50

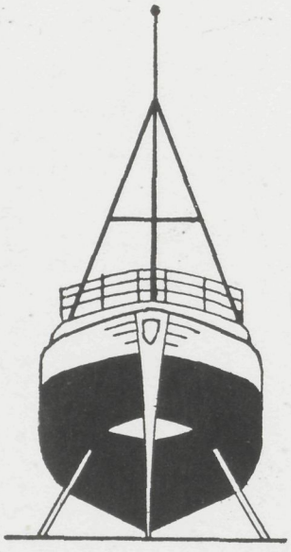
1933 - 1983

HET VISSERIJ BLAD

50e JAAR – PRIJS 50 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 4 MAART 1983 – NR. 9

WEST-VLAAMSE SCHEEPSWERVEN n.v.

A. VANDER CRUYSSE



LEGEWEG,
8020 OOSTKAMP

✆ 050/35.83.60
Priv. 050/31.34.42

NIEUWBOUW VISKOTTERS

het visserijblad

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. – 6 MAANDEN 1.000 FR. – 3 MAANDEN 600 FR. – BUITENLAND 2.200 FR. – NEDERLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR.
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE – TELEFFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 – P.C.R. 000-0418987-44 OF BANK BRUSSEL LAMBERT 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST, 8400 OOSTENDE – B.T.W. 412.522.588.
VERANTW. UITGEVER: P. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

HARINGVISSERIJ IN BELGIE STOP GEZET

Zinloze E.E.G.-beslissingen

De laatste twee koppels Oostendse haringvissers zijn voor de laatste maal met haring aan de Oostendse afslag geweest en vanaf 1 maart werd niet meer uitgevaren.

Zonder te beweren, dat de haringvisserij van uit Oostende bedreven, een totale mislukking was, kregen we tot op verre na niet zoveel haring aan de markt als verleden jaar, toen tot in april gevist werd. Ook thans zou men zeker nog verder de haringvisserij bedreven hebben, maar, volgens de E.E.G.-onderrichtingen mag er vanaf 1 maart niet meer op de haring gevist worden in het Kanaal en de Zuidelijke Noordzee.

Van een bepaald standpunt gezien een spijtige zaak, omdat, dank zij het goede weder, de verspreide haring, gevolg van het slechte weder, thans weerom in dichte scholen zijn zwerftocht verder zet en de visser dus goed aan zijn trekken zou komen na de zovele weken, dat er ijlhands aan de kade gelegen werd vanwege het slechte weder, in zoverre, dat achttien Oostendse en Nieuwpoortse haringvissers er reeds een veertiental dagen geleden het bijltje hadden bij neergelegd.

In dit verband moeten wij er toch op wijzen, dat het stellen van een kwotum en van een einddatum tot wanneer het vissen mag plaats hebben, samen niet altijd verenigbaar is. Wat heeft men ten slotte aan een kwotum wanneer de mogelijkheden niet geboden worden om dit kwotum uit te putten. Welnu de weersomstandigheden hebben, niet alleen bij ons maar ook elders, de haringvissers niet toegelaten hun kwotum volledig uit te putten, alhoewel de Belgische haringvissers daar toch niet ver onder bleven, in acht nemend nochtans dat het hen toegekend kwotum zeer gering was.

Het verspreid zwemmen van de haring als gevolg van het stormweder, liet ook bij onze buren geen renderende visserij toe, vooral dan bij de Britten en de Nederlanders. Alleen de Denen maakten hierop een uitzondering, gezien ze hun kwotum reeds op 6 februari gevoelig hadden overschreden. Wij blijven er in elk geval bij, in geval individuele landelijke kwota toegekend worden, men toch zou moeten toelaten, dat deze kwota opgevist worden en dus geen vaste einddatum zou vastgelegd worden. Het zou inderdaad nog kunnen voorkomen, dat men, binst het open zijn van de haringvisserij, er door bepaalde omstandigheden niet aan zou kunnen, om dan, wanneer het wel zou kunnen, door het halen van de einddatum deze visserij aan zijn neus zou zien voorbijgaan.

Ten titel van inlichting geven wij anderzijds de stand van de benuttiging van de haringkwota in de zuidelijke Noordzee en het Kanaal.

Lid-Staat	*Quota*	*Vangsten*
België	6.500 ton *(met inbegrip van Duitsland ontvangen 1.500 ton)*	6.362 ton op 17.02.1983
Denemarken	5.000 ton	7.933 ton op 06.02.1983 *(1)*
Duitsland	3.500 ton *(na aftrek van de aan België overgedragen 1.500 ton)*	183 ton op 14.02.1983
Frankrijk	13.000 ton	12.578 ton op 31.01.1983
Nederland	19.000 ton	13.075 ton op 09.02.1983
Verenigd Koninkrijk	21.000 ton	3.620 ton op 12.02.1983

(1) Ingevolge het akkoord van de Raad (25.01.1983) betreffende het gemeenschappelijk visserijbeleid hebben de Deense autoriteiten op 31.01.1983 besloten de haringvisserij stop te zetten (opzegtermijn: 5 dagen)

Aan de hand van deze cijfers stellen we vast, dat een paar weken vóór het verplicht sluiten van de haringvisserij, nog maar 64 % in totaal van de gezamelijke kwota voor alle landen opgevist was. Met het nog voortdurende slechte weder in februari, tot enkele dagen vóór de sluitingsdatum, wordt het wel duidelijk, dat niet zoveel meer is bijgekomen. Dit versterkt ons argument ten gunste van het niet bepalen van een einddatum op de haringvisserij, zolang het betrokken nationaal kwotum niet uitgeput is. Des te meer daar men in het Comité van Permanente Vertegenwoordigers het principe vastgelegd heeft, dat de lidstaten die niet van zins zijn hun eigen kwotum uit te putten, een deel hiervan aan de vissers van andere lidstaten mogen overdragen. Gezien het duidelijk is, dat deze overdracht zo laat mogelijk en zo dicht mogelijk bij de fatidieke sluitingsdatum zal gebeuren, zou het dan soms voor diegenen die van de overdracht zouden genieten, ook al wel te laat kunnen zijn om nog van het volledig overgedragen kwotum te kunnen profiteren. We zijn dan ook de mening toegedaan dat diegenen die hun nationaal toegewezen kwotum op de sluitingsdatum nog niet

(Vervolg op blz. 3)

GOED NIEUWS VOOR WIE EEN A.B.C.-MOTOR BEZIT

BELANGRIJKE PROMOTIECAMPAGNE VAN ANGLO BELGIAN CORPORATION

Door deze Belgische motorenfabriek wordt vanaf heden tot 30 juni 1983 een promotiecampagne op touw gezet om het toepassen van technisch verbeterde uitvoeringen op A.B.C.-motoren te stimuleren.

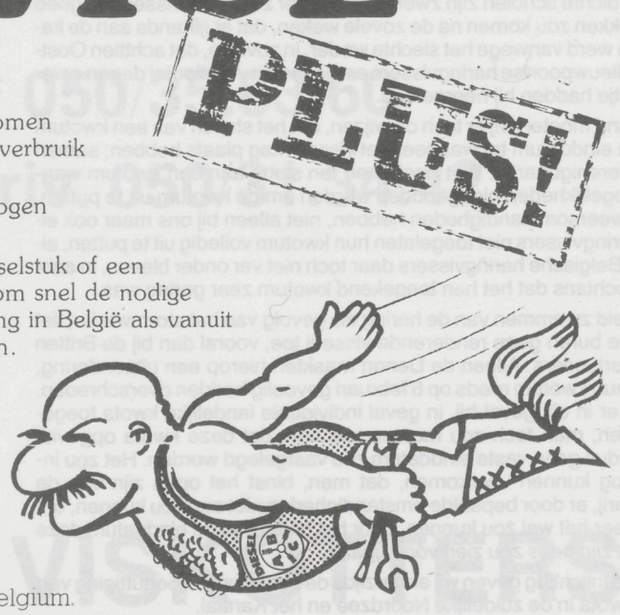
Volgende verbeteringen worden aangeboden aan sterk verminderde prijzen:

- Vervangen van de mechanische regelaar door een hydraulische regelaar
- Plaatsen van een oversnelheidsbeveiliging
- Vervangen van AKO water thermostaat door een AMOT
- Vervangen van de gietijzeren distributietandwielen door stalen tandwielen met regelbaar tussentandwiel
- Vervangen van gietijzeren watergekoelde uitlaat door stalen uitlaat met afzonderlijke waterkollektor

Voor verdere informatie en prijsopgave kunt U zich in volle vertrouwen wenden tot onze agentschappen of rechtstreeks tot

A.B.C.
Wiedauwkaai 43
9000 GENT
Tel. 091/23.45.41

SERVICE



ABC-diesels hebben de betere faam slechts bekomen door hun grotere betrouwbaarheid en hun minimaal verbruik aan wisselstukken.

Jaar in, jaar uit leveren ABC-motoren het vermogen op land en op zee, zowat overal in de wereld.

Maar zelfs de beste motor behoeft soms een wisselstuk of een onderhoudsbeurt. Als dat nodig is, staat ABC klaar om snel de nodige service te verstrekken, zowel vanuit onze onderneming in België als vanuit onze strategisch verspreide servicediensten of agenten.

Dat noemt ABC «Betere Service».

Anglo Belgian Corporation
Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent, Belgium.
Tel: 091/234541 Telex: 11298

hebben uitgeput, zouden mogen verder vissen, ofwel dat men alleen het imperatief van de kwota in aanmerking neemt en geen sluitingsdatum bepaalt. Het is trouwens alleen de stelregel van het zich houden aan de kwota, die van belang is in een geregelde en beperkte visserij.

Ten titel van inlichting geven wij hieronder de stand van de besprekingen van de Permanente Vertegenwoordigers van de verscheidene lidstaten en dit op 17 februari 1983.

Betreft: Haringvisserij in de Noordzee (ICES-deelgebieden IV c en VII d)

Tijdens de vergadering van het Comité van Permanente Vertegenwoordigers van 17 februari 1983 lichtte **de Commissievertegenwoordiger** op verzoek van **de Deense delegatie** het Comité in over de stand van de *benutting van de quota* die van 1 oktober 1982 tot en met 28 februari 1983 van toepassing zijn op de haringvisserij in de Noordzee; hieruit blijkt dat tot op deze datum *slechts 43.751 ton van de voor de Gemeenschap beschikbare 68.000 ton zijn gevist.*

Gezien het belang van de haringvisserij voor bepaalde vissers van de Gemeenschap en gelet op de vangstmogelijkheden waarover de Gemeenschap tot 28 februari nog beschikt, deed de Commissievertegenwoordiger een oproep tot de Lid-Staten die niet van zins zijn hun quotum uit te putten, om een deel hiervan aan de vissers van andere Lid-Staten over te dragen. Hij wees erop dat deze *oplossing* steunt op het beginsel van de *communautaire solidariteit* en bovendien in overeenstemming is met de verklaring van de Raad van 25 januari 1983 (1) dat „de Raad van mening is dat volledige benutting van de beschikbare mogelijkheden bijdraagt tot een evenwichtige situatie en tot de ontwikkeling van de visserijsektor in de Gemeenschap.

In dit verband had de Commissievertegenwoordiger waardering voor de eerste stap naar een rationele benutting van de bestanden door de bilaterale overeenkomst tussen België en Duitsland, op grond waarvan 1.500 ton haring van het Duitse quotum door de Belgische vissers mag worden gevangen.

De Belgische, de Deense en de Franse delegatie traden het standpunt van de Commissievertegenwoordiger bij en spraken de hoop uit dat de vissers die dit wensen dank zij de overdrachten van quota nog tot 28 februari aanstaande op haring zullen kunnen vissen.

De Duitse, Nederlandse en Britse delegatie daarentegen kantten zich bij voorbaat tegen elke oplossing die beperkt blijft tot louter overdrachten van een deel van de quota. In dit verband zijn zij bereid om op bilateraal niveau naar oplossingen te zoeken waardoor de betrokken Lid-Staten de haringvisserij tot en met 28 februari kunnen voortzetten.

Tenslotte wilde de Duitse delegatie in een meer algemeen verband preciseren dat zij artikel 5 en de betrokken verklaring zo interpreteert, dat:

- alleen een uitwisseling van quota en geen unilaterale overdrachten mogelijk zijn;
- alleen de Lid-Staten bevoegd zijn om deze bepalingen toe te passen;
- de uitwisseling mogelijk is „rekening houdende met de kenmerken van ieder bestand" dat wil zeggen, niet enkel binnen een kalenderjaar, maar gedurende het eigenlijke visseizoen.

Tot staving van deze interpretatie voerde de Duitse delegatie aan dat een rationele benutting van de bestanden uit economisch oogpunt alleen door een uitwisseling van quota kan worden verzekerd omdat overdrachten zonder gelijkwaardige compensatie de vissers ertoe kunnen aanzetten de quota aan het begin van een visseizoen uit te putten, met het risico dat de markt als gevolg daarvan wordt verstoord.

DE MODERNISERING ZEEBRUGSE VISSERSHAVEN

Men schrijft ons van uit Zeebrugge :

Men bericht ons dat eerstdaags de aanbesteding wordt uitgeschreven voor een eerste fase van de werken aan het visserijdok te Zeebrugge.

Ruim 2 jaar geleden heeft een werkgroep haar studie beëindigd en vastgelegd dat de vissershaven van getijendok naar een gesloten dok dient omgebouwd, toegankelijk via een sluis. Eind 1982 zouden de werken begonnen worden.

Men heeft dus opnieuw de zaak uitgesteld, al zou dus nu toch een aanvang genomen worden en zou de oostelijke kaaimuur, die nu hellend is, een rechte kade worden, na de verwijdering van de gammele slipway, die daar ligt.

Beter laat dan nooit, maar het is toch bedroevend, dat het allemaal zo lang moet duren vooraleer de meest noodzakelijke werken worden uitgevoerd.

Als men bedenkt dat momenteel een tiental nieuwe vaartuigen voor Zeebrugge in aanbouw zijn, kan niemand nog langer twijfelen aan de uitbreiding en levenskracht van de Zeebrugse vloot. Zeebrugge wordt onbetwistbaar de voornaamste vissershaven van de kust en verdient dan ook de nodige accomodatie.

Zelf hebben wij lange tijd gedacht dat Oostende, met centrale ligging, en met een zeer goede uitrusting mettertijd de Zeebrugse vloot zou aantrekken en *geloofden wij in de bedoelingen van* Brussel: Nieuwpoort yachthaven, Oostende vissershaven en Zeebrugge handelshaven. In Zeebrugge heeft men zich daar echter steeds tegen verzet, met de bewering dat de tijd van de grote rederijen voorbij was en dat alleen familiale bedrijven zouden overleven, waardoor Zeebrugge zou groeien en Oostende zou verminderen.

We geloven nu ook weer niet, dat het allemaal zo een vaart zal lopen, maar het dynamisme en de durf tot investeren aan de Oostkust moet iedereen doen inzien, dat de visserij van Zeebrugge recht en nood heeft aan een degelijk uitgeruste haven, een grotere vismijn en een betere toegankelijkheid.

En nog schijnt men in Brussel niet overtuigd te zijn en gelooft men dat Oostende zich nog kan herpakken. Als flagrant voorbeeld geeft men op dat alle visserijdiensten in Oostende gevestigd zijn en er ook zullen blijven, en zulks niet uitsluitend omwille van de centrale ligging.

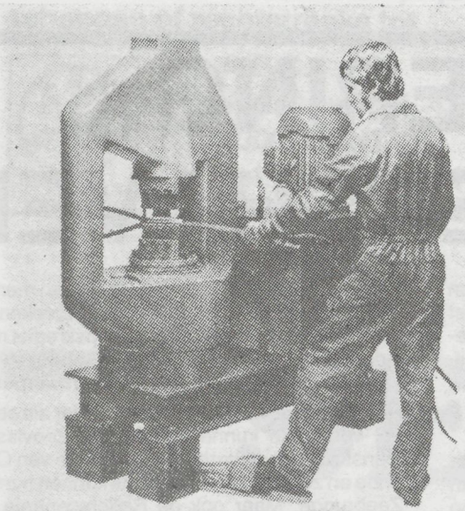
Ten andere, bij een kust van 60 km kan men bezwaarlijk van een centrale ligging spreken; en voor het bekomen van een scheepskrediet moet iedereen naar Brussel; voor de teboekstelling van een vaartuig moet men naar Antwerpen.

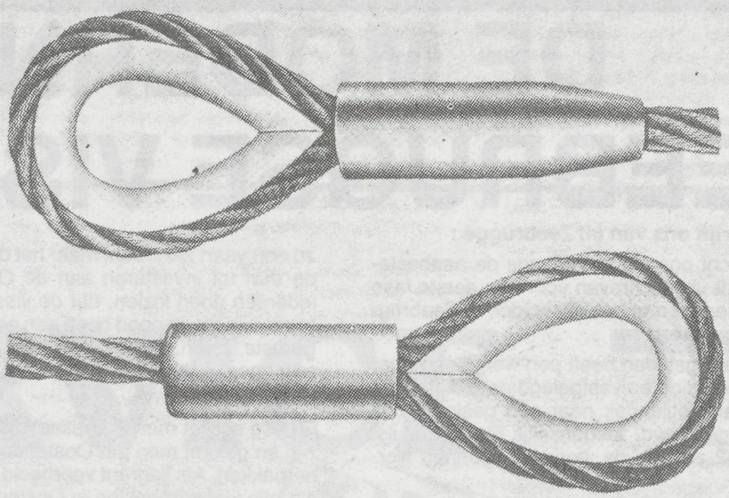
Het Ministerie van Landbouw zou hier als eerste het voorbeeld kunnen geven: de Zeevisserijdienst zit in een huurhuis in het hartje van Oostende en zou dus even goed iets kunnen huren in Zeebrugge. Maar ook de Rederscentrale zou beter gevestigd zijn aan de Oostkust, vanwaar zij haar voornaamste inkomsten haalt.

We komen hierop terug.

De Zeebrugse vissershaven. De accomodaties lopen ten achter op de enorme evolutie die de vissersvloot manifesteert.

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

Bij de Coöperatieve Verzekering Hulp in Nood

Teruggave van 20 t.h. op de verzekeringspremie van 1982

Vorige week vrijdag kwam de beheerraad van deze belangrijke coöperatieve verzekering voor vissersvaartuigen, onder voorzitterschap van de heer Arthur Coene, bijeen om er de resultaten en de werking van de maatschappij gedurende het jaar 1982 te bespreken.

Door de heer Vandenberghe werd een uiteenzetting gegeven over de werking van de maatschappij in 1982 en over het feit, dat meer en meer grote schadegevallen worden genoteerd, al of niet ten laste vallend van de maatschappij en dat voor alle aangelegenheden, de verzekering aanbelangend, een rechte, strenge, maar objectieve lijn dient gevolgd, daar sommigen de verzekering aanzien als een melkkoe, anderen, schepen uitbaten die een technische waarde hebben van miljoenen frank meer dan hun verzekerde waarde, maar wanneer het er op aankomt, bij herstellingen ten laste van de polis, evenveel willen uitbetaald worden als de leden die voor hun volle waarde verzekerd blijven.

In dat opzicht bekeken en zo een lid van Hulp in Nood meent niet naar behoren vergoed te zijn, heeft hij altijd het recht zijn zaak of een schadegeval dat betwist wordt, voor de beheerraad te brengen.

De heer Vandenberghe bracht te dezer gelegenheid namens de raad hulde aan het delikate werk van beide experten, de hh. Praet en Dedrie, die het in de huidige omstandigheden ver van gemakkelijk hebben om te bepalen wat de kosten zijn en in hoeverre de maatschappij hierin dient tussen te komen.

Geheel of nog gedeeltelijk herverzekerd zijnde voor totaal verlies en opslepingen, heeft de maatschappij zich er toe genoopt NIET alle vaartuigen in verzekering te nemen, zo deze volgens de experten niet voldoen aan bepaalde normen van veiligheid en zeewaardigheid.

Vooraleer sommige schepen aanvaard of geweigerd worden, wordt dit dus grondig overwogen.

Zo handelend, heeft Hulp in Nood, op internationaal vlak, in tegenstelling met veel andere maatschappijen in binnen- en buitenland, nu bij 20 verschillende herverzekeringsmaatschappijen op de Londense markt herverzekerd zijnde, een zeer gunstige faam verworven, omdat het alleen gezonde risicos in verzekering neemt.

Op heden is 70 t.h. van de Belgische vloot bij Hulp in Nood verzekerd, waarbij reeds vaartuigen van meer dan 60 miljoen frank verzekerde waarde.

Ook hebben reeds Hollandse reders navraag gedaan om er zich te mogen verzekeren.

Verder worden bij nieuwbouw van de door Hulp in Nood 20 à 30 jaar geleden verwezenlijkte reserves, benevens de goedkope kredieten van de N.M.K.N., ook tien procent kredieten verleend aan een intrest van vijf procent, daar waar de beheerraad het gezond oordeelt.

In de loop van het jaar werd er aan schadegevallen, 't zij Eigen Schaden, Schaden aan Derden, Totaal Verlies en Opslepingen, voor meer dan 25 miljoen frank uitgekeerd.

Niettegenstaande al deze verstrekte voordelen, kredietverleningen inbegrepen, werd voor het jaar 1982, een netto overschot van meer dan zeven miljoen frank geboekt. Volgens de statuten, dient dit overschot na toewijzing van een aandeel voor het verder opvoeren van de reserves, geheel of gedeeltelijk op het voorbehoudingsfonds der leden geboekt.

Wanneer men zes jaar als lid verzekerd is, wordt op de algemene vergadering het eerste jaar voorbehoudingsfonds uitgekeerd, zo men de maatschappij niet verlaat om zich bij een ander maatschappij te verzekeren.

De huidige toestand overwegend, heeft de beheerraad op voorstel van het beperkt comité, dat met de uitvoering belast was, het volgende beslist :

1) er wordt voor 1982 geen ristorno toegekend aan leden, die hun polis in 1982 opgezegd hebben om zich bij een andere maatschappij te verzekeren.

2) de uitkering van de ristorno zal gebeuren tegen 15 oktober 1983 in de vorm van een bankcheck aan elk lid toegezonden of overhandigd.

3) de verzekerde verliest het recht op zijn ristorno, wanneer hij niet verzekerd blijft bij de maatschappij voor het jaar 1984, behalve bij uitscheiding van bedrijf en op voorwaarde dat, bij verkoop van het verzekerd vaartuig, de polis door de koper minstens voor 1984 voortgezet wordt, tenzij het schip naar de vreemde verkocht is.

4) de ristorno wordt eveneens uitgekeerd aan de verzekerden, die in het jaar 1982 meer schaden uitgekeerd werden, dan het bedrag van hun premie voor dat jaar beloopt.

   a) omdat deze verzekerde reeds de premievoet moet betalen van de categorie van schepen onmiddellijk hoger liggend dan deze waarin hij normaal volgens de ouderdom zou dienen ingedeeld te worden.

   b) omdat Hulp in Nood een coöperatieve is en in die geest allen voor één en één voor allen dienen geholpen te worden.

   c) omdat de betrokken verzekerde, door de opgelopen schaden doorgaans zelf in zijn uitbating zwaar getroffen werd.

De leden worden erop attent gemaakt, dat ze het ontvangen bedrag in hun boekhouding moeten noteren.

Deze beslissing zal voor bekrachtiging overgemaakt worden aan de eerstkomende statutaire algemene vergadering welke voor begin mei voorzien is en zal ongetwijfeld bij alle leden welkom zijn, tevens het bewijs leverend, dat Hulp in Nood die in 1940 voor en door kleine reders werd gesticht, tot de sterkste coöperatieve verzekering voor vissersvaartuigen van Europa is uitgegroeid.

Zoals we reeds vroeger meldden, is dit noch in Frankrijk, noch in Holland, noch in Engeland of Duitsland het geval, waar de verzekerden er in allerlei vormen, via financiële verplichtingen, van de banken afhangen die van de verzekering een zuivere winstgevende zaak maken.

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE VERONTREINIGING VAN DE NOORDZEE

Zoals we in ons vorig nummer meedeelden, had in de conferentiezaal van het stadhuis te Oostende, op initiatief van mevrouw Pauwelyn, lid van het Europees Parlement, een bijeenkomst met debatten plaats omtrent de verontreiniging van de Noordzee en de gevolgen hiervan op het visbestand.

Mevrouw Pauwelyn leidde de sprekers in en had het over de toelichting van het probleem : „**Het zeemilieu en de levende rijkdommen dat het omvat**", wat van vitaal belang is voor alle volkeren.

Volgens haar is het onderwerp niet zonder enige controversen, want over de vraag in hoeverre deze vervuiling een directe of indirecte weerslag heeft op het visbestand, wordt veel getwist.

Een paar jaar geleden werd daaromtrent reeds het belangrijk rapport Maij-Weggen aangenomen. Dit rapport had tot doel na te gaan in welke mate zeefauna en zeeflora worden bedreigd.

De heer Bangeman van het Europees Parlement had daarin het volgende samengevat :

1) Er stelt zich een pollutieprobleem met betrekking tot de Noordzee;
2) Er bestaan nationale, Europese en internationale visrechten, die vervolledigd en gecoördineerd moeten worden;
3) Een verder onderzoek dringt zich op en een internationale **Noordzee-conferentie** is noodzakelijk.

Men kwam als gevolg hiervan tot het besluit dat het gehele verontreinigingssysteem van de Noordzee bedreigd is, hetgeen vooral weegt op de economische overlevingskansen van de vissers en dus op de gezondheid van de verbruikers.

Gezien het belang van de Noordzee **voor ons,** omwille van de maritieme scheepvaart, de visserij, de winning van petroleum en gas, enz..., moeten wij nagaan of de rijke variëteit van afval en lozingen, maatregelen vereisen en welke.

Tot daar deze inleiding.

Belangrijke uiteenzetting van de heer Kraaiwinkels

Deze Europese parlementair is de expert inzake deze problemen van de werkgroep visserij. We hebben gemeend deze belangrijke uiteenzetting zo uitgebreid mogelijk te moeten weergeven omdat ze ook van groot belang is voor de Belgische visserij.

De heer Kraaiwinkels zegde ondermeer :

I. Werkgroep visserij

Met de instelling van een visserijwerkgroep heeft het Parlement duidelijk willen maken hoe belangrijk deze sektor volgens haar is.

Ze vergadert een zestal keer per jaar en tijdens deze vergaderingen bespreekt ze alle voorstellen in verband met de Europese visserijpolitiek, bereidt ze verslagen voor, over ontwerp-resoluties die te maken hebben met visserijproblemen en houdt ze besprekingen over een groot aantal onderwerpen die over visserij handelen. Van deze werkgroep maken afgevaardigden deel uit van de tien lidstaten van de Europese Gemeenschap. Voor België is dat mevrouw Pauwelyn.

II. Gemeenschappelijke visserijpolitiek

Nadat de Gemeenschap jarenlang heeft gewerkt aan, en gewacht op, een gemeenschappelijk visserijbeleid heeft de Raad van Ministers eindelijk, op 25 januari van dit jaar, een pakket veranderingen aangenomen waarmee een nieuw gemeenschappelijk visserijbeleid tot uitvoer wordt gelegd. Dit nieuwe beleid behelst de volgende hoofdpunten :

- **Communautaire regeling voor de instandhouding en het beheer van de visbestanden.**

  Met deze regeling wordt een evenwichtige exploitatie van de visbestanden gegarandeerd. Ze behelst maatregelen ter beperking van de visserij-inspanning, voorschriften ten aanzien van het gebruik van de visbestanden, bijzondere bepalingen voor de kustvisserij en controle-maatregelen.

- **Vaststelling van de totale toegestane vangsten (TAC's)**

  en het voor de Gemeenschap beschikbare gedeelte van deze vangsten en verdeling van dit gedeelte over de Lid-staten (quota).

  Hierbij werd rekening gehouden met de traditionele visserijactiviteiten, de bijzondere behoeften van sterk op de visserij aangewezen gebieden en het verlies van vangstmogelijkheden in de wateren van derde landen.

- **Technische instandhoudingsmaatregelen voor het behoud van de visbestanden.**

  Deze verordening geeft aanwijzingen over de maaswijdte, de grootte van de bijvangsten, de minimumgrootte van de vis en de beperkingen op de visserijactiviteiten in bepaalde zones of perioden of met bepaald vistuig.

- **Structuurbeleid**

  De Raad heeft een resolutie aangenomen inzake de aanpassing van de capaciteiten en de verbetering van de productiviteit in de visserijsector.

- Inzake de **externe aspecten** ten slotte heeft de Raad een verordening aangenomen tot vaststelling van tussentijdse maatregelen van toepassing op vaartuigen die de vlag voeren van niet EEG-landen, zoals Noorwegen, Zweden, Finland, Spanje, Mauretanië en de Faroër-eilanden.

Dit gemeenschappelijk visserijbeleid komt in grote lijnen tegemoet aan de standpunten die door de werkgroep visserij en door het Europese Parlement sedert jaren werden herhaald.

III. Vervuiling

Het is duidelijk dat er een interactie bestaat tussen **het leven in de zee en het water.**

In het Europese Parlement is deze relatie tussen verontreiniging van de zeeën en de visserij reeds meerdere malen behandeld en het advies dat mevrouw Quin voorbereidt is hiervoor trouwens een goed voorbeeld.

Zij bereidt een advies voor voor de Commissie van milieubeheer van het Europees Parlement, over een ontwerp-resolutie die reeds in juni 1981 werd ingediend en die handelt over de verontreiniging van de Noordzee.

Mevrouw Quin kent het probleem want ze heeft reeds in een advies in 1980 de gevolgen beschreven van rampen, waarmee olie in zee en op de kusten terecht komt, voor de visserij. In dit advies zitten een aantal waardevolle ideeën.

Het probleem van de vervuiling door koolwaterstoffen is natuurlijk voor een gebied als de Noordzee een zeer reëel probleem, gezien de zeer drukke scheepvaart die er plaats vindt en de nabijheid van een groot aantal industriële vestigingen langs de kusten.

In dit advies werd gesteld dat meerdere redenen kunnen worden aangehaald voor het grote aantal rampen dat zich de laatste tijd heeft voorgedaan. Zo is er de enorme toename van, de afmetingen van de olietankers, waarbij de gevaren worden vergroot eenmaal er een ongeluk is gebeurd. Deze situatie wordt nog verergerd door het voortdurend streven van de tankreders om de kosten te drukken. Dit heeft tot de neiging geleid minder strikt te zijn bij het opstellen, het

Het panel tijdens het colloquium over de bezoedeling van de Noordzee. Derde van links Europees raadslid Mevrouw Pauwelyn.

invoeren en het toepassen van normen voor schepen, zeemanschap en de training van de bemanningen. Bovendien worden de bemanningen hoe langer hoe meer ingezet voor verscheidene jobs, teneinde hun aantal zoveel mogelijk te beperken en wordt de druk op de gezagvoerder om tijdig aan te leggen wegens de zeer hoge kosten, zij het niet halen van een getij steeds groter.

Problemen en maatregelen die zich opdringen

Bemanningsproblemen

Het probleem dat hiermede verband houdt is het ontbreken van internationale bemanningsnormen dat voortvloeit uit twee feiten :

- het moeilijk op gang komen van de in de INCO-conventie van 1972 voorziene trainingen toelatingsnormen;
- de verbreiding van goedkope vlaggen : de schepen die onder sommige goedkope vlaggen varen hebben een ongevallenpercentage boven het gemiddelde. Sommige landen met goedkope vlaggen weigeren eveneens internationale overeenkomsten te ratificeren en zorg te dragen voor de naleving ervan door schepen die onder hun vlag varen.

Gebruik van sleepboten

Een ander probleem wordt veroorzaakt door het afnemende gebruik om sleepboten met een groot vermogen op strategische plaatsen gereed te houden. Dit gebruik maakte het vroeger mogelijk voor sleepboten in geval van nood snel in te grijpen. Een reden voor deze ontwikkeling zijn de gestegen kosten voor de zeer geperfectioneerde sleepboten.

Het gebrek aan sleepboten die steeds klaar liggen om uit te varen is uiteraard een bron van gevaar. Ook zou van de gezagvoerders moeten worden geëist, dat zij zo vroeg mogelijk om bijstand verzoeken. Door getalm kan een moeilijke situatie in een gevaarlijke omslaan. Er zouden crisistaven moeten worden opgericht, die werken op regionale basis en die in critieke gebieden, zoals het Kanaal, moeten beschikken over een permanente organisatie van op het vaste land gestationeerde radaroperateurs, die de scheepbewegingen volgen, de identiteit der schepen vaststellen, aan schepen en sleepboten instructies geven, gerechtigd zijn aan land en ter zee, **schepen te inspecteren en gebruik maken van patrouillevaartuigen en sleepboten.**

Maatregelen

Bij de mogelijke maatregelen ter voorkoming van rampen kunnen worden vermeld :

- maatregelen ter bestrijding van vervuiling wanneer deze reeds heeft plaatsgevonden. Hiertoe behoren de voorbereiding van een passende coördinatie van nationale maatregelen en van technische middelen ter bestrijding van zeevervuiling met inbegrip van mechanische apparatuur voor het opscheppen van olie. Eveneens dient het marinemilieu te worden bestudeerd en dient de zeevervuiling nauwlettend te worden gecontroleerd.
- voorkoming van ongevallen door internationale overeenkomsten die erop gericht zijn de normen voor schepen en zeemanschap te verbeteren, het scheepsverkeer te regelen, bergingsoperaties en sleepprocedures te coördineren, te waarborgen dat doeltreffende sancties worden genomen tegen schepen die bestaande regelingen overtreden. Maatregelen kunnen slechts worden getroffen op internationaal niveau door het opstellen van conventies, op regionaal niveau, ten einde de uitvoering van deze conventies en de maatregelen ter bestrijding van vervuiling doeltreffender te maken en op communautair niveau ter voorkoming van verdere rampen, ter vergemakkelijking van het treffen van sancties en ter ontwikkeling en coördinatie van bestrijdingsmaatregelen.

Een beeld van de zaal tijdens het zeer belangrijk colloquium.

Kontrolesysteem

In verband met de invloed van deze vervuiling op de visserij dient er een controlesysteem te worden ingesteld voor het vaststellen van de geschiktheid voor de consumptie van vis en schaaldieren, ter bescherming van de visbestanden, voor het vaststellen van de verslechtering van de waterkwaliteit en ter bescherming van het milieu.

Tot dusver blijkt er nog geen geschikt systeem te bestaan voor controle op en vaststelling van de gevolgen van vervuiling van het marinemilieu door koolwaterstoffen. Voordat een dergelijk systeem kan worden opgezet, dienen nog grote wetenschappelijk methodologische problemen te worden opgelost en met name het feit, dat er een eenvoudige methode bestaat voor het vaststellen van de hoeveelheid, oorsprong en duur van koolwaterstoffen in zee, het vaststellen van graad en werking van de giftigheid en van demogelijke wisselwerking met mogelijke andere stoffen zoals metaal en de moeilijkheden van controle op de olievervuiling van de open zee, omdat routinecontroles hier van weinig waarde zijn.

Passieve methodes niet voldoende

Het is duidelijk dat met passieve methoden ter bestrijding van reeds ontstane vervuiling niet kan worden volstaan. Vervuiling moet worden voorkomen. De internationale samenleving en de regionale organisaties moeten regels opstellen en er zorg voor dragen dat zij doeltreffend worden toegepast.

Er bestaan natuurlijk reeds een aantal internationale overeenkomsten die de fundamentele rechten en plichten van alle ondertekenende naties, alsook de juridische mogelijkheden van de naties in hun strijd tegen de vervuiling omvatten.

Bestaande instellingen en overeenkomsten

In het kader van de Verenigde Naties werden er een drietal instellingen opgericht die de belangrijkste organen zijn waarin overeenkomsten kunnen worden opgesteld : de **IMCO** (een gespecialiseerd orgaan dat opgericht werd ter uitvoering van de eerste conventie van Londen ter voorkoming van zeevervuiling in 1954 **(OILPOL)** en van latere conventies. De Conventie van Londen in 1973 **(NARPOL)** waarbij ook het lozen van andere vervuilende stoffen dan olie werd geregeld en de protocollen van 1978, die niet alleen op lozingen maar ook op andere oorzaken van vervuiling betrekking hebben.

- het Internationaal Arbeidsbureau dat een aantal overeenkomsten heeft opgesteld ter verbetering van de bekwaamheid van de bemanningen zoals bijvoorbeeld de ILO-Conventie nr. 147 over de minimale voorschriften aan boord van koopvaardijschepen en natuurlijk de derde zeerechtconferentie, die zich bezighoudt met een veelomvattende codificatie van oude en het opstellen van nieuwe regelingen betreffende alle aspecten van de zee, haar hulpbronnen en bescherming van het marinemilieu.

  Deze internationale overeenkomsten garanderen natuurlijk niet dat er daadwerkelijke stappen ter voorkoming van vervuiling zullen worden gedaan. Daar zij ten eerste slechts heel langzaam van kracht worden en daar het moeilijk is nieuwe ideëen ingang te doen vinden, die ter voorkoming van vervuiling noodzakelijk zijn. Bovendien is het niet steeds even duidelijk hoe de verdeling van de bevoegdheden tussen de kust en vlaggestaten moet worden opgelost.

Regionale overeenkomsten

Naast deze internationale overeenkomsten

(Vervolg op blz. 8)

bestaan er natuurlijk een aantal **regionale overeenkomsten,** waarbij in het geval van de Noordzee kan worden verwezen naar de **Overeenkomst van 9 juni 1969 te Bonn** tussen de Noordzeestaten over de samenwerking bij de bestrijding van vervuiling van de Noordzee door olie. Vertegenwoordigers van de ondertekenende staten komen nog steeds regelmatig bijeen voor gedachtenwisselingen over de controle of vervuiling en voor enkele jaren werden hierbij ook de mechanische bestrijdingsmethoden bestudeerd.

Zeer belangrijk is eveneens **de Haagse Conventie van 2 juli 1978** waarbij de Noordzeehavenautoriteiten regionaal de ILO-conventie nr 147 toepassen en waarbij dus de regeringen van deze acht landen minimumeisen voor zeelieden opstellen en inlichtingen uitwisselen over de mate waarin schepen aan de veiligheidsnormen enz. voldoen.

Te treffen maatregelen

De Gemeenschap heeft zich bij meerdere gelegenheden en meestal in de nasleep van olierampen met het probleem beziggehouden en er werden door de Raad ronkende verklaringen afgelegd. Volgens het Europaas Parlement zou de Gemeenschap ondermeer *de volgende maatregelen kunnen treffen :*

– communautair optreden tegen schepen die ervan verdacht worden internationale overeenkomsten te overtreden veeleer dan deze overeenkomsten zonder meer door de *landen afzonderlijk te laten* toepassen;

– verder gaan dan internationale overeenkomsten bij het regelen van het scheepsverkeer, ter voorkoming van vervuiling;

– organiseren van streng toezicht op het ankerverkeer en op de middelen om te garanderen, dat de regels worden nageleefd;

– beschikbaar stellen van de materiële middelen ter bestrijding van vervuiling wanneer deze reeds is gebeurd;

– invoeren van een uniform stelsel voor het coördineren van maatregelen ter voorkoming van vervuiling en voor het garanderen van doeltreffende sancties tegen gezagvoerders en schepen die de internationale en communautaire regels overtreden;

– aanmoedigen van de bouw, vooral op scheepstimmerwerven binnen de Gemeenschap, **van nieuwe tankers met afzonderlijke ballasttanks die zo zijn gebouwd, dat het gevaar voor schade en uitstroming van olie bij aanvaringen of stranding van tankers wordt beperkt.**

Een miljoen ton olie per dag door het Kanaal

Men mag inderdaad niet vergeten, dat er dagelijks meer dan een miljoen ton olie door het Kanaal gaat. Zulks betekent, indien er geen doeltreffende maatregelen ter voorkoming van ongevallen met olietankers en van het uitstromen van olie in zee na een ramp worden genomen, nieuwe milieurampen in de naaste toekomst onvermijdelijk zijn. *Zulke rampen hebben een* rechtstreekse invloed op het economische leven van de perifere gebieden van de Gemeenschap, die van hun **bestaan bijzonder afhankelijk zijn van de zee door visserij, toerisme en aanverwante industriën.** De Gemeenschap moet haar verantwoordelijkheid opnemen en de Raad dient dan ook maatregelen te nemen, opdat schepen die de communautaire wateren bevaren en in communautaire havens aanleggen, aan minimumnormen voldoen.

Nog andere maatregelen ter bestrijding en voorkoming van zeevervuiling kunnen worden overwogen, ondermeer :

– strenger regels voor tankerbewegingen, daarbij inbegrepen het verder uit de kust leggen van tankerwegen en permanente controle met zo nodig in gevaarlijke gebieden voor tankers verplichte loodsdiensten;

– het vastleggen van de wettelijke aansprakeijkheid van de gezagvoerders en de reders, opdat hun schepen aan de internationale normen voldoen wanneer zij de communautaire wateren binnenvaren en het onmiddellijk nemen van maatregelen in noodsituaties;

– *gemeenschappelijk optreden tegen schepen,* die internationale en communautaire regels schenden en eventuele santies;

– een informatiestelsel dat het mogelijk maakt aansprakelijkheid te bewijzen zelfs als vervuiling *in een lid-staat optreedt en het verdacht schip in een andere lid-staat in het dok staat;*

– *plannean voor het paraat worden van sleepboten met het oog op ongelukken;*

– regionale programma's ter coördinatie van de maatregelen van lid-staten met belangstaande derde landen, daarbij inbegrepen het op*richten van coördinatiecentra voor het van te*voren opstellen van plannen en het snel uitvoeren van collectieve maatregelen in noodgevallen;

– het scheppen van een deugdelijk systeem *voor controle op de zeevervuiling.*

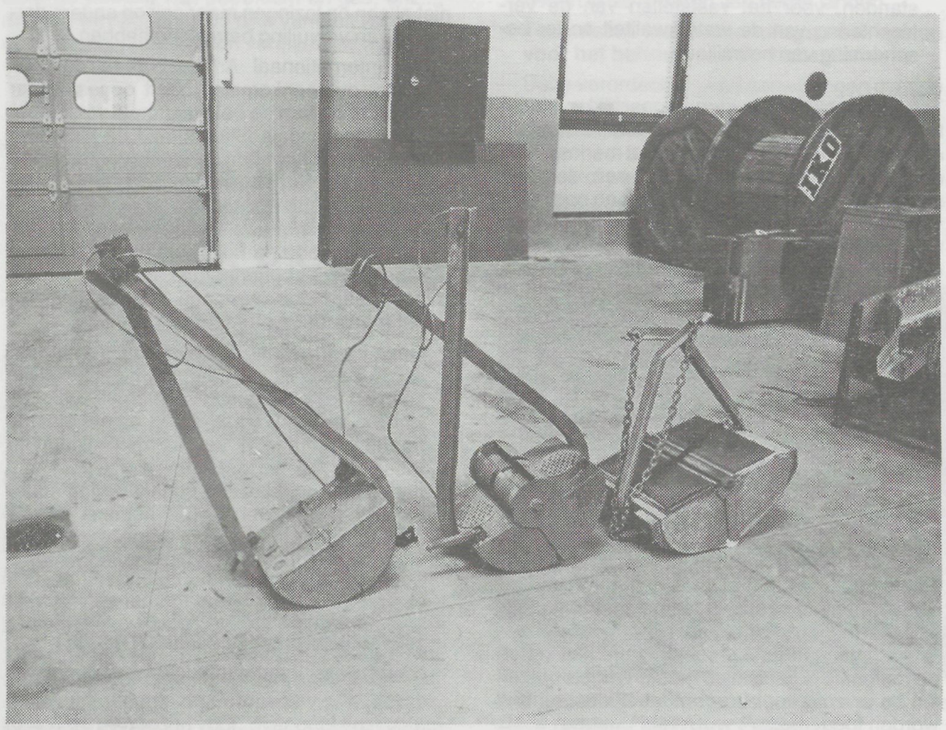
Natuurlijk is het momenteel reeds zo dat alle lidstaten juridisch gehouden zijn de communautaire richtlijnen inzake verontreiniging toe te passen en de nodige controles uit te voeren.

Specifiek voor de visserij, werd vorig jaar op 29 juni een Verordening vastgesteld door de Raad die de controle van vissersvaartuigen onder een gemeenschappelijke noemer brengt.

Deze verordening gaat echter lang niet zo ver als dit door het Europese Parlement gevraagd werd. Ze voorziet inderdaad enkel in het bijwonen, door communautaire ambtenaren, van nationale inspecties van vissersvaartuigen (Verordening 2057/82 PB L 220 van 29.7.82).

In dit verband heeft het Europese Parlement in 1978 een interessant initiatief genomen door zelf een ontwerp-verordening op te stellen.

Daarover zullen we het een andere keer hebben en hopen we er een speciaal artikel aan te wijden.



Grijpers voor het nemen van bodemmonsters.

De invloed van de vervuiling op de visserij

*Niettegenstaande er reeds veelvuldig wordt ge*steld dat de vervuiling van de wateren ernstige gevaren inhoudt voor het bestaan van de vissers en de gezondheid van de consumenten van vis, **blijkt er geen wetenschappelijke overeenstemming te bestaan hierover.** Sommigen beweren zelfs dat bepaalde, zogenaamd vervuilende, stoffen de hoeveelheden plankton in de zee doet toenemen met, tengevolge van deze voedseltoename, een toename van de visbestanden.

Hoezeer de invloed van de vervuiling op de visserij wordt verwaarloosd, indien er al een invloed bestaat, blijkt ten overvloede uit de inhoud van het Verdrag betreffende de bescherming van de Middellandse Zee tegen vervuiling waarbij zich de Gemeenschap en 13 ander nevenstaten in februari 1979 hebben aangesloten.

Dit verdrag beoogt de Middellandse Zee tegen verontreiniging te beschermen en de economische waarde ervan te verhogen. Het budget 82-84 bedraagt 7 miljoen dollar waarvan het leeuwenaandeel bestemd is om de gevolgen van de verontreiniging voor het toerisme aldaar te beperken.

Een verslag over het gemeenschappelijk visserijbeleid voor de Middellandse Zee, dat werd opgesteld door een Duits lid van de visserijwerkgroep van het Europees Parlement, de heer Gautier, geeft eveneens duidelijk aan, dat zowat alle problemen die de Middellandse Zee betreffen onder een of andere vorm bestudeerd werden of worden behalve de invloed van de verontreiniging op de visserij.

Bovendien heeft hij vastgesteld in alle ontmoetingen met biologen, vertegenwoordigers van de vissers en overheidsfunctionarissen en waarbij over dit onderwerp werd gesproken, dat

de meningen zeer tegenstrijdig zijn. Er blijkt enkel overeenstemming te bestaan over het feit, dat in bepaalde gevallen ernstige schade werd toegebracht aan de kustvisserij en wel in die zin, **dat de vis zich terugtrekt uit de sterk verontreinigde omgeving om zich elders op te houden.**

Dus zeker geen rechtstreeks verband tussen de vervuiling en gevaar voor de consumenten.

Gevolgen van de visserijactiviteiten

Allereerst is er de negatieve reactie van de verbruiker, die vanwege de verontreiniging minder vis gaat verbruiken hetgeen de marktprijzen merkbaar kan beïnvloeden.

Een ander negatief effect, dat evenwel in de Noordzee minder voorkomt dan in andere communautaire wateren, betreft het verschijnsel dat zich voordoet gedurende bepaalde periodes, *namelijk vissterfte* tengevolge van het optreden van ertrofie.

De vissers kunnen zich immers reeds moeilijk met het beginsel van de visserijregelingen of een beperking van hun activiteit verenigen daar zij hierdoor, althans op korte termijn, aan inkomsten inboeten. Als zij dan bovendien vaststellen dat de vis toch sterft, wordt een beperking van de visserijactiviteiten met het oog op een rationeel beheer van de rijkdommen voor hen nog moeilijker aanvaardbaar.

Welke oplossing en maatregelen ?

Indien de volledige waarheid, zoals mag verondersteld worden, nog niet bekend is, blijkt toch duidelijk, dat er een probleem bestaat waarvoor een oplossing dient gezocht te worden.

Deze oplossingen kunnen velerlei vormen aannemen.

Ze kunnen inspelen op het verminderen van de vervuiling zelf; ze kunnen de consumenten inlichtingen geven over de werkelijke toestand, zoals het verschil tussen vis en schaaldieren, waarvoor het probleem duidelijk anders dient gesteld te worden, gezien de grote opnamecapaciteit van weekdieren van chemisch verontreinigde stoffen, enz.

De Noordzee is een betrekkelijk ondiepe watermassa, gemiddeld 95 meter, van 600.000 vierkante kilometer, voor een groot deel ingesloten.

Het water dat via het Kanaal en Noord-Schotland in de Noodzee binnenvloeit, verdwijnt pas na ongeveer twee jaar in de Noordelijke IJszee.

Zeer vele rivieren, **in vele gevallen echte riolen,** monden uit in de Noordzee : de Schelde, Maas, Rijn, Theems, Elbe en Weser, Trent, Humber en Tyne.

De Noordzee is een centrum van velerlei activiteiten : scheepvaart, visserij, olie- en gaswinning, recreatie, dumping van huishoudelijke en industriële afvalstoffen.

Voor ons is natuurlijk de visserij-activiteit van primordiaal belang en aangezien de bovengenoemde activiteiten in sommige gevallen met elkaar in strijd zijn, moeten wij ervoor zorgen, dat de visserij haar deel van de koek kan opeisen.

Hiervoor dient de publieke opinie bewust te worden gemaakt van de waarheid, die, als we de wetenschappen mogen geloven, nog steeds aan de kant staat van vissers en visliefhebbers.

Natuurlijk zijn er problemen in de mondingsgebieden van sommige sterk verontreinigde rivieren en natuurlijk kunnen er zich plaatselijke problemen voordoen die in de pers ruime weerklank vinden.

Momenteel heeft de Gemeenschap, na het bereiken van een gemeenschappelijk visserijakkoord, alle mogelijkheden in handen om de zeevisserij op een moderne, efficiënte wijze te organiseren.

De know-how is er en de financiële middelen zullen in het kader van het structuurbeleid worden toegekend.

Indien de resultaten van het milieubeheer duidelijk zullen worden en op die wijze de consumenten hun terughoudendheid zullen laten varen, zal het probleem van de invloed van de verontreiniging in de Noordzee op de visserij kleiner worden en hopelijk zal de hearing van vandaag er toe bijdragen iets duidelijker te zien in deze problematiek.

Tot daar deze nuttige en belangrijke uiteenzetting.

De uiteenzetting van mevrouw J. Quin

Daarna kwam deze dame als Engelse vertegenwoordigster en wonende in een visserijgemeente in Engeland, aan het woord. Ze was vooral benieuwd de visie te kennen van de Belgische visserij, gezien men in haar streek met dezelfde problemen gekonfronteerd wordt.

Haar uiteenzetting in het Engels, voor een Nederlandstalig publiek, beviel schijnbaar, daar ze vooraf vroeg of het nodig was haar uiteenzetting te vertalen.

Het verwonderde haar ten zeerste te moeten vaststellen, dat praktisch alle toehoorders dit niet wensten en akkoord waren haar uiteenzetting in het Engels te horen geven.

Samengevat zei ze :

– Men moet zich concentreren op de visserij-industrie en het effect hierop op de pollutie. De pollutie komt vooral van de moderne industriële samenleving (chemicaliën...).

De Noorzee is omringd door een aantal sterk geïndustrialiseerde landen en heeft een druk scheepvaartverkeer.

Een voordeel van de Noordzee is, dat zij minder ingesloten is zodat het water vlugger vernieuwd wordt. Het is evenwel een internationaal en vooral Europees probleem.

Soorten pollutie :

– periodieke katastrofen : (Torry Canyon, Amoco Cadiz)
– belangrijke dagelijkse pollutie : afval, legale en illegale dumping van industriële afvalstoffen.

Voor de visserij is pollutie niet het enige probleem, maar wel een belangrijk probleem. Men heeft echter geen duidelijk inzicht over de invloed van de pollutie op het visbestand (met uitzondering van schelvis). Dit gebrek aan duidelijke invloed is echter verontrustend.

Een probleem is ook de efficientie van de moderne vismethoden (deze kunnen een bedreiging vormen voor de visbestanden, voor bepaalde soorten), ook wordt vis nog te veel gebruikt voor veevoeder en minder voor menselijk gebruik (Noorwegen, Denemarken).

Het verdrijven van haringstocks en bepaalde vissen zijn afhankelijk van interrelaties tussen species : niet voldoende wetenschappelijk materiaal (vb. haring en sprot).

Na het moeilijk tot stand brengen van een gemeenschappelijke EEG-visserijpolitiek, mogen de offers die gevraagd worden aan alle vissers van alle lidstaten niet nog verergerd worden door pollutie.

Pollutie vermijden is evenwel beter dan het te bestrijden.

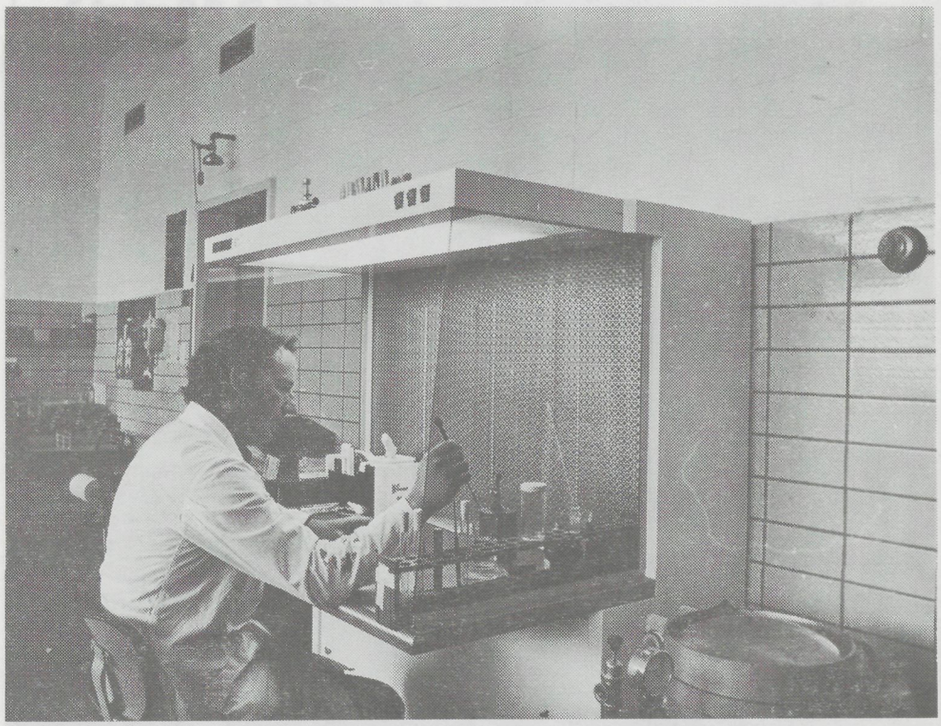
De rol van de EEG : aktie om pollutie te kontroleren op diverse niveau's (internationaal, EEG, nationaal).

De Europese Gemeenschap moet trendsetter worden en het probleem effectiever aanpakken.

CONCLUSIE :

– meer aktief anti-pollutiebeleid;
– betere coördinatie tussen EEG-landen en tussen EEG en Noorwegen en Zweden;
– werken op correcte informaties;

(Vervolg op blz. 10)



Bepaling van de mikrobiele verontreiniging van de Noordzee.

– iets doen in de praktijk, niet alleen regels opstellen, want regels die niet worden uitgevoerd zijn gevaarlijk omdat het de schijn geeft, dat er iets bestaat.

Het rapport Maij-Weggen

Dit rapport dat zeer grote waarheden bevat, toont aan van welk groot belang en welke moeilijke problemen zich met betrekking tot de pollutie in de Noordzee stellen en in welke mate zeefauna en zeeflora worden bedreigd.

Kort samengevat luidt dit als volgt :

1) Er stelt zich een pollutieprobleem met betrekking tot de Noordzee.
2) Er bestaat nationale, Europese en Internationale wetgeving.
3) Deze wetgevingen moeten vervolledigd en gecoördineerd worden
4) Verder onderzoek dringt zich op, een internationale Noordzeeconferentie is noodzakelijk.

— Het verslag Maij-Weggen stelt vast dat er een toenemende pollutie is van de Noordzee en dat : „het gehele ecologische systeem van de Noordzee is bedreigd, hetgeen weegt op de economische overlevingskansen van de vissers en dus op de gezondheid van de verbruikers".

— De Noordzee is een duidelijk identificeerbaar ecologisch systeem met een belangrijke en gevarieerde fauna en flora. De Noordzee is een produktief ecologisch systeem.

— De Noordzee is gekenmerkt door volgende belangrijke activiteiten :

a) **Maritieme scheepvaart** (één der drukste ter wereld).
(35.000 T petroleum in zee per jaar, als gevolg van ongevallen, niet bijgerekend uitzonderlijke ongevallen zoals Torry Canyon, Amoco Cadiz, e.d.).
Bovendien een niet nader te schatten aantal duizenden tonnen als gevolg van reinigingen.

b) **Visvangst**
Jaarlijks wordt ongeveer drie miljoen ton gevist in de Noordzee. De Gemeenschap staat in voor ± 75 % van die vangsten.

c) **Winning van Petroleum en Gas**
Volgens ramingen kan de Noordzee in de verdere jaren 80 instaan voor ± 30 % van de Europese energiebehoeften.
± 40.000 Ton petroleum komt, ten gevolge van ongevallen, in zee terecht.

d) **Andere uitbatingen** (zand, kolen, magnesium, e.d.)

e) **Landwinning** (Nederland, Duitsland, Denemarken)

f) **Ontspanning**

g) **Militaire activiteiten**

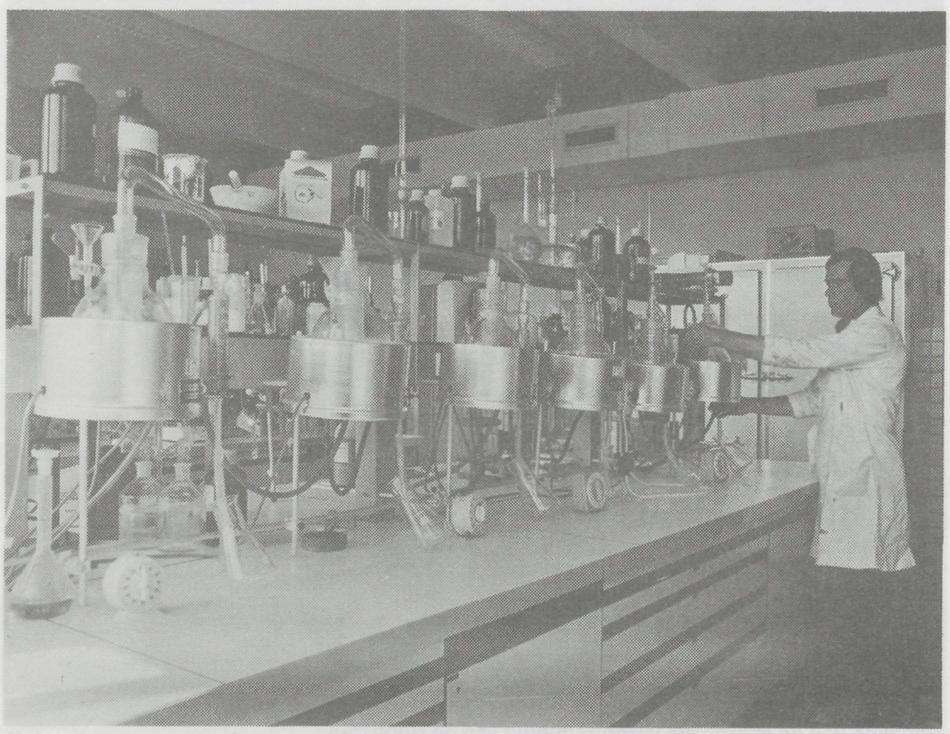
h) **Telecommunicatie**

— **Afval en lozingen in de Noordzee**
Vijf belangrijke soorten worden onderscheiden :
– organische chemische stoffen :
  – afvalwaters
  – chloorverbindingen
– anorganische chemische stoffen :
  – zware metalen
  – fosfaten, nitraten
– hydrocarburen :
  – petroleum
– radioactief afval :
  – nucleaire centrales
  – dumping
– andere organische stoffen

— **Pollutieproblemen in de Noordzee**
Door de geweldige hoeveelheden water en de respectievelijke waterstromingen zijn in de Noordzee weinig hoge concentraties merkbaar.

— Er is Internationale, Europese en Nationale wetgeving.
Verdere coördinatie en dwingende reglementering is noodzakelijk.

— **Ongeacht de feiten constatacties van de Noordzeepollutie is het voor ons vooral belangrijk te weten.**
a) **of de visbestanden worden bedreigd**
b) **of de vispopulatie al dan niet voor consumptie bruikbaar is of blijft.**



Bepaling van vluchtige kontaminanten in vis door stroomdistillatie.

Slot en debat

Tot slot hadden we nog een paar tussenkomsten van de heer Vos, ambtenaar bij de Raad van Ministers van Europa, die ons aantoont hoe lamlendig traag er in dit verband gewerkt wordt en waaruit blijkt dat voorstellen, 13 jaar geleden bij de Euroese Raad ingediend, er nog in onbehandeld liggen.

De Denen zijn de grootste dwarsliggers, zodat kan gezegd worden dat tot nu toe geen specifiek voorstel over vervuiling van de Noordzee bij de Raad voorhanden is.

Volgens de heer Vos, heeft het Europees Parlement alleen invloed, wanneer het tijdig een zeer gedetailleerd advies geeft over problemen, die voor de lidstaten **niet** van wezenlijk belang zijn.

Dit was o.a. het geval voor de zeerobbenkwestie en zou het geval kunnen zijn voor een eventueel voorstel over vervuiling in de Noordzee, omdat de Europese Raad het nu toch al eens is geworden over de algemene beginselen van een visserijbeleid.

Hier zouden de producentenorganisaties van alle landen, dank zij de krachtdadige tussenkomsten en aandringen, veel kunnen bereiken.

Maar spijtig genoeg mogen we de slappe werking van deze vergelijken met deze van het Europees parlement, dat tot op heden een miljarengeldklopperij is ten nadele van de gemeenschap, zonder al van groot nut te zijn geweest, tenzij financieel voor al wie er aan verbonden is.
Tijdens het kort debat welke er op volgde, hoorden we nog als sprekers de heer Van Quacquebeke, de Oostendse ecoloog Gronjard en een korte repliek en uiteenzetting van de heer Hovart, directeur van het Rijksstation voor Zeevisserij.

Tussenkomst van de heer Hovart

De heer Hovart herinnerde vooreerst aan het thema van de hoorzitting, nl. de verontreiniging van de Noordzee en mogelijke gevolgen ervan op het visbestand. Z.i. is dit geen gemakkelijke doelstelling, maar niet van belang ontbloot. Daarom wilde hij even dieper op de zaak ingaan.

Vooraf merkte hij op dat inderdaad veel, misschien, te veel afvalstoffen in zee terechtkomen. Hierdoor worden allerlei processen op gang gebracht, die op korte, middellange of lange termijn tot verstoringen in het ecosysteem leiden. Principieel is hij dan ook tegen, het afvoeren van allerlei stoffen naar zee en onderstreepte hij dat alle vormen van zeeverontreiniging moeten worden bestreden.

Hij stipte evenwel aan dat het uiterst moeilijk is om de relatie verontreiniging – visbestanden te evalueren en wees er op dat ook veel andere factoren op de visbestanden inwerken.

Zo belichtte hij de klimatologische omstandigheden die de grootte van de jaarklassen kunnen bepalen. De sterkte van de jaarklassen varieert aanzienlijk van jaar tot jaar, ook in gebieden waar de verontreiniging gering is of onbestaande.

Aan de hand van uitvoerig cijfermateriaal van een aantal belangrijke vissoorten bewees hij deze stelling.

Verder vermeldde hij de invloed van de predatie op de visbestanden en onderlijnde hij de impact van de visserij zelf op de bestanden. Hij citeerde

uit een van zijn vroegere publikaties o.m. het volgende : het is waarschijnlijk dat de visserij momenteel een groter impact heeft op de stocks dan de verontreiniging.

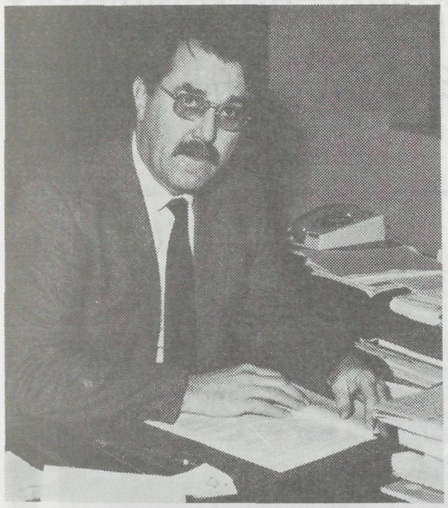
Anderzijds wees de heer Hovart er op dat de bevolking en industrialisering zijn toegenomen, doch dit is ook het geval voor de omvang van de biomassa en de vangsten in de Noordzee. Wel worden verschuivingen in de vangstsamenstelling genoteerd (minder haring ten voordele van industrievis en ook wel consumptievis).

Spreker wilde onderlijnen dat de geciteerde cijfers niet willen zeggen dat er helemaal geen effect kan zijn van de verontreiniging op de visbestanden, doch wellicht is dit effect niet zo groot als doorgaans wordt aangenomen.

Al met al was de heer Hovart van oordeel dat verder en meer onderzoek en monitoring t.a.v. de verontreinigingsproblematiek van de Noordzee noodzakelijk is.

Tenslotte betreurde hij dat teveel konventies worden afgesloten die te lang op toepassing wachten. Hij meende dat hier een taak voor de EEG was weggelegd, o.m. met betrekking tot coördinatie en uitvoering. Hierdoor moet het z.i. mogelijk zijn de vermoede effecten van de verontreiniging op de visbestanden te verminderen en verder het zo gezond product als vis op de markt te houden en te brengen.

Totdaar de h. Hovart.



De h. P. Hovart, directeur van het Rijksstation voor de Zeevisserij

Daarna had een kleine receptie plaats.

We gingen heen, bewust van het belang van het probleem, maar ook bewust dat het nu in elk geval nog jaren kan duren, alvorens doeltreffende beslissingen op internationaal vlak zullen genomen worden, gezien de zaak op Europees vlak in plaats van deze die er bevoegd voor zijn, geloodst en beslist moet worden.

P. Vandenberghe.

„HET VISSERIJBLAD"

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

Duizenden dode zeevogels op de Bretoense kust

Op de Franse kust van Bretagne zijn er de laatste paar weken opieuw duizenden dode zeevogels aangespoeld. Het gaat vooral om meeuwen en specifieke zwemvogels, die volledig onder de olie en de teer zitten. Milieuverenigingen hebben zich ingespannen om nog zoveel mogelijk vogels te redden, maar voor de meesten was er geen redding meer mogelijk. Amper een paar honderd zeevogels konden na behandeling terug in zee gezet worden.

De bijzondere uitkijkdienst langs de Franse kust heeft geen enkel vaartuig op het lozen van olie kunnen in overtreding nemen en hebben evenmin de ingezette vliegtuigen en helikopters olievlekken op grote schaal in zee kunnen ontdekken. Nochtans staat het vast, dat de zeevogels zwaar onder de olie en de teer zitten. Men vermoedt dan ook dat een vrachtschip afvalolie in zee voor de Bretoense kust heeft geloosd en dit in beperkte hoeveelheden maar op verscheidene plaatsen. Nochtans is volgens de milieuverenigingen, thans reeds de helft van het aantal zeevogels omgekomen als ten tijde van de reusachtige milieuramp met de „Amoco-Cadiz" de mamoettanker die op de klippen liep voor de Bretoense kust, zodanig dat men toch reeds van een milieuramp kan spreken.

In verscheidene havens kunnen de schepen reeds hun afvalolie kwijt of hun tanks spoelen en de spoeling in speciale voorbehouden opslagtanks overpompen. Dit is echter nog niet in alle havens het geval en men zou hier dan ook meer werk van moeten maken en veel strenger optreden.

NOTARIELE RUBRIEK

Kantoor van notaris
Paul van TIEGHEM de TEN BERGHE
te Oostende, Leon Spilliaertstraat 18
tel. 059/70.13.74

♦

Op DINSDAG 8 MAART 1983, om 15 u. in de gehoorzaal van het Vredegerecht, eerste kanton, Canadaplein te Oostende. Overeenkomstig art. 1582 van het Gerechtelijk Wetboek, onder opschortende voorwaarde van recht van opbod

TOESLAG VAN

RUIM WOONHUIS MET 3 GARAGES

(geschikt voor vrij beroep)
te Oostende, Van Hembdenstraat 28 - hoek Francis Verestraat.

Kadastraal inkomen: 45.600 fr.
Oppervlakte: 166 vierkante meter.

Indeling: Kelder - gelijkvloers: twee kamers, wc, ingerichte keuken, wasplaats, koer, 3 garages - eerste verdieping: 4 slaapkamers, badkamer met wc, berging - zolder.

Uitrusting: centrale verwarming met aardgas - water - electriciteit - regenwater.

Gebruik: Vrij twee maand na de verkoop.

Bezoek: Elke woensdag en zaterdag tussen 14 en 16 uur.

BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1983

Dit boekwerk is verkrijgbaar door storting van 1.200 fr., vermeerderd met 72 fr. BTW (niet verschuldigd voor levering aan boord van vissersvaartuigen) en de verzendingskosten, ten bedrage van 120 fr. op, postrekening 000-0418987-44, hetzij bankrekening Brussel Lambert 384-1605797-46, op naam van Drukkerij Nieuwsblad van de Kust te Oostende.

GEEN ENKEL EXEMPLAAR WORDT TOEGEZONDEN ZONDER VOORAFGAANDE BETALING.

WAAR VERKRIJGBAAR?

De „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak" is verkrijgbaar:

IN BELGIE:

Drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.
Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende.
Beroepsvereniging Hand in Hand, Rederskaai 21, te Zeebrugge.
OVA, Vismijn, Oostende.
Martin en Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen.
Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.
Standaard Boekhandel, Kapellestraat, Oostende.
Marina Yachting Center, Cockerillstraat 1, Oostende.

IN NEDERLAND is de verkoop toevertrouwd aan IJmuiden Stores, Trawlerkade 44, IJmuiden en kunnen alleen de boekhandels ze rechtstreeks bekomen bij de uitgever aan de prijs en korting voor de boekhandels vastgelegd.

Pas na ontvangst van de storting aan de koers van de Belgische frank, wordt de bestelling uitgevoerd.

SCHEEPSWERVEN

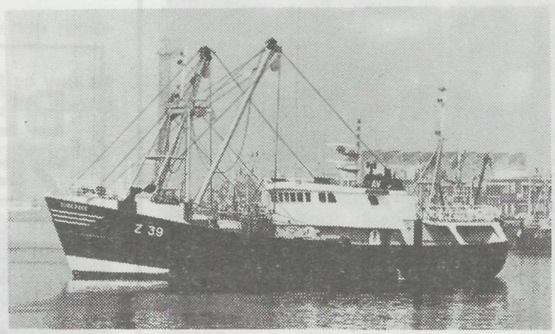
SEGHERS

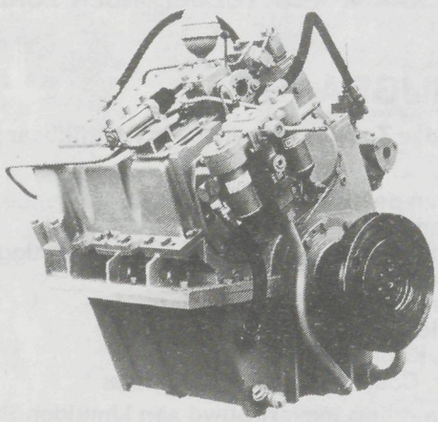
Slipwaykaai 4, 8400 Oostende
✆ 050/32.13.30

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*

MASSON
&
VAN STIGT BV





MASSON keerkoppelingen worden veelvuldig toegepast in visserijschepen.
Bij hermotorisering of nieuwbouw, voor iedere dieselmotor tussen 100 en 2000 Pk, is er een MASSON keerkoppeling met een passende vertraging en een goede vermogensreserve.
Door het toepassen van hoogwaardige staalkwaliteiten, geharde en geslepen tandwielen en een uitgekiend schakelsysteem zijn MASSON keerkoppelingen betrouwbaar, geruisarm en snel- en soepel schakelend.
Reden waarom voor bovenstaand vaartuig een "MASSON" werd gekozen.
Reden waarom ook in recent bestelde schepen MASSON keerkoppelingen zullen worden geïnstalleerd.
Kiezen voor MASSON is investeren in kwaliteit met de zekerheid dat VAN STIGT B.V. borg staat voor een doeltreffend en snel werkende service.

VAN STIGT BV
avelingen west 30 - gorinchem
tel. 01830-31066* - telex 24798

in België: (091) 261224

OP BEZOEK BIJ MAX DESUTTER

Wij zijn nu sinds méér dan drie jaar gepensioneerd, na een kwarteeuw in zijn firma als bediende gepresteerd te hebben. Geheel onverwacht brachten wij hem een bezoek. Knusjes in een komfortabele zetel gezeten in de living van zijn villa, gelegen langs de Elizabethlaan te Duinbergen, bood hij mij onmiddellijk een pittige zeemansborrel aan. Zijn beide zonen, hadden het mij reeds zo dikwijls gevraagd: „Kom toch eens één uurtje gezellig praten met onze Pa". Dus, om na het denderend Karnavalgebeuren, terug op adem te komen gingen wij bij Max Desutter op bezoek. Dit éne afgesproken uurtje werden er echter drie. Inderdaad, we hadden als vriend tegen vriend toch zoveel te vertellen en oude herinneringen op te halen!

De grootvader van Max, Leopold Desutter, landbouwer en steenhovenbezitter, werd te Oostkerke in 1832 geboren en had 11 kinderen (6 dochters en 5 zoons). Hij werd na de heren Mengé en Vandeputte van 1880 tot 1895 burgemeester van Heist. Hij stierf in 1919 op 87-jarige ouderdom. De tweede geborene uit dit gezin was Jozef, vader van Max, die te Heist geboren werd in 1871 en huwde met Alida Van Belleghem uit Sijsele. Hun woning was gelegen rechtover de drankslijterij „Vóórstad van Heyst" langs de baan die van Ramskapelle kwam, het eerste huis aan de grens van Heist gelegen. Moeder Alida stierf reeds in 1911 en vader Jozef hertrouwde met Stephanie Cadron uit Dudzele. Als zoon van Alida en Jozef werd Max te Heist geboren in 1911 en huwde in 1935 met Anna Dejonghe, eveneens aldaar geboren op 17 april 1911 en jongste dochter van de alhier goed gekende familie Dejonghe. Ook zij kwam uit een kroostrijk gezin van 7 kinderen, waarvan er nu nog 2 in leven zijn. Max en Anna kregen 2 mannelijke erfgenamen, nl. Manu, geboren te Heist op 28.11.1938 en gehuwd met Cecile Bossier uit Brugge, en Stefaan, geboren in 1944 en gehuwd met Billiet Rita. Beide echtparen hebben elk 3 kinderen.

Max voltooide zijn lager onderwijs bij de Broeders Xaverianen te Heist, dan kwam Turnhout, gevolgd door de 4de latijnse te Melle om dan uiteindelijk te Leuven Handelswetenschappen te studeren. Daar zijn oom, Delbaere Jozef, accountant was bij de firma Henri Debra te Zeebrugge, werd hij daar enkele maanden bediende. Na 14 maanden soldatenplicht te hebben vervuld, we schreven dan 1934, kwam hij in betrekking bij wijlen Wardje Brunet te Oostende waar een Nederlander, Piet de Wit, boekhouder was. Max en Piet sloegen na enkele tijd de handen in elkaar en richtten een eigen zaak op.

Deze samenwerking duurde amper 6 maand, tot de dag dat Max opnieuw in kontakt kwam met Henri Debra en laatstgenoemde voor een tweede maal zijn werkgever werd. Daar Max zich als self-made man wilde opwerken, begon hij een eigen firma. Deze bestond uit een systeem van kleine collis, te verzenden naar particulieren via de N.M.B.S. vanuit Zeebrugge-Centrum. Hij had dan een pakhuis in de kleine vismijn, rechtover de drankslijterij van Sissen Huts. De familie Desutter-Dejonghe woonde dan in de Westkapellestraat te Heist, waar later de schilderwerkplaats van de in Heist goedgekende Firmin Vandepitte werd ingericht. Max werd de eerste werkgever van Jozef Pieters, die nu deelgenoot is van het familiebedrijf dat dezelfde naam draagt.

In 1939, gedurende de mobilisatie (faze I) werd ook Max gemobiliseerd. Negen maal veranderde hij als militair van verblijfplaats, tot hij op 10 mei 1940 uiteindelijk aan het Albertkanaal belandde. Toen was het een bestendig achteruittrekken van de Belgische troepen en op 25 mei 1940 werd hij krijgsgevangen genomen te West-Rozebeke. Op 26 mei moest Max op 7 dagen met zijn Regiment te voet naar Maastricht. Daar werden hij en zijn makkers op de trein gestopt en naar Breslau (nu Wroclaw in Polen) gevoerd. Hij was er, net zoals zovele vlaamse en waalse vrienden, in Kamp 8A en werkte daar op het land. Daar hij Vlaming was, nam hij enkele maanden later afscheid van zijn Waalse kameraden en mocht terug Heistwaarts. Zijn krijgsgevangenschap had geduurd tot februari 1941.

Thuis gekomen, verhuisde de familie Desutter van de Westkapeliestraat naar een villa gelegen te Duinbergen, langs de Koninklijke Baan, nu Elizabethlaan genoemd. Daar het vishandelsbedrijf tijdelijk stillag, werkte hij dan gedurende 6 maand als bediende in de Cokesfabriek te Zeebrugge. Hierna werd hij marktleider in de vismijn te Blankenberge. Dan organiseerde hij te Grevelingen (Frankrijk) het beginstadium van de Corporatie van het eerste haringseizoen. Ook vele Heistse, Zeebrugse, Oostendse en Nieuwpoortse vissers zullen zich dit nog goed herinneren. Hij bleef er de ganse winter van 1941 op 1942. O, wonderbare haringvangsten, welke gedurende de lange oorlogsjaren zoveel landgenoten hebben gered van tuberculosies en als het „Manna" mocht worden aangezien voor onze bevolking. Daar hij aldaar na enkele tijd niet meer strikt nodig was, gaf hij de marktleiding te Blankenberge op en nam hij de zaak over van Karl Gieze uit dezelfde gemeente. Het was een bevoorradingszaak van olie, touw, garen en alle andere materialen voor de visserij. Daar deed hij zaken tot de bevrijding.

In 1936 had hij reeds in Zeebrugge een stuk grond gekocht naast de bestaande groothandel Lepold Depaepe waar hij een pakhuis liet bouwen. Na het vertrek van de bezetter, zag men pas de enorme schade die aan de Zeebrugse vismijn was aangericht. Dit was echter niet het geval met zijn pakhuis en van zodra, in 1945, de visveiling opnieuw begon, kon de firma Max Desutter onmiddellijk aan de slag. Zijn allereerste arbeider was Maurits Sabbe en daarna Jozef Pieters. In 1951 werd de firma gefusioneerd met deze van Leopold Depaepe. De twee hoofdbedienden van laatstgenoemde firma Leon Dobbelaere en Jeroom Pieters, maakten dan ook onmiddellijk deel uit van de staf bedienden van de nieuwe firma Dedeco (Desutter, Depaepe en Co.) Er werd ook overgegaan tot de stichting van de Zeebrugse IJsfabriek met de heren Vanden Abeele en Albert Neyts.

Daar de gewezen firma L. Depaepe reeds een uitgebreid kliënteel bezat te Parijs, vertrok er van dan af iedere dag een volgeladen wagen vis, meestal met tongen, naar de Franse hoofdstad en later ook naar Boulogne. Een staf van 42 man personeel, hielp aan het inpakken, verzenden en fileteren van de enorme hoeveelheden gekochte vis in de verschillende mijnen langs de Noordzee. Benevens naar Frankrijk, werden de eerste 3 dagen van de week naar de verschillende centra van ons eigen land, t.t.z. Luik, Charleroi, Namen, Brussel, Antwerpen, Gent en omgeving een viertal volgeladen vrachtwagens met vis naar het kliënteel verzonden. Ondertussen werden de kleinere gemeenten in ons land door tussenkomst van de N.M.B.S., door een vistrein voorzien van Isothermwagens, bevoorraad.

Max Desutter. Vanuit dit bureel leidt hij een bloeiende vishandel.

Mevrouw Anna Desutter, door iedereen geliefd, overleed in 1972, nauwelijks 61 jaar oud. De kerk te Duinbergen, was bij haar begraving te klein om alle familieleden en vrienden te bevatten. Ook wij hielden intens van haar en brachten haar ontroerd de laatste eer. Groothandelaar Max Desutter kan terugblikken op een waslijst eretitels: Voorzitter van de Visgroothandelaars van de kust te Oostende; Onder-Voorzitter van V.E.V.O.; lid van de Paritaire Commissie van Visserij; lid van het dagelijks bestuur van de visserij; Ere-Rechter van handelszaken van de Koophandelsrechtbank te Brugge; Voorzitter van de Verinvi met zetel te Zeebrugge; Past-Voorzitter en stichtend lid van de Rotary van de Oostkust; hij wilde echter niet verder uitwijden over zijn talrijke hoogwaardigheidseretekens, die hij bekwam en waar hij nooit mee pronkt.

Hij eindigde met: „Ik heb steeds begrip gehad voor het zware labeur van onze vissers, heb dikwijls grote partijen vis of garnaal opgekocht niettegenstaande ik zeker wist er een zwaar bedrag te zullen aan verliezen. Dit speelde echter bij mij geen rol en ik ben er van overtuigd wanneer eens de dag zal komen, dat ik het tijdelijke met het eeuwige zal verwisselen, er in mijn levensboek geen onbeschreven bladzijden zullen te zien zijn. Eens heeft iemand geschreven dat men een monument voor mij moest onthullen. Zulks is niet nodig, want ik deed nimmer iets voor de eer, en heb ik misschien ooit eens onvrijwillig iemand gekrenkt, dan had ik daar onmiddellijk spijt over. Als men eventueel later, na mijn heengaan, nog eens aan mij denkt, dan ben ik nu ten zeerste tevreden."

Ondertussen was het reeds aan het donkeren en we verlieten onze gewezen werkgever met een zekere weemoed. We hadden langs weerszijden een beter begrip ten overstaan van mekaar ontdekt.

Neen, Max Desutter! De vissers en ook wij, zullen U nooit vergeten; daar moogt gij zeker van zijn.

O. GROSHART

Ostend Stores en Ropeworks

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE

Burelen en Administratie: Tel. (059) 32.12.10 (5 lijnen)
Fabriek - Oudenburgstwg, 31
Tel.: (059) 70.15.42 / (059) 70.14.41 / (059) 70.70.33
Telex: 810.28 & 821.65 – Telegramadres: PEFLOS - Oostende

Harde vezelspinnerij sisal, manilla, polyethylene, polypropylene en nylon

MECHANISCHE FABRICAGE VAN NETTEN, NYLON GARENS, TOUWWERK EN NETTEN

Gedeponeerd merk

SPECIALITEITEN:

Voor de Zeevisserij:
Manilla, sisal, polyethyleen en nylon trawltwine - Touwwerk - Alle soorten netten - Staaldraad - Alle visserijgereedschap

Voor de Landbouw:
Bindgarens en pick-upgarens in sisal en synth. garens

Voor de Nijverheid:
Inpakgarens en Tapijtgarens in sisal en synth. garens

Sport: Allerlei netten

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
∅ 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar

REDERS en VISSERS.

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

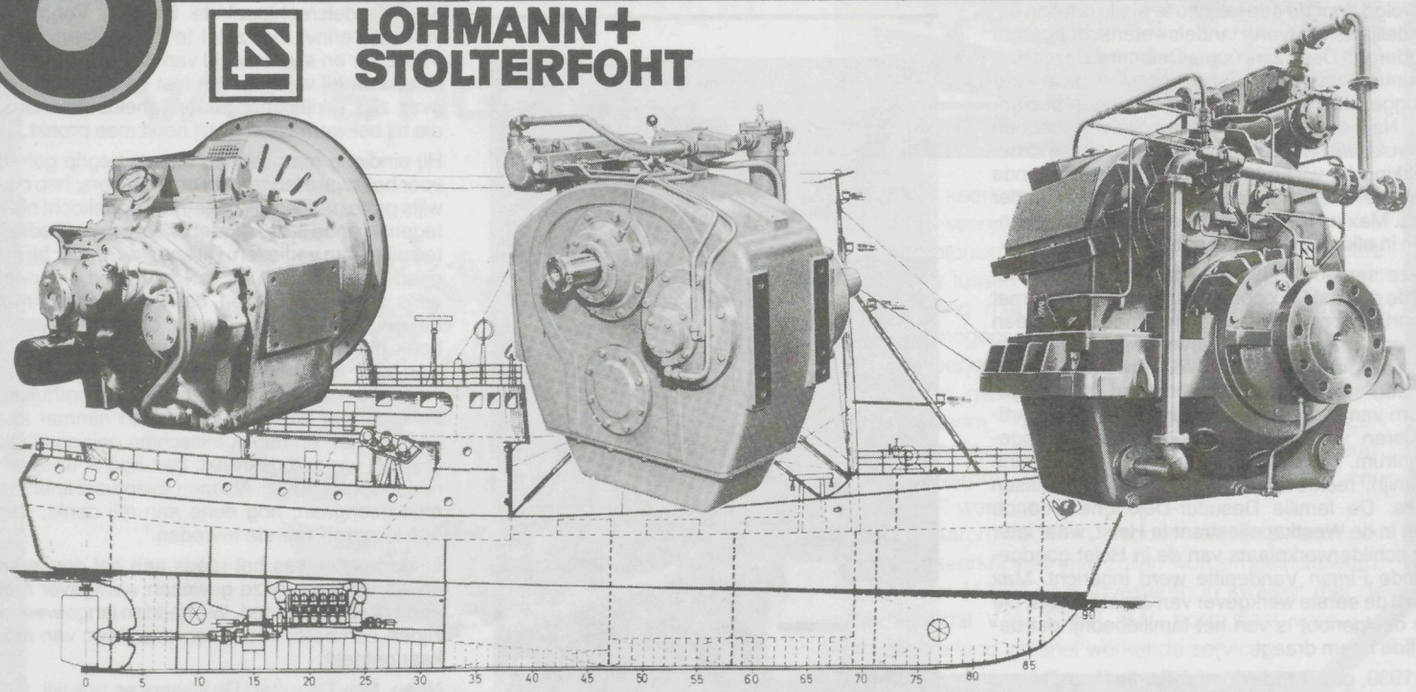
VISMIJN 71, OOSTENDE – ∅ 32.11.01

BRUINHOF

a mannesmann company

Keerkoppelingen voor visserijschepen
in diverse uitvoeringen voor vermogens van 175 tot 7000 kW, (240 tot 9500 DIN pk)

LOHMANN + STOLTERFOHT



BRUINHOF
2100 - DEURNE
SINT FREDEGANDUSSTRAAT 15-17
TEL.(03) 324.34.65
TELEX : 31.835 BRUNOF

Lohman + Stolterfoht bouwt keerkoppelingen die in de meest ongunstige omstandigheden 'het hoofd koel houden'. Onverstoorbare werkers met enkelschuine, geharde en geslepen tandwielen, slijtvaste oliedruklamelkoppelingen en ruim gedimensioneerde, niet statisch belaste lagers. Keerkoppelingen die 'beseffen' wat snel maneuvreren betekent ... en van "vol vooruit" tot "vol achteruit" dezelfde onderdelen efficiënt benutten.

publivaria

DE LONGLINERS...

In ons vorig nummer hebben wij, zij het eerder summier, aandacht besteed aan een Noors systeem met betrekking tot de lijnvisserij, met name het MUSTAD AUTOLINE SYSTEM. Desbetreffend greep in de Eurohall van de Oostendse vismijn een demonstratie plaats op initiatief van de firma VALCKE Frères uit Oostende in tegenwoordigheid van de heer Unger, afgevaardigde van de Noorse firma MUSTAD & Son uit Noorwegen.

In zijn inleiding liet de heer Van Coillie toen verstaan, dat het hier gaat om een **vernieuwde visserijmethode (?)** nl. de industriële lijnvisserij of autoline-visserij of ook nog de long-linevisserij. Hierbij werd vooral de nadruk gelegd op het feit, dat het gaat om een kostenbesparende methode. Zij vergt niet de vele honderden „péka's" zoals dit bij de traditionele visserij, en heel speciaal de bokkenvisserij, wel het geval is. Er is slechts een bepaald vermogen nodig voor de heen- en terugreis want op de visgronden zelf volstaan een paar honderd pk's. Meteen dus een visserijmethode, die volgens hem niet alleen de investering verlaagt voor een kleiner en dus goedkoper voortstuwingsinstallatie, maar bovendien tijdens de uitbating, minder zware uitgaven vergt voor de aankoop van brandstof. Dit is zeker een van de voornaamste voordelen van die lijnvisserij. Er zijn naar het schijnt, nog andere voordelen die wij achteraf, in de technische omschrijving, nader zullen belichten.

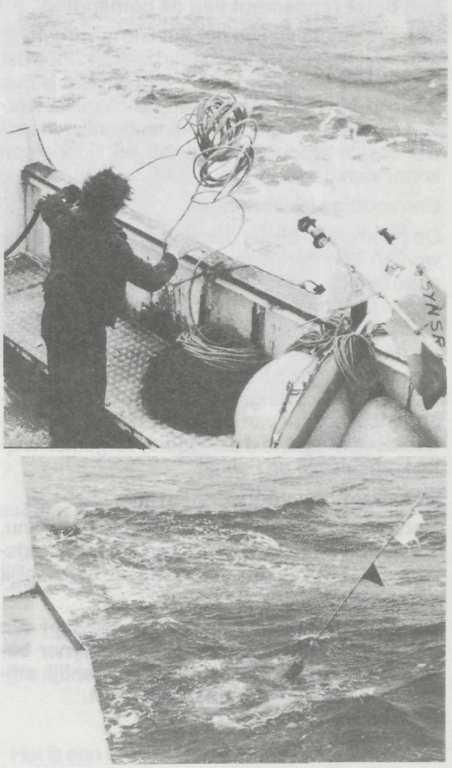
Ook t.a.v. de vishandel houdt deze visserij voordelen in. De vis, die aldus gevangen wordt, is van een uitzonderlijke kwaliteit. Eén voor één worden de vissen levend op dek gebracht. Zij hebben dus zeker niet te lijden gehad onder de druk in de netten, zoals dat bij de sleepnetvisserij wel het geval is. Ook de kortere reizen van maximaal één week bieden kwaliteitsgaranties.

De heer Van Coillie liet zich verder als volgt uit:

Er wordt wel eens gezegd: de visserij is konservatief. Misschien is dat ook zo, maar dat mag dan niet uitsluitend op de rug van de reders worden geschoven. Voor vernieuwing en modernisatie is immers kapitaal, durf, ondernemingsgeest en vakmanschap nodig. Welnu, ondernemingsgeest en vakmanschap ontbreekt het onze reders zeker niet, doch er is soms wel een tekort aan kapitaal. Daarom doen wij beroep op de hogere instanties om de visserij te steunen en te blijven steunen, vooral wanneer men nieuwe wegen op wil. De firma Valcke gaat straks, met de familie Hinderyckx, letterlijk „de boot in". Dat wordt meteen het eerste vaartuig in België, dat voor die lijnvisserij zal uitgerust zijn. Wij doen dus een investering en dat bewijst, dat wij in de zaak geloven.

Totdaar de heer Van Coillie.

Het herstellen van de lijnen en haken



Het wegschieten van de lijn en het aanbrengen van de boeitjes

TECHNISCHE GEGEVENS

Het MUSTAD AUTOLINE systeem werd vooral in Noorwegen ontwikkeld om de lijnvisserij renderend te maken, dank zij het uitzetten van een maximaal aantal goed geaasde haken met een minimum aan vermogen.

MUSTAD biedt een waaier van uitrustingen ontworpen voor het inhalen van de lijn, het onthaken van de vis, het reinigen van de lijnen en het ontwarren, het automatisch geleiden van de gereinigde haken op de stockeerrails en, nog het belangrijkst van al, een doeltreffende automatische aasmachine, die, gelijktijdig in één enkele bewerking, het aas snijdt en op de haak aanbrengt.

Karakteristieken van de AUTOLINE visserij

Een vers aas

Het aas is altijd vers. Het azen gebeurt bij het uitzetten van de lijn. Er bestaat geen enkele kans op verrotting van het oude aas. Vooral haring, wijting, makreel en inktvis worden gebruikt.

Tijdwinst

Er is geen vóórazing aan land of op zee nodig. Er is geen enkele vertraging te wijten aan het azen van de haken.

Altijd werkensgereed

De kleine vaartuigen zijn altijd vertrekkensklaar en kunnen zonder verwijl uitvaren en de lijnen uitzetten wanneer ze het willen.

(Vervolg op blz. 16)

Alle behandelingen gebeuren aan boord. De vaartuigen kunnen uitvaren in veel strenger weersomstandigheden, dan dit met de traditionele lijnvisserij het geval is.

Een beter rendement van de bemanning

Het rendement van de bemanning is verbeterd, want de AUTOLINE schepen zetten 2500 tot 3000 haken per man en per dag uit. Het is dus mogelijk om met hetzelfde aantal haken te werken als voordien met een kleiner bemanning ofwel om de productie op te drijven tijdens een korter werkdag.

Eenvoudige bewerkingen

De handigheid bij het oprollen en het azen, verworven door jarenlange ervaring is niet meer noodzakelijk en nieuwe manschappen zonder ervaring worden na enkele dagen produktief. De AUTOLINE schepen hebben een bemanning die dikwijls meer stabiel en meer gemotiveerd is dan degene op de traditionele schepen. Dat vermeerdert de visvangst en dus de winst. Een verhoogde stabiliteit van de bemanning en een betere doeltreffendheid aan boord, vergemakkelijken organisatie en beheer.

Betere arbeidsvoorwaarden

Het verloop van de bewerkingen kan continu, zonder onderbreking gebeuren en de arbeidsvoorwaarden van de bemanning zijn aanzienlijk verbeterd.

Bij een kleiner verbruik aan gasolie met een verhoogd vangstvolume en een kleiner bemanning, zouden de winsten aanzienlijk stijgen voor een bepaald aantal haken.

WERKING VAN HET MUSTAD AUTOLINE SYSTEEM

a) Het azen en het uitzetten van de lijnen

Het azen en het uitzetten van de lijn bestaan in het continu passeren van de haken door de aasmachine, het snijden van het aas en gelijktijdig vastzetten van het aas op de haken, terwijl de lijn automatisch uitgezet wordt door de vooruitgang van het schip.

Ze vinden plaats bij het begin of het einde van de dag.

De lijn wordt uitgetrokken door de vooruitgang van het schip. Gedurende het uitzetten moet *één man het aas op de transportriem plaatsen* en de machine in 't oog houden. Eén man moet een gedeelte van zijn tijd benutten om de boeien en de ankers aan de lijn vast te maken. Een derde man houdt de invoer van de haken in de aasmachine in 't oog.

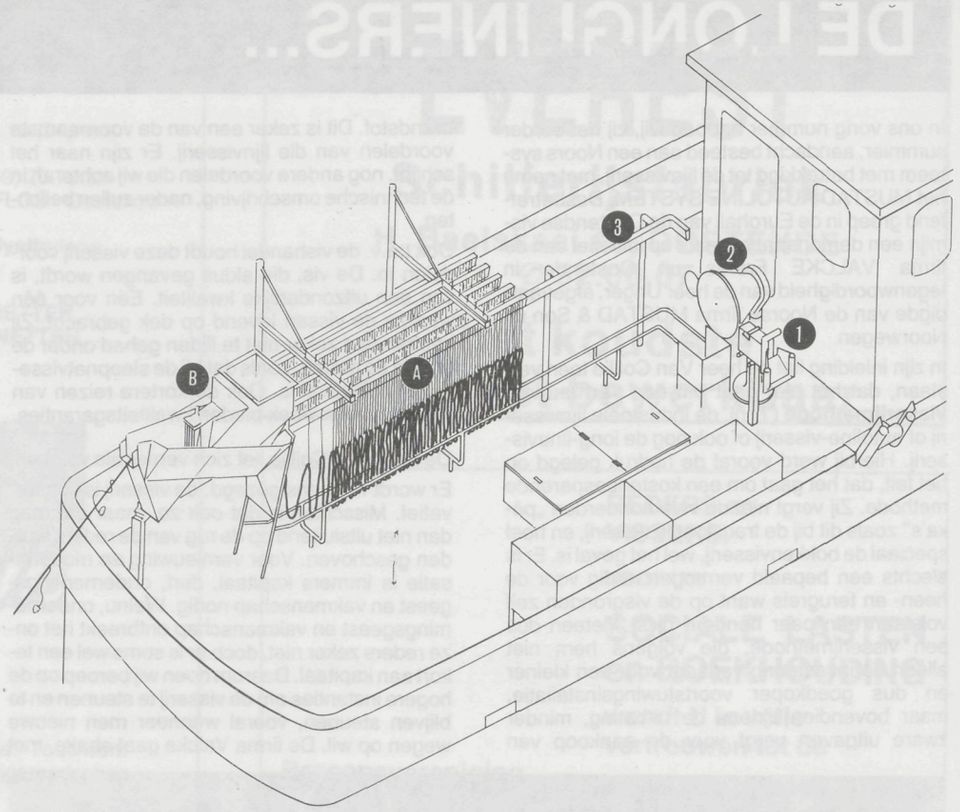
Op de AUTOLINE schepen neemt het azen slechts 10% van de totale tijd in beslag en is de aassnelheid 10.000 à 14.000 haken per uur naar gelang de afstand van de haken aan de lijn.

b) Het inhalen

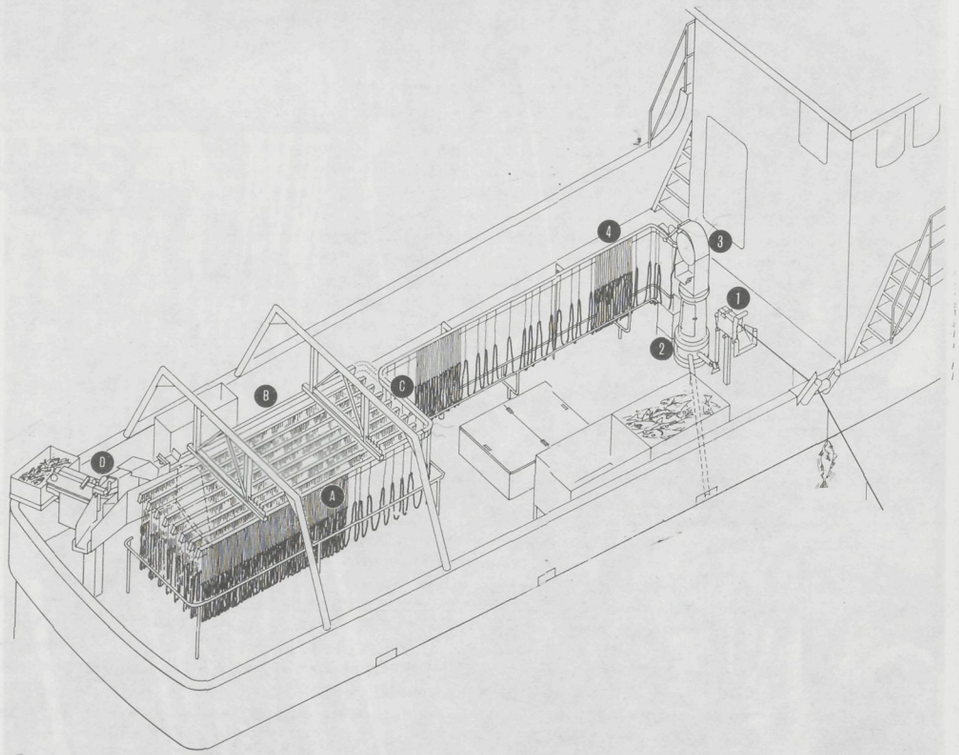
Dit gebeurt volledig automatisch van op de bodem van de zee tot op de stockeerrails.

Het inhalen omvat volgende bewerkingen: het inhalen van de lijn, het reinigen van de koorden en haken, het ontwarren, het verwijderen van de haak en de automatische geleiding van de haken op de stockeerrails.

De mechanisatie begint reeds van zodra de lijn terug aan boord komt. De vissen worden afgehaakt en de lijn passeert door het reinigingsapparaat waar de laatste aasresten verwijderd worden. Daarna passeert de lijn door het ontwartoestel waar waterstralen onder hoge druk de rond de hoofdlijn opgerolde haakkoordjes losmaakt. De lijn passeert dan door de haakafscheider waarin de haken van de lijn gescheiden worden. Een man rolt de koorden op terwijl de haken zich automatisch op de eerste rail rangeren. Er is een man nodig om het scheiden van de haken tijdens het inhalen in het oog te houden en een andere om de vis aan te haken.



Een beeld van een deels geautomatiseerde installatie
Eén lader haken wordt startklaar gehouden (A), de lijnen gaan vervolgens door de aasaanbrenger (B). Ieder haak wordt door de aashouder getrokken waarbij een stuk aas wordt opgepikt. Nu het binnenhalen van de lijnen. Bij het ophalen glijden de lijnen en haken door de haakreiniger (1). De lijnen worden door de haakreiniger getrokken bij middel van een vertikaal opgesteld toestel (2). Een man moet ieder haak manueel opvangen en op het overbrengingsapparaat plaatsen (3). Nadien worden de lijnen terug geplaatst in de stockeringsruimte.



Een beeld van een volledig geautomatiseerde installatie. Wanneer het azen begint wordt één lader in positie gebracht (A), de lijnen worden vervolgens manueel overgebracht naar het wegschietapparaat (B) door een overkruisingslader (C). Gedurende het klaarzetten gaan de lijnen door de aasinstallatie (D). Wanneer één lader (A) leeg is wordt een nieuwe in positie gebracht. Bij het inhalen gaan de lijnen eerst door de haakreiniger (1) en vervolgens door het wegneemgedeelte (2). De lijnen worden getrokken door een soort optrekker (3) geplaatst bij de wegneemtank. De haken worden automatisch geleid naar de overbrengingslader en vervolgens weer manueel overgebracht naar de stockeringspositie.

De nood aan bemanning voor de AUTOLINE

Het komplete MUSTAD AUTOLINE systeem, vraagt niet meer dan 4 mannen voor het inhalen en herstellen, welke ook de grootte van het schip weze. Het azen heeft er nog minder nodig.

Grotere schepen, langer reizen, een intensieve visserij en een behandeling van de vis aan boord, vergroten natuurlijk de bemanning.

4 tot 6 personen vertegenwoordigen een normale bemanning voor de kleine schepen, terwijl men er 8 tot 12 nodig heeft op de grote, al naar gelang de intensiteit van de visserij.

OMBOUWEN VAN EEN OUD SCHIP OF BESTELLEN OP PLAN?

Het MUSTAD AUTOLINE systeem is zeer soepel. Er zijn drie types installaties verspreid: aan bakboordzijde, aan stuurboordzijde en op het achterschip.

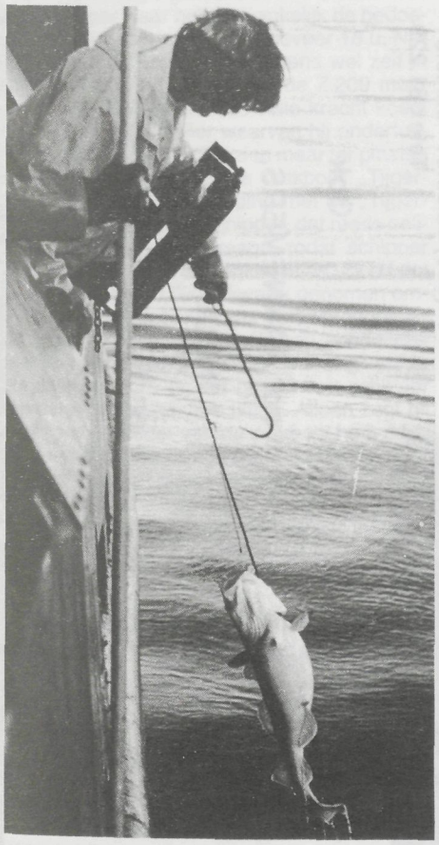
De reder is volledig vrij in de keuze van het aantal stockeerrails, hun respektievelijke lengte en hun schikking aan boord. **Het merendeel van de AUTOLINE schepen zijn omgebouwde.**

Een open of gesloten dek?

Het MUSTAD AUTOLINE systeem vereist geen bescherming tegen zeewater of slechte weersomstandigheden, maar in streken met streng klimaat, is de bemanning en de installatie bevoordeeld door een half-gesloten of gesloten dek. De Noorse lijnvisserschepen waren reeds lange tijd vóór hun mechanisatie met een gesloten dek uitgerust.

ONDERHOUD

Het onderhoud is eenvoudig. Dagelijks reinigen en onderhoud zijn belangrijke faktoren en verzekeren een continu werking gedurende jaren. Het onderhoudsboek AUTOLINE geeft raadgevingen voor een dagelijkse inspektie en hoe men ongemakken moet vermijden. Een video cassette is eveens beschikbaar.



Klaar met de vishaak om de vangst binnen te halen

Beeld van het achterschip van een treiler, uitgerust met een Mustad Autolinesysteem.

VISTUIG

Het MUSTAD AUTOLINE systeem wordt gebruikt met lijnen van 4 tot 8 mm diameter. De lijn moet soepel zijn. De haaklijnen worden aan de hoofdlijn bevestigd met een tussenafstand van 90 tot 160 cm. De haaklijnen zijn tot 60 cm lang.

Een grote keus van haken is beschikbaar.

HOE BEGINNEN MET DE AUTOLINE VISSERIJ?

Ieder schip en elke visserij stelt zijn eisen. De mogelijkheid voor de reder om geleidelijk over te schakelen op AUTOLINE laat hem toe de uitrusting aan te schaffen die voor hem het meest geschikt is.

De grootte van het systeem verandert naar gelang de afmetingen van het schip. De aasmethode hangt af van de soort visserij en van de diepte.

De apparatuur voor het inhalen van de lijn en voor de noodzakelijke behandeling ervan, hangt af van de stroming, van de diepte en van de gewenste inhaalsnelheid.

EEN GEDEELTELIJK GEAUTOMATISEERDE START

Dit is de eenvoudigste oplossing. Deze kan gebruikt worden voor een half-intensieve visserij met een matige investering. Deze oplossing laat de mogelijkheid open om uit te breiden naar een volledige mechanisatie.

De inhaalsnelheid is in dit geval beperkt door de tijd die nodig is voor het ontwarren en het op de rails brengen van de haken.

EEN KOMPLETE AUTOMATISATIE

Door het installeren van de Combihauler in plaats van de standaard inhaallier wordt het ontwarren, het scheiden en het ophangen van de haken gecombineerd uitgevoerd.

De inhaalsnelheid verhoogt aanzienlijk en de bemanning wordt produktiever. Men kan dus per dag ofwel meer haken uitzetten ofwel hetzelfde aantal met minder personeel. Voor het azen is er een keuze tussen de „Mark II" machine en de „Random".

Totdaar deze uiteenzetting.

IS DEZE VISSERIJ GESCHIKT VOOR DE BELGEN?

Het is een feit, dat deze soort visserij vooral door de Noren bedreven wordt en ook wel in het Noorden van Schotland of Ierland.

De vraag stelt zich echter, kan zij door de Belgische visserij suksesvol bedreven worden en in welke wateren?

De apparatuur aan boord kost zeker vijf miljoen. De huidige vissersvaartuigen dienen omgebouwd en wie tot deze bedrijvigheid overgaat, moet een beslagen schipper en geen avonturier zijn. Al deze problemen dienen vooraf goed bekeken omdat we de indruk hebben, dat onze administratie van Landbouw veel zaken te lichtzinnig aanbeveelt en behandelt. Voor zo'n soort visserij met al zijn technische noodzakelijkheden en tijdig en regelmatige bevoorrading met aas dient alles overwogen en zal in elk geval gedurende vele maanden de aanwezigheid van Noorse experten noodzakelijk zijn.

We hebben ten andere dezelfde vaststelling te doen met de Deense staande netten die, wat men er in administratieve middens van Landbouw ook over rapporteert, tot nu toe niet suksesvol is uitgebaat.

Bekwame schippers hebben in dat opzicht reeds hun visie laten kennen.

Wat de lijnvisserij betreft, is de proef het misschien wel waard.

Maar heeft men rekening gehouden met de visgronden waar zulks plaats grijpt en met talrijke andere aangelegenheden die niet passen in het kader van ons milieu op onze visserijgronden?

En dan stelt zich nog de vraag of zij die het aanbelangen, wel de aangewezen of bevoegde schippers zullen zijn?

Dit is vooral voor zo'n soort visserij even waar als voor deze die nu dagelijks door onze vissers in het Kanaal, de Noordzee, IJsland en de Kust beoefend wordt.

Afwachten is dus de boodschap.

Graag stellen we onze kolommen ook open voor de visie van al wie er interesse voor heeft.

BESCHERMKLEDIJ

en

Werkkledij

voor

Vissers

bij de
Reders-
koöperatieven

S. C. A. P.

H. Baelskaai
8400 OOSTENDE
Tel.(059) 32.29.51 - 32.09.31
Telex 81.229

Ook

voor AANNEMERS,

INDUSTRIELEN

en WERKGEVERS

BESCHERMKLEDIJ voor VISSERS met PUNTEN :

KNIELAARS
LAARS gevoerd met wol
DIJLAARS
HEUPLAARS
OVERALL blauw goed -
van maat 42 tot 64
BROEK blauw goed
VEST blauw goed -
van maat 42 tot 64
BROEK met borststuk -
van maat 42 tot 64
JUMPERS blauw goed
Small — medium
large — extra-large

ZUIDWESTER (lange kap)
OLIE-HEMD zonder kap
OLIE-HEMD met kap
OLIESCHORT
OLIEBROEK met bretels
GUTTERS
AIRCOAT BROEKEN
BROEKEN met bretels
van maat 42 tot 58
JUMPERS aircoat

De punten zijn om te zetten bij :

S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende
HAND IN HAND, Zeebrugge

In de magazijnen van SCAP zijn ook nog te verkrijgen

ANDERE WERKKLEDIJ voor VISSERS, WERKLIEDEN, WERKGEVERS, AANNEMERS

DETERGENTZEEP : 10 Liter
EUROCOLOR VERF
HEMPELS VERF - alle kleuren
REGENKLEDIJ (broek en vest)
WOLLEN DEKENS
MESSEN PIJKENAAS

PRISMAKIJKERS
REDDINGSVESTEN
UURWERKEN met stuurwiel
BAROMETER met stuurwiel
UURWERKEN elektrisch
BAROMETER
DUFFLE COATS grijs en groen
echte engelse, blauw
DUFFLE COATS gevoerd
WERKSCHOENEN
anti-slip & versterkte top
laag en hoog model

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

NIEUWE GETUIGEN BRENGEN GEEN OPHELDERING NOPENS VERGAAN VAN ZEEBRUGSE TREILER Z.209 „ONEDIN"

De jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart heeft onderhoren voort gezet inzake het vergaan van de Z.209 „Onedin" die in november van vorig jaar verging maar waarbij gelukkig geen slachtoffers te betreuren vielen.

De Raad onderhoorde niet minder dan twee opvarenden van de „Onedin", met name de matroos Franky Devos en scheepsjongen Thierry Croes. De getuigenissen van beide vissers brachten echter geen nieuwe elementen aan het licht. Pikanter was evenwel de ondervraging van schipper Lammens Etienne, bevelvoerder van de Z.402 die in de buurt van de zinkende „Onedin" aan het vissen was maar er nu van verdacht werd niet alle mogelijkheden te hebben aangewend om hulp te bieden aan de in nood verkerende opvarenden van de Z.209. Eerst dus even de getuigenissen van schipper Lammens. Die zegt dat hij zelf niet in radiokontakt is geweest met de Z.209. Het was met name matroos Walter Verbeke die de gesprekken met schipper Goossens voerde. Getuige Lammens komt eerst vertellen dat hij door Verbeke werd ingelicht dat de Z.209 motordefekt had maar uit een tweede radiogesprek bleek, dan dat de Z.209 zinkend was. Schipper Lammens bevestigt verder dat hij wel degelijk onmiddellijk de netten heeft binnen gehaald en koers zette naar de Z.209 daar waar het aanvankelijk de bedoeling was voort te vissen tot ongeveer 18 u. Nadien probeerde schipper Lammens wel zelf in radioverbinding te komen met de Z.209 maar dat lukte niet. Hij zette dus volle kracht koers naar de zinkende treiler waarvan hij ondertussen de noodseinen had gezien maar ter plaatse lag reeds de Nederlandse duikboot „Tijgerhaai". Uit een radioverbinding met de „Tijgerhaai" bleek, zo zegt de schipper, dat reeds helicopterhulp was aangevraagd zodat schipper Lammens niet meer tussenkwam en vooral dat wordt hem door de Raad kwalijk genomen omdat hij gedurende bijna twee uur, op ongeveer 100 meter van de Z.209 bleef liggen, zonder ook maar iets te ondernemen. Op de vraag van de voorzitter waarom hij dat deed heeft schipper Lammens geen pasklare uitleg. Alleen zegt hij dat de bevelvoerder van de duikboot hem adviseerde standby te blijven maar dat wordt door de Raad in twijfel getrokken. Rijkskommissaris Carly zal tenandere daarover inlichtingen inwinnen bij de bevelvoerder van de „Tijgerhaai" en, zo waarschuwt hij de schipper, pas op als het blijkt dat uw beweringen leugenachtig zijn.

OPVARENDEN VAN DE „ONEDIN" GETUIGEN

Even terug naar de verklaringen van matroos Franky Devos en scheepsjongen Thierry Croes. Zoals eerder gezegd brengen beiden omzeggens geen nieuwe elementen naar voren. Beiden werden gewekt door het alarmsignaal en de waarschuwing van schipper Goossens die zegde dat de motorkamer vol water liep. Beiden hebben dat trouwens met eigen ogen kunnen vaststellen. Ook het binnenhalen van de netten wilde niet lukken omdat de winch onklaar was geraakt. Onmiddellijk na het alarm werd de handdekpomp in werking gesteld maar heel spoedig bleek dat het water sneller in het vaartuig kwam dan kon geloosd worden. Toch werd gedurende anderhalf uur gepompt. Getuige Devos kan geen enkele zinnige uitleg geven waarom het water zo snel in het vaartuig kwam gelopen. Volgens de scheepsjongen was de motorkamer herschapen tot een kolkende watermassa. Het water spoot aan alle kanten maar hij kan niet zeggen waar het lek zich precies bevond. Verder vertelt scheepsjongen Croes, die aan zijn allereerste reis als visser toe was, dat hij de schipper hoorde roepen naar de Z.402 en dat hij woedend was omdat dit vaartuig niet bereid bleek onmiddellijk hulp te bieden. Het blijft dus wachten op schipper-eigenaar Goossens, allicht de belangrijkste getuige in deze affaire.

TWEE SCHEEFLOPERS

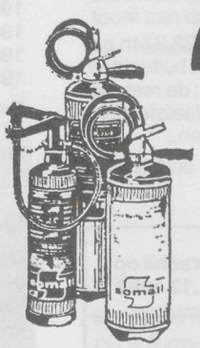
Rijkskommissaris Carly sprak ook twee vorderingen uit. Een eerste zaak betrof de Z.27 waarbij schipper Claeys Francois zich moet verantwoorden voor de scheve koers die zijn vaartuig liep. Betrokkene liet na te kontroleren of de zeekaarten voldoende waren bijgewerkt en dat kan hem een schorsing van drie dagen kosten.

★ ★ ★

Schipper Compernolle, die geen gevolg gaf aan drie oproepingen tot verschijning, komt er minder goed van af. Hij werd twee keer in overtreding genomen waaronder een keer omdat hij een containerschip hinderde. Bovendien werkte hij met verouderde kaarten en werd vroeger reeds twee keer voor gelijkaardige feiten veroordeeld. Rijkskommissaris is dus niet mals en vordert een schorsing van tien dagen.

HET HAD EEN RAMP KUNNEN WORDEN

Tenslotte was er nog de zaak van de Z.471 „Jean Bart I". De schipper van dit vaartuig, een zekere Vantorre, maakte zich schuldig aan het hinderen van een reusachtige tanker van 240 meter lang. Al met al is het nog allemaal goed afgelopen maar voor hetzelfde geld had het ook een scheepsramp kunnen worden. Schipper Vantorre, die bijgestaan wordt door meester Verbeke, zag de tanker, de „Mineral Samitri", de grootste eenheid van onze handelsvloot, voor het eerst toen het vaartuig nog op een mijl afstand lag. Hij verliet toen de brug om te helpen op het dek maar toen hij weer op de brug kwam was zijn vaartuig de tanker tot op 400 meter genaderd. Schipper Verbeke vond toen nog het middel om de mastodont voorover te varen en stuurde daarbij een onaanvaardbare navigatie omdat de tanker moet aangezien worden als een onmaneuvreerbaar vaartuig omdat de Mineral Samitri, wegens de grote diepgang, niet uit het midden van de vaargeul mag lopen, op gevaar af aan de grond te komen. Volgens de Raad had het volstaan om gewoon de vaart uit het vissersvaartuig te halen om onheil te voorkomen maar dat kwam toen niet in het hoofd van de overigens berouwvolle schipper die eerlijk zijn fout toegeeft. Tegen hem wordt een schorsing van zijn schippersbrevet gedurende drie dagen gevorderd.



— brandbeveiliging in machinekamer

— snelblussers, nazicht en hervulling

— Somati 100 % Belgische firma

— wendt U tot S.V. SCAP

somati

IIe Industriezone, 9440 EREMBODEGEM

Tel. (053) 70 32 32 — Telex 12376

EVOLUTIE VAN DE VISSERSVLOOT IN 1982

Zopas is het „Jaarverslag over de Evolutie van de Vissersvloot in 1982" verschenen. Dat is een rapport dat jaarlijks wordt uitgegeven door het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart op grond van gegevens die door de administratieve diensten van het Waterschoutskantoor worden verstrekt. Daar waar vroeger dit rapport pas in april werd vrij gegeven, is dit nu veel vroeger van de pers gekomen, zodat wij nu reeds een beeld kunnen geven over de toestand van onze vissersvloot op 1 januari 1983.

De toestand van onze vissersvloot was als volgt op 1 januari 1983:

Scheepsklasse	Aantal schepen	Brutotonnemaat		Drijfkracht in P.K.	
		Minimum & Maximum	Totaal	Minimum & Maximum	Totaal
I	25	5 à 35	690	75 à 240	3.845
II	52	35 à 70	2.534	135 à 400	10.980
III	93	70 à 180	10.576	200 à 900	42.302
IV	32	180 à 400	7.078	500 à 1.200	30.726
V	2	400 à 1.000	969	1.200 à 1.350	2.550
Totaal:	203		21.847		90.403

In de loop van 1982 werden vier eenheden aan de vloot toegevoegd terwijl er zes aan onttrokken werden. Bijgevolg omvatte onze vloot op 1 januari jl. 203 eenheden tegenover 205 op dezelfde datum van 1981. Dat houdt in dat onze vloot opnieuw aan numerieke sterkte inboette.

De evolutie van het aantal vaartuigen in de loop van 1982 moet als volgt omschreven worden:

Aanwinst: 4 eenheden. Hierbij dient toch wel de bemoedigende vaststelling gemaakt dat het hier om nieuwe treilers ging die in bedrijf werden genomen en dat zijn dan met name de Z.39 „Zuiderzee" van de gelijknamige rederij; de Z.50 „Tijl" van de rederij Versluys-Lagast; de Z.89 „Sandra" van de rederij Vandenbroucke-Schiltz en de Z.284 „Vicky" van de rederij Paeye Willy. Meldenswaardig is wel dat het hier allemaal eenheden betreft voor de Zeebrugse vissersvloot terwijl die nieuwe treilers ondergebracht worden in de scheepsklasse IV, dus vaartuigen waarvan de brutotonnage begrepen ligt tussen 180 en 400 ton.

Verlies: 6 eenheden. Hier deed de evolutie zich als volgt voor. Een vaartuig, met name de Z.550, werd uit bedrijf genomen. Twee eenheden, de O.150 en de Z.38 werden naar het buitenland verkocht, respektievelijk naar Nederland en Engeland. Tenslotte gingen drie treilers verloren, nl. de O.202 „Pelagus", de Z.209 „Onedin" en de Z.574 „Nautilus". Alleen door de scheepsramp met de O.202 vielen vier slachtoffers te betreuren, met name twee opvarenden van het vissersvaartuig en twee mensen die deel uitmaakten van de IJslandse reddingsdiensten.

Van de nog 203 in bedrijf zijnde eenheden werden er 167 of 82,27 th gebouwd op Belgische werven en 36 vaartuigen of 17,73 th in het buitenland. 158 treilers, zijnde 77,83 th hebben een stalen scheepsromp; de rest zijnde 45 of 22,17 th zijn in hout vervaardigd maar het gaat in het laatste geval hoofdzakelijk om kleine vaartuigen die de kustvisserij bedrijven.

Ingedeeld volgens de scheepsklasse was onze vissersvloot op 1 januari 1982 als volgt samengesteld:

Scheepsklasse	Toestand op		Verschil op 31.12.1982
	31.12.1981	31.12.1982	
I	26	25	— 1
II	52	51	— 1
III	96	93	— 3
IV	29	32	+ 3
V	2	2	
Totaal:	205	203	— 2

Ingedeeld volgens het aantal vaartuigen per thuishaven kwam men op 1 januari jl. tot de volgende statistiek:

Scheepsklasse	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge	TOTAAL
I	15	3	6	1	25
II	14	26	11	–	51
III	27	54	12	–	93
IV	9	20	2	1	32
V	2	–	–	–	2
Totaal:	67	103	31	2	203

De evolutie van de tonnenmaat

Door de verandering in de samenstelling van de vloot hebben zich volgende wijzigingen voorgedaan:

Er werd een aanwinst geboekt van 864 brutoton door het in de vaart brengen van vier nieuwe eenheden. Daarentegen gingen 605 brutoton verloren door schrapping van een vaartuig, door verkoop van twee eenheden naar het buitenland (124 ton), door het vergaan van drie treilers (431 ton) en door verbouwing (15 ton).

Eind 1982 bedroeg de totale tonnenmaat van de zeevisserijvloot 21.847 ton tegen 21.588 ton in 1981, hetgeen een vermeerdering betekent van 259 ton. Als men de totale tonnemaat beschouwt komt men tot de vaststelling dat Zeebrugge de eerste plaats inneemt met 12.046 brutoton, hetzij 55,14 th van de totaliteit. Oostende komt op de tweede plaats met 7.069 ton of 32,35 th. Vervolgens is er de Nieuwpoortse vloot met 2.492 ton of 11,41 th en tenslotte totaliseert Blankenberge 240 brutoton of 1,10 th.

De opdeling per thuishaven geeft derhalve volgende tabel:

Scheepsklasse	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge
I	412	92	157	29
II	634	1.300	600	–
III	2.904	6.426	1.246	–
IV	2.150	4.228	489	211
V	969	–	–	–
Totaal:	7.069	12.046	2.492	240
% :	32,35	55,14	11,41	1,10

Dat betekent dat de brutotonnenmaat van onze vloot sedert 1979 voortdurend is gestegen, en wel als volgt:

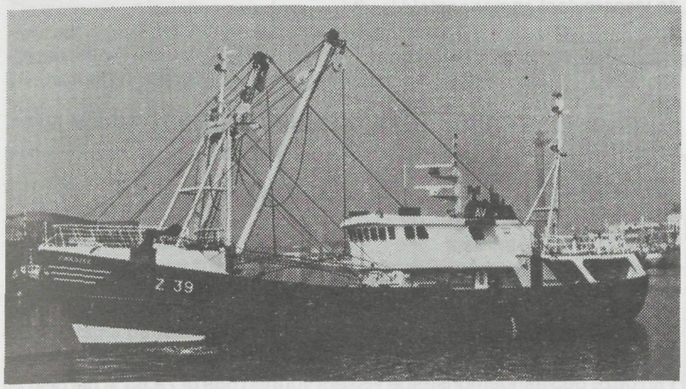
1979 : 20.036 ton
1980 : 21.122 ton
1981 : 21.588 ton
1982 : 21.847 ton

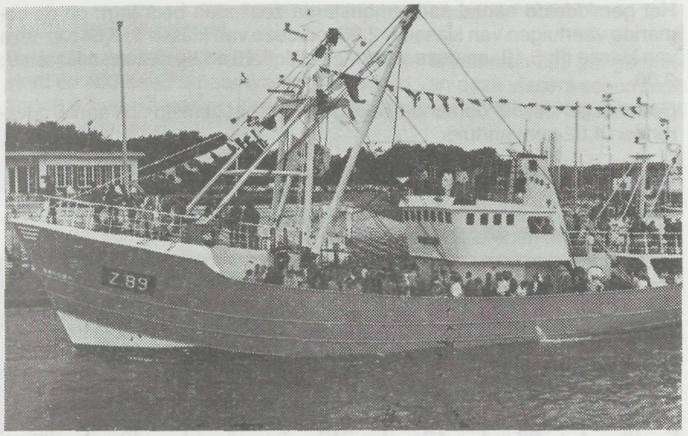
De hoogste brutotonnenmaat werd opgetekend in 1968 toen onze vloot 31.295 brutoton totaliseerde maar toen omvatte de vloot ook 356 eenheden.

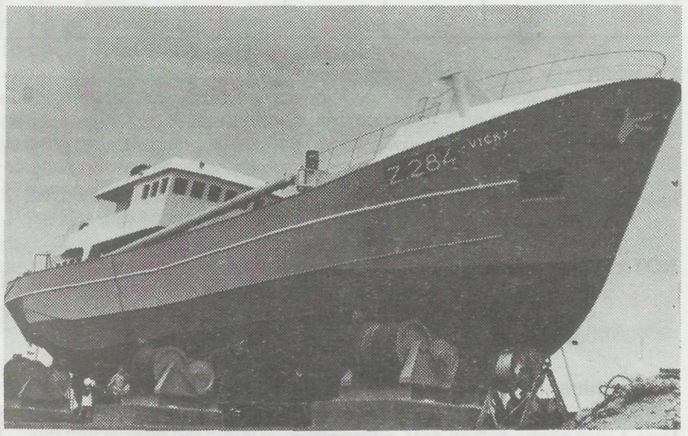
De evolutie van de drijfkracht

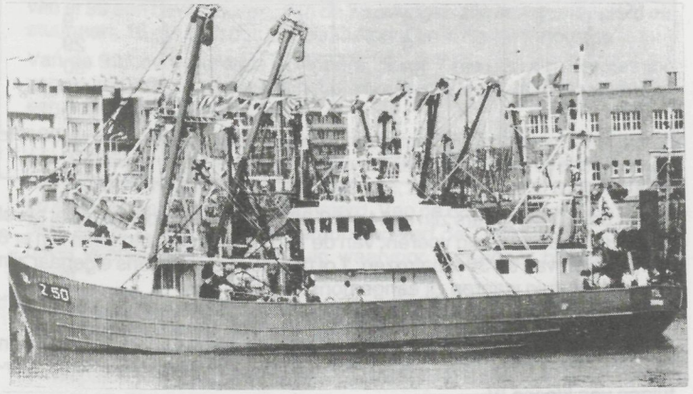
Door het wegvallen en toevoegen van eenheden aan de vloot werd in 1982 een verhoogd motorvermogen van 2.112 PK opgetekend. Door het in de vaart brengen van 4 eenheden werd een stijging van 4.398 PK opgetekend en daarnaast nog eens 15 PK door de vervanging van een oude motor door een nieuwe.

Daarentegen ging in totaal 2.301 PK verloren en wel als volgt: 180 PK door de schrapping van een vaartuig, 571 PK door de verkoop van twee eenheden naar het buitenland, 210 PK door de inbouw van een andere motor of verbouwingswerken en tenslotte 1.340 PK door het vergaan van drie treilers.









De nieuwe treilers die in 1982 aan de vloot werden toegevoegd. Van boven naar onder de Z.39 „Zuiderzee", de Z.89 „Sandra", de Z.284 „Vicky" en de Z.50 „Tijl".

VERGELIJKENDE TABEL VAN DE DRIJFKRACHT (AANTAL PK) IN 1981 MET DEZE IN 1982

Scheeps-klasse	Toestand op		Verschil op 31.12.82	Gemidd. PK p/vaartuig	
	31.12.81	31.12.82		1981	1982
I	3.985	3.845	— 140	153,26	153,08
II	11.176	10.980	— 196	214,92	215,29
III	43.568	42.302	— 1.266	453,83	454,86
IV	27.012	30.726	+ 3.714	931,44	960,18
V	2.550	2.550		1.275,—	1.275,—
Totaal:	88.291	90.403	+ 2.112	430,68	445,33

INDELING VAN DE DRIJFKRACHT PER THUISHAVEN

Scheeps-klasse	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge
I	2.360	465	885	135
II	2.713	5.971	2.296	–
III	10.802	26.940	4.560	–
IV	7.570	20.056	2.200	900
V	2.550	–	–	–
Totaal:	25.995	53.432	9.941	1.035
% :	28,75	59,10	11,00	1,15

De Zeebrugse vloot totaliseert 53.432 PK of 59,10% van de drijfkracht van de ganse Belgische zeevisserijvloot, gevolgd door deze van Oostende met 25.995 PK of 28,75%, deze van Nieuwpoort met 9.941 PK of 11,00% en tenslotte deze van Blankenberge met 1.035 PK of 1,15%.

Vergeleken met de toestand in 1981 boeken de havens: Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort een vermeerdering van respektievelijk 20 PK, 1.477 PK en 615 PK. Blankenberge blijft status-quo.

Interessant om noteren is wel dat, sedert 1938, de totale drijfkracht van de vloot slechts één keer de kaap van de 100.000 PK overschreed. Dat gebeurde met name in 1970 toen een totaal motorvermogen van 100.829 PK werd opgetekend en toen omvatte de vloot 332 vaartuigen.

Aangaande de drijfkracht kan tenslotte nog gezegd worden dat het merendeel van de motoren van buitenlandse konstruktie zijn. Inderdaad, van de 203 motoren zijn er 131 of 64,53 th van buitenlands fabrikaat en slechts 72 vaartuigen of 35,47 th zijn uitgerust met een scheepsmotor van Belgisch fabrikaat.

Ouderdom van de scheepsrompen en de voortstuwingsmachines

1. SCHEEPSROMPEN

De ouderdom van de rompen schommelt tussen 1 tot 53 jaar. Nochtans hebben 185 of 91,13% der scheepsrompen de dertigjarige ouderdom niet overschreden.

De 203 rompen zijn in totaal 3.876 jaar oud, hetgeen een gemiddelde vertegenwoordigt van 19 jaar en 1 maand. In 1981 bedroeg dit gemiddelde 18 jaar en 5 maanden.

De indeling van de ouderdom der rompen volgens vijfjarige categorieën, toont aan dat de vissersvloot samengesteld is uit:

16	rompen	van	1	tot	5	jaar,	zijnde	7,89%
15	»	»	6	»	10	»	»	7,39%
41	»	»	11	»	15	»	»	20,20%
61	»	»	16	»	20	»	»	30,04%
25	»	»	21	»	25	»	»	12,31%
27	»	»	26	»	30	»	»	13,30%
5	»	»	31	»	35	»	»	2,46%
5	»	»	36	»	40	»	»	2,46%
4	»	»	41	»	45	»	»	1,97%
2	»	»	46	»	50	»	»	0,99%
2	»	»	51	»	55	»	»	0,99%

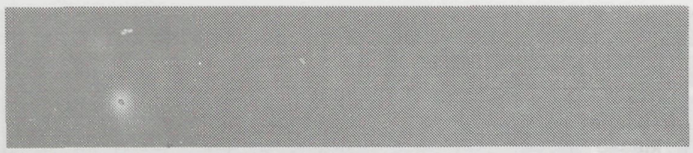
2. VOORTSTUWINGSMACHINES

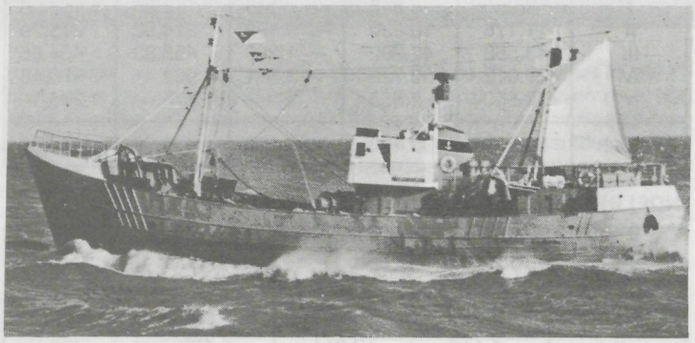
De ouderdom van de 203 motoren schommelt tussen 1 en 39 jaar, maar slechts 16 of 7,88% zijn ouder dan 25 jaar.

De 203 motoren totaliseren 2.973 jaar, hetzij gemiddeld 14 jaar en 7 maanden.

In 1981 bedroeg de gemiddelde ouderdom der motoren 14 jaar en 0 maanden.

(Vervolg op blz. 22)





De treilers die de vloot in 1982 ontvielen ingevolge een scheepsramp. Van boven naar onder: de O.202 „Pelagus", de Z.574 „Nautilus" en de Z.209 „Onedin".

De indeling van de ouderdom volgens categorieën van 5 jaar, toont aan dat de vissersvloot samengesteld is uit:

32	motoren,	van	1	tot	5	jaar,	zijnde	15,77%
28	»	»	6	»	10	»	»	13,78%
48	»	»	11	»	15	»	»	23,64%
58	»	»	16	»	20	»	»	28,59%
21	»	»	21	»	25	»	»	10,34%
14	»	»	26	»	30	»	»	6,90%
1	motor,	»	31	»	35	»	»	0,49%
1	»	»	36	»	40	»	»	0,49%

Het personeel van de zeevisserij

Op 31 december 1982 bedreven nog 187 schepen de zeevisserij. Het aantal ingescheepte bemanningsleden bedroeg 865 zeelieden tegen 894 op 31.12.1981.

Van deze 865 aangemonsterde vissers vormen 689 of 79,65% het dek- en gespecialiseerd personeel en behoren er 176 of 20,35% tot het machinepersoneel.

Het gemiddelde aantal aangemonsterde zeelieden bedraagt: op de bemande vaartuigen van klasse I: 2,96; op deze van klasse II: 3,64; op deze van klasse III: 5,19; op deze van klasse IV: 6,16 en op deze van klasse V: 9,00.

Over het geheel der bemande vloot bedraagt het gemiddelde aantal opvarenden 4,62 per vaartuig.

INDELING VAN DE BEMANNINGEN NAAR DE UITGEOEFENDE FUNCTIE

a) Dekpersoneel en specialisten

Scheepsklasse	Functies					Totaal
	Schipper (1)	Stuurman	Matroos	Lichtmatroos	Scheepsjongen (2)	
I	25	—	22	4	14	65
II	50	—	70	4	29	153
III	86	12	213	5	40	356
IV	25	4	56	4	19	108
V	1	1	3	1	1	7
Totaal:	187	17	364	18	103	689

(1) waaronder 37 schippers-motoristen;
(2) buiten de vissers die als scheepsjongen waren aangemonsterd, telde men 5 matrozen en 3 lichtmatrozen, beneden de 18 jaar; deze kunnen volgens de wet op de aanwervingen van het personeel der zeevisserij op 23 september 1931, eveneens als scheepsjongen beschouwd worden, zodat op 31 december 1982, het aantal dekscheepsjongens 111 bedroeg.

NOTA: Alhoewel 203 vissersvaartuigen geregistreerd waren, bedreven op 31.12.1982 slechts 187 eenheden effectief de zeevisserij. Dit is toe te schrijven aan het feit dat, op die datum, 16 schepen voor onbepaalde tijd uit de vaart genomen waren.

b) Machinepersoneel.

Scheepsklassen	Functies		Totaal
	1e motoristen	Hulpmotoristen	
I	9	—	9
II	29	—	29
III	86	4	90
IV	25	21	46
V	1	1	2
Totaal:	150	26	176

Onder de 187 schippers zijn er 54 of 28,88% die reder zijn en dus het bevel over hun eigen vaartuig voeren; van de 176 1e en hulpmotoristen zijn er 8 of 4,54% en van de 364 matrozen, 1 of 0,27%, die eveneens eigenaar zijn van het vaartuig waarop zij aangemonsterd zijn.

In totaal zijn dus 63 reders-eigenaars aangemonsterd, waarvan:

16 of 25,40% op schepen van klasse I; 29 of 46,03% op eenheden van klasse II; 12 of 19,05% op vaartuigen van klasse III en 6 of 9,52% op vaartuigen van klasse IV.

De evenredige indeling van de aangemonsterde zeelieden volgens de haven van registratie van het vaartuig is de volgende: 266 of 30,75% op de Oostendse-; 461 of 53,29% op de Zeebrugse-; 128 of 14,80% op de Nieuwpoortse- en 10 of 1,16% op de Blankenbergse vloot.

INDELING VAN DE BEMANNINGEN VOLGENS DE THUISHAVEN

Thuishaven	Aantal bemande schepen	Aangemonsterde zeelieden		% op het totaal aangemonsterde bemanning
		Totaal	Gemiddeld per schip	
Oostende	61	266	4,36	30,75
Zeebrugge	94	461	4,90	53,29
Nieuwpoort	30	128	4,27	14,80
Blankenberge	2	10	5,00	1,16
Totaal:	187	865	4,62	100,—

Leeftijd van de vissers

Op 31 december 1982 telde men 1.270 vissers, waarvan 865 aangemonsterd en 405 beschikbaar waren. De leeftijd van deze vissers schommelt tussen 15 en 67 jaar en kan, volgens categorieën van vijf jaar, als volgt worden ingedeeld:

Brevetten en Vergunningen.

Gezien de voorwaarden waaraan het schip moet voldoen om in staat van veiligheid te zijn, mag de Koning (zie art. 4 van de wet van 5.6.72 op de veiligheid der schepen) voorschriften bepalen, met inachtneming van de omstandigheden betreffende de brevetten, vergunningen en andere soortgelijke attesten, welke kunnen vereist worden van de schipper en van de bemanning.

Voor de zeevisserij worden volgende getuigschriften afgeleverd (K.B. van 21.5.1958 herhaaldelijk gewijzigd):

Afdeling dek:

1° dipmoma van aspirant-schipper ter visserij;
2° brevet van schipper ter kustvisserij;
3° brevet van schipper ter visserij 2e klasse;
&
4° brevet van schipper ter visserij 1e klasse.

Stafpersoneel van de afdeling Machine:

1° Vergunning voor het bedienen, ter visserij, van motoren van minder dan 120 P.K.;
2° het brevet van matroos-motorist voor het bedienen, ter visserij, van motoren van minder dan 275 P.K.;
&
3° het brevet van motorist voor het bedienen, ter visserij, van motoren van minder dan 500 P.K.

Diploma's en certificaten voor ondergeschikten:

Certificaat van scheepsleerjongen
&
Certificaat van bekendheid met de reglementen betreffende de navigatie.

* * *

a) 15 vissers zijn houder van het brevet van schipper ter visserij 1e kl., 13 van hen voeren het bevel over een schip. Van de 2 overigen is er 1 aangemonsterd in hoedanigheid van stuurman en 1 als matroos.

b) 137 zijn houder van het brevet van schipper ter visserij 2e klasse, waarvan er 99 een bevel voeren; van de 38 overigen zijn er 4 gemonsterd als stuurman, 16 als matroos, 17 als motorist en 1 als hulpmotorist.

Van de 99 bevelvoerende schippers zijn er 7 die met een vergunning van de zeevaartinspectie het bevel voeren over een vaartuig waarvoor een hoger brevet vereist wordt.

c) 106 zijn in het bezit van een Brevet van schipper ter kustvisserij of van een gelijkwaardige Brevet; hiervan voeren 68 het bevel over een schip, van de 38 overigen zijn er 3 als stuurman, 26 als matroos, 5 als motorist en 4 als hulpmotorist aangemonsterd. Van de 68 bevelvoerende schippers zijn er 53 die met een Vergunning van de Zeevaartinspectie het bevel voeren over een vaartuig waarvoor een hoger brevet vereist wordt.

d) 153 zijn houder van het diploma van aspirant-schipper, waarvan er 6 als schipper met vergunning van de Zeevaartinspectie zijn gemonsterd, 8 als stuurman, 80 als matroos, 3 als lichtmatroos, 29 als scheepsjongen, 22 als motorist en 5 als hulpmotorist.

e) 102 zijn drager van het getuigschrift van scheepsleerjongen, waarvan er 61 gemonsterd zijn als matroos, 1 als lichtmatroos, 22 als jongen, 15 als motorist en 3 als hulpmotorist.

1 houder van het Certificaat van Bekendheid met de reglementen betreffende de navigatie is, met een vergunning van de Zeevaartinspectie, aangemonsterd als schipper.

f) Geen werktuigkundigen ter diepzeevisserij zijn in deze hoedanigheid aangemonsterd.

g) 1 bezit een bestendige vergunning voor motoren van meer dan 500 PK. en is in deze hoedanigheid aangemonsterd.

h) 55 bezitten het brevet van motorist of een gelijkwaardig brevet; hiervan zijn er 12 gemonsterd als schipper, 2 als matroos en 41 als motorist.

Van de 41 motoristen zijn er 17 die met een vergunning van de Zeevaartinspectie een motor bedienen waarvoor een hoger brevet vereist wordt.

i) 117 bezitten het brevet van matroos-motorist of een gelijkwaardig brevet. Hiervan zijn er 44 gemonsterd als motorist, 31 als schipper, 31 als matroos, 7 als hulpmotorist en 4 als stuurman.

Van de 44 motoristen zijn er 37 die, met een vergunning van de Zeevaartinspectie, een motor bedienen waarvoor een hoger brevet vereist wordt.

j) 231 bezitten de vergunning van motorist voor het bedienen van motoren van minder dan 120 P.K. Hiervan zijn er 64 gemonsterd als motorist, 85 als schipper, 1 als stuurman, 61 als matroos en 20 als hulpmotorist.

De 64 motoristen zijn aangemonsterd met een vergunning van de Zeevaartinspectie, om een motor te bedienen waarvoor een hoger brevet vereist wordt.

Van de 187 schippers die het bevel over een vaartuig voeren, zijn er 13 of 6,95% houder van het brevet van schipper 1e klasse; 99 of 52,94% zijn houder van het brevet van schipper 2e klasse; 68 of 36,37% zijn houder van het brevet van schipper ter kustvisserij of een gelijkwaardig brevet, 7 of 3,74% zijn houder van het diploma van aspirant-schipper, en andere.

Onder de 150 motoristen, verantwoordelijk voor een machine, telt men 64 of 42,67% houders van een vergunning van motorist tot 120 P.K.; 44 of 29,33% matroos-motoristen, 41 of 27,33% houders van het brevet van motorist, 1 of 0,67% houder van een bestendige vergunning voor motoren van meer dan 500 P.K.

NOTA: Er wordt slechts rekening gehouden met het hoogste brevet of diploma behaald door betrokkenen.

Rederijen

Einde 1982 was de vissersvloot het eigendom van 180 reders, t.w.:

96 of 53,33% persoonlijke of familiale ondernemingen (P.F.);
9 of 5,00% feitelijke vennootschappen (F.V.);
71 of 39,44% personen vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid (P.V.B.A.);
4 of 2,23% naamloze vennootschappen (N.V.).

Wat de belangrijkheid aangaat van iedere soort onderneming volgens het aantal uitgebate schepen, komen de P.F. op de eerste plaats met 102 vaartuigen, zijnde 50,25%; vervolgens de P.V.B.A. met 83 schepen of 40,88%; de F.V. met 10 schepen of 4,93% en de N.V. met 8 schepen of 3,94%.

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten : Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

✆ (050) 54 41 17 – 54 41 92

– volledig en deskundig advies en bijstand –

Praktiseren

Effen

We hebben onze voorraad kalenders, notaboekjes en beste wensen binnengekregen. De oesters, met drie, vier en vijf nullen, de „kabeljauw à l'Ostendaise" en de „Crèpes flambées a l'armagnac" zijn verorberd en verteerd. 't Jaar is eigenlijk weeral een eind opgeschoten.

De boeken liggen weeral effen.

Niet dat we al deze zòttigheid en dat rondhossen met de feestneus op zó hoog in onze banier geschreven hebben. Verre d'ervan! En dat kribbetje en die gelukkige nieuwejaren en die „goede vaart" en die vele „grote vangsten", daarvan krijgen we allang geen krop meer in de keel. Maar we doen steeds mee, met de moed van de wanhoop. Wij willen ten allen prijze vermijden dat u ons het verwijt zou sturen van ons non-conformisme. Al houden we op de keper beschouwd dààr ook weeral geen klamme handen aan over.

We doen toch steeds maar mee met de (heerlijke) aperitieven, de pikante vissla en de gebakken zeetong, de (koele) schuimwijn, de „chateau la Rigaudière", de oprechte wensen en de (klinkende) zoenen. Dat wel!

We doen er, ondanks alles, zelf aan mee, niet omdat we het allemaal zo heerlijk vinden, maar wel omdat we geen spelbreker willen zijn. Ondanks we dus helemaal anders denken, doen we toch maar mee. Twee aangezichten zou men algauw gaan zeggen. Ja, maar we willen toch geen spelbreker zijn en daar zit toch heel wat edels in ook. Terwille van de anderen, om hun plezier niet te bederven, doen wij mee. En dat we toffe jongens zijn, dat w-i-l-l-e-n we weten... We doen mee aan datgene waar we in ons eigen (diepe) hart tegen zijn. Dat kost zelfoverwinning en dat is de edelste overwinning die de mens bevechten kan.

We deden mee met de stevige handdrukken, de zoetjes en de zoutjes en de zilte tranen niet rijkelijk vloeiend maar even wellend naar de (starende) ogen.

Dat zijn de eerlijkste en de indrukwekkendste.

We doen mee met de (klappende) kussen.

Dat wel!

Maar, we hebben nu wel onze voorraad van dat alles gekregen, de boeken liggen weeral effen.

Menselijk (1)

„Ships are all right, it is the men in them", schreef Conrad.

Niet zo gauw zijn de woorden „menselijke fout" uitgesproken of het koude zweet breekt ons, zeelui in het hart, ten allen kanten uit, in laaiend protest. Nochtans kan het niet anders dan dat naar het schip en zijn bemanning aan boord gewezen wordt, wanneer zich aldaar een ongeval voordoet. De fout aan boord kan verschillende oorzaken hebben en in de eerste plaats is er de (menselijke) fout van hen die hun job niet kennen. Het kunnen bemanningsleden zijn, die helemaal niet voor het werk geschikt zijn en het kunnen er ook zijn, die een opleiding gekregen hebben ontoereikend voor de hun toegewezen taak.

Er kunnen zich evenwel ook vergissingen en fouten voordoen bij toestanden en situaties, die als normaal opgegeven zijn en daarbij moeten we dan dadelijk al denken aan de bedrijfsfouten die het gevolg (kunnen) zijn van de lichamelijke en mentale konditie van de opvarenden.

De arbeidsongevallen of aksidenten zijn dan niet meer toe te schrijven aan de omstandigheden aan boord.

Menselijk (2)

't Hangt er eigenlijk ook veel vanaf hoe de rederij haar schepen probeert te beheren en hoe ze het hele (kostbare) zaakje in de gaten houdt. Het kan zijn, dat er een maksimum aan toezicht bestaat vanaf de wal op de hele bedrijvigheid van het schip en zelfs het leven aan boord. Maar het kan ook, dat de gezagvoerder de hele (zilte) zaak in handen houdt en zodoende de algemene beheerder of toch een der beheerders, van de rederij wordt. In deze richting verlopen tegenwoordig de zaken in de rederijen.

Toch blijft een nauwe samenwerking tussen schip en walleiding onontbeerlijk voor een kostenbesparende en doelmatige uitbating.

Haring (1)

Het nieuwe haringseizoen of wat er kan van overblijven, zwemt op haar laatste vinnen. Eens was de haringvangst de parel van de Belgische zeevisserij al willen we daarmee helemaal niet beweren, dat het allemaal goud was, dat blonk voor de vlaamse vissers. Maar, eens kwam de haringvisserij tussen voor 50 procent van de totale aanvoer! De visserskaai van aan de vlaggestok tot aan 't treinstation en tot diep in de straten van de gezellige binnenstad, 't stonk en blonk allemaal van de haring en de zilveren „polen" of schubben. De zwarte schouw van de rokerij van „Rauws" blies de prikkelende rook over de duistere binnenkoer in de Franciscusstraat waar we sprot en haring „aanstaken".

Haring (2)

Toen was het nog de sturm und drang periode van onze grote kleppers ter zeevisserij. We gingen de haringscholen tegemoet tot de Noorse en weleens Zweedse kusten, tot de Shetlands en dan afzakken naarmate 't jaar vorderde langs de Schotse, oostelijke wal, de Fladens en Doggersbank. Toen was het reeds zomer. Genten en blokmeeuwen waren dikwijls de wegwijzers naar de rijke banken.

Als de vis afgezakt was tot Lowestoft en Yarmouth, werden de traversen aanzienlijk ingekort en op de duur moesten we niet ver meer „lopen" want de panharing, de leevaard, zat al aan de Sandettie. Dan was het grote moment van de volle haring met de „dikke kieten" en de „volle melken". Kwamen de scholen terug van 't paaien, dan was 't al 't einde van 't jaar en de zieke, lege haring, de „schein" genoemd, kwamen al terug van de gronden.

Wat is er van de haring?

Portrait of a legend?

Haring (3)

Nog niet zo lang is het geleden, dat vismeel belangrijker geworden was dan haring!

Boeiende cijfers, dat wel.

In 1943 brachten we 57.887 ton haring aan de wal, in 1944 49.144, in 1947 32.000, in 1955 19.800, in 1960 3.694, in 1964 1.607, in 1965 786, in 1966 427, in 1967 357 en in 1968 135 ton.

En wat we mochten verwachten, de minste aanvoer haalde hoogste prijs, nl. 9,95 fr. de kilo.

Maar als wij geen haring meer aanvoeren, dan doen de anderen het wel voor ons. De vraag van de Belgen naar alle soorten haring wordt nu voldaan door de invoerders. Al schijnen we er toch niet danig veel van nodig te hebben. Toen het vismeel belangrijker werd dan de vis, was de Noordzee de speeltuin van de „droge haring", de „leevaard", de „schein". Samen met de haring verdween ook de goesting er naar bij de mensen en de vissers konden ook niet eeuwig gaan zoeken waar ze zat. Er moest ook gevist worden!

Nieuwe boelen aanslaan, veranderen van korre, slecht weer en lange traversen laten teveel tijd verloren gaan en aan wie moeten we het zeggen dat time money is?

Haring (4)

't Werd op den duur toch nog beter het hele jaar door dezelfde visserij te bedrijven, dubbele gullen, kabeljauw en koolvis en de zekerheid van een meer regelmatige en voordelige vangst met de bokken.

Maar, daar hebt ge zeker ook al op gelet. De mensen zijn niet meer tevreden met een harinkje, z'hebben liever tarbot en tongen voor een bakvisje en een kabeljauwfileetje voor kookvis.

En geef toe „haring a la crème" is moeilijk te verteren... „Turbot poché" en „Gebakken zeetong" klinken heel wat geraffineerder zelfs in onze geroetineerde vissersoren. En inderdaad, ze smelten in de mond.

Maar een haringfileetje in de azijn? Dat wèl!

Menselijk (3)

Zou de naarstige Jacob Bree, een van de kampioenen, een van het race des forts, alombekend rond de Noordzeestranden in de jaren 1800, dan ook een menselijke fout begaan hebben, toen zijn schip in 1826 met man en muis verging ter hoogte van Lowestoft, zestig mijlen uit de wal? Dat zullen we nooit weten.

Zou het ook een menselijk tekort geweest zijn toen diezelfde bekwame zeeman, God hebbe zijn ziel, al zijn zielen verloor, behalve de jongen, toen 't grootzeil werd afgerukt... enkele tijd vooraleer ze allemaal eensklaps van dit aardse toneel verdwenen?

Misschien was hij wel door zijn reder verplicht geweest van te varen ondanks het slechte weer? Misschien zou hij anders de zak gekregen hebben? In ieder geval, deze Bree zal, als zovele anderen wel gewaar geweest zijn, dat hij ook maar een worm was en zijn lotgenoten noch zichzelf kon helpen, ook al stond hij op zijn achterste poten.

(Vervolg op blz. 25)

Of, de bittere konfrontatie van de mens met de macht die hem overtreft.

En koos de visvloot zee
De nijvere Jacob Bree
Zeil'altoos met haar mee
Met storm en golf kampen
En troffen hem op zee
een aantal zware rampen
Doch door zijn kunde en moed
Zelfs in de grote nood
Behield hij steeds zijn schip
en hij ontkwam de dood.

Alleen die ene keer, toen werd hij bitter gekonfronteerd met de macht, die hem overtrof.

Een bericht van vroeger, a portrait of a legend, dat ons even ontroerd heeft.

Was dat een wel besteed leven van Jacob? Was hij verplicht geweest om de grote plas te gaan bevaren op zoek naar haring of wist hij van niks anders? Een kurieuze bestemming deze van schipper Bree.

Zijn schip zal wel all right geweest zijn.

Ships are all right, it's the men in them...

Eén van de duizend Bank Brussel Lambert-kantoren is in uw buurt. Zijn raadgevingen en diensten kunnen u het dagelijkse leven vergemakkelijken. U bent er van harte welkom. Denk eraan.

De BBL denkt aan u...

Apollinaris

- HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!
- NATUURLIJK GASHOUDEND MINERAAL WATER
- ZEER RIJK AAN MAGNESIUM

Gullevissers

Gebruikt voor de
DANISH PAIR VISSERIJ
onze speciaal
„DUIVELSTERK" KABEL
van 16 mm. 6 × 7
gegalvaniseerd

▶

60 F. per kg.
(korting 10 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE
TEL. (059) 32 29 51

Firma LOUIS CREVITS & Zonen
p.v.b.a.

— Import - Export
— Allerlei kettingen en kettingmatten
— Ankers
— Herbruikbare materialen
— Visserijbenodigdheden
— Rubber bollen & rubber ringen

Zeebruggelaan 137
8380 Lissewege BRUGGE
Tel. (050) 54.48.33
(van uit Nederland : 09.32.50.54.48.33)

VIJFTIGSTE IBIS-TROS WELDRA VAN DE PERS

Een beeld uit 1936. De Ibisjongens defileren voor ondermeer toenmalig directeur Prosper Wuylens, Prins Boudewijn en onderdirecteur en tevens stichter Georges Cambier.

Rond de jaren zeventig werd na veel wikken en wegen een vereniging in het leven geroepen die de afgestudeerde pupillen van het Koninklijk Werk Ibis zou groeperen. Het luisterde dan ook naar de naam Oud-leerlingenbond Ibis en werd gesticht door de onlangs overleden 103-jarige eredirecteur van de Ibis-school George Cambier. Een vorige poging om een gelijkwaardige bond in het leven te roepen mislukte maar een tweede poging kwam beter van de grond en onder het impuls van Cyriel Vantorre, Oud-leerling 468 uit Heist die een nevenafdeling aan de Oostkust stichtte kwam die weldra tot een ongekende bloei zodat thans een gezamentlijk ledental van meer dan 1.000 kan geteld worden. Het Koninklijk Werk Ibis zou tegenwoordig haast ondenkbaar zijn zonder hun Oud-leerlingenbond, waarvan de gewezen leerlingen en hun sympatisanten over gans de kust en ver in het binnenland verspreid zijn.

In hetzelfde jaar van oprichting, dit met medewerking van Oud-leerling Frans Puystiens, zoon van de oudste IJslandvaarder, en de redaktieleden Trifon De Meulenaere en Cyriel Vantorre, beiden uit Heist, kwam toen weldra het eerste Ibis-trosje in de brievenbussen terecht. Thans zijn ze aan hun vijftigste nummer toe dat weldra aan de leden en vrienden zal verstuurd worden.

Dat het driemaandelijks tijdschrift Ibis-tros gedurende twaalf jaar bestaan wat moeite heeft gekend om in leven te blijven zal men begrijpen als men nagaat dat alle teksten door de Oud-Ibismatroosjes zelf worden neergepend. Het vijftigste nummer wordt dan ook iets bijzonders. Vooral de afdeling Oostkust met hoofdredakteur-leider Cyriel Vantorre neemt deze maal geen blad voor de mond.

Het boekje, dat 40 bladzijden telt, begint met de inleiding van Ibis-story door Robert Coelus uit

Bredene en leest men hoe Koning Albert, toen Prins van België, het allemaal zag groeien. De wezenschool Ibis was immers een drijvende school die aangekocht werd door de Prins zelf en waarop een zestigtal visserswezen hun loopbaan voorbereidden.

Zonder het Opstel van Kajivakske, broer van de romanschrijver „De Kaj" zou het Ibis-trosje van de Oostkust niet meer denkbaar zijn. Deze keer handelt het over een dagje herinneringen uit het spartaans Ibis-leventje van 1936. Toen zwaaide Directeur Prosper Wuylens er de scepter. Ieder morgen kwam hij naar het petattekot om aan de kleine jongens te tonen hoe ze het mesje moesten vast houden en hoe dun de petatten dienden geschild te worden. Alles wordt voorgeschoteld met een vleugje romantiek en nostalgie.

In Ibis-tros nr. 50 kan men ook lezen over de vissersramp van 1932, hoe de „Heyst 15" in een potdikke mist overvaren werd en hoe een vader z'n eigen kind zag verdrinken.

Het boekje is niet ontsierd door reklame en naast het algemeen nieuws van de bond zelf zijn er nog de vaste rubrieken zoals het „Patrijspoortje" door Viktor Vantorre (oud-leerling nr. 521) uit Heist. Ook met „Schepen door de Eeuwen heen" wanen we ons terug in een ver verleden van de Zeilvaart. Alles vertellen wat dit vijftigste nummer onthult zou ons te ver leiden, doch het staat vast dat het in een adem zal uitgelezen worden.

De leden die hun jaarlijkse bijdrage van 150 fr. gestort hebben zullen het per post toegestuurd krijgen. Andere liefhebbers kunnen het eveneens bekomen mits storting van 50 fr. op P.C.R. 000-0403237-08 te name van Oud-leerlingenbond Ibis, P. Parmentierlaan 59, 8300 Knokke-Heist.

UW STEUN IN
DROEVIGE DAGEN

Begrafenissen - Crematies
en voorafregelingen

LUC SERVATY

de begrafenisondernemer waar de mens centraal staat;
waar op de eerste plaats «DIENST» verleend wordt.

Torhoutsesteenweg 204, 8400 Oostende
✆ (059) 50 25 43
Leffingestraat 130, 8400 Oostende
✆ (059) 50 25 40

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Tijdens het vissen hoorde men aan boord van de Z.34 een abnormaal geluid op het achterschip. Het toerental van de motor verminderde en de temperatuur steeg. Men proberde door beurtelings vooruit en achteruit te slaan de schroef vrij te krijgen maar dat lukte niet. Er werd besloten koers te zetten naar Milford waar een duiker vaststelde dat een stuk groen netwerk rond de schroef zat.

■ Tijdens het vissen viel de motor van de O.148 plots uit. Nadat de schroef was uitgeschakeld werd de motor opnieuw gestart en die draaide normaal. Men vermoedde dat er zich een voorwerp op de schroef had vastgezet. Om verdere schade te voorkomen besliste de schipper toch sleephulp in te roepen. De ss/Zeetijger sleepte het vissersvaartuig naar Oostende. Een duiker kon niets abnormaals vaststellen aan de schroef maar een onderzoek wees uit dat de schroefas was vastgelopen.

■ Op weg naar de visgronden stelde men aan boord van de Z.596 vast dat de eerste cilindervoering van de hoofdmotor geen smering meer kreeg. Een onderzoek wees uit dat het verbindingsstuk tussen de druppelklep en de regelvijs gebroken was. Na een voorlopige herstelling werd de terugreis aangevat.

■ Toen men aan boord van de N.710 de netten wilde winden sloeg de motor plots op hol en liepen de korretouwen terug uit. Bij nazicht bleek dat de koppeling van de tussenas van motor naar winch stuk was. Een poging tot herstellen bleek vruchteloos. Vervolgens werd de hulp ingeroepen van de N.720 maar ook dan slaagde men er nog niet in de averij te herstellen. Daarop werd besloten dat de N.720 de netten van de N.710 zou winden waarop de terugreis naar de thuishaven werd aangevat.

BELGISCHE VAARTUIGEN VERKOCHTEN IN GRIMSBY

Verleden week verkochten terug Belgische vaartuigen in het Britse Grimsby. Het gaat over de Z.284, Z.105 en de O.313, die allen thans via het agentschap Chapman verkopen, na het faillissement van Hamling & Co.

De Z.284 „Vicky" voerde 681 kit aan, hetzij 858 van onze bennen voor een brutobesomming van 2,8 miljoen B.fr. hetzij dus een gemiddelde van 3.260 B.fr. de ben. In deze aanvoer telde men bijna 260 bennen pladijs.

De Z.105 „Atlas" besomde 2,55 miljoen B.fr. voor 838 van onze bennen, hetgeen een gemiddelde geeft van 3.000 B.fr. per ben, met eveneens heel wat pladijs. Het is duidelijk dat deze aanvoeren in Oostende of te Zeebrugge de markt aan pladijs zouden oververzadigen met als gevolg een geringere afslagprijs.

Ook de O.313, de „Falcon" verkocht te Grimsby en haalde een brutobesomming van ongeveer 2,1 miljoen B.fr. Hiervoor zette dit vaartuig iets over de 600 van onze bennen in de markt, hetgeen een gemiddelde prijs geeft per ben van 3.450 B.fr.

Alle vaartuigen maakten goede gemiddelde prijzen zodat we veronderstellen dat zij eveneens verscheidene bennen fijne soorten in de afslag konden zetten.

„JEUGDHAVEN" DANKT

Door de heer Vandenberghe werd namens de gelikwideerde Koöperatieve voor Vissersvolk, welke tijdens en juist na de oorlog door de reders van Hand in Hand gesticht en uitgebaat was, aan jeugdhaven de overblijvende som van 42.722 fr. overgemaakt plus de interesten.

Dit bedrag werd bestemd voor sociaal en familiaal gehandicapte jongeren van „Jeugdhaven".

Voorzitter Opstaele vroeg de heer Vandenberghe de nog overblijvende stichters van deze coöperatieve, zijn oprechte dank te betuigen er aan toevoegend:

In het verleden hebben wij reeds meermaals mogen rekenen, niet alleen op Uw daadwerkelijke steun, maar ook op Uw morele aanmoediging en bescherming. U mag er terecht fier op zijn dat U in Uw rijkgevulde carrière, hebt bijgedragen aan tal van initiatieven ten voordele van de minder-bedeelden in onze maatschappij.

Meerdere verwezenlijkingen kwamen tot stand, mede dank zij Uw dynamische inzet.

U deed dit steeds op een bescheiden wijze, zonder enige ruchtbaarheid, alleen gemotiveerd door welgemeende diepmenselijkheid. Dit is een facet van U dat voor velen onbekend is, maar die aan zovelen als voorbeeld mag gesteld worden.

Waarvan akte en dank namens deze koöperatieve en de leden.

„HET VISSERIJBLAD"

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

Studie van de Gerechtsdeurwaarders Opsomer en Fischer, Rogierlaan 38

STAD OOSTENDE

OP WOENSDAG 9 MAART 1983 OM 14 U. STIPT
WORDT OVERGEGAAN TOT DE

VERKOOP BIJ FALING VAN DE INBOEDEL VAN DE PVBA DE ZEE - LA MER

MET MAATSCHAPPELIJKE ZETEL TE OOSTENDE, VISMIJN 33-34, ONDER DE HOEDANIGHEID VAN MEESTER E. DENOLF, ADVOKAAT TE OOSTENDE, OPTREDENDE ALS CURATOR VAN HET FAILLISSEMENT.

DE VERKOOP GESCHIEDT TER PLAATSE, ttz. IN DE VISMIJN TE OOSTENDE IN DE PAKHUIZEN 33-34

worden o.a. verkocht:

Vrachtauto DAF 2100 (cotainersysteem), 1ste maal gebruikt op 27/02/81
Lichte vrachtauto Toyota Hiace, 1ste maal gebruikt op 21/01/81
Lichte vrachtauto Toyota Hiace, 1ste maal gebruikt op 10/12/80

Heftoestel C. Zwaans 2000 kg., ontvelmachine Bader 47, verschillende basculen Berkel, slijpmolen Tormex type SE 250, hoogdruk-reiniger Exact met toebehoren, bakhoven Smito B.V. type Allround 70.70.70 met drie olie-reservoirs en vier bakmanden, lot werktafels, rekenmachine Covak, lot kantoormeubelen, metalen rekken, ...verder nog isomobakken 30/40, bakmeel, bakolie, enz...

drie koelagregaten, twee motorgroepen, één snelvriesagregaat

en nog veel meer... Het is onmogelijk een gedetailleerde beschrijving te geven van al de te verkopen goederen.
Het wordt ten zeerste aangeraden de goederen gedurende de tentoonstelling te komen bezichtigen.

TENTOONSTELLING: maandag 7 maart van 10 u. tot 13 u. en van 14 u. tot 16 u.
dinsdag 8 maart van 10 u. tot 13 u. en van 14 u. tot 16 u.
woensdagmorgen 9 maart van 10 u. tot 12 u.

OPGELET: de verkoop op woensdagnamiddag om 14 u. stipt.

Inrichters en hamer: pvba Verkoopzaal HET PARK
Léon Spilliaertstraat 17a,
8400 OOSTENDE
Tel. 059/50.34.67 & 059/26.63.49

Veilingsvoorwaarden: contant geld (de verkoop geschiedt zonder kosten, enkel BTW op de vrachtauto's).

STEUNMAATREGELEN VOOR DE BELGISCHE VISSERIJ

Zoals men weet heeft de Commissie de manier waarop de Belgische regering de steunmaatregelen op de brandstofbesparing heeft voorgesteld en ingekleed, niet aanvaard. In dit verband werd zelfs een klacht bij het Hof van Justitie te Luxemburg neergelegd.

Door volksvertegenwoordiger Van Miert K., lid van het Europees Parlement werd dan ook, door het stellen van een vraag in dit verband, getracht klaarheid ter zake te bekomen. Het antwoord uitgaande van de E.E.G.-Commissaris voor de visserij, de heer Contogeorgis, is echter niet duidelijk, zodat we nog even ver staan als voorheen.

Anderzijds moeten we de heer K. Van Miert toch dank weten voor zijn belangstelling betoond voor onze visserij.

Hieronder volgen dan de vraag en het antwoord.

Betreft: Steunmaatregelen voor de Belgische visserij.

In haar antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 47/82 ([1]) inzake „de steunmaatregelen voor de Belgische zeevisserij", beweert de Commissie dat de Belgische regeling, waarbij een aanmoedigingspremie voor brandstofbesparing in 1981 werd toegekend, „op lange termijn geen effect heeft".

De feiten weerleggen echter deze zienswijze, aangezien de overheid door een dergelijke maatregel een impuls gegeven heeft tot het volhouden van deze brandstofbesparende inspanningen door de beoogde ondernemingen.

Het zou immers zinloos zijn dat de visser zijn inspanningen niet voorziet als hij weet dat door bij voorbeeld een optimaal onderhoud, een betere afstelling van de motor, een lager toerental, een verminderde loopsnelheid, enz., op het brandstofverbruik bespaard kan worden.

Kan de Commissie, in het licht van het bovenstaande, meedelen op basis van welke overwegingen zij kan beweren dat de Belgische maatregel geen effect op lange termijn sorteert?

([1]) PB nr. C 210 van 12.8.1982, blz. 2.

Antwoord van de heer Contogeorgis namens de Commissie

(27 januari 1983)

Zoals het geachte Parlementslid terecht opmerkt, zullen de vissers er in hun eigen belang *met alle middelen naar streven op het brandstofverbruik* te besparen en in het algemeen de produktiekosten te verminderen. Daarom was de Commissie van oordeel dat er geen rechtstreeks verband bestond tussen het streven van de vissers en de door de Belgische overheid overwogen steunmaatregelen aangeziën deze op zichzelf niet de garantie inhielden dat het brandstofverbruik op lange termijn zou worden verminderd.

Tot daar dit nietszeggend antwoord.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

MARKTOVERZICHT

Heel wat minder vis dan verleden week met alleen maandag wat variatie. De andere dagen was het voornamelijk gul, wijting en steenholk die gebracht werden. Gul en kabeljauw waren nog iets goedkoper dan verleden week met kabeljauw zelfs onder de 50 fr. Voor gul werd tussen 25 en 56 fr. genoteerd. De kleine wijting geraakte gelukkig nog wel allemaal verkocht en was voornamelijk bestemd voor het buitenland. Grote wijting kreeg rond de 35 fr. en ging eveneens in hoofdzaak naar Frankrijk. De weinige andere soorten die er waren kregen wel flinke prijzen. Schol werd verkocht tussen 45 en 55 fr., voor rode knorhaan werd tussen 55 en 80 fr. gegeven. De tongen kregen tussen 159 en 290 fr. met vooral de kleine sorteringen heel wat duurder dan verleden week. Tarbot liep op tot bij de 400 fr. het kg en voor staartvis werd tussen 200 en 290 fr. betaald. De roggen, er werden een paar vangsten van het kanaal gebracht, noteerden van 35 tot 80 fr., de enkele bennen keilrog haalden tot 100 fr.

Van de Monkey een welkome vangst schelvis met de grootste sortering hier tot 65 fr. Zeewolf kreeg tot 78 fr. en voor totten noteerden we tussen 24 en 35 fr.

De haringvissers hebben een heel goeie laatste week achter de rug. De maand februari eindigde in majeur met op een bepaalde dag tot 1.250 bennen in de markt van de tweede resterende spannen. De haringprijs varieerde van 14 tot 16 fr. De volhouders hebben dus toch nog een late beloning gekregen.

VRIJDAG 4 FEBRUARI

WEST				
N.706	11	330		510.615
O.123	8	220		345.760
N.3	9	350		586.970
KANAAL				
O.309	15	190	230	458.305
KUST				
O.127/303		506		390.200
O.141/369	17	637		495.560

MAANDAG 28 FEBRUARI

NOORDZEE				
RI.11	5	455		1.048.153
KUST				
O.127/303	1	575		408.976
O.141/369	1	602		442.086
WEST				
O.279	8	295		424.495
O.285	10	360		512.688
O.306	8	440		572.297
O.35	9	270		434.777
N.41	8	115		173.180
KANAAL				
O.275	16	300		750.728
O.135	16	260	465	733.219
O.232	16	255	360	623.524
MONKEY BANK				
O.274	13	240		531.047
NOORD				
Z.300	8	2425		827.394
KUST				
O.127/303	1	744		542.348
O.141/369	1			387.172

DINSDAG 1 MAART

WEST				
N.597	6	235		340.903
N.45	6	275		426.563
O.128	8	300		416.777
N.709	8	280		470.459
KUST				
O.141/369		108		86.400
O.123/303		244		202.520

WOENSDAG 2 MAART

WEST			
N.40	6	185	271.072

Verwachtingen

VRIJDAG 4 MAART
West : O.134 (400 m.)
N.708 (330 m.)

MAANDAG 7 MAART
IJsland : O.318 (110 kab.-gul, 20 kools, 350 schelvis, 40 bonen, 20 Schotse schol, 10 leng, 20 varia).
O.129 (120 kab.-gul, 350 schelvis, 60 bonen, 20 varia).
Kanaal : O.118 - O.114 - Z.483.
West : O.229 - N.736 - N752 - O.206 - Z.502.

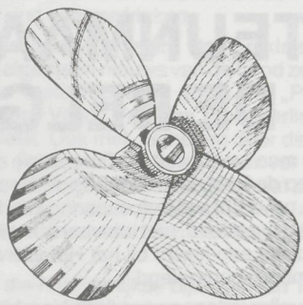
DINSDAG 8 MAART
West : O.26.

WOENSDAG 9 MAART
West : O.123 - N.3 (vermoedelijk).

VAN VOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m∅
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



VORDAP

Van Voorden Zaltbommel b.v.
Tel.: 00-31-4180-2654
Postbus 67
5300 AB Zaltbommel
Nederland
Telex 50140

Vertegenwoordiger België
J. Theunissen
Terneuzen Nederland
Tel.: 00-31-1150-94117

Reparatie
Van Voorden België
Scheepswerf van
Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7
Rupelmonde
Tel.: 031-742051

Men verzoekt ons het overlijden te melden van:

MIJNHEER

LODEWIJK DEPAEPE

Rustend reder
Vereremerkt met verscheidene eretekens

Echtgenoot van
Mevrouw Bertha VANDIERENDONCK

Geboren te Zierikzee (Nederland) op 21 juni 1917 en overleden te Knokke-Heist op 1 maart 1983.

De rouwdienst zal plaatsgrijpen op zaterdag 5 maart 1983 om 10 u. in de parochiekerk van Sint Antonius Abt te Knokke-Heist, gevolgd door de bijzetting in de familiekelder op de stedelijke begraafplaats te Heist.

Personen die bij vergetelheid geen rouwbericht zouden ontvangen hebben, waarvoor de familie zich langs deze weg verontschuldigd, worden verzocht huidig bericht als dusdanig te willen aanzien.

Bijeenkomst aan de kerk om 9.45 u.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 24 FEBRUARI 1983

Z.474				342.450
Z.53				756.780
				1.099.230

MAANDAG 28 FEBRUARI 1983

Z.568	W	400	50	4	251.760
Z.427	W	50	90	10	264.350
Z.108	W	2.500	120	13	1.179.290
Z.55	W	500	50	7	546.580
Z.12	W	1.000	50	7	723.720
Z.510	KRP	—	180	11	698.460
Z.50	W	4.000	250	10	1.486.666
Z.16	W	2.600	380	10	1.368.620
Z.569	W	200	140	12	455.975
Z.554/560	K	—	—	—	161.320
Z.580/578	K	—	—	—	121.040
Z.471/472	k	—	—	—	139.510
					7.397.291

DINSDAG 1 MAART 1983

Z.84	W	1.000	280	—	1.126.290
B.5	KN	3.000	300	—	1.574.325
Z.181	KRP	—	210	11	528.425
Z.573	KRP	100	260	12	739.075
Z.43	W	1.800	350	12	1.577.072
Z.402	KRP	—	100	11	272.748
Z.589	W	2.500	170	10	1.117.531
Z.296	W	2.800	205	12	1.111.770
Z.559	KRP	—	200	11	521.916
					8.569.152

WOENSDAG 2 MAART 1983

Z.89	W	3.500	650	14	2.330.953
Z.44	W	2.000	320	14	1.341.230
Z.27	W	3.500	260	14	1.600.270
Z.465	W	1.300	100	13	652.140
Z.507	W	1.800	100	13	698.317
Z.307	KRP	—	170	13	405.675
Z.321	W	1.200	190	12	801.800
Z.408	W	1.500	80	5	767.880
					8.598.265

GERONSEL MET MAZOUTPRIJZEN TE ZEEBRUGGE

Dat er door verschillende firma's te Zeebrugge met de brandstofprijzen geronseld wordt en ook met de geleverde hoeveelheden aan de visserij, is een openbaar geheim.

Een paar firma's, geleid door sommige reders, geven zogezegde verminderingen, welke zelfs groter zijn dan hun winst. Anderen maken fakturen voor groter hoeveelheden dan geleverd werd, en verkopen de rest aan wal in 't zwart.

Nog anderen leveren 975 liter voor 1.000 l., enz.

De kontrole van de douane is te Zeebrugge en te Nieuwpoort beneden alles. Door kleine schepen wordt mazout geleverd en terzelfdertijd lucht geblazen.

De meters worden door de douane weinig of niet gekontroleerd omdat moeilijk aan boord kan gegaan worden bij laag water, enz.

Dat andere maatschappijen, die regelmatig en juist leveren, hierdoor moeilijkheden hebben, is een feit.

Miljoenen franken gaan hierdoor voor de Staat verloren en eerlijke leveranciers worden benadeeld.

Het wordt hoog tijd dat de bevoegde overheid hiertegen drastisch optreedt en terzelfdertijd de financiële zwarte markt aanpakt.

NIEUWPOORT

MAANDAG 28 FEBRUARI 1983

VIS

N.723	8.532 kg.	294.465 fr.
N.346	6.470 kg.	190.634 fr.
N.590	3.718 kg.	121.325 fr.

Drie vaartuigen van de West losten samen ong. 350 bennen vis voor een totale waarde van 606.424 fr. Tong der sortering 1 à 2 haalde 250 à 260 fr./kg en tong der sortering 3 à 4 274 à 285 fr./kg. Tong nr. 5 bekwam 260 à 280 fr./kg en kleine tong 220 à 230 fr./kg. Grote tarbot kreeg 410 à 420 fr./kg, middenslag tarbot 240 à 280 fr./kg, varia 160 à 180 fr./kg en griet 190 à 230 fr./kg. Tongschar werd aan 100 tot 164 fr./kg genoteerd en staartvis aan 315 tot 335 fr./kg. Westvis kende een flauwe prijsnotering, zelfs werd voor sommige soorten een fikse daling genoteerd. Doch voor pladijs werd een dure prijsnotering opgetekend. Grote pladijs werd aan 3250 tot 3500 fr. de ben opgekocht, middenslag- of drieling pladijs aan 3500 tot 3900 fr. de ben en visjes aan 1300 tot 1700 fr. de ben. Kabeljauw werd aan 3250 tot 3600 fr. de ben aan de koper gebracht en gul aan 1500 tot 3000 fr. de ben. Grote wijting kreeg 1600 à 1700 fr. de ben en kleine wijting 1050 à 1200 de ben. Grote zandschar haalde 2550 à 2700 fr. de ben en kleine zandschar 2100 à 2250 fr. de ben. Moerrog werd tegen 3500 à 3700 fr. de ben aan de koper gebracht, tilten tegen 2900 à 3100 fr. de ben en scherpstaarten tegen 2300 à 2500 fr. de ben.

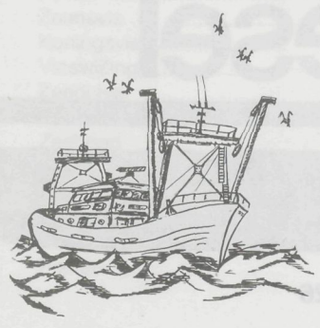
Doorn- of speurhaai haalde 56 à 60 fr./kg, zeehond 2250 à 2500 fr. de ben en knorhaan 2500 à 2700 fr. de ben. Opnieuw werd wegens de slechte weersomstandigheden op de kust geen garnaal aangevoerd.

WOENSDAG 2 MAART 1983

VIS

N.738	7.575 kg.	230.499 fr.
N.720	3.804 kg.	148.366 fr.
N.172	3.867 kg.	149.963 fr.

Op de woensdagmarkt losten drie vaartuigen van de West hun vangst. Tong der sortering nr. 1 à nr. 2 kreeg 260 à 280 fr./kg en tong der sortering 3 à 4 280 à 295 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 245 à 265 fr./kg. en kleine tong 215 à 230 fr./kg. Grote tarbot bekwam 440 à 460 fr./kg, middenslag tarbot 240 à 280 fr./kg, varia 160 à 180 fr./kg en griet 220 à 260 fr./kg. Grote pladijs werd aan 2750 tot 3250 fr. de ben genoteerd, middenslag- of drieling pladijs aan 2100 tot 2400 fr. de ben en visjes aan 1200 tot 1400 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 3400 à 3750 fr. de ben geveild en gul tegen 1900 à 3000 fr. de ben. Grote wijting kreeg 1850 à 2200 fr. de ben en kleine wijting 1100 à 1300 fr. de ben. De Westvis kende een gevoelige prijsstijging in vergelijking met de prijsnotering der maandagmarkt. Tongschar bekwam 80 à 130 fr./kg, grote zandschar 2300 à 2500 fr. de ben en kleine zandschar 1850 à 2000 fr. de ben. Moerrog werd tegen 2700 à 3250 fr. de ben opgekocht, tilten tegen 2400 à 2600 fr. de ben en scherpstaarten tegen 2300 à 2600 fr. de ben. Zeehond werd tegen 2600 à 2750 fr. de ben geboekt, wijl voor knorhaan 2000 à 2250 fr. de ben werd neergepend.



SECURITAL

BESCHERM UW VAARTUIG TEGEN VANDALISME... MET ANTI-INBRAAK SYSTEEM

ESEO

ALGEMENE ELEKTRICITEIT OOSTENDE
059/32.34.43
ZEEBRUGGE
050/54.41.21

GETIJEN TE OOSTENDE

MAART

	4 vrijdag	0422	490	1114	036
		1650	471	2319	071
	5 zaterdag	0505	468	1151	061
		1731	445	—	—
LK	6 zondag	0550	441	0001	087
		1817	417	1233	089
	7 maandag	0647	413	0053	105
		1919	390	1329	115
	8 dinsdag	0805	392	0203	119
		2046	378	1441	132
	9 woensdag	0934	392	0325	122
		2209	388	1603	133
	10 donderdag	1049	411	0444	111
		2313	411	1716	120
	11 vrijdag	1145	435	0551	092
		—	—	1814	100
	12 zaterdag	0001	435	0641	072
		1227	456	1857	081
	13 zondag	0038	455	0721	056
		1301	470	1932	066
NM	14 maandag	0107	468	0754	044
		1330	479	2002	056
	15 dinsdag	0135	477	0824	036
		1358	484	2029	050
	16 woensdag	0202	484	0853	032
		1427	488	2100	048
	17 donderdag	0234	490	0923	031
		1500	489	2133	050
	18 vrijdag	0308	493	0955	033
		1535	488	2205	056
	19 zaterdag	0345	493	1029	040
		1611	481	2238	066
	20 zondag	0424	487	1104	054
		1651	467	2317	081
	21 maandag	0508	473	1148	076
		1736	444	—	—
EK	22 dinsdag	0603	451	0010	101
		1838	416	1246	103
	23 woensdag	0721	428	0124	118
		2011	397	1412	122
	24 donderdag	0902	424	0300	117
		2148	408	1548	118
	25 vrijdag	1029	445	0429	092
		2258	435	1706	095
	26 zaterdag	1134	473	0542	056
		2350	463	1806	067
	27 zondag	—	—	0639	022
		1224	493	1855	045
VM	28 maandag	0034	483	0727	000
		1308	503	1938	033
	29 dinsdag	0114	498	0811	–007
		1347	506	2018	031
	30 woensdag	0154	506	0850	–003
		1427	505	2059	035
	31 donderdag	0234	509	0929	011
		1503	500	2137	043

VERKLARING

1e kolom : Uur van het hoogwater.
2e kolom : Hoogte in centimeter boven het nulvlak
3e kolom : Uur van het laag water.
4e kolom : Hoogte in centimeter boven het nulvlak.

BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE :

Dover	1 h 13	vóór		Oostende
Boulogne	1 h 04	»	»	»
Calais	0 h 53	»	»	»
Duinkerken	0 h 21	»	»	»
Nieuwpoort	0 h 10	»	»	»
Blankenberge	0 h 17	na		Oostende
Zeebrugge	0 h 21	»	»	»
Knokke	0 h 27	»	»	»
Vlissingen	0 h 53	»	»	»
Terneuzen	1 h 15	»	»	»
Antwerpen	3 h 10	»	»	»
Hoek v. Holland	1 h 42	»	»	»
IJmuiden	2 h 33	»	»	»
Rotterdam	3 h 43	»	»	»

BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE :

Duinkerke	0 h 07	vóór		Oostende
Nieuwpoort	0 h 00	»	»	»
Zeebrugge	0 h 11	na		Oostende
Vlissingen	0 h 25	»	»	»
Terneuzen	0 h 55	»	»	»
Antwerpen	3 h 10	»	»	»
IJmuiden	3 h 48	»	»	»
Rotterdam	4 h 21	»	»	»

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE	28 febr.		1 maart		2 maart	
Lappen	229	237				
Grote	284					
3/4	260	277				
Bloktongen	249	266				
Vóór-kleine	235	244				
Kleine	180	183				
Slips	159					
ZEEBRUGGE						
Grote	245	251	250	253	250	255
Bloktong	290	294	273	280	280	284
Fruittong	250	256	221	228	210	218
Schone kleine	215	233	220	227	189	192
Kleine	162	169	180	186	170	175
Tout petit	140	157	174	177	150	157
Slips	144	150	146	151	140	145
NIEUWPOORT						
Tong I	250	260			260	280
Tong II	250	260			260	280
Tong III	274	285			280	295
Tong IV	274	285			280	295
Tong V	260	280			245	265
Kleine	220	230			215	230

PLADIJS

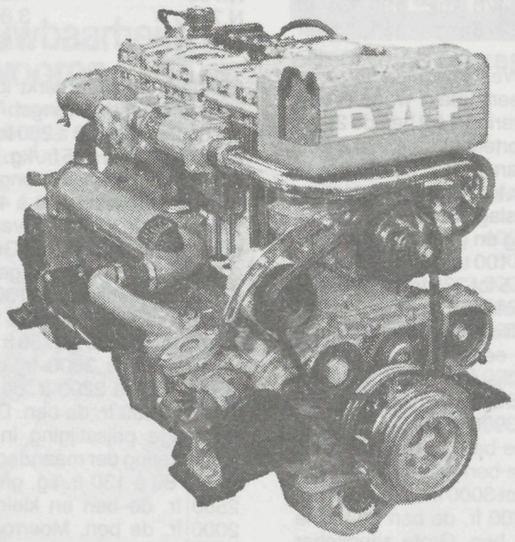
OOSTENDE	28 febr.		1 maart		2 maart	
Platen	47	52				
Iek (groot-klein)	50	54				
Derde slag	51	53			40	
Platjes	20	22			19	
ZEEBRUGGE						
I	40	45	30	32	25	31
II	32	38	25	27	24	30
III	34	36	25	29	25	27
IV	19	21	21	27	20	24
V						
NIEUWPOORT						
Moeien						
Grote pladijs	65	70			55	65
Drielingen	70	78			42	48
Platjes	26	34			24	28

Bericht aan Nieuwpoortse reders en schippers

- **U wordt verzocht tijdig de vangsten op het bord in de vismijn te melden. Dit is noodzakelijk om alle handelaars nopens de aanvoer in de Stedelijke Vismijn van Nieuwpoort grondig te kunnen inlichten.**
- **In het verleden is gebleken dat er zich een prijsdaling van bepaalde soorten vis voordeed door het feit dat alle handelaars onvolledig nopens de aangevoerde hoeveelheid op de hoogte werden gesteld.**
- **Om een goed marktverloop en een goede prijsnotering der diverse soorten te kunnen bekomen is het dringend noodzakelijk dat de vangsten volledig en getrouwheidshalve op het bord worden aangeduid.**
- **Zodoende kan er dan telefonisch een goede coördinatie met de handelaars worden bekomen. Dit moet zeker tot een gunstige prijsnotering leiden.**
- **Het personeel der Stedelijke Vismijn staat er borg voor, zo de vangsten grondig aangegeven worden, dat de handelaars van 6.30 uur af 's morgens zullen worden gelicht.**
- **Het is een vaststaand feit dat zo alle Nieuwpoortse vaartuigen hun vangst op de eigen thuismarkt veilen, de handelaars automatisch verplicht worden op die markt aan te kopen.**
- **Om een vlot en een goed marktverloop te kunnen bekomen wordt op de medewerking van U allen gerekend.**

De Mijnbestuurder,
Hovaere G.

Van 65 tot 340 PK



Kracht van licht tot lier.

DAF Diesel

Antwerpsesteenweg, 126
2630 AARTSELAAR
Tel. (03) 887.40.00

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	28 feb.		28 feb.		1 maart		1 maart		2 maart		2 maart		28 februari		2 maart	
Tarbot grote	328	394	387	402	.....		364	387	.....		361	379	410	420	440	460
Tarbot middel	264	290	304	324	280		296	314	.....		240	248	240	280	240	280
Tarbot klein	242		219	265	.....		195	204	.....		190	196	.....		.....	
Griet groot	210	213	224	234	.....		216	224	.....		190	203	190	230	220	260
Griet middel	193		190	198	.....		184	199	.....		164	170	.....		.....	
Griet klein	127		113	124	.....		108	116	.....		108	114	.....		.....	
Schelvis groot	60	64	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schelvis middel	43	51	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schelvis klein	23	33	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Heek grote	125	130	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Heek middel	80	92	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Heek klein	45	53	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Lom	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Leng	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Rog I	.....		44	60	.....		45	60	.....		56	64	70	74	54	65
Keilrog	85	103	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Rog	68	77	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Tilten	49	53	40	60	47	66	44	47	.....		40	45	58	62	48	52
Scherpstaart	37	54	54	82	45	65	60	74	.....		67	69	45	50	50	52
Halve mans	35	61	38	56	.....		32	40	.....		40	42	44	48	45	50
Teelt	.....		30	50	.....		30	34	.....		37	40	.....		.....	
Katrog	19	23	18	21	30		20	26	.....		25	27	.....		.....	
Kabeljauw	43	52	62	69	46	50	50	54	.....		40	50	65	72	68	75
Gul (groot)	49	52	58	60	54	58	45	50	46		40	50	60		60	
Gul (middel)	46	49	43	59	40	48	44	46	43		34	40	.....		.....	
Gul (klein)	17	44	23	28	18	36	21	26	27	35	20	24	30		38	
Hozemondhamme	200	286	124	294	.....		118	297	.....		108	284	315	335	.....	
Wijting groot	30	35	28	34	32	36	30	36	36		27	30	32	34	38	44
Wijting klein	18	22	20	28	18	21	19	21	21	23	19		21	24	22	26
Schar	17	32	14	18	24	36	14	16	23	31	10	15	45	54	40	50
Steenschol	32	131	.....		40	132	.....		39	131	.....		.....		.....	
Zeehaai	50	57	61	67	.....		45	54	.....		.....		.....		.....	
Hondshaai	17	26	.....		45		.....		.....		.....		.....		.....	
Doornhaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Pieterman	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Makreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Horsmakreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeekreeft	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schaat	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeebaars (klipvis)	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Kongeraal	16	24	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schartong	.....		.....		.....		.....		.....		.....		100	164	80	130
Volle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
IJle haring	14	16	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Haringshaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Steenholk	16	24	.....		.....		.....		21		.....		.....		.....	
Heilbot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Steur	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Koolvis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeewolf	33	78	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Pollak	43	62	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zonnevis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Koningsvis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Vlaswijting	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeeduivel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schotse schol	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeehond	.....		46	51	.....		24	38	.....		.....		45	50	52	55
Bot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		12	15	15	20
Rode Poon (roobaard)	.....		.....		.....		50	54	.....		.....		.....		.....	
Grauwe poon (knorhaan)	36	46	18	21	.....		12	16	30		14	16	50	54	40	45
Rode knorhaan	52	82	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Posten	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	

NEDERLAND

IN DE VISHAL TE IJMUIDEN

VAN DE AANVOER VAN DE WEEK VAN 23 TOT 28 FEBRUARI kan alleen maar worden gezegd dat het allemaal mager en schraal was. Normaal wil de aanvoer op maandag en vrijdag nog wel eens een uitzondering zijn maar ook daaraan was afgelopen week nauwelijks sprake. Zeker geldt dat voor de vrijdagmarkt. Van de overige dagen vallen eigenlijk geen bijzonderheden te vertellen. Aangenomen mag worden dat de spanvissers het niet erg naar hun zin hebben gehad. Bekend werd dat in bepaalde gevallen vijf of zes uren vissen niet meer opleverden dan slechts vijf of zes manden vis. De allergelukkigsten slaagden er in tweemaal aan de markt te komen.

TOCH NOG EEN LICHTPUNTJE AAN de vrijdagmarkt van 27 februari was de komst van het span WR-46 en WR-70 met een vangetje van 400 bakken gullen. De kleinsten waren niet erg hoog in prijs en bleven beneden de 60 gulden per bak. Toch kwam er een besomming uit de bus van bijna 35 duizend gulden.

DE PLATVISSCHEPEN HEBBEN HET niet onverdienstelijk gedaan. Hoewel er van die kant ook veel klaagzangen worden gehoord. De tongprijzen zijn niet hoog. Bij de schol ligt het anders. De situatie in vergelijking met voorgaande jaren is duidelijk anders. In deze tijd van het jaar ligt de vloot doorgaans voor een derde stil en belanden de grote schollen bij de visverwerkende dierenvoederindustrie. Daarvan is nu geen sprake. De vis kon regelmatig goed worden verkocht. Kon uitstekend tot filets worden verwerkt. Zelfs enkele partijtjes bot konden voor de filetsverwerking worden verhandeld.

DE HARINGVISSERIJ DRAAIDE NOG OP VOLLE toeren. De aanvoer wordt tot nu toe in zijn geheel opgenomen. De haring-twee bleek goed voor dertig gulden per bak. De haring-drie scoorde twintig gulden.

Aan de donderdagmarkt van 24 februari werd aangevoerd :
550 kg tong, 7 kisten tarbot en griet, 428 kisten kabeljauw, 30 kisten wijting, 64 kisten schol, 30 kisten schar, 32 kisten varia.
Prijzen in guldens per 40 kg : tarbot 22,13, grote tong 17,11, grootmiddel tong 18,20-17,20, kleinmiddel tong 14,08-13,51, tong één 11,31-10,72, tong twee 9,57-9,34.
Per 40 kg : tarbot 784-500, griet 491-353, kabeljauw één 138-84, kabeljauw twee 140-106, kabeljauw drie 132-104, kabeljauw vier 130-104, kabeljauw vijf 118-57

Aan de dinsdagmarkt van 22 februari werd aangevoerd :
218 kisten kabeljauw, 7 kisten wijting, 1 kist schar en ca. 3500 kisten haring.
Prijzen in guldens per 40 kg : kabeljauw één 84-74, kabeljauw twee 140-102, kabeljauw drie 132-112, kabeljauw vier 140-112, kabeljauw vijf 106-71, wijting drie 84-66, schar 104, haring twee 38,80-30,60.

Aan de woensdagmarkt van 23 februari werd aangevoerd :
378 kisten kabeljauw, 38 kisten wijting, 10 kisten schol, 14 kisten schar, 2539 kisten haring en 5 kisten diversen..
Prijzen in guldens per 40 kg : kabeljauw één 78-72, kabeljauw twee 134-96, kabeljauw drie 132-96, kabeljauw vier 120-112, kabeljauw vijf 106-56, schol één en twee 90, schol drie 130, schol vier 140-122, wijting drie 114-68, schar 100-78, haring één 33,80-29,40, haring twee 37,80-27,20, kuit 52.

Aan de vrijdagmarkt van 25 februari werd aangevoerd :
5.340 kg tong, 29 kisten tarbot en griet, 1.394 kisten kabeljauw, 165 kisten wijting, 458 kisten schol, 239 kisten schar, 4.977 kisten haring en 290 kisten diversen.
Prijzen in guldens per kg : tarbot 21,60-20,37, grote tong 16,38-16, grootmiddel tong 17,83-17,26, kleinmiddel tong 13,57-13,09, tong één 11,60-11,13, tong twee 9,70-9,23, zalm 16,80.
Per 40 kg : tarbot 781-501, griet 469-360, kabeljauw één 138-84, kabeljauw twee 162-108, kabeljauw drie 144-104, kabeljauw vier 126-90, kabeljauw vijf 106-70, schol één 80-68, schol twee 82-68, schol drie 79-70, schol vier 108-57, wijting drie 108-47, schar 82-40, tongschar 246-135, haring twee 32,20-25,20, haring drie 17,20-15,60, bot 16, steenbolk 65-57.

Aan de maandagmarkt van 28 februari werd aangevoerd: 11.895 kg. tong; 213 kisten tarbot en griet; 1.570 kisten kabeljauw; 23 kisten schelvis; 172 kisten wijting; 2.130 kisten schol; 80 kisten schar; 3.122 kisten haring en 185 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 18,94-17,99; grote tong 16,19-15,62; grootmiddel tong 16,83-16,19; kleinmiddel tong 12,89-11,74; tong één 10,80-10,17; tong twee 9,95-8,85.

Per 40 kg.: tarbot 730-440; griet 438-338; kabeljauw één 114-88; kabeljauw twee 122-90; kabeljauw drie 118-84; kabeljauw vier 120-100; kabeljauw vijf 87-42; schelvis drie 124; schelvis vier 108-66; schol één 71-59; schol twee 79-59; schol drie 90-60; schol vier 85-65; wijting drie 92-34; schar 62-44; haring twee 30-25,20; tongschar 208-98; krab 45; poontjes 82; kleine kreeft 244; hammen met kop 282-132; hammen zonder kop 680-494.

OOK STRUKTUURHERVORMINGEN BIJ SCHROEVENFABRIEK „ZALTBOMMEL"

De speciaalgieterij Van Voorden Zaltbommel B.V. te Zaltbommel heeft het voornemen bij het Gewestelijk Arbeidsbureau ontslag aan te vragen voor 19 van de 153 werknemers.

De vakbonden FNV en CNV, alsmede de OR zijn door de Direktie zowel mondeling als schriftelijk uitgebreid geïnformeerd.

De ontslagen hebben een tweeledige oorzaak.

Ten eerste zijn er sinds 1979 gerichte investeringen gedaan om tot een verbeterde organisatiestruktuur en een verhoogde efficiency te komen om de steeds sterkere konkurrentie het hoofd te kunnen bieden. Deze maatregelen hebben ertoe geleid, dat met belangrijk minder aanwezigheidsuren meer tonnen gietwerk kunnen worden geproduceerd, hetgeen tot gevolg heeft dat, om een volledige werkbezetting te kunnen handhaven met hetzelfde personeelsbestand, meer tonnen gietwerk moeten worden omgezet.

Ten tweede zijn de ontslagen een gevolg van de zeer slechte positie van de scheepsbouw en de scheepvaart, alsmede door de recessie in de baggerindustrie. De afzet van Van Voorden als gieterij heeft voornamelijk plaats in deze twee belangrijke takken van industrie; enerzijds door het gieten van bronzen scheepsschroeven tot een diameter van 4 meter en anderzijds door het gieten van hoogwaardige slijtvaste delen in ferro-legeringen voor de baggerindustrie, zoals pomphuizen, waaiers en slijtplaten voor baggerpompen en voering voor baggerpijpen.

Het ontstaan van de miserabele positie van de scheepsbouw/scheepvaart – recent nog geaccentueerd door de moeilijkheden bij RSV en ADM – vindt reeds zijn oorsprong in de jaren '76/'77 als gevolg van de 2e oliekrisis en de daarmee verband houdende teruggang in de wereldhandel.

De recessie in de baggerindustrie is van recentere datum en vindt in hoofdzaak zijn oorsprong in de terugval van de olieprijs, zodat vele olieproducerende (OPEC) landen de onderhanden zijnde baggerprojekten respektievelijk nieuw op te dragen projekten niet meer kunnen betalen.

Beide oorzaken worden door de Direktie als van strukturele aard gezien, waarvoor tijdelijke maatregelen, bijvoorbeeld werktijdverkorting voor een beperkt aantal weken, geen oplossing bieden.

Het huidige personeelsbestand is dientengevolge niet langer in overeenstemming met de te verwachten omzetten in 1983 en volgende jaren.

Van Voorden heeft tot nu toe het personeeldbestand door natuurlijk verloop aan de zich wijzigende omstandigheden kunnen aanpassen, doch langer uitstel om werknemers te ontslaan is volgens de Direktie niet verantwoord. De huidige gezonde financiële positie van het bedrijf zou daardoor in gevaar komen.

De Direktie verwacht voor 1983 een bijzonder moeilijk jaar wat betreft het verwerven van voldoende nieuwe orders om de bestaande orderportefeuille te kunnen handhaven.

De vakbonden waren voor nader overleg in de week van 22 tot 27 februari uitgenodigd.

Van Voorden Zaltbommel B.V. maakt als zelfstandige gieterij deel uit van de Van Voorden Groep in Zaltbommel. De andere volledig zelfstandige bedrijven die tot deze Groep behoren zijn:

- Van Voorden Propeller Reparatiebedrijven B.V. – voor het repareren van alle typen scheepsschroeven – met vestigingen in Nederland en België.
- Promac Nederland B.V. – een technische handelmaatschappij met internationale vertegenwoordigingen en eigen produktie op gebied van voortstuwing – manœuvreren – koeltechniek en waterzuivering.
- Hodi-Zaltbommel B.V. – produktie van schroefstraalbuizen.

De orderportefeuilles respektievelijk werkgelegenheid bij deze bedrijven zijn voor de eerste helft van 1983 als goed te kwalificeren.

(Medegedeeld)

DE PUFVISSERIJ IN NEDERLAND

Aan de 35ste jaargang nr. 3 van „Visserij" voorlichtingsblad voor de Nederlandse Visserij, ontlenen we het hierbijgaande, dat als een kleine samenvattende historiek over de Nederlandse pufvisserij kan aangezien worden.

In het begin der twintiger jaren begon in Nederland de pufvisserij op kleine platvis (kleiner dan 20 cm.) op gang te komen. Deze visserij werd voornamelijk uitgeoefend door Urker motorkotters, eerst als nevenbedrijf, later als belangrijkste visserij.

Grote trawlers voerden de bijvangst (puf) eveneens aan als bijverdienste voor de bemanningen. De puf werd afgenomen buiten de afslag, door de vismeelindustrie en eendenvetmesterijen. Het was hoofdzakelijk op kleine schol en schar, dat gevist werd. Dr. Tesch, directeur van het Rijksinstituut voor Biologisch Visserij-Onderzoek, afdeling zeevisserij, beschreef de pufvisserij uitvoerig in zijn rapport en stelt voor een minimumlengte schol en schar van 20 cm. in te voeren. Voor schar moest inderdaad eveneens een minimumlengte ingevoerd worden omdat anders de schol toch zou mede weggevist worden. Ook overwoog men gesloten gebieden (kraamkamers) in te stellen. Het vooruitzicht van het instellen van minimum-maaswijdten, onder meer door het I.C.E.S. (Internationale Konferentie voor het Onderzoek van de Zee), scheen niet voor eenieder zinvol toe, zoals bleek uit een rapport van de Nederlandse Commissie voor de Haringvisserij, dit voor wat de haringvisserij betreft. Zij denkt echter anders over de pufvisserij, die men, met inachtneming van een overgangstijd zou moeten dienen te beëindigen. Het uitvaardigen van een aanvoerverbod van te kleine schol en schar acht zij het beste middel om dit doel te bereiken. Getracht zou moeten worden dit internationaal te regelen.

In 1931 is de visserij op schol, met name die uitgeoefend door de IJmuidense trawlers, in ernstige moeilijkheden geraakt. Een commissie van onderzoek wordt ingesteld om de oorzaken hiervan aan te wijzen. De platvispufvisserij wordt aangewezen als één van de oorzaken en er wordt verzocht deze te verbieden. Voorts zag de Commissie gaarne een aanvoerverbod van te kleine schelvis. Het verbieden van de pufvisserij wordt door Dr. Tesch onderschreven (1933). De belangengroepen die „voor" zijn of „tegen" bestookten elkaar met brochures, daarbij regelmatig het Rijksinstituut voor Biologisch Visserijonderzoek – afdeling Zeevisserij er in betrekkend. In 1931 verscheen er reeds een geschrift van de Nederlandse Vereniging van Belanghebbenden bij de Schar- en Scholvisserij, dat uitging van de pufvissers en vismeelfabrikanten, met als titel „Waarom geen Pufvisserij?". Hierop volgde dan een antwoord luidende „Daarom een pufverbod" uitgaande van de Redersvereniging IJmuiden. In 1937 volgden dan „Het dreigend gevaar van een pufverbod en de Conventie van Londen van 23/3/37" en „Waarom nu toch een pufverbod?".

Hierop antwoordden de tegenstanders van de pufvisserij, de reders, in 1938 met „Aantekeningen op de brochure", „Het Dreigend Gevaar..." en in 1939 met „Verdere Aantekeningen" op de publikaties van de Vereniging van Belanghebbenden bij de Schar- en Scholvisserij.

Ook de krantenkoppen weerspiegelen de onrust met titels als „Tweede Kamer twijfelt aan het nut van pufverbod", „Het pufverbod ondanks alle kritiek toch aangenomen", „Toezegging van den minister: Voorlopig geen Toepassing", „Ernstig protest uit visserijkringen tegen minimummaaswijdte van 7,5 cm.", „Het kleine trawlbedrijf tot ondergang gedoemd?".

Daar de aanvoer van puf bleef voortduren en bedenkelijke vormen aannam, werden uiteindelijk maatregelen genomen om de visstand te beschermen, evenals dit ook reeds in andere visserijlanden is geschied. Bij K.B. van 8/7/1936 werd als voorwaarde voor het behouden alsmede voor het afgeven van een nieuw uitvaartcertificaat voor visserijvaartuigen vastgelegd, dat de schepen uitgerust moesten zijn met netten waarvan de maaswijdte ten minste 7,5 cm. bedraagt per 1/1/37. Echter in verband met de in maart 1937 gehouden Internationale Conferentie vastgestelde besluiten werden deze minimummaaswijdte veertien dagen voordat deze van kracht werd, nader vastgesteld op 7 cm.

De visserij kreeg steun bij de aanschaf van nieuwe netten aangezien de zogenaamde kleine visserij niet lonend was en in vele gevallen niet werd beschikt over voldoende kasmiddelen.

Gedurende de tweede wereldoorlog werd er te Londen in oktober 1943 een Internationale Visserijkonferentie gehouden. Vele onderwerpen werden besproken en een ontwerpregeling opgesteld. Maaswijdtebepalingen en minimummaten vormden een onderdeel van de onderhandelingen. Voor wat de wateren betreft waar de Nederlandse visserij aktief was, werd de 70 mm. maaswijdte voorgeschreven. De volgende visminimummaten werden voorgesteld:

Soort	*lengte in cm.*
Kabeljauw	24
Schelvis	24
Heek	30
Schol	23
Witje	23
Tongschar	23
Tong	23
Tarbot	25
Griet	25
Scharretong	23

Deze Konferentie en de Internationale Konventie van Londen 1937, hebben dan gediend voor de Internationale Overbevissingskonferentie, vlak na de tweede wereldoorlog te Londen bijeengekomen. Dit was de Konferentie waar Baels in 1945 de belangrijkste I.C.E.S.-bijdrage leverde met zijn historisch overzicht.

Het ontwerp van wet zelf tot goedkeuring van de eerder in 1937 te Londen gesloten verdrag nopens het vaststellen van de minimumnetmaaswijdte van visnetten en van minimummaten op sommige vissoorten werd ondertussen voorheen op 3 mei 1939 in de Tweede Nederlandse Kamer aangenomen, waartegen er echter tot het einde toe veel weerstand bestond. Deze wet heeft de Eerste Kamer echter niet meer gehaald door het uitbreken van de oorlog.

BESLUIT

Bij dit alles stellen wij zelf vast dat aldus sinds bijna 45 jaar niet veel veranderd is en zeker weinig vooruitgang werd geboekt in een verder optrekken van de netmaaswijdte of in het nemen van maatregelen ter bescherming van de overbevissing, de radikale maatregel van de haringstop en het uitvaardigen van kwota, die toch niet opgevolgd worden. Op gebied van netmaaswijdte en het optrekken van de minimumvismaten, is er praktisch geen vooruitgang meer gemaakt. Tevens vragen we ons nu nog altijd af, hoe het toch mogelijk kon, dat er zoveel weerstand en eigenbelang is moeten overwonnen worden om tot een verbod van de pufvisserij te kunnen komen! Dit bevestigt ten slotte de stelling van het Belgisch Visserijblad, die we bij herhaling naar voor brachten, namelijk dat de vissers, heug tegen meug, in de eerste plaats tegen zichzelf dienen beschermd te worden. De hierboven weergegeven lange lijdensweg moet ons dan ook in de eerste plaats er toe aanzetten, op deze weg voor en voort te gaan an alle maatregelen, mits aanvaarding van een geleidelijkheid en een overgangstijd, te verdedigen voor het optrekken van de netmaaswijdten. Als we nu vaststellen welke aanslag er nog altijd gebeurt op bv. de kabeljauwstand door de „A-soort" toe te laten aan te voeren, de zogenaamde „minigulletjes ofte stokpaardjes" dan stellen wij inderdaad vast, dat er sinds de tweede wereldoorlog nog niet veel veranderd is. Ook voor de schelvis, de zogenaamde kleine totten, is de aanvoer wraakroepend. Het gebeurt dan ook niet zelden, dat deze totten opgevangen worden en naar de vismeelfabrieken verwezen worden. Hoeveel tienduizenden kgr. ondermaatse tong wordt er anderzijds in het voorjaar door de kustvisserij niet aangevoerd om in het zwart in restaurants terecht te komen? Dit is echter niet alleen aan de kustvissers, maar eveneens aan het misdadig medespelen van de bevoegde kontrole-autoriteiten toe te schrijven.

Een verhoging van netmaaswijdte kan wel tijdelijk een min-aanvoer teweeg brengen en wij zouden ten zeerste gewonnen zijn om de visserij een regeringssubsidie, of een E.E.G.-subsidie toegewezen te zien om de overgangsperiode te overbruggen. Maar het is even duidelijk, dat alle mini-visjes, hetzij kabeljauw, schelvis, wijting, pladijs, tong, enz., enkele maanden later onder een groter gewicht zouden terug gevangen worden, zeer ten gerieve van de betrokken visserij zelf. De betrokken maatregel voor de maaswijdteverhoging zou echter op het vlak van de I.C.E.S. moeten gebeuren en internationaal van toepassing, omdat diegenen die de vis sparen, niet zouden geschaad worden door diegenen die met kleine maaswijdten zouden blijven vissen.

In elk geval, voor wat de E.E.G. betreft, zou er moeten komaf gemaakt worden, vooral met de Spaanse intrede in de E.E.G. op komst.

Maar zal men ook hier opnieuw niet jarenlang de handschoenen aandoen om tot een half resultaat te komen?

Wij hopen van neen!

P. VANDENBERGHE

UW KLEUREN-TV en HI-FI STEREO-VIDEO-SPECIALIST
BARCO
55 JAAR
pvba CAZAUX JVC
ENIG EKSKLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK
rack-s
Vindictivelaan 11 — Zandvoordestraat 19
OOSTENDE — ☎ 059-70.37.59.
HERSTELDIENST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN

IN OKTOBER TWEEJARIGE INVOERSTOP BABY-ZEEROBBENVELLEN

De EEG zou een beslissing nemen om in oktober e.k. een invoerstop op zeerobbenvellen afkomstig van baby's in te voeren. Gedurende deze tweejarige invoerstop zou dan nagegaan worden of het bestand van de zeerobben een verdere of een totale bescherming nodig heeft, zodanig dat men dan, niet alleen de vachten van baby's, maar eveneens de invoer in de EEG van alle produkten van volwassen zeerobben zou verbieden.

Wij zelf hebben ons altijd op het standpunt gesteld van een onder kontrole houden van de zeerobben omdat deze zwaar de visstand aantasten. We gaan in dit verband echter konsekwent doordenken en kunnen inderdaad moeilijk deze jagers verdedigen, die zich uitsluitend richten op het doden van baby-zeerobben vanwege de meerwaarde van hun witte vacht en de volwassen dieren uit de weg gaan. Ze willen namelijk de kip met de gouden eieren, de moeders en vaders niet doden, noch beperken.

In bepaalde Noorse visserijkommunauteiten in het Noorden, ging men op zeerobbenjacht uitsluitend om de visstand te beschermen en daar waren het de volwasen zeerobben, die men binnen de perken wenste te houden. We blijven er dus bij dat het zeerobbenbestand binnen bepaalde perken dient gehouden te worden ten behoeve van de visser in het algemeen, maar zijn er niet op uit om bepaalde praktijken, zoals het doden alleen van de jonge zeerobben te gaan verdedigen.

Als het anderzijds Canada, Noorwegen en Groenland, om de voornaamste landen te noemen, alleen te doen is om de zeerobbenstand binnen bepaalde perken te houden, dan zullen ook deze landen, om zich bij de openbare opinie te kunnen doorzetten, zich hieraan moeten houden. Alleen de zeerobbenbabys doden tast hun geloofwaardigheid aan.

Ondertussen wijzen we op de enigszins spektakulaire ommezwaai van West-Duitsland, die tot vóór bepaalde tijd de zaak van de Canadese en Groenlandse jagers verdedigde, vooral omdat deze landen dreigden tegenmaatregelen te nemen en de toegang tot hun viswateren aan de EEG-visserij te verbieden. West-Duitsland zou hierbij in het bijzonder getroffen worden. Thans heeft de Duitse regering andere katten te geselen, namelijk zoveel mogelijk wind uit de zeilen te nemen van de „Groenen". Vergeten we inderdaad niet dat er zondag verkiezingen in West-Duitsland plaats grijpen en dat de Groenen de regeringsmeerderheid zouden kunnen aantasten. Dan maar (voorlopig ?) op deze specifieke „groene kar" gesprongen omdat de openbare opinie in West-Duitsland het doden van zeerobbenbaby's afkeurt, zonder te beseffen welk belang het heeft voor de visserij. Anderzijds hebben in Duitsland vertegenwoordigers van de visserij, vooral dan van de diep-zeevisserij, bij de regering aangedrongen om niet alle bruggen met Canada op te blazen, noch met Noorwegen, noch met Groenland waar de Duitse diepzeevloot in de respektievelijke 200-mijlszone's bepaalde kontingenten, vooral dan kabeljauw, mag komen vissen.

Voorlopig halen de verkiezingsbelangen het in West-Duitsland echter van de visserijbelangen, dit minstens toch tot zondag, ten ware men na deze verkiezingsdag, de „Groenen" zou nodig hebben om een meerderheid te vormen waneer geen enkele van de twee grote partijen het op zijn eentje kan halen.

Eens te meer stellen we daarmee vast dat de politieke belangen overal primeren op de belangen van een land of nijverheid, te meer dat het grootste gedeelte van de politiekers nu beroeps-profiteurs zijn, maar geen idealisten.

TOEKOMSTIG VERBOD OP AANVOER VAN KLEINE GARNAAL?

Volgens de Nederlandse directeur van visserij de heer Tienstra, dit ter gelegenheid van de te Bakkeveen gehouden visserijdagen, zou het in de bedoeling liggen dit jaar nog, in E.E.G.-verband, tot een eenvormige aanvoergrootte voor garnalen te komen. Voor Nederland is dit minder schokkend nieuws omdat men daar reeds de opvang kent en ook het doordraaien van garnalen.

Voor België zou dit heel wat betekenen, wanneer een E.E.G.-verplichting zou voorliggen om garnaal van een bepaalde grootte aan te voeren om deze verkoopbaar te kunnen stellen in de afslag. Inderdaad garnalen die deze grootte niet halen, zullen als niet-marktwaardig worden aangezien en naar de vismeelfabrieken verwezen worden zonder dat zij in aanmerking zouden komen voor verkoop, opvang, noch voor een E.E.G.-vergoeding. Er zal dan echter ook een minimumafslagprijs of opvangprijs vastgesteld worden, prijzen die echter, gezien de grootte van de garnaal, ook niet zo hoog oplopen. In Nederland worden de garnalen onder twee zeefgroottes aangevoerd en de grootste worden opgevangen aan circa 33 fr./kg.

Vooral voor Zeebrugge waar men garnalen van verscheidene grootte aanvoert, zal dit een totale verandering betekenen.

We moeten er echter wel op wijzen, dat het in Brussel, tot nog toe, de bedoeling is, dit jaar hiermede te beginnen, maar we weten eveneens uit ondervinding, dat er tussen bedoeling en de verwezenlijking, soms lange tijd ligt en we betwijfelen het dan ook of men hiermede nog dit jaar zal gereed komen. Indien dit wel het geval wordt, zal de zeefwijdte bij heel wat garnaalvissersvaartuigen moeten opgetrokken worden. Anderzijds weten we uit ervaring dat veranderingen en aanpassingen in jarenlange gewoonten nooit in dank aanvaard worden en beslist op weerstand en onwilligheid zullen stuiten. Of dit echter voldoende zal zijn om deze evolutie te kunnen tekeer gaan, betwijfelen we ten sterkste.

Anderzijds moet er op gewezen dat de kwaliteit van de door Belgische vaartuigen aangevoerde garnaal veel beter is, dan deze van Holland en Duitsland, en dat volgens de gronden waar gevist wordt, er een enorm verschil bestaat.

Maar hoe en wie zal dat bepalen? Het is onze persoonlijke ervaring dat Belgische garnaal, alhoewel veelal kleiner, veel beter is van smaak dan de vreemde garnaal in andere wateren gevangen.

Oosthoek verliest een markant vissersfiguur

LODEWIJK DEPAEPE overleden

Dinsdag jl overleed op 66-jarige leeftijd gewezen reder Lodewijk Depaepe en meteen verliest de visserij aan de Oosthoek een zeer markant figuur. Lodewijk Depaepe werd op 21 juni 1917 geboren in het Nederlandse havenplaatsje Zierikzee. Zijn ouders waren daar terechtgekomen na het uitbreken van de eerste wereldoorlog. Eenmaal het oorlogsgeweld geluwd trok de familie Depaepe terug naar Heist. Lodewijk Depaepe werd kostganger bij de Ibis, verbleef daar van zijn tiende tot zijn veertiende jaar, en trok nadien de grote vlakte op. Hij vaarde regelmatig ter visserij uit, doorgaans met Westtreilers maar toen brak de tweede wereldoorlog uit en weer vluchtte de familie Depaepe. Dit keer naar Engeland waar meestal in Newlyn werd verbleven. Van daaruit trok Lodewijk Depaepe weer ter visserij en huwde er tevens met Bertha Vandierendonck. Terug in België, na de oorlog dus, monsterde hij weer aan op vissersvaartuigen. In die periode maakte hij zich ondermeer verdienstelijk door een kind uit het vissersdok van Zeebrugge te redden. Niettegenstaande de bittere koude sprong Lodewijk Depaepe in het dok en redde aldus het leven van Jacky Decock. Na meerdere jaren gevaren te hebben voor rekening van derden ging hij in 1955 op eigen benen staan. Hij gaf de werf Sabarn – ondertussen verdwenen – opdracht tot de bouw van een vissersvaartuig, met name de Z.476 „Noorderblik". Negen jaar later, op 10 juni 1964, verging dit vaartuig echter waarbij één slachtoffer te betreuren viel. Dit was echter geen aanleiding om de visserij vaarwel te zeggen want opnieuw liet Lodewijk Depaepe een treiler bouwen. Dit keer werd het de Z.531 „Shamrock II", gebouwd op de scheepswerven Degraeve, maar weer werd Lodewijk Depaepe, die ondertussen de bezetting van zijn vaartuig had overgedragen aan zijn zoons Ronald, René en Roger, zwaar door het noodlot getroffen. Op 19 augustus 1968 verging dit vaartuig en verloor Lodewijk Depaepe door dit ongeval zijn drie zoons. Alleen de scheepsjongen kon gered worden.

Toen trok hij zich terug uit het redersbedrijf, maar hij stichtte nog wel een vislossersbond die nadien door de stad Brugge werd overgenomen.

Sedert enkele jaren genoot Lodewijk Depaepe van een welverdiende rust tot hij door een ziekte gekweld werd en uiteindelijk de ultieme strijd verloor. Lodewijk Depaepe was een goedhartig en eerlijk man.

Ons blad biedt aan zijn zwaar getroffen familie zij oprecht rouwbeklag aan.

LOS UIT DE BIJEENKOMST VAN DE WERKGROEP TECHNIEK IN DE ZEEVISSERIJ

In de Subcommissie „Techniek in de Zeevisserij" gehouden onder voorzitterschap van de hr Hovart, stelde de hr Hennaert de vraag waarom de O.231 van verdere deelneming aan het projekt „Semi-Pelagische Visserij" is uitgesloten, terwijl dit vaartuig als eerste zijn aanvraag heeft ingediend. Volgens de voorzitter is dit een aangelegenheid van de Adviescommissie van het Projektenbeleid?

Vier vaartuigen namen aan het Belgisch projekt „Ovale Borden" deel. Uit de diagrammen blijkt, dat door een vermindering van de loopsnelheid grote brandstofbesparingen mogelijk zijn. Een reduktie van de maksimum snelheid met 5% leidt tot 13 & 25% minder verbruik. In de omstandigheden eigen aan het projekt „Ovale Borden" zouden deze besparingen echter niet hebben volstaan om het verlies aan visuren, door een mindere snelheid, te vergoeden.

Een econometer zal geplaatst worden op een Zeebrugs bokkenvaartuig om het verschil in brandstofverbruik van het vaartuig, voorgestuwd door een schroef met een straalbuis, en zonder een straalbuis te kennen.

In de subcommissie „Techniek in de Zeevisserij" gehouden op 21 januari l.l. te Oostende, werd door de hr Delanghe de elektrische netvisserij in de bordenvisserij beschreven. Hij wijst er op, dat het toepassen van afwisselend positieve en negatieve pulsen efficiënter zijn dan met pulsen van gelijkblijvende polariteit. Afwisselende pulsen geven een meervangst en een betere selektiviteit.

De heer Hovart, voorzitter van de werkgroep „Techniek in de Zeevisserij" heeft in de laatst gehouden vergadering toelichting gegeven over de studie van de brandstofbesparende mogelijkheden in de zeevisserij, alsmede over enkele belangrijke punten waarmee moet rekening gehouden worden o.m. het beoefenen van de passieve visserij. De „fuel-saver" zal verder worden bestudeerd. Door de heer Versluys, lid van deze werkgroep wordt opgemerkt dat eventueel energie kan bespaard worden door het gebruik van een fuel-saver en het koppelen van een dynamo rechtstreeks aan de hoofdmotor via een snelheidsvariator, zodanig dat de dynamo of alternator een konstant toerental kan behouden.

De heer Hennaert vindt het spijtig dat men de regel die vroeger bestond verlaten heeft, namelijk dat er in een vaartuig slechts een motor mocht worden geïnstalleerd die maximum zoveel pk had als driemaal de brutotonnemaat. Hij wijst op de Nederlandse vaartuigen met hun groot motorvermogen en vraagt zich af, samen met de voorzitter, hoe dergelijke kotters nog rendabel zijn. Ook in de bokkenvisserij geldt de wet van de afnemende meeropbrengst boven een zeker pk. Met andere woorden, men moet dus de juiste verhouding trachten aan te houden voor een maksimum rendement en bij de bouw de reders hierop wijzen.

UITSLAGEN AAN DE HOGERE ZEEVAARTSCHOOL

Tijdens de examenzittijd in januari hebben de volgende kandidaten het brevet van Kapitein ter lange omvaart behaald: Vandermeersch J., Dubois A. en Botendju W., allen op voldoende wijze.

Het brevet van Eerste luitenant ter lange omvaart werd behaald door de volgende deelnemers:

Mukole M., De Kestelier T., Justers W., Coveliers P., Verlinde I., allen met onderscheiding; Walrave R., De Brabandere J., Van Waeyenberghe L., Yseboot M., André E., Pauwels D., Croenen H., Scheys Thys R., Ngakunda M., Nsadisi W., Henderyckx M., Daniels R., Georlette B. allen op voldoende wijze.

Kaartavond Stedelijke Visserijschool te Oostende

Op zaterdag 12 maart, gaat vanaf 19.30 uur de jaarlijkse kaartavond door in de zalen van de school, Mercatorlaan 12 te Oostende. Inzet 50 fr. Prijzen : 5.000 fr.

INVESTERINGSKREDIET

MET

RENTETOELAGE?

RAADPLEEG ONZE

G -KANTOREN!

GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

VAN PRAET - DANSAERT, p.v.b.a.

BAASRODE

VAN PRAET-DANSAERT WIRE ROPES BAASRODE BELGIE

ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

Het lang bestaan van de firma getuigt voor de degelijkheid van de geleverde goederen.

Onze kabels zijn te verkrijgen bij de beste firma's aan de kust en in 't bijzonder **bij S.C.A.P. Oostende.**

✆ **(052) 33.24.66** **B.T.W. 400.332.559**

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

HOE VIER VISSERS VAN EEN VAARTUIG UIT DIEPPE VERDRONKEN

WAS HET GEBREK AAN STABILITEIT DE OORZAAK?

In een klein nieuwsje gaven we vorige week het vergaan van een kleine Franse kusttreiler weer, waarbij vier bemanningsleden omkwamen. Thans zijn de bijzonderheden van deze tragedie beter gekend aan de hand van de verklaringen van de overlevenden.

Verleden week dinsdag zonk de „Petit-Forban" een schelpenvisser uit het Franse Dieppe in enkele minuten op 26 mijl uit de kust van het Engelse Newhaven. Het was in de namiddag dat een paar Franse schelpenvissers die eveneens ter plaatse aan het vissen waren, plotseling opgeschrikt werden over de radio, door het enig en ultiem geroep om hulp vanwege de „Petit-Forban": „Kom ten spoedigste, ik maak zware slagzij en mijn loospoorten zijn geblokkeerd". Toen de andere vaartuigen ter plaatse kwamen, was de „Petit-Forban" reeds verdwenen met als gevolg het achterblijven van 4 bemanningsleden van de zeven aan boord.

De „Petit-Forban" is slechts 16,50 m. en het is, naar onze maatstaven gezien, wel enigszins verbazend, dat aan boord van dergelijk klein vaartuig 7 opvarenden zijn. We veronderstellen dus, dat de schelpenvisserij en de bijzondere manier van vissen, meer bemanningsleden vergt dan in de gewone visserij. Trouwens ook bij de gewone visserij wordt aan boord van de Franse vissersvaartuigen heel wat meer mannen ingezet. De vis wordt er echter, onmiddellijk na het vangen en het gutten en spoelen, per grootte en soort in kisten weggeborgen en afgeijsd, hetgeen bij ons niet het geval is. Hiervoor worden dan ook meer opvarenden benodigd.

Na de eerste trek aan boord gehaald te hebben, aldus de 3 geredden, waren we bezig met de stenen en keien te verwijderen en de St-Jacobsschelpen te verzamelen, toen we plots een zee over boord kregen. Onze loospoorten werden onmiddellijk geblokkeerd omdat het wegstromende water de stukken steen meesleurde tot voor de loospoorten en er een dam van maakten. We kregen slagzij en een nieuwe zee deed het vaartuig in enkele minuten zinken, nadat de schipper-eigenaar nog even de tijd had gekregen voor een oproep om bijstand, en de bemanningsleden een klein vlot konden te water zetten. Drie van de bemanningsleden geraakten in het vlot, drie anderen geraakten gevangen in het omgedraaide vaartuig, terwijl één visser een ogenblik op de kiel van het omgekeerd en zinkende vaartuig geraakte, maar niet kon bereikt worden.

Deze tragedie komt slechts een jaar nadat op 15 november in de Seinebaai eveneens een kustvisser uit het Franse Dieppe met 7 man aan boord verging en waarbij alle opvarenden omkwamen.

De „Cap Levi" een andere Franse schelpenvanger, die onmiddellijk ter hulp kwam, zag nog enkele minuten de „Petit Forban" met de neus bovendrijven en kon nog een koord met een ballon vastmaken. Andere tussenkomsten waren echter onmogelijk. Ondertussen kwam ook de eerste Engelse helikopter boven de plaats van de ramp aanvliegen, die een duiker ter plaatse afliet. Deze kon echter weinig ondernemen en weldra verdween het vaartuig volledig naar de bodem op een diepte van 44 m. De Britse marine heeft echter 's anderendaags met inzet van een ploeg duikers de drie lichamen kunnen boven halen. De schipper-eigenaar, vader van 3 minderjarige kinderen, diens broer, vader van 5 minderjarige kinderen, waarvan de oudste, bijna 21 jaar mede met zijn vader verdronk, werden boven gehaald. De matroos die zich een ogenblik op de kiel van het omgeslagen vaartuig kon hijsen, wordt echter nog altijd vermist. Het zoveelste drama op zee, dat echter in visserijkringen bepaalde vragen doet reizen. Inderdaad doet meer en meer het gerucht de ronde dat bij de konstruktie de kustvissersvaartuigen, om een bepaalde brutotonnage niet te halen, ten nadele van de veiligheidsnormen, slecht gebouwd worden. Hier hebben de bouwers, maar nog veel meer de maritieme overheid, die de schepen keuren, echter ook schuld aan omdat men fiskaliteit moet betalen naar gelang de tonnage. Deze wordt dan ook, door allerlei knepen en tussenkomsten zo laag mogelijk gehouden, ten nadele van de veiligheid en de stabiliteit van het vaartuig.

Het Franse fiskaal systeem is er de oorzaak van. Aldus wordt een eigenaar-reder op zijn brutowinst 29,4% aangeslagen op een vaartuig dat officieel de 30 ton niet haalt, 38,25% voor een vaartuig tussen 30 en 35 Brt, en bv. 48,45 voor een vaartuig van meer dan 50 Brt. De bouwers van een vaartuig wensen dan ook een klein vaartuig, waar dan alle voorzieningen en apparatuur en vistuig van een vaartuig van een grotere categorie moeten plaats vinden. Ze wensen inderdaad een klein vaartuig met de mogelijkheden van een groot en dat zijn dan zeer gevaarlijke vaartuigen, met als gevolg, opvallend veel ongevallen in deze kategorie vaartuigen. Het is dringend tijd, dat men daar iets aan doet en men schijnt dit in Franse bevoegde kringen eindelijk begrepen te hebben. Voor Dieppe alleen reeds is de „Petit-Forban" het derde vaartuig, dat in één jaar tijd verging zonder dat er gewaagd kon worden van stormweder of bijzonder zwaar weder. In het geval van de „Petit-Forban" was er slechts windkracht 5.

FRANKRIJK

■ Onder de zuid-Engelse kust is een Franse treiler vergaan met zeven man aan boord. Vier hiervan zijn kunnen gered worden, terwijl drie bemanningsleden er het leven bij lieten. Het is opvallend hoe in de laatste maanden heel wat Franse treilers op zee bleven.

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)

(7772V)

In moeilijke ogenblikken
kunt U op BP oliën vertrouwen.
BP

HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229

■

Gedekte risiko's :
eigen schade — schade aan derden —
opslepingen — totaal verlies —
lichamelijke schade aan derden —
navigatietoestellen — zeegoed — vistuig

■

Meer dan 20 miljoen frank kredieten
werden verleend aan de leden voor nieuwbouw
tegen zeer lage interesten.

■