vis stijgt wel, maar de besomming stijgt niet. De Hr. Vanhecke heeft er mij op gewezen verleden jaar bij de besprekking van de begroting dat wij maar de tweede plaats meer innamen na Zeebrugge en daar 900 miljoen besomd werd en wij 60 miljoen minder besomming hadden wat te wijten was aan de verkoop van de vis in Engeland. Dit jaar zal het beter zijn.

M. FRIEDERICHS. – Nu zegt gij fout, omdat de prijs van de vis stijgt. De totale besomming stijgt niet meer. Zeebrugge en Nieuwpoort hebben het goed begrepen. Zij zullen niet hun mijnrechten verhogen en daardoor vermijden hun besomming te zien verminderen. Dus U kent uw markt niet goed, Mijnheer de Schepen.

Oostende was de Euro-haven, ik zal het niet meer zeggen, wij hebben allemaal hetzelfde gezegd. Het is uw fout, had U eens uw vissershavencommissie samengeroepen, dan was er kunnen gesproken worden en hadden wij misschien uw zin gekozen.

M. DUMAREY, Schepen. – De gewone weg is gevolgd geworden. Drie commissies werden geconsulteerd.