HET VISSERIJBLAD

VRIJDAG 23 DECEMBER 1983 – PRIJS 50 F. – NR. 47 – 50e JAAR

VISSEN IS HUN JOB
MOTORISEREN IS ONZE JOB

DIESELMOTOREN

ANGLO BELGIAN CORPORATION N.V.
Wiedauwkaai, 43,
9000 GENT / BELGIE
✆ 091/23 45 41 – 25 55 42
Telex 11 298 abc b

VRAGEN NAAR: Eric De Poorter voor de verkoop.
André Vermeiren voor het onderhoud.

1984

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

Gedanst
met de getijen
doorheen de tijd.
Droom
door orkaan gezegend
lichter dan wind
zoals 't zog verdwenen
tussen zee en zon
waar van tij tot tij
altijd
een mast
te zien zal zijn.

L.A. Ingh.

EEN GOEDE
GEZONDHEID

RIJKE VANGSTEN

EEN BEHOUDEN
VAART

WENST U

BP

EEN HALVE EEUW VISSERIJBLAD:

VERLEDEN EN TOEKOMST

door P. Vandenberghe
Uitgever van „Het Visserijblad"

Sedert 25 februari 1983 is de 50e verjaardag van het bestaan van ons vakblad ingetreden, welke straks zijn 51 jaar zal ingaan.

Het „Vlaams Weekblad" te Brugge verschijnend, schreef in zijn eerste nummer van maart 1933: „En dat wil in de wereld van de pers toch al wat zeggen, niet in het minst in de Visserij", doelend op het feit dat de Belgische visserij nu een eigen vakpers zou hebben.

De tijd is nochtans voorbij, dat men in de jaren dertig tot en met vijftig, over een vloot van méér dan 400 schepen beschikte, welke ondertussen tot ongeveer 200 herleid is en waarvan een veertigtal grote treilers er ook niet meer bij behoren, die regelmatig de kusten van IJsland afdweilden om er na minstens 18 tot 23 dagen, geladen met 1.500 à 3.000 bennen ronde vis, van terug te komen.

Telde men inderdaad in 1955, zo'n 430 vaartuigen, met een tonnenmaat van 26.350 Brt en een drijfkracht van 63.913 p.k., dan eindigt dit in 1983 met een Brt van ongeveer 23.000 ton en een p.k. vermogen van ongeveer 90.000.

In ons jubileumnummer van 28 december 1982, zijnde het laatste nummer van het 49e jaar, werd door eminente politiekers zoals Eerste Minister Martens, Minister van Buitenlandse Betrekkingen Tindemans, sedert jaren trouwe lezers van ons blad, en politieke personages van ons land, benevens Minister Decroo, Staatssecretaris Dekeersmaeker en Gouverneur O. Vanneste, hulde gebracht aan het zo nuttige vakblad waarvan we nog altijd de leiding waarnemen en nog steeds niet terugschrikken om soms met een even scherpe pen, fouten en tekortkomingen naar voren te brengen.

Ons daarvan zien afwijken, wanneer de belangen van ons klein volkje en in het bijzonder de kustvissers er mee gemoeid zijn, is ons niet mogelijk.

Dat velen dit beamen, anderen niet, mag niet beletten dat wij in de visserijgemeenschap nog niet aan het einde hopen te zijn van verdere gedachten, ontplooiingen en het nemen van nieuwe initiatieven, zoals het zo pas stichten van een nieuwe scheepswerf op een plaats waar anderen ons zijn voorafgegaan, zijn gestopt of hebben gefaald.

Want is het een wens, een waarheid of een gok? Wij kregen als antwoord toen wij daartoe beslisten: „Wij zijn verwonderd, dat ge daar reeds lang niet mee begonnen zijt".

Maar het is nu eenmaal zo! Want de volledige modernisering van onze vloot, die op het huidig ogenblik tot ongeveer 200 vaartuigen herleid is, vergt al onze aandacht en die van onze betrokken overheden. Alle aandacht moet nochtans in de eerste plaats gaan naar onze kustvisserij, welke te fel geslonken is en slechts weinig gemoderniseerd werd.

Daarbij moet 1984 het jaar zijn van een ernstige propaganda langs radio en t.v. voor ons visverbruik, van een modernisering van onze visserijinstellingen en vishandel, waarvoor in 1983 enkele nuttige initiatieven genomen werden.

Zeebrugge vereist een nieuwe vissershaven. Oostende een beter onderhoud van zijn visserijdok en een modernisering van zijn vismijn. Op sociaal vlak hopen we dat eindelijk te Oostende over het Godtschalktehuis een modern vissersdorp zal tot stand komen, waarop wij sedert tien jaar aansturen en waar onze mensen zich opnieuw in eigen milieu thuis zullen voelen, zoals in het belang van de tewerkstelling in de visserij, onze visserijscholen en hun verdere modernisering, aangepast aan de vereisten van het bedrijf, moeten verbeteren zonder te spreken van de R.M.T., wiens taak niet meer mag zijn, jonge vissers aan de visserij te onttrekken, waar men veel gemakkelijker, zij die 25 jaar op zee gevaren hebben, als dusdanig zou kunnen in dienst nemen.

Kortom, 1984 moet voor onze visserij een jaar zijn, van werkelijke vooruitgang en waarin men met een gemoderniseerde vloot, een veel groter visverbruik kan bewerken, dat misschien nog het enige gezonde voedsel is, dat door de massa gegeten wordt.

Om dit alles te bereiken, is samenwerking en de verdere steun van onze hogere overheid nodig, die de laatste vijf jaar in alle opzichten bewezen heeft, „fish en visserijminded", mee te leven met ons werkend volkje en hun bedrijf, dat behoort tot dat soort welke ons land geen miljarden deviezen kost, maar ze jaarlijks met die miljarden verrijkt.

Straks en wel op één februari 1984, zal het 55 jaar geleden zijn dat we als gediplomeerde onderwijzer onze eerste stappen in het visserijbedrijf zetten.

Wij hebben er sedertdien steeds voor en door geleefd, voor velen getracht een „Hulp in Nood" te zijn en hopen het nog enkele jaren in het belang van zoveel onbeholpenen, te mogen blijven.

Een investering optimaal financieren kan u alleen op basis van een vergelijking van uw mogelijkheden:

Met overheidssteun?
Met risicokapitaal en de fiscale voordelen genieten ?
Met andere aangepaste vormen?

Raadpleeg een relatiegelastigde-ondernemingen van de Bank Brussel Lambert

Zetel Oostende: Wapenplein 3 - 8400 Oostende - Tel. 059/70 30 73

De BBL denkt aan u...

Aan onze vissers!

Wilfried MARTENS
Eerste Minister

Ik dank het Visserijblad dat mij het woord geeft in dit speciaal nummer en mij aldus in de gelegenheid stelt aan ieder van u en aan uw gezinnen mijn beste wensen van geluk en voorspoed voor het nieuwe jaar aan te bieden.

In de moeilijke tijden waarin wij thans leven, nemen de zorgen in ons beroepsleven een belangrijke plaats in. Het is door onze arbeid dat wij in staat zijn om te voldoen aan de behoeften van onze gezinnen en tevens een concrete sociale rol te vervullen, want de gemeenschap leeft van de diensten die wij haar verlenen.

In de verschillende omstandigheden heb ik de moed en de gehechtheid van de vissers aan hun hard maar mooi beroep naar waarde kunnen schatten. Alleen door in uw midden te leven en uw moeilijkheden te delen kan men uw wettige eisen begrijpen.

De verantwoordelijke overheid tracht deze betrachtingen te beantwoorden, maar u weet evenzeer dat belangrijke beslissingen alleen op Europees vlak kunnen genomen worden.

Na de laatste vergadering van de Europese Commissie mag ik wel zeggen dat wij op verschillende punten tamelijk goede resultaten hebben bereikt, zelfs al hebben wij ons niet volledig kunnen aansluiten bij de eindvoorstellen.

De ontwikkeling van uw activiteiten is nog intern afhankelijk van de algemene context van onze economische toestand. Een merkbare vooruitgang werd reeds geboekt, dank zij de solidaire inspanningen met het oog op het herstel. Wij wensen ten zeerste dat de verbetering van de internationale toestand dit jaar zou aanhouden om ten slotte te leiden tot de heropleving van al de activiteiten.

Op dat stuk staat het vast dat de zaken gemakkelijker zouden verlopen indien een klimaat van echt vertrouwen kon worden hersteld onder alle mensen. In elk geval moeten wij alles in het werk stellen om met de middelen waarover wij beschikken, de huidige onrust en spanningen, die een bedreiging zijn voor de vrede en de rust van elkeen, te doen verdwijnen.

Wij weten goed dat de geschiedenis nooit beloften inhoudt, maar zouden wij in mirakelen geloven indien wij gebruik maakten van het gezond verstand en de goede wil om tot een goede verstandhouding te komen en aldus de gevaarlijke meningsverschillen bij te leggen, die zoveel menselijke betrekkingen bederven?

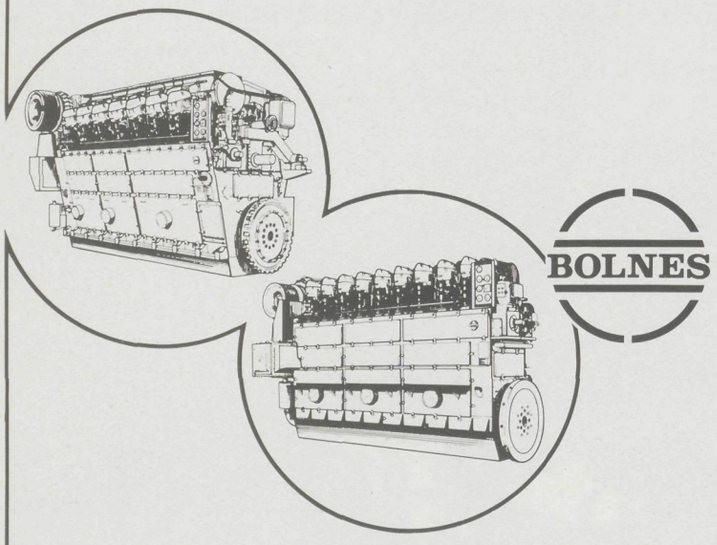
Bij onze wensen mogen wij onze dagelijkse zorgen zeker niet vergeten en niet in het minst ons kostbaarste bezit, nl. de gezondheid. Ikzelf heb de laatste maanden de beproeving gedeeld van degenen die lijden. Bij onze gebuur of bij onszelf zijn er vrienden of verwanten die moeilijke ogenblikken doormaken.

Wij mogen er zeker van zijn dat onze houding en onze gevoelens van medeleven hun de nodige moed zullen inblazen.

De jaarwisseling kan de loop der gebeurtenissen zeker niet wijzigen maar ze kan de mensen van overal ertoe aansporen hun verzuchtingen in de praktijk om te zetten.

Ik wens dat iedereen zich met vastberadenheid inspant om dit te bereiken.

Bokkentreiler Z185 'Esmerald Star' voorzien van een BOLNES DIESELMOTOR type 8 DNL 170/600. Vermogen 1360 pk bij 600 omw/min.



KRUISHOOFD DIESELMOTOREN

De eenvoudig gekonstrueerde Bolnes dieselmotor wordt overal als krachtbron toegepast. Dankzij voortgaande ontwikkeling en toepassing van het kruishoofdsysteem, is de Bolnes dieselmotor een eersteklas ekonoom. Een bedrijfszekere, krachtige en zuinige dieselmotor.
Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 375-1250 kW (510-1700 pk) bij 600 omw/min in lijn en 1250-2500 kW (1700-3400 pk) bij 600 omw/min met 10-20 cyl in V-vorm.

Vraag uitgebreide dokumentatie.

BOLNES MOTORENFABRIEK BV

2930 AA Krimpen aan de Lek, Postbus 2003, Holland
tel. 01807-14900, telex 22439

Wij wensen de bemanning goede vangst en behouden vaart

INVESTERINGSWOEDE ONDERSTREEPT DYNAMISME

door HERMAN DE CROO
Minister van Verkeerswezen.

Een welverdiend proficiat voor 1983 en doe zo voort in 1984 is de wens die ik van meet af aan tot allen die bij het Belgische zeevisserijgebeuren betrokken zijn wil richten, want, het zeevisserijjaar 1983 mag voor de Minister van Verkeerswezen en P.T.T. bijzonder geslaagd worden genoemd.

Rekords werden gebroken. Meer dan 30 aanvragen voor zeevisserijkredieten werden mij dit jaar toegestuurd. Hiervan was het mij, tot vandaag, mogelijk 26, te honoreren.

Al deze kredieten vertegenwoordigen nagenoeg 500 miljoen fr. investering in uw sector.

Deze investeringswoede onderstreept meer dan ooit het dynamisme van het vlaamse vissersvolk.

Enige weken geleden werd in uw vakblad, dat ik wekelijks met veel belangstelling doorneem, geschreven: „Het loopt als een sneltrein in de zeevisserij. Er wordt goed gevangen, de opbrengsten zijn lonend en ... dat inspireert de reders om aan nieuwbouw te doen".

Deze inspiratie werd geconcretiseerd door niet minder dan 8 formele nieuwbouworders, waarvoor ik de nodige kredieten heb toegekend.

U zult het mij dan ook niet kwalijk nemen, als ik aan het lijstje de investeringsstimuli de door mijn departement gevoerde kredietpolitiek toevoeg.

Sedert mijn aantreden op het Ministerie van Verkeerswezen heb ik immers het privilegie gehad voor meer dan 628.000.000 fr. kredieten toe te kennen.

Buiten dit privilegie had ik op 26 november 1983 het genoegen het Peterschap waar te nemen van het vissersvaartuig Z.48 „Wodan".

Naast de mij specifiek toegewezen taken als Minister van Verkeerswezen dien ik eveneens zorg te dragen voor een zo rationeel mogelijk bestending van de overheidsgelden.

In deze optiek nodig ik mijn collega's en in het bijzonder deze van Begroting en Financiën, uit de in de zeevisserijsector behaalde resultaten in ogenschouw te nemen.

Op minder dan twee jaar tijd hebben de 7 in 1982 en 1983 in de vaart gebrachte schepen voor meer dan 220 miljoen frank bruto besomming gezorgd. Dit betekent dat na een jaar vaart een modern Belgisch bokkenvaartuig meer besomt dan het verkregen scheepskrediet en de overheid derhalve haar gelden zeer goed investeert.

Zulke schitterende resultaten zijn in de eerste plaats te danken aan de inzet van de reders en de bemanningen. Mijn dank gaat dan ook in het bijzonder naar hen, die zo in hun geliefd vak opgaan.

Het volstaat evenwel niet op onze lauweren te rusten. Zo in 1983 door de overheid nieuwe impulsen werden gegeven aan de nieuwbouwpolitiek, mede door een aanpassing van de slooppremieregeling, moet alles in het werk worden gesteld om de behaalde resultaten te kunnen bestendigen.

Enkele dagen geleden heb ik dan ook aan mijn administratie de nodige opdracht gegeven, rekening gehouden met de in het kader van de Europese Gemeenschap vastgestelde regels, een aangepaste zeevisserijpolitiek uit te werken. Ik hoop in de komende weken aan mijn collega's van Landbouw en Begroting passende voorstellen te kunnen voorleggen.

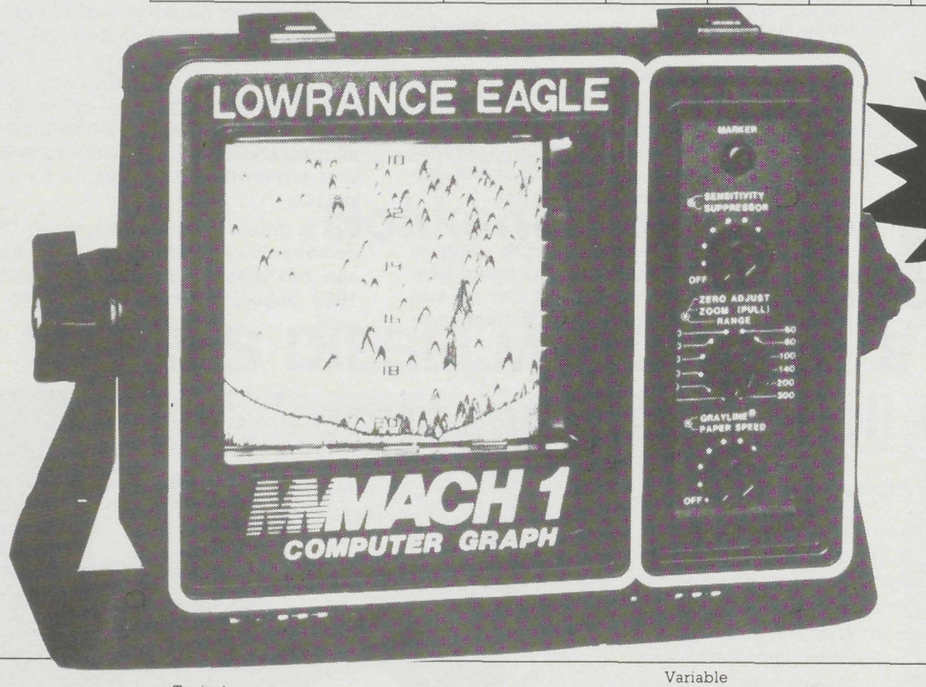
Het is mijn vurigste wens dat in 1984, door de koppeling van de overheidsinspanningen aan het dynamisme van uw sector, de in 1983 behaalde resultaten worden geëvenaard.

Alexander De Croo (7 jaar) en vader Herman De Croo op de „Broodwinner".

LOWRANCE EAGLE MACH 1 EN MACH 2.
De nieuwste microprocessor echoschrijver van ongekende eenvoud.

De vergelijkende test van Fishing NEWS (Oct. 21 '83 nr. 3656) spreekt duidelijk voor zichzelf.

COMPARISON	LOWRANCE MACH 1	FUJI ROYAL RF700	FUJI ROYAL RF600	FUJI ROYAL RF50R	KELVIN HUGHES MS300 356	KELVIN HUGHES MS132
1. Clarity of picture	10	8	8	5	4	6
2. Ability to show individual fish	10	8	6	2	4	1
3. Ability to show fish close on sea bed	10	8	5	nil	1	3
4. Ability to show ground condition	10	8	8	5	8	10
5. Ease of operation[1]	6	5	5	10	8	5
6. Ease of paper loading	8	9	9	9	10	5
7. High speed operation[2]	10	7	7	5	?	?



SLECHTS f 1.855,- Ex b.t.w.

Incl. transducer

3-YEAR FULL WARRANTY

Model	Depth Scales	Typical Depth Capability	Shallow Reading	Resolution	Operating Frequency	Transducer Beam Angle	Pulse Length	Variable Pulse Length Suppression	Bottom Zoom	Back-Lighted Faceplate	Output Power	Electronic Motor Speed Control	65 Knots + Performance	Dimensions
Mach 1M	0-8m 0-60m 0-10m 0-80m 0-20m 0-100m 0-30m 0-140m 0-40m 0-200m 0-50m 0-300m	1000'	9"	3.5"	192 kHz	8° or 20°	Fully variable 110 µs to 1400 µs	X	X	X	1600 watts peak-to peak (200 watts RMS)	X	X	8 1/2"H x 11 3/3"W x 6 1/8"D

Vraag vandaag nog om de volledige Lowrance echosounder katalogus.

LOWRANCE EUROPE ELECTRONICS, INC.

p/a Curaçaostraat 17,
P.O. Box 90111, 1006 BC Amsterdam
Tel. 020-12 95 44, Telex 11695.

NAAM _____

ADRES _____

POSTCODE _____

PLAATS _____

TEL. _____

VB 83 12

OP NIEUWE WEGEN?

door P. DE KEERSMAEKER,
Staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw

In een in 1976 uitgegeven boek van de Nederlander W. OLTMANS „Europa: 25 interviews over de toekomst van de Oude Wereld" verklaart Minister Leo TINDEMANS, op een vraag over het eventueel heilzaam effect van de oliekrisis (en van andere schokkende gebeurtenissen) voor de Europese samenwerking: „Schokken kunnen heilzaam zijn, maar zij kunnen ook onherstelbare schade toebrengen. Waarom moeten wij altijd vrees voor iets hebben, alvorens wij kunnen doen wat de rede en het verstand ons voorhouden?".

Dezelfde gedachte had men, zeven jaar later, ook kunnen vooropstellen bij de manier waarop, op 25 januari 1983, in de E.E.G.-Raad het door velen als „historisch" bestempeld visserij-akkoord uiteindelijk is tot stand gekomen. Reeds vele jaren hield het gezond verstand ons allen voor, dat onvermijdelijk dit akkoord wel MOEST tot stand komen, doch eerst moest een compleet juridisch en politiek vacuum ontstaan vooraleer ten slotte het gezond verstand de bovenhand haalde.

Hoe dan ook, het E.E.G.-visserij-akkoord is er dan toch gekomen, zij het dan dat hiermede niet alle moeilijkheden van de baan zijn. Immers, ieder jaar opnieuw moeten de visserijministers een overeenkomst bereiken over TAC's en quota, en voor 1983 kon uiteindelijk slechts op de valreep een akkoord worden bereikt.

Over het geheel mag met voldoening teruggeblikt worden op het behaalde resultaat, als men rekening houdt met de bijkomende hoeveelheid van 1.000 ton zeeduivel, en met de Raadsverklaring die een bevoorrechte behandeling van België waarborgt voor haring.

In onze beoordeling van het E.E.G.-gebeuren moeten wij evenwel vaststellen dat, wanneer in de loop van het jaar de Raad voortsukkelt van de ene impasse naar de andere, het probleem bij de Lid-Staten lag, die zich, na zoveel jaren E.E.G., nog altijd eerder opstellen als nationale staten dan als gelijkgezinde Europese partners. De ekonomische krisis is, spijtig genoeg, niet van aard om de Lid-Staten wat meer „Europe-minded" te maken, ofschoon - en dit kan niet genoeg worden benadrukt - geen enkel nationaal relancebeleid kan slagen zonder een concrete Europese dimensie.

Onmiddellijk moet ik hieraan toevoegen dat de economische recessie minder vat heeft gehad op de zeevisserij-sector, ofschoon de brandstofproblematiek ons nog vers in het geheugen ligt. Inderdaad, de besommingsresultaten stemmen ons hoopvol: na de opmerkelijke stijging van de totale brutobesomming in 1982 (nl. niet minder dan + 12% t.o.v. 1981), ziet het ernaar uit dat ook 1983 nog best zal meevallen, nl. met een groei die op ruim 9% mag geraamd worden.

Ook onze reders hebben er een goed oog in. Getuige hiervan is het opnieuw op dreef komen van de nieuwbouw. Een K.M.O. die een investering doet van 60 à 70 miljoen frank, moet ongetwijfeld vertrouwen hebben in de toekomst van het bedrijf. Dat vertrouwen wensen wij ten volle aan te moedigen, ook wat betreft verbetering, aanpassing en modernisering van bestaande vaartuigen. Maar ook hier geldt het aloude Vlaamse spreekwoord „Goede raad is duur". Een investering moet vooral zeer oordeelkundig kunnen gebeuren, en bij het bouwen van een vissersvaartuig gaat het hier dan in het bijzonder om het motorvermogen, de ingebouwde brandstofbesparings- en arbeidsbesparing-apparatuur, de tonnenmaat, de polyvalentie, e.d.

Wat de nieuwbouw betreft, dien ik vanzelfsprekend extra uw aandacht te vestigen op de E.E.G.-Raadsverordening nr. 2908/83 van 4 oktober 1983, inzake een gemeenschappelijke aktie voor herstrukturering, modernisering en ontwikkeling van de visserij. Hierbij is van belang dat ook zij, die thans in een bouwprojekt zitten, een aanvraag om eventuele FEOGA-steun kunnen indienen. Het feit dat in deze nieuwe Verordening de subsidieerbare lengte tussen de loodlijnen is opgetrokken tot 33 meter, zal ongetwijfeld door alle kandidaat-bouwers met instemming begroet worden.

Laten wij hopen dat, mede dank zij deze E.E.G.-steunverlening, de zo noodzakelijke verjonging, vernieuwing en modernisering van onze vissersvloot nu definitief op gang is gekomen.

U weet dat U alleszins op mij kunt rekenen om in de E.E.G.-Raad hardnekkig uw belangen te verdedigen, opdat, tegenover onze vangstcapaciteit (die de jongste jaren alleszins niet is toegenomen!) in elk geval voldoende vangstmogelijkheden zouden kunnen gesteld worden, voldoende om de leefbaarheid van het bedrijf te kunnen verzekeren.

Dit zal steeds een taaie strijd blijven (de haringperikelen hebben dit ruimschoots bewezen), doch ikzelf en mijn administratie staan hiervoor aan uw zijde, opdat deze vitale doelstelling zou kunnen verwezenlijkt worden.

Met vreugde kan ik vaststellen - helaas eerder uitzonderlijk - dat wij dit jaar mogen afsluiten zonder ook maar één van onze vissers te hebben moeten prijsgeven aan de zee. Voor 1984 moge ik U dan ook allen eerst en vooral een behouden vaart toewensen, en vervolgens ook een goede vangst en mooie besommingen.

SCHEEPSWERVEN

LEON DEGRAEVE

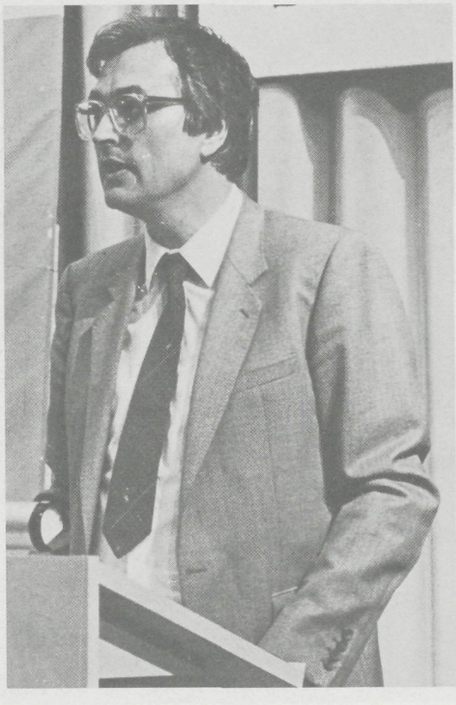
ZEEBRUGGE – ✆ (050) 54.40.84

- nieuwbouw
- herstellingen
- service
- mekaniek
- herstellen motoren

De Z.90 «Oosthinder», de recentste treiler die door onze werf werd afgeleverd.

EEN NIEUW-JAARS-WENS VOOR EUROPA

Door J. Vandemeulebroucke
Lid van het
Europees Parlement



Moge 1984 een beter Europees jaar worden. Want 1983 was voor de Europese Gemeenschap een aaneenschakeling van ontgoochelingen en niet ingeloste verwachtingen. Reeds jaren zijn de problemen bekend en toch vonden de staatshoofden en regeringsleiders op de Top van Athene de politieke moed niet om een doorbraak te forceren in de volslagen patsituatie. Groot-Brittannië blijft weeklagen over de 36 miljard dat het jaarlijks aan de Europese schatkist moet afdragen en wenst evenveel geld terug te ontvangen, dan het investeert. Duitsland hamert op een vernieuwd sociaal en technologisch beleid, maar is enkel bereid meer middelen aan Europa over te dragen, als ook in het landbouwbeleid ernstig bezuinigd wordt. Wat dan weer stuit op een veto van Frankrijk dat buitengewoon goed bediend wordt met de thans gevoerde landbouwpolitiek. Daarbij komt nog dat de Europese Gemeenschap het plafond bereikt heeft van de wettelijk toegelaten financiële middelen en gewoonweg failliet gaat als men niet uit de impasse geraakt.

EEN LICHTPUNT IN DE TUNNEL?

Het enige lichtpuntje in de droevige bilan van nog eens een jaar Europese „samenwerking", is het op de valreep bereikte akkoord over de verdeling van het algemeen haringkontingent onder de vloten van de visvangende lidstaten. Nu kan moeilijk nog langer getreuzeld worden met de opdeling van de algemene kwota voor de andere beschermde vissoorten. Want uiteindelijk staat de Europese Gemeenschap nog mijlenver af van de realisatie van echt Europees visserijbeleid, zoals dit op 25 januari 1983 was aangekondigd: de toegang tot de visgronden, de totale toegestane vangsten, de marktordening met het systeem van de minimumprijzen en vooral ook de herstructurering en modernisering van de visserijsector.

KNELPUNTEN

Er zijn immers nog heelwat knelpunten waarover kan gestruikeld worden. Onafgezien van de vraag of de adviezen van biologen steeds de realiteit benaderen, blijkt duidelijk dat die adviezen bij herhaling overtreden worden. Het quotasysteem is overigens niet het enige middel om de visgronden te beschermen. Er zijn middelen zoals een realistische netmazenwijdte, gekoppeld aan het verbod om gedurende bepaalde perioden in broed- en paaiplaatsen te vissen. Denken wij bijvoorbeeld aan het verbod in de 12-mijlszone te vissen tijdens de maanden april en mei, waarin de tong onder onze kust paait.

Een tweede probleem betreft de bescherming van de kleine kustvisserij. Destijds werd een verbodsbepaling uitgevaardigd voor het vissen op platvis binnen de twaalf mijl uit de kust met schepen boven de 70 BRT en/of uitgerust met een motor van meer dan 300 p.k. Dit is een typisch voorbeeld van slechte reglementering door de Eurokraten aan het Brusselse Schumanplein. Sedert 18 juli 1982 is het Internationaal Verdrag (1969) betreffende de meting van schepen van kracht en hierbij wordt niet meer gesproken over Bruto Register Ton, maar wel over brutotonnenmaat. Bovendien blijft de Europese Commissie nog steeds het antwoord schuldig op mijn vraag wat nu eigenlijk bedoeld wordt met „schepen van 300 rempaardekracht".

Is dit rempaardekracht, uitgeoefend op de scheepsschroef of wordt hiermede het totaal geïnstalleerd vermogen gereglementeerd?

De kneepjes zoals inbouwen van tweelingmotoren, zouden er wel eens kunnen voor zorgen dat de piraterij in de kustvisserij tot algemene regel verheven wordt.

DE PROBLEEMDRIEKHOEK SPANJE, DUITSLAND, GROENLAND

De grote knelpunten in het visserijbeleid liggen evenwel verder. Zo is er het Groenlandse besluit om de Europese Gemeenschap te verlaten en zijn lidmaatschap in te ruilen voor een statuut van overzees gebied met voorkeurbehandeling. Deze beslissing was te voorzien als blijkt dat een derde van de Groenlandse bevolking rechtstreeks afhankelijk is van de eigen visserij. De Groenlandse visbestanden kregen, sinds de toetreding van Denemarken tot de Europese Gemeenschap in 1973, zeer zware klappen. Dit was vooral het gevolg van uitermate onverantwoorde overbevissing van de hooggeïndustrialiseerde Duitse vaartuigen. Er kwam tot op heden weinig schot in de onderhandelingen E.G.-Groenland omtrent een nieuw statuut, gekoppeld aan een voor beide partijen aanvaardbaar visserijakkoord. Toegang tot de Groenlandse visgronden op redelijke voorwaarden is voor de communautaire diepzeevissers van levensbelang. Alles laat evenwel voorzien dat Groenland niet langer bereid blijft een akkoord verder op de lange baan te schuiven, zodat het wel eens eenzijdige akkoorden zou kunnen sluiten met Canada, waarmee het territoriaal en economisch nauw verbonden is.

Met de problematiek van de Spaanse visserij ligt het nog moeilijker. Er kwam vanwege Spanje niet zo veel in huis van de eerbiediging van de in 1980 gesloten overeenkomst en vooral van de 123 vergunningen die in 1983 werden afgegeven. Zo botst het bestendig als gevolg van de overeenkomst uit 1980, waarin de 200-mijlzone van de Gemeenschap werd erkend en waardoor het aantal Spaanse schepen dat **legaal** in Spaanse wateren viste, daalde van 600 in 1979 tot 316 en de quota voor kabeljauw bij voorbeeld daalden van 45.000 ton in 1979 tot 8.500 ton in 1983.

Een en ander heeft de Spaanse vloot voor aanzienlijke problemen gesteld. Er zijn 138 schepen opgelegd, trawlers werden omgebouwd tot „long liners" aangezien voor deze schepen meer vergunningen werden afgegeven en 70 boten zijn onder Britse vlag gaan varen. Tegen de achtergrond is het noodzakelijk dat een regeling wordt getroffen waarbij driekwart van de bemanningen van schepen uit de E.G.-lidstaten, ook uit E.G.-onderdanen zou bestaan.

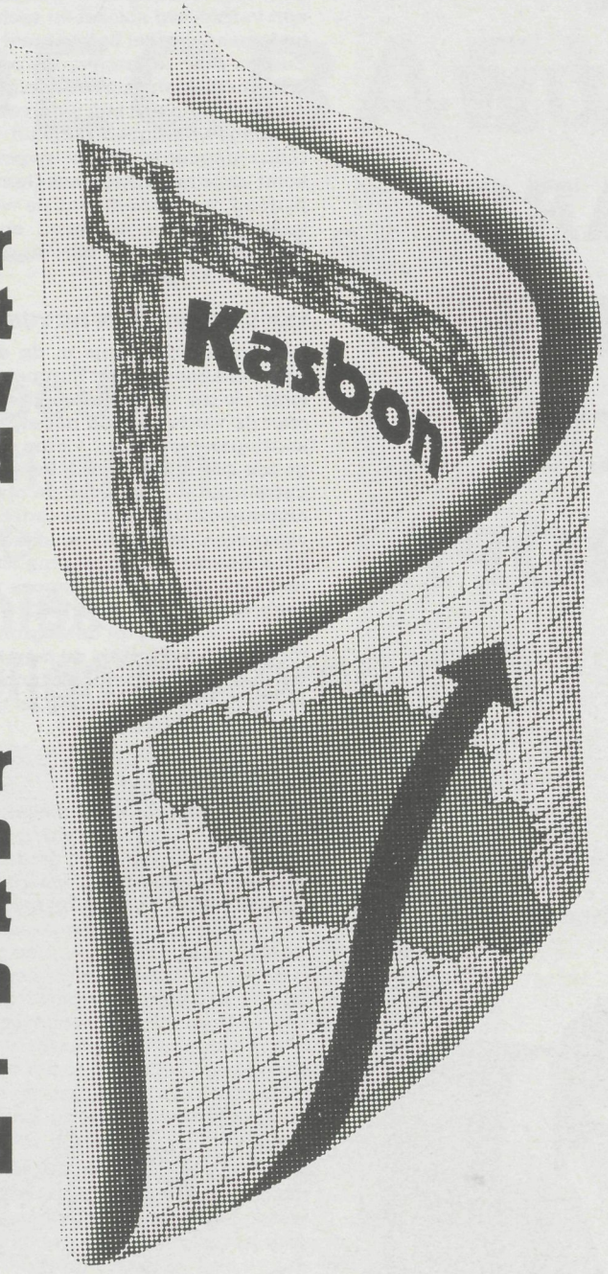
Het belangrijkste probleem met Spanje is evenwel de illegale visserij. Uit een steekproef voor de Franse kust bleek bijvoorbeeld dat daar 50 Spaanse schepen illegaal aan het vissen waren. Dit kan enkel tegen gegaan worden door meer middelen te besteden aan toezicht en kontrole van de grootte van de netten.
In gemeenzaam overleg zou de Europese Gemeenschap met Spanje tot een betere oplossing kunnen komen, waarbij de lidstaten ook gediend zouden zijn. Zo is bekend dat Spanje, na de Sovjetunie, de grootste vissersnatie is voor de Westafrikaanse kust. De ontwikkeling van nieuwe visserij-akkoorden betreffende de uitbreiding, zou een beter alternatief zijn voor de Spaanse vloot. Het wordt dan ook werkelijk noodzakelijk een conferentie te beleggen tussen de Gemeenschap, Spanje en Portugal en de Westafrikaanse landen.

(Vervolg volgende bladzijde)

Beleggen in NMKN-kasbons

méér opbrengst voor uw spaargeld

méér mogelijkheden voor het bedrijfsleven en de werk-gelegenheid



NATIONALE MIJ. VOOR
KREDIET A/D NIJVERHEID

verstandig sparen

NAAR EEN ANDER EUROPEES BELEID

Het hele visserijvraagstuk is natuurlijk slechts een onderdeel van het falen of slagen van een echt Europees beleid. Zo is de suggestie van uitbreiding van visserijrechten voor de West-afrikaanse kust slechts haalbaar indien de Europese Gemeenschap eindelijk eens werk zou maken van een geïntegreerd Middellands Zeebeleid. Een dergelijk beleid is niet enkel noodzakelijk omwille van de eigenheid van het Middellands Zeegebied en dus van de eigen aanpak van de problemen. Een Middellands Zeebeleid is vooral belangrijk in funktie van een hernieuwd kontakt met de Noordafrikaanse wereld, die samen met Europa de Middellandse Zee als één groot binnenmeer beschouwt.

Het visserij- en zeebeleid is overigens in de hele Europese struktuur nog steeds het „kleine achterkomertje". Het zit vastgeklonken in het Europees Oriëntatie- en Garantiefonds voor de Landbouw en zolang het dàár verstrikt zit, kan een visserij- en zeebeleid nooit écht „volwassen" worden. Vandaar de noodzaak om een onafhankelijk Europees Garantie- en Oriëntatiefonds op te richten voor zee en visserij. Pas dan kan financieel écht gewerkt worden aan een marktorganisatie voor de visserijprodukten, aan de onontbeerlijke structuurmaatregelen in het kader van het visserijbeleid en aan alle verdere maatregelen van communautair belang waarvoor thans geld ontbreekt voor de zee- en visserijsector.

Een eigen zee- en visserijfonds hoeft niet noodzakelijk te leiden tot automatisch meer geldmiddelen voor de Europese Gemeenschap. Deze nieuwe politiek en andere antwoorden op de nieuwe uitdagingen die zich stellen (de rampzalige werkloosheid, de voortdurende verarming van de arme regio's in de Gemeenschap, de nieuwe technologiëen zijn er enkele van) zullen uiteraard ook de vraag naar een verhoging van de bijdragen vanwege de lidstaten stellen.

Maar het antwoord op deze vraag moet dan ook samenvallen met de absolute bereidheid om te snijden en te besparen waar dit moet. Het volstaat de onvoorstelbare situatie onder ogen te nemen bij het Europees landbouw „beleid". Objektieve studies bewijzen dat ruim 200 miljard per jaar zou kunnen bespaard worden in de landbouwsector. Deze neemt nu reeds 68% in beslag van de 1.200 miljard waarover de Europese Gemeenschap jaarlijks beschikt.

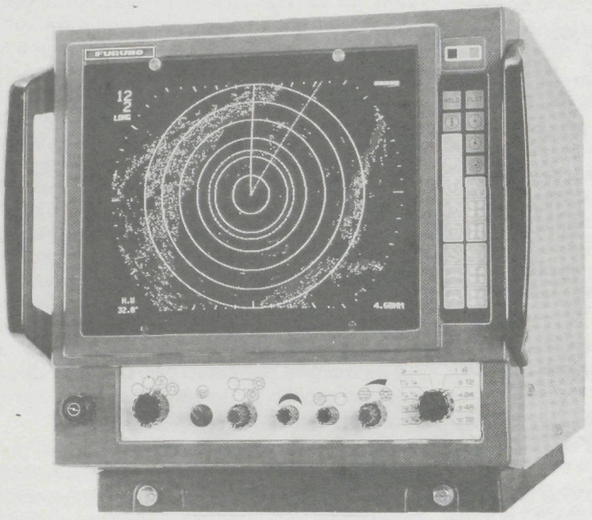
Er zit vandaag 1 miljard kilogram melkpoeder in de Europese silo's opgestapeld; er is de ontzaglijke boterberg en dit op een moment dat de Gemeenschap het klaarspeelt om Nieuw-Zeeland nog elk 30 miljoen kilogram boter in Europa te laten importeren.

Van beleid gesproken. Hoe kunnen Europese gezagsdragers het langer verantwoorden dat zij de quota als enige oplossing zien tegen overproduktie in de staalsector, in de textielsector, tegen overbevissing, wanneer zij de moed niet opbrengen om ditzelfde quotasysteem op te leggen in de landbouwsector die de Gemeenschap naar een financiële katastrofe aan het voeren is? Quota, gekoppeld aan een eerlijke herwaardering van het kleinschalig gemengd landbouwbedrijf toe, zijn het correcte alternatief. Want 80% van Europa's beruchte landbouwoverschotten worden geproduceerd door nauwelijks 15% van de grootschalige landbouwbedrijven. *Men moet de Groten durven aanpakken om* de kleinen in hun bestaan veilig te stellen.

Om deze uitdagingen werkelijk aan te kunnen, is Europa dringend aan een nieuwe adem toe. Ook aan nieuwe visie omdat de problemen die aan de oorsprong lagen van de Europese Gemeenschap, helemaal anders lagen dan die van nu. Het inspelen op de reusachtige noden van de Derde Wereld, werkloosheid, veiligheid, de nieuwe technologieën en de ingrijpende maatschappelijke gevolgen ervan, de monetaire strubbelingen: allemaal nieuwe vragen waarop Europa tastend naar een antwoord zoekt. Mislukte Europese topontmoetingen van staatshoofden en regeringsleiders, ontgoochelende ministerraden, een zwakke Europese Commissie en een Europees Parlement dat niet eens wetgevende bevoegdheid bezit, zijn al met al de magere resulaten van een verkalkende Gemeenschap in de scharnierjaren van een wereld in volle omwenteling.

In 1968 kalkten de Parijse studenten op de muren van de Sorbonne de historische kreet: „L'imagination au pouvoir". Moge president Mitterand, die in de eerste helft van 1984 het voorzitterschap waarneemt van de Europese Ministerraad, zich deze leuze nog herinneren.

De Europese samenwerking zal wel steeds het beleid geven van een Echternachprocessie. En die gaat 2 stappen vooruit, en één achteruit. En niet omgekeerd. Dit is mijn nieuwjaarswens voor Europa en meteen ook *oprechte wensen voor „een goede vaart"* van het Visserijblad en al zijn lezers.



SAIT ZEEKUST

stelt U een nieuw produkt voor :

DE KLEURENRADAR FURUNO FCR 1411

Deze kleurenradar geeft u een stabiel kleurenbeeld. De kleuren van de echos veranderen met de signaalsterkte, het is dus niet enkel de gekleurde voorstelling van het radarbeeld maar het laat u toe zwakkere en sterkere echos te onderscheiden en bijgevolg een lezing te kunnen maken van het objekt waar de echo vandaan komt.

Tevens is het toestel door zijn unieke beeldbuis een daglicht radar, wat het gebruik van de gekende lichtafschermingskap overbodig maakt.

Het beeldscherm is 14 duim groot en wordt volledig gebruikt.
Het toestel is standaard uitgerust met twee variabele afstandringen.

Rechtstreekse digitale aflezing van alle nuttige gegevens en instellingen op het beeldscherm, alsook tal van mogelijkheden die de schipper kunnen leiden voor een maximale veiligheid bij het sturen.

SAIT ZEEKUST

LAAT NIET NA MEER INLICHTINGEN TE VRAGEN OP VOLGENDE ADRESSEN :

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

MIJN GOEIE VRIENDEN!!!

Door ROLAND MAKELBERGHE
Schepen van de Haven

Ik ben gelukkig omdat ik thans de gelegenheid krijg even, langs deze weg met jullie, vissers van Oostende, in contact te komen. Graag zou ik elk van jullie afzonderlijk de hand willen drukken en een pint drinken. Misschien komt die gelegenheid wel, maar we hebben allemaal zoveel te doen. Nochtans meen ik dat je moet weten wie thans de schepen van de haven is.

Ik wil je van te voren zeggen dat ik me thuis voel bij jullie, en dat is geen verkiezingspraat ...

De volgende verkiezingen liggen trouwens nog ver af, dus meen ik het ernstig. Maar ik ben één van jullie.

Ik stam uit een rasechte visserfamilie van „de kaaie".

De oudste onder jullie zullen wel de O.10 herinneren. Moet het jullie dan ook verwonderen dat ik jullie, **mijn „visschers"** noem, die „visscherie" die ik zo gaarne zie, de mensen van de zee, die ik **mijn mensen** noem. Weet je dat ik graag de „visscherie" van Oostende opnieuw groot zou willen brengen.

Ik ben ervan overtuigd dat dit kan op voorwaarde dat we met elkaar spreken en zeggen wat er te zeggen valt. En dat is nu mijn wens voor 1984 en de volgende jaren.

De „visscherie" van Oostende moet terug bloeien. Laten we allen samen daaraan werken, door dik en dun, in wel en wee, maar weten wat we willen, namelijk Uzelf en de „visscherie" in 't algemeen, succes!

In de eerste plaats voor 1984.

Moge het Uzelf en allemaal wel gaan in '84.

DE STEDELIJKE VISMIJN ZEEBRUGGE ZIET DE TOEKOMST HOOPVOL TEGEMOET

Alweer staan we aan de vooravond van een nieuw jaar. Bij het begin van een nieuw jaar is de gewoonte dat men de balans opmaakt van voltooide realisaties en er wordt daarbij al onmiddellijk hoopvol naar de toekomst uitgezien.

Ik mag hier reeds ronduit zeggen dat 1983 voor de stedelijke vismijn van Zeebrugge opnieuw een succes geworden is. De cijfers bewijzen dat de economische bedrijvigheid in de stedelijke vismijn in stijgende lijn gaat. De aanvoer op 30 november 1983 bedroeg 15.536.615 kg. vis, in vergelijking met vorig jaar is dit reeds een winst van 1.221.809 kg. Uiteraard vertoont de besomming een gelijklopende curve. 1.292.161.996 fr. besomming werd genoteerd op 30 november 1983, wat een winst betekent van 122.325.004 fr. tegenover dezelfde periode in 1982.

Op het einde van dit jaar zal voor wat de besomming betreft een duidelijke vooruitgang gerealiseerd worden. De hoge produktiviteit en een jaarlijkse stijgende aanvoer van vis en besomming zijn voor mij, als Schepen van de vissershaven, een stimulans om de inspanningen te Zeebrugge te verhogen en om ons metterdaad te bekommeren om de initiatieven van visserij en vishandel te Zeebrugge.

Het verheugt mij vast te stellen dat de reders hoopvol en toekomstgericht investeren in de zeevisserij. Immers, door het in vaart brengen van nieuwe schepen stellen zij de leefbaarheid van onze vissersvloot veilig, ondanks de snelle evolutie van ekonomische en ook maatschappelijke veranderingen die ook voor de mensen uit de zeevisserij dag na dag nieuwe vragen en problemen oproepen.

In 1983 werd de Zeebrugse vissersvloot verrijkt met 3 nieuwe schepen die te water gelaten werden nl. de Z.90, Z.48 en de Z.185. Ook voor volgend jaar mogen nieuwe Zeebrugse vissersschepen verwacht worden.

Het stadsbestuur laat ook niet na te investeren en te vernieuwen in zijn vismijn.

Een nieuw weegtoestel is sedert enige tijd in gebruik genomen. Dit toestel tot algehele voldoening, zodat verdere vernieuwing in het vooruitzicht mag gesteld worden.

Omdat vis een waardevol produkt is voor de menselijke voeding, wordt er een inspanning gedaan om verhandeling en conservering van vis optimaal te laten gebeuren. Daarom worden regelmatig temperatuurkontroles uitgevoerd en dit door maximaal gebruik van het bestaande ventilatiesysteem, kalken van glasramen en het zorgen voor regelmatige verdamping door sproeien in de vismijnhal bij hoge temperaturen, zodat temperatuurschommelingen tijdens de visverhandeling zo laag mogelijk worden gehouden. Tijdens de zomermaanden werd onbeperkt ijs ter beschikking gesteld voor het afijzen van de vangsten in afwachting van verkoop.

Om de visserijbedrijvigheid te Zeebrugge ook meer bekendheid te geven onder het Brugse publiek en niet te vergeten onder de vele toeristen en schoolgroepen die Brugge bezoeken, werd in april van dit jaar door het stadsbestuur een brochure uit twee losse delen uitgegeven onder de titel „De Zeebrugse vismijn". In het eerste deel wordt er naast de geschiedenis van de vissershaven en de werking van de vismijn, ook aandacht besteed aan de bevorderingen van zeeprodukten. De tweede brochure met tabellen en grafieken geeft de evolutie weer van de visserij in Zeebrugge en de Belgische zeevisserij, en kan voornamelijk door vakmensen geconsulteerd worden.

Hoe zijn nu echter de vooruitzichten voor de vismijn te Zeebrugge? Door toedoen van het stadsbestuur werd sedert 1 oktober 1982 op ingrijpende manier de visafslag georganiseerd. Voorheen werd de visafslag verzekerd door een P.V.B.A. waarin enkel de handelaars vertegenwoordigd waren. In de nieuwe S.V. „Zeebrugse Visafslag" is er een evenredige vertegenwoordiging van het stadsbestuur, de rederscentrale, afdeling Oostkust en de handelaars. Aldus is er voor de toekomst een deskundiger en evenwichtiger organisatie van de visafslag mogelijk.

De drie partners van de Zeebrugse visafslag maken dan ook werk van hun gesteld oogmerk nl. „Het inrichten, bevorderen, leiden en waarnemen aan de Belgische Oostkust van de veiling van vis, schaal-, schelp- en weekdieren, en het daartoe kunnen verrichten van alle nijverheids-, handels- en financiële ondernemingen, van roerende of onroerende aard".

In dit perspectief wordt nu reeds gewerkt en naar een oplossing gezocht voor de modernisering van de visafslag die thans nog volgens de oude methode wordt gedaan, nl. het slaan met de stok.

Een werkbezoek aan vissershavens in Denemarken en Nederland heeft reeds plaats gehad. Het blijkt inderdaad dat de visafslag zeer objektief ge-

(Vervolg volgende bladzijde)

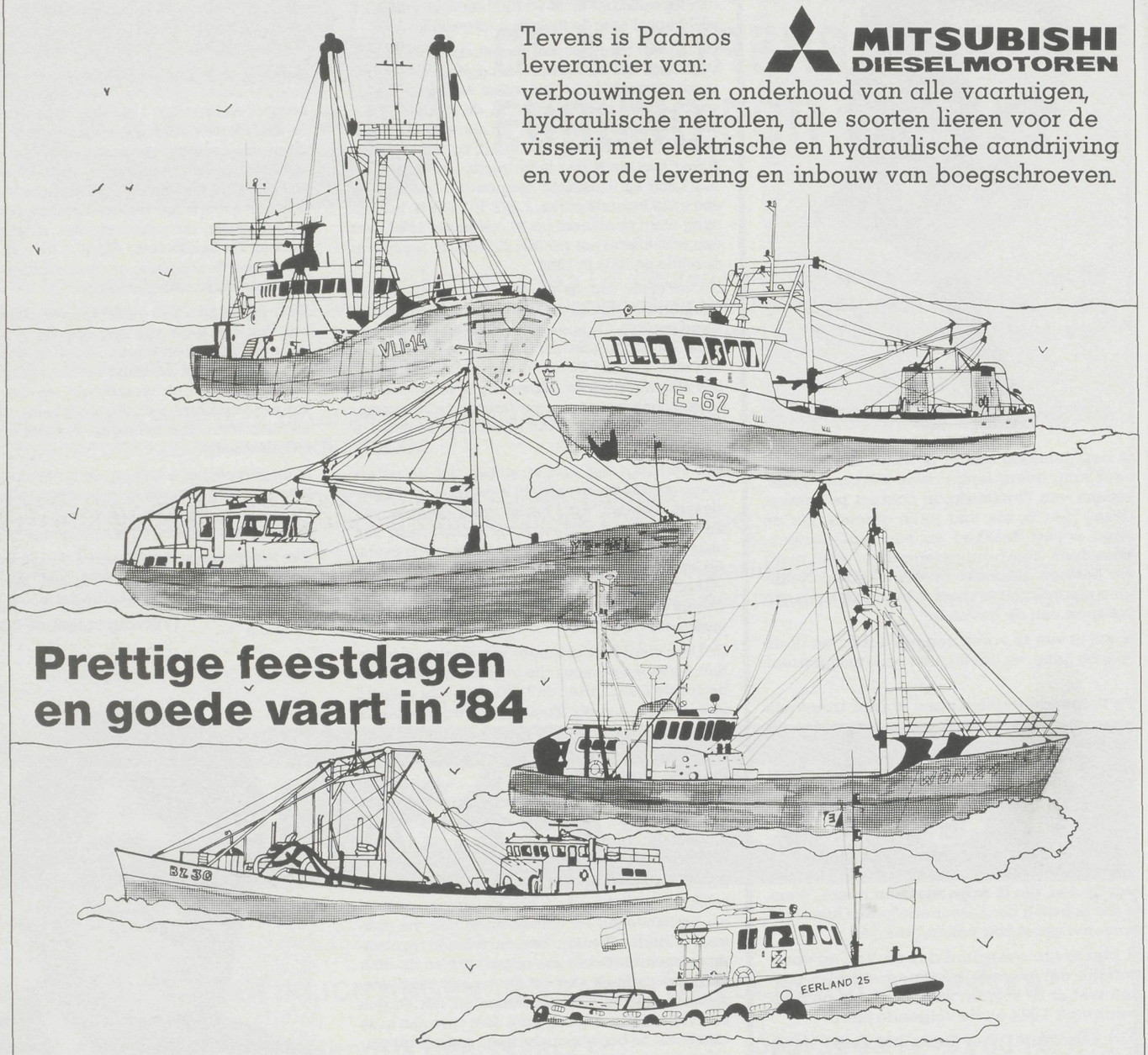
Door PIETER LEYS,
Eerste Schepen en
Schepen van de Gemeentebedrijven

over komplete schepen gesproken..

Padmos levert ze in alle soorten

Tevens is Padmos leverancier van: **MITSUBISHI DIESELMOTOREN**

verbouwingen en onderhoud van alle vaartuigen, hydraulische netrollen, alle soorten lieren voor de visserij met elektrische en hydraulische aandrijving en voor de levering en inbouw van boegschroeven.



Prettige feestdagen en goede vaart in '84

MACHINEFABRIEK PADMOS BV HOLLAND

PADMOS

MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

STELLENDAM-HOLLAND
Deltahaven 18, 3251 LC
Tel: 01879-1766, 1792
Postbus 23, 3250 AA
Dok: Tel: 01879-1933

BRUINISSE-HOLLAND
Postbus 1, 4310 AA
Havenkade 12, 4311 BA
Tel: 01113-1551, 1488

Reparaties aan alle soorten schepen! Ruim 50 jaar ervaring

beurt en snel verloopt door het gebruik van een automatische klok.

In het jongste advies van de bedrijfsraad voor de visserij, over de problematiek en de perspectieven van het zeevisserijbedrijf en zijn subsectoren „... *is de Raad van oordeel dat er een dringende* behoefte bestaat aan de verbetering van de infra- en superstructuur van de vismijn en pakhuizen".

Het stadsbestuur ervaart inderdaad bovenvermelde behoefte. Het zal U in dit verband niet onbekend zijn dat wij aan het onderhandelen zijn om bepaalde gebouwen aan te kopen in de nabijheid van de stedelijke vismijn om het tekort aan pakhuizen op te heffen. Door juridische formaliteiten echter verlopen de besprekingen zeer traag. Het is evenwel spijtig dat er bepaalde pakhuizen niet gebruikt worden als pakhuis, maar wel als winkel. Doch een misgroeide en bijna verworven toestand is altijd moeilijk te wijzigen.

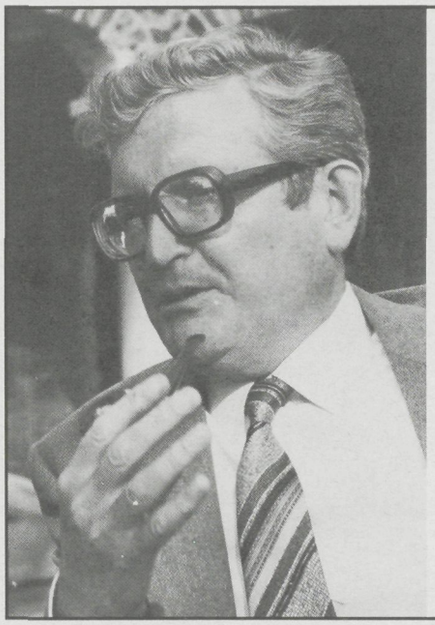
Het werkmilieu voor de werklieden wordt in 1984 gevoelig verbeterd. Ten behoeve van de werklieden zijn volgende bouwwerken voorzien: een refter, een kleedkamer, een wasplaats en sanitair. De werken worden geraamd op ongeveer 4 miljoen frank.

Last but not least zijn er de belangrijke infrastructuurwerken die zullen uitgevoerd worden ten gunste van de visserij nl. de uitbreiding van de loskade en de vismijn te Zeebrugge. Het College van Burgemeester en Schepenen, heeft op 9 december 1983 zijn goedkeuring gegeven aan een voorontwerp, opgemaakt door de Heren architekten Jacques Baeke en Marc Jacobs uit Brugge voor de uitbreiding van het vismijngebouw.

De raming, op 72.506.070 fr. voorzien, omvat bouwwerken, technische uitrusting zoals electriciteit, C.V., koelinstallatie, automatische visafslag, transportbanden, alsook opschikkingswerken en meubilering. Naast de verlenging van de vismijnkade van ongeveer 100 meter, die een vlotte werking van de visaanvoer en grotere vaartuigen mogelijk zal maken, zal de bestaande sorteerhal uitgebreid worden met min. 2.000 m^2. Intussen worden voor de werken subsidies aangevraagd, zowel bij het Rijk als bij de E.E.G.

De gehele bedoeling is een vlottere werkwijze na te streven voor het lossen en sorteren en te verkopen met een automatisch afslagsysteem. Hierdoor zal de tijd dat de vis in de vismijn verblijft gevoelig verkort kunnen worden. Bovendien wordt in het projekt eveneens voorzien om in de vismijnhal een koelsysteem in te bouwen, wat alweer het behoud van de kwaliteit van de aangevoerde vis zal bevorderen.

Tot besluit mag gesteld worden dat het stadbestuur niets onverlet laat om de Zeebrugse visserij voldoende ruimte te geven om zich soepel naar de toekomst te bewegen. Om een bloeiende vismijn te Zeebrugge in stand te houden wordt hier toekomstgericht gedacht en gehandeld.



Wensen van Burgemeester Frank Van Acker

Burgemeester Frank Van Acker van Brugge hoopt voor de visserij op een voorspoedig en gelukkig jaar 1984, maakt aan de vissers en hun families zijn beste wensen over voor het Nieuwe Jaar met behouden vaart en rijke vangsten.

NIEUWJAARSGROET VAN ONZE ZEEVISSERIJ

Door: DRIES CLAEYS,
Voorzitter van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij
Voorzitter Technisch Comite Zeevisserij F.A.O.

Wij waren enkele dagen geleden in de gelegenheid toch een, herhaaldelijk uitgesteld, gesprek te hebben met P. Dekeersmaeker, Staatssekretaris voor Landbouw en Visserij. Het is nogal vanzelfsprekend dat we hem gesproken hebben over de huidige situatie in de zeevisserij en de meerdere problemen die wij daarbij zien.

Wij dachten echter de tolk te mogen zijn van de ganse zeevisserij wanneer wij hem, zijn Kabinetsmedewerkers en zijn diensten onder leiding van Sekretaris-Generaal Van den Moortel, hulde hebben gebracht en gedankt.

Wij hebben in dit gesprek opnieuw aangevoeld hoeveel belang hij hecht aan de levenskansen en levenskracht van onze zeevisserij! En met welke hardnekkigheid hij onze belangen behartigt en verdedigt.

Het was voor ons tevens een gelegenheid om nog eens duidelijk te maken dat de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij een officiële instelling *is, waarvan de wetgever gewild* heeft dat het een forum zou zijn waar werkgevers en werknemers de economische belangen van gans het bedrijf samen bespreken en trachten te bevorderen.

Wij hebben hem bovendien eraan herinnerd dat dit adviesorgaan ook voor hem een goed werkinstrument kan zijn waarvan hij nuttig gebruik kan maken.

De dynamische kracht, de ijver en toewijding bij meerderen onder hen, tonen ons de weg. Als dit nu ook gepaard gaat met een diepgaande kennis van al wat het vissen op zee tegenwoordig inhoudt, dan zijn er voor de zeevisserij nog heel veel kansen op welslagen. Mochten meerder jongere mensen, vooral in het Oostendse, iets van dit geloof *en dit dynamisme overnemen!*

Af en toe duikt dan wel eens de vraag op of er wel voldoende vis zal te vangen blijven om een bedrijf leefbaar te houden? Vooral gezien de enorme sommen die de schepen nu zoal kosten. Een jonge, dynamische Oostendenaar zei me dat het schip van zijn dromen dichtaan 100 miljoen zou kosten... Daar moet veel vis voor gevangen worden! Of die er morgen nog zal zijn?

Toevallig hoorde ik een interview met Cdt. Cousteau, een zeer groot Frans deskundige inzake onderzoek van de zeeën en oceanen. Hij zegde overtuigd te zijn dat er helemaal **geen overbevissing** is. Hij zegt letterlijk: „men vist helemaal **niet te veel,** maar men vist **slecht**", en verder, „men vist slecht omdat men gaat vissen waar het zou moeten verboden zijn, nl. op de paai en kweekplaatsen".

Het verheugt ons dat een bekend deskundige aldus bevestigt wat sedert jaren door onze Bedrijfsraad werd gezegd en door de Visserijdiensten, Rijksstation voor de Zeevisserij en onze Ministers van Landbouw op nationaal en internationaal vlak werd verdedigd.

Met alle respect voor de geleerdheid van zoveel internationaal als deskundig erkende biologen, willen wij toch zeggen dat het gezond verstand van vele gewone vissers sedert lang gesproken heeft zoals Cdt. Cousteau het nu in deze eerste decemberdagen zo kernachtig heeft uitgedrukt.

Een reden te meer om het nieuwe jaar in te zetten met een optimistische geest, met overtuiging en doorzettingsvermogen en met het inzicht dat „TOEKOMST" niet iets is dat U te wachten staat, maar iets is dat je zelf maken moet!

Zalig Kerstfeest en Gelukkig Nieuwjaar.

N.V. MORUBEL

IMPORT - EXPORT

SEAFOOD

VIS - SCHAAL - EN SCHELPDIEREN

H. BAELSKAAI 38
8400 OOSTENDE

TEL. 059/32.28.68
TELEX 81.391

OVERPEINZINGEN VAN EEN VISSERIJ-BELEIDSAMBTENAAR DIE IN 1984 DE DIENST VERLAAT

Ir. T. H. J. TIENSTRA,
directeur van de Visserij in Nederland, bij het Ministerie van Landbouw en Visserij.

Door het aannemen van de beschikbare haringvangsthoeveelheden voor 1984, heeft het gemeenschappelijke visserijbeleid na 7 jaar onderhandelen eindelijk zijn voorlopige definitieve vorm gekregen.

Definitief, omdat ik niet verwacht dat principiële wijzigingen binnen een periode van 5 tot 10 jaar zullen worden aangebracht, voorlopig, omdat naar mijn mening, nog wel aanpassen nodig zullen zijn om het werkelijk rechtvaardig toe te passen.

Het gemeenschappelijke visserijbeleid voorkomt in ieder geval dat er visserijoorlogen kunnen ontstaan over het gebruik van de inmiddels vrijwel algemeen ingestelde 200-mijls visserijzones door de naties rondom wat wij de E.E.G.-zee zouden kunnen noemen. Natuurlijk is niemand tevreden, want verdelen van vangsthoeveelheden op grond van vangsten in het verleden is te „historisch", met andere woorden, houdt te weinig rekening met het recente vangstpatroon en zal dan ook kunnen leiden tot verstarring. Via transfers, overdracht van quota tussen de naties is daar wel wat aan te doen. Maar het zal zaak zijn in de volgende jaren aan het voorkomen van een algemene verstarring de nodige aandacht te besteden.

Bij een beperking van de visserij die, zoals de haring heeft getoond, nodig kan zijn, zal elke methode van verdeling bezwaren opleveren voor alle daarbij betrokken partijen. Het visserijbeleid wordt bepaald door veel overwegingen en zal altijd een compromis blijven met vele risico's van dien en slechts enkele zekerheden, o.a. dat de visopbrengsten niet oneindig kunnen zijn, evenmin als trouwens de consumptie van vis in concurrentie met andere eiwithoudende voedingsstoffen. Bij het laatste speelt de prijsverhouding een grote rol.

VIS

Vis leeft, door zich te voeden met plantaardig plankton, dan wel dierlijk plankton of andere vis, dankzij de zonne-energie die de zeeën bestraalt en het plantaardig plankton doet ontstaan.

Het is dan ook begrijpelijk dat relatief ondiepe voedselrijke zeeën grotere hoeveelheden vis bevatten dan diepe oceanen. Daarom levert de E.E.G.- zee zoveel vis op.

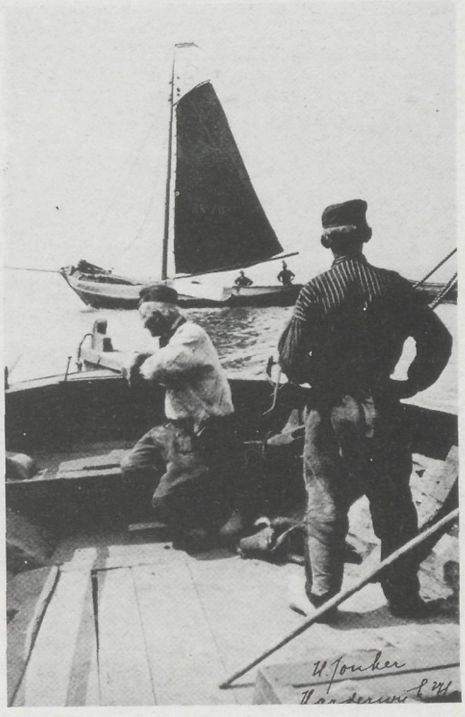
Vis houdt zich niet aan grenzen door mensen gesteld, maar heeft vaak een vast verplaatsingspatroon tussen de geboorteplaats en de voedingsplaatsen, die meestal seizoengebonden zijn.

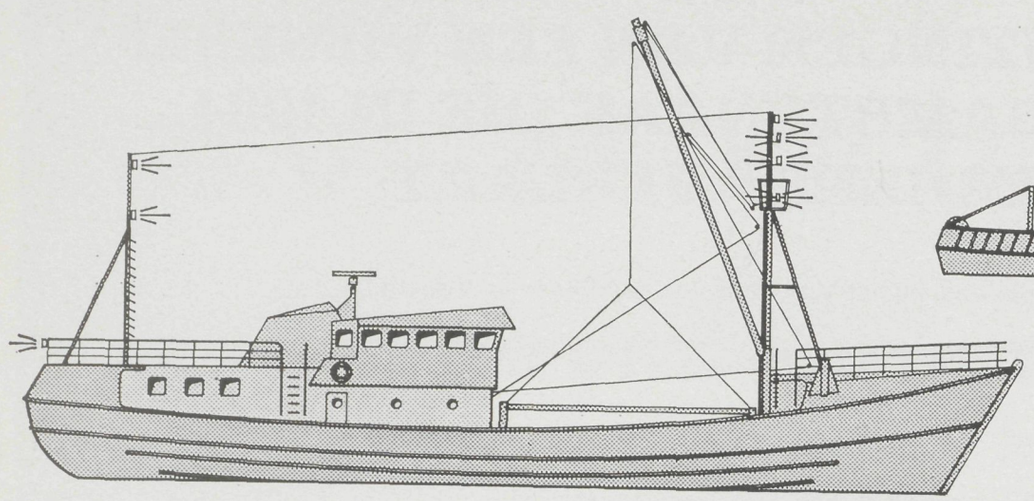
Vis is praktisch niet uit te roeien door menselijk ingrijpen. Wel is het mogelijk voor de mensen interessante vissoorten zo intensief te bevissen, dat het economisch niet meer interessant is om het vissen op die soorten voort te zetten. Zeeën die geen vis bevatten, zijn ondenkbaar, wel zeeën met weinig voor de mens interessante vissoorten. De totale opbrengst aan organische stof (onder andere vis) is, gezien het bovenstaande, wel beperkt. Deze is immers afhankelijk van de zonne-energie en andere groeifaktoren zoals o.a. minerale rijkdom in het bijzonder aan fosfaten en nitraten. Ook in de landbouw is hetzelfde het geval. Maar daar kan men groeifaktoren zoals de minerale rijkdom door bemesting beïnvloeden. Slechts in de aquacultuur, in feite veeteelt in het water, is dit wel mogelijk. Bij de visserij kan men slechts streven naar een gemiddelde optimale opbrengst van bepaalde vissoorten.

VISSOORTEN

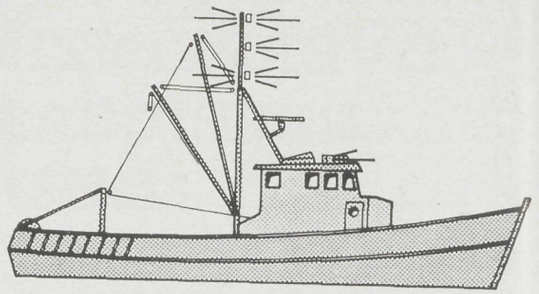
Er wordt tegenwoordig veel geschreven en gesproken over het multispeciesmodel. Men bedoelt daarmee een natuurlijk evenwicht tussen verschillende vissoorten in de zee met en zonder bevissing. Als gevolg van wisselende natuurlijke omstandigheden zoals veel of weinig zonneschijn, hoge of lage temperaturen, visziekten of dergelijke, zal dit evenwicht van jaar tot jaar kunnen verschillen. Door bevissing kan ook de mens dit evenwicht beïnvloeden. Mits het niet onomkeerbaar veranderd wordt, heeft bevissing op de slechts economisch interessante vissoorten een slechts gering effekt op het

(Vervolg volgende bladzijde)

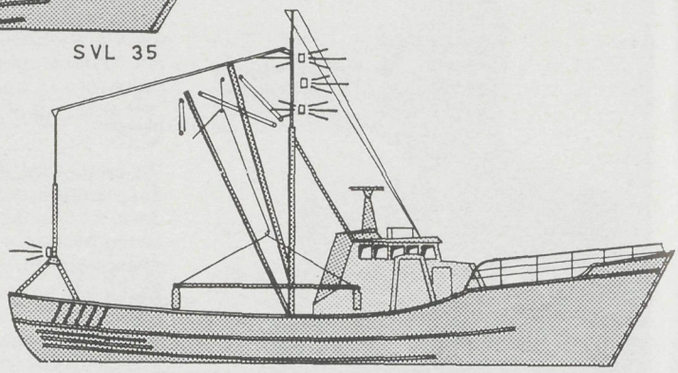




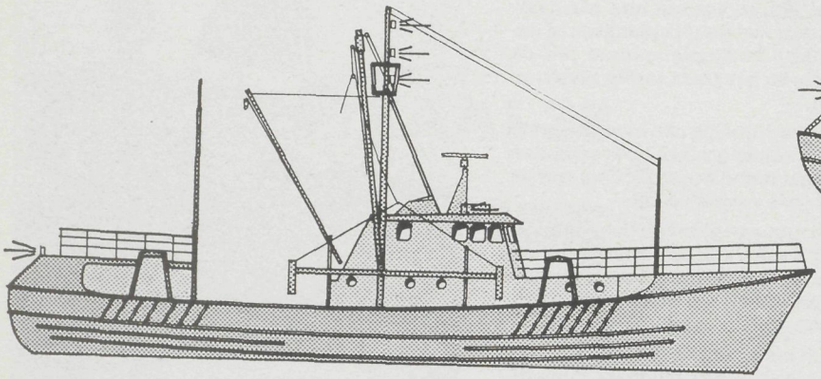
SVL 35



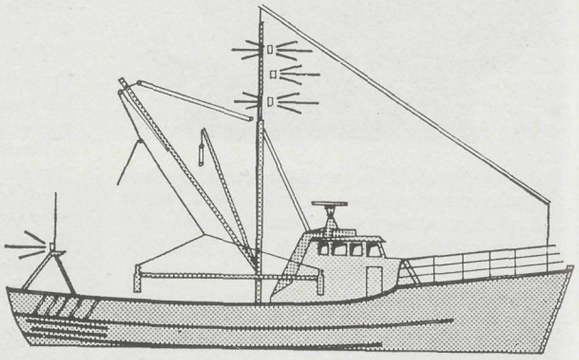
SVL 18



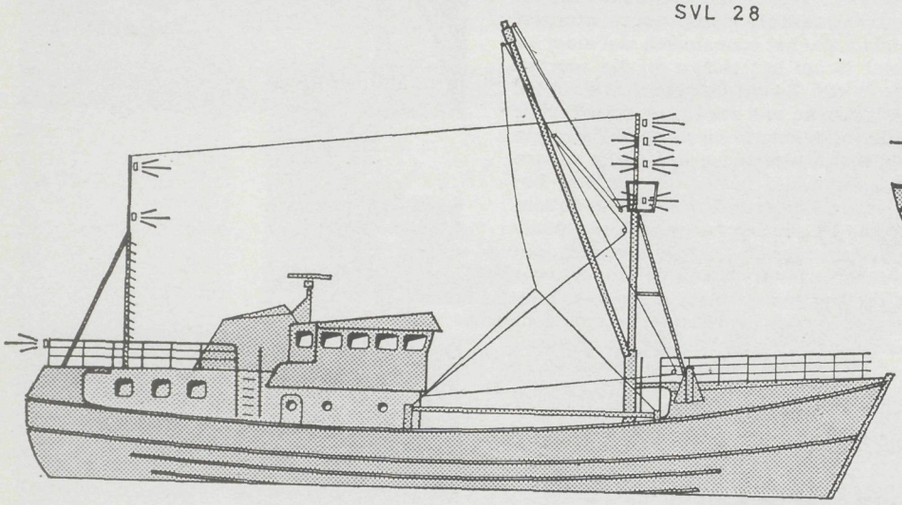
SVL 22



SVL 28



SVL 19



SVL 30

SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE N.V.

MOERVAARTKAAI 15 9020 GENT TELEFOON 091/45.04.01 TELEX 11522

NA BUREELUREN ir. J. VERHOEST TELEFOON 055/45.59.56

evenwicht. Gebleken is nu, dat de moderne sociale visserij wel degelijk in staat is om dit evenwicht voor langere tijd ongunstig te beïnvloeden.

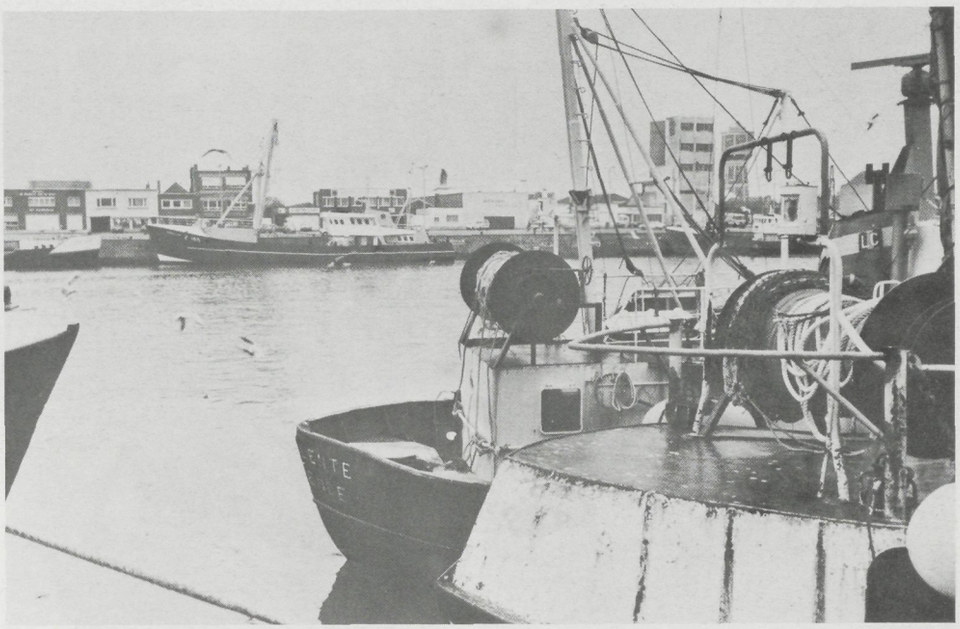
BIOLOGEN

De visserijbiologen zijn zeer aktief om meer te weten te komen van het leven van de vissen en de onderlinge verhoudingen tussen de vissoorten. Zij weten wel veel, maar helaas nog lang niet alles. Onder andere nog niet de oorzaken van verandering tussen de verschillende vissoorten, het thans onderzochte multispeciemodel. Dank zij de computers zijn zij in staat met behulp van gegevens over onderlinge leeftijd, lengte, gewicht, groei, vangsten, e.d. een schatting te maken van de hoeveelheden van een bepaalde vissoort, de aanwas en de sterfte daarvan. Hierdoor kunnen zij voorspellingen doen op korte termijn, 1 tot 2 tot 3 jaar, over toelaatbare vangsten, effekten op deze vangsten en de paai-stocks van de aan de visserij deelnemende schepen, door hen genoemd „fishing efforts", hetgeen het monospeciemodel oplevert waarmee al dertig jaar wordt gewerkt. Deze voorspellingen kunnen slechts gedaan worden als bepaalde grootheden, bepalend voor de uitkomst zoals de omvang van de natuurlijke sterfte worden aangenomen. Als de natuurlijke sterfte anders blijkt te zijn dan was aangenomen, is de uitkomst onjuist. De totale toelaatbare vangsten zijn dan ook niet meer dan schattingen.

VISSERS

Vissers zijn jagers. Het zijn individualisten met grote kennis van hun werk en het geloof dat zij meer weten van vis en visserij dan wetenschappers, zoals biologen. Inmenging van buiten af en regels achten zij dan ook in het algemeen niet nodig. Hoogstens ter bescherming tegen andere vissers, meestal van andere naties, die betere apparatuur hebben of harder en langer kunnen of willen werken.

Geleidelijk beginnen velen onder hen echter te begrijpen, dat vangsten niet onbeperkt zijn en dat maatregelen die overbevissing en daarmee sterk wisselende inkomsten voorkomen, toch wel eens nodig zijn.



Over de aard van de maatregelen en de gevolgen daarvan voor verschillende groepen vissers in diverse landen, is men het meestal ook eens.

VISSERSSCHEPEN (DE ZGN. 'FISHING EFFORTS')

Vooral na de laatste oorlog zijn in de geïndustrialiseerde landen, waar de E.E.G.-landen toe behoren, de vissersschepen sterk veranderd. Motorvermogens namen toe, opsporingsapparatuur voor het opsporen van de vis, werd ontwikkeld en ook de vistechnieken ondergingen wijzigingen, evenals de conserveringstechnieken aan boord. Dit alles had ten gevolge dat de opbrengst per man sterk toenam, maar ook de investering per man. Dit leidde er weer toe, dat elke visser met zo'n veel duurder schip tot het uiterste poogt het gehele jaar vis aan te voeren om deze hoge investeringen er weer uit te halen. En daaruit volgt weer, dat de kans op overbevissing toenam als aan een en ander der regulering geen paal en perk werd gesteld.

BELEIDSAMBTENAREN EN POLITICI

Beleidsambtenaren en politici moeten in achtnemende al hetgeen hierboven beschreven is, komen tot verantwoorde maatregelen.

Hen staat ter beschikking o.a.

a. minimummaten voor vissen en netten
b. gesloten tijden en gebieden
c. regelingen voor vistuigen
d. beperking van de grootte van schepen en motorvermogen
e. beperking van aantal schepen door licenties
f. quotaregelingen.

Slechts een combinatie van alle genoemde maatregelen en in het bijzonder van d, e en f, zal op de duur kunnen leiden tot een minder wisselvallige visserij. Op hen wordt echter zware druk uitgeoefend, vooral sociaal-economische overwegingen voor enige landgenoten zwaar te laten meetellen. Dat betekent echter dat deze landgenoten van de beperkt beschikbare hoeveelheden vis een ook bevredigend deel menen te mogen verlangen, hetgeen dan ten koste gaat van vissers van andere naties.

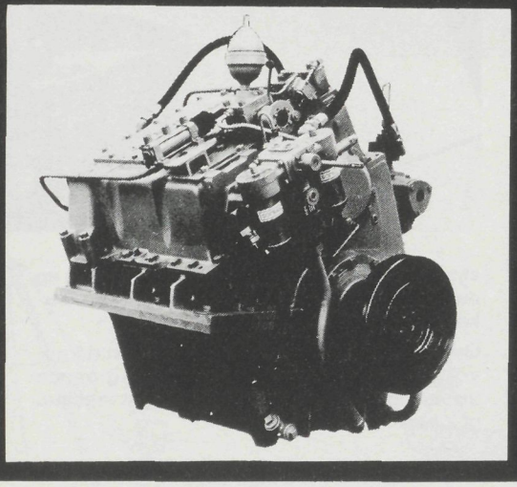
Het is dan ook duidelijk, dat het tot stand brengen van een E.E.G.-visserijbeleid bij de schaarste aan vis, die door overbevissing was ontstaan een bijna onmogelijke zaak is geweest.

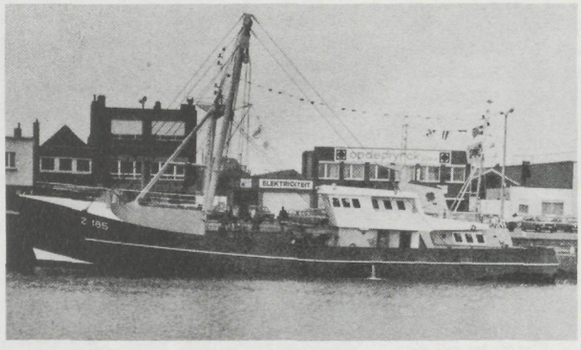
Toch is het totale E.E.G.-visserijbeleid waartoe tevens gerekend wordt, het markt-, prijzen- en struktuurbeleid in het afgelopen jaar als compromis tot stand gekomen. In de jaren 1984 en volgende, dient het nageleefd en verbeterd te worden in het belang van allen die bij de visserij betrokken zijn.

Dat is mijn nieuwjaarswens.

MASSON
&
VAN STIGT BV

wensen U prettige kerstdagen en een gelukkig nieuwjaar





MASSON keerkoppelingen worden veelvuldig toegepast in visserijschepen.

Bij hermotorisering of nieuwbouw, voor iedere dieselmotor tussen 100 en 2.000 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

HET F.G.M.D.S.S.

door G. BRABANT, Hoofdingenieur-directeur
van Administratie Radio Maritieme Diensten

De in titel vermelde afkorting staat voor: Future Global Maritime Distress and Safety System.

Op internationaal vlak werd in het kader van de I.M.O. (Internationaal Maritime Organization), meer bepaald in het „Sub-Committee On Radiocommunications", gedurende de voorbije drie jaar, in versneld tempo, werk gemaakt van het toekomstig wereldomvattend systeem voor maritiem nood- en veiligheidsverkeer.

We kunnen gerust stellen dat het F.G.M.D.S.S. „the point of no-return" heeft bereikt.

De principiële doelstellingen en karakteristieken van het geplande systeem zijn de volgende:

- het kwestieuze communicatienetwerk zal in hoofdzaak dienen ter ondersteuning van een wereldomvattende Search and Rescue-organisatie (S.A.R.);
- een efficiënte coördinatie tussen walinstanties voor de hulpverlening in geval van calamiteiten op zee. Het betreft hier dus de onderlinge samenwerking tussen de verscheidene zogeheten Rescue Co-ordination Centres (R.C.C.);
- het voorkomen van rampen en het bevorderen van een veilige vaart door een efficiënte en automatische uitwisseling van de hiertoe benodigde informatie tussen de wal en de mobiele eenheden;
- in tegenstelling tot de hiertoe gebruikelijke arbitraire tonnage-grens, een samenhangend systeem van communicatiemiddelen opbouwen, te realiseren door standaardisatie en integratie;
- het toepassen van eenvoudige procedures;
- het ter beschikking hebben van een doelmatige walinfrastructuur ten behoeve van veiligheid en commerciële communicatie.

Zoals geformuleerd door de heer V.R.IJ. WINKELMAN, hoofd afdeling Kust- en Scheepsradio P.T.T. Nederland en voorzitter van voornoemd Sub-Committee On Radiocommunications, op 21 september ll., ter gelegenheid van een colloquum te Den Haag, handelend over „Toekomstige ontwikkelingen in de Maritieme Communicatie":

„Was de oorspronkelijke opzet van het F.G.M.D.S.S. alleen gericht op veiligheidsaspecten, nu wordt het steeds duidelijker dat het multi-functionele karakter van het nieuwe systeem tot een beter resultaat zal leiden door het toepassen van een totaal maritiem communicatieconcept. In een dergelijke opzet ondersteunen veiligheids- en commerciële verbindingen elkaar, maar ook vullen conventionele en satellietcommunicatie elkaar aan.

Afgezien van redundantie-eisen kunnen vrijwel alle functies van het F.G.M.D.S.S. d.m.v. satellietcommunicatie worden uitgevoerd. Toch zal het nog vele jaren duren voordat de scheepvaart in zijn geheel is overgegaan op satellietcommunicatie".

☆ ☆ ☆

Vooraleer de beschrijving aan te vatten van het nieuwe systeem dat zal worden uitgebouwd om voornoemde doelstellingen te bereiken, is het aangewezen, in het kort het huidig veiligheidscommunicatienet te analyseren ten einde er de redenen uit te distilleren die het in voege komen van een nieuw systeem noodzakelijk maken.

Het huidige maritiem noodsysteem is gebaseerd op de verplichting dat schepen, vanaf een welbepaalde tonnemaat of voor de vissersschepen vanaf een welbepaalde lengte, radio-apparatuur moeten voeren die toelaat noodsignalen uit te zenden, die over een gespecificeerde minimum afstand hoorbaar moeten zijn, luisterdiensten dienen te verzekeren op de internationaal uitgestippelde noodfrequenties en zo nodig waar het mogelijk is, hulp moeten verlenen aan andere in nood verkerende schepen. Anderzijds, teneinde de schepen op zee te ondersteunen, verzorgen de meeste landen een veiligheidsluisterdienst aan de wal. Deze hulpverlening zelf is echter van land tot land anders georganiseerd.

In België b.v. wordt door de kuststations van Oostenderadio en Antwerpenradio een bestendige luisterdienst verzekerd in de middengolf en VHF-banden.

De ontvangen noodoproepen worden terstond doorgespeeld naar de diensten van het Loodswezen. Zij staan in voor de eigenlijke reddingsoperaties.

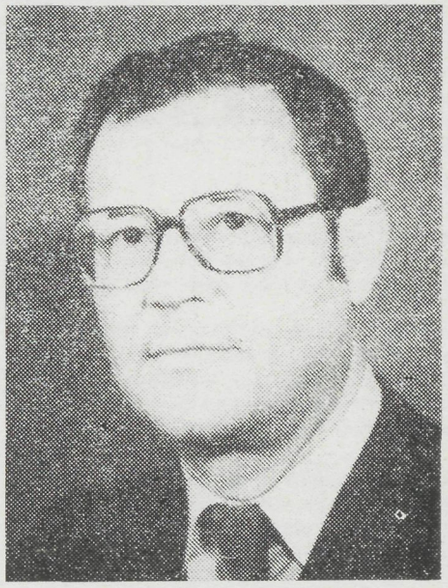
Om onmiddellijk hulp te kunnen bieden dient op wereldvlak rekening te worden gehouden met de faktor radiopropagatie die de ontvangst van radiogolven beperkt of met de meer absolute handicap dat iedere manuele uitzending faalt ingevolge het plotselinge zinken van het schip.

Het invoeren van de satelliettechniek voor maritieme radioverbindingen, die het mogelijk maakt noodsignalen uit te sturen met een zender van relatief zwak vermogen vanuit elk oceaangebied, met een hoge graad aan zekerheid van ontvangst, zal er toe bijdragen de tekortkomingen van het huidige systeem te overbruggen.

Ingevolge de installatie van Inmarsat, de „Internationale Maritime Satellite Organization", is de tijd rijp geworden voor verbetering van het huidig systeem. De basis kan worden gelegd voor de ontwikkeling van een alarmgevingssysteem over lange afstand.

Parallel hieraan zal de betrokkenheid van de instanties aan de wal bij calamiteiten op grote afstand op zee aan belangrijkheid toenemen, wat onrechtstreeks de noodzaak tot betere onderlinge noodcommunicaties zal doen aanvoelen. Dit zal tevens de veralgemening van het gebruik van de selectieve oproep (Selcall) tot gevolg hebben.

Het communicatienetwerk van het toekomstig systeem, waarin de satelliettechnieken met de aardse radioverbindingsmogelijkheden geïntegreerd zijn, wordt schematisch in bijgaande figuur 1 weergegeven.



De vereisten gesteld aan het nieuw systeem kunnen in vier rubrieken worden ondergebracht:

a) De alarmgeving:

Zij vormt in vele opzichten het meest vitale deel van de noodcommunicatie.

Het uitgangspunt voor een doeltreffend systeem zal dan ook in principe steunen op het feit dat in elke noodsituatie de mogelijkheid wordt voorzien om onmiddellijk alle eenheden te alarmeren die in staat zijn de vereiste hulp te bieden.

Het oproepen kan ofwel rechtstreeks ofwel via kuststations en satellietkustgrondstations gebeuren naar gelang de omstandigheden van het noodgeval.

De alarmfase zal niet compleet zijn zolang het verantwoordelijk R.C.C. (Rescue Co-ordination Centre) geen voldoende zekerheid heeft dat een schip, vliegtuig of andere mobiele eenheid ingelicht is en zich in een gunstige positie bevindt om hulp te bieden aan het in nood verkerende schip (zie figuur 2).

Hieruit volgt dat alarmering kan gebeuren door:

1. Communicaties via ruimterelais binnen de dekkingszone van de satelliet;
2. aardse verbindingen binnen de propagatiekarakteristieken overeenkomstig de gebruikte frequentie, het uitgestraald vermogen en de afstand tussen zender en ontvanger.

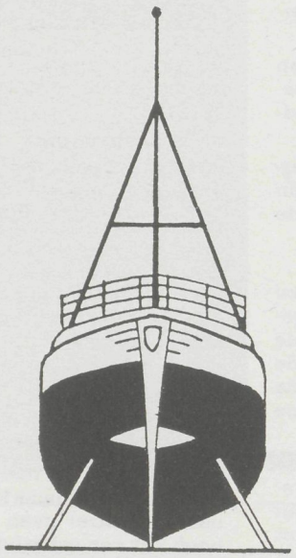
De operationele vereisten voor satellietalarmgeving, bij gebruik van laag vermogenzenders, stellen voorop dat een bericht met een waarschijnlijkheid van 99% binnen de tijd van 5 à 10 minuten moet zijn ontvangen.

Schijnt deze tijd misschien wat lang dan mag niet uit het oog worden verloren dat hier naar de meest ongunstige omstandigheid wordt verwezen nl. het alarm uitgestuurd

(Vervolg volgende bladzijde)

WEST-VLAAMSE SCHEEPSWERVEN n.v.

A. VANDER CRUYSSE



LEGEWEG,
8020 OOSTKAMP

✆ 050/35.83.60
Priv. 050/31.34.42

NIEUWBOUW VISKOTTERS

door een E.P.I.R.B. (Emergency Position-Indicating Radiobeacon), met uiteraard een zwak zendvermogen en de daaruit volgende noodzakelijkheid het bericht aan landzijde, uit de ruis te pikken. Hiertoe zijn zogenaamde tijd-correlatietechnieken ontwikkeld die het signaal verschillende malen na elkaar als het ware overstrijken tot het voldoende coherent boven de gelijkmatig verdeelde ruis uitkomt.

Het ligt tevens in de bedoeling de korte golffrequenties te gebruiken voor „schip naar land"-alarmgeving.

De noodoproep in de korte golfband zou geschieden met behulp van D.S.C. (Digital Selective Calling) en zou benevens de identificatie van het schip, ook de positie, het uur en de aard van het ongeval bevatten.

De ontvangst van het noodoproepen via satellietgrondstation en/of radiokuststation wordt automatisch overgebracht naar het R.C.C. (Rescue Co-operation Centre).

„Schip naar Schip"- en korte afstand-alarmgeving zou geschieden in de V.H.F. en de middengolfband, met gebruik van dezelfde D.S.C.-techniek (Digital Selective Calling).

b) Coördinatie van S.A.R. (Search and Rescue):
In het algemeen betreft het hier verbindingen tussen het Coördinatiecentrum en de eenheden die deelnemen aan de hulpaktie. De beschikbare middelen zijn radiotelefoon, radiotelex, e.a. Zij zullen tot stand worden gebracht d.m.v. satelliet of aardse verbindingen, afhankelijk van de apparatuur waarmee het schip is uitgerust. Frequenties in de middengolven, korte golven en metrische banden zijn hiervoor beschikbaar.

c) Plaatselijke communicaties:
Dergelijke verbindingen op de plaats van de ramp tussen hulpverlenenden en overlevenden zullen uiteraard over korte afstand plaats hebben. Vooropgesteld wordt deze te laten gebeuren op de klassieke 2182 kHz en kanaal 16 in VHF.

d) Preventieve akties:
De bedoeling is de faciliteiten op te drijven die nodig zijn voor het verzamelen en verspreiden van informaties die van aard zijn om bij te dragen tot het verminderen van noodgevallen of - ingeval die toch plaats hebben - de hulpakties te vergemakkelijken bij het opsporen van de plaats van het ongeval. Deze radioverbindingen omvatten de uitzendingen van spoed- en veiligheidsberichten, weerberichten en navigatie-informatie. Ook hier zullen satelliet en klassieke aardcommunicatie elkaar moeten aanvullen.

☆ ☆ ☆

Als streefdatum voor de operationele invoering van het F.G.M.D.S.S. wordt het jaar 1990 vooropgezet. Als gevolg van die invoering zal de morsetelegrafie en de wacht in het radiostation aan boord van de ter zake uitgeruste schepen worden afgeschaft.

De funktie van radio-officier op passagiersschepen en vrachtschepen van 1600 BRT en meer is eng verweven met de morsetelegrafie. Door het in verval geraken vanaf 1990 van deze laatste zal de uitoefening van funkties voor het louter tot stand brengen van radioverbindingen aan boord van schepen systematisch verdwijnen. Sommigen zijn van oordeel dat na het tot stand komen van het F.G.M.D.S.S., het gespecialiseerde beroep van radio-officier noodzakelijk zal blijven, zij het dan dat het accent van zijn aktiviteit zal verlegd worden naar de technische zijde, zoals het onderhoud van elektronische systemen aan boord. Anderen zien dit beroep zich eerder ontwikkelen in volgende richting: Naast het tot stand brengen van radioberichten zal het onderhoud van elektronische apparatuur eerder beperkt blijven aan boord, gelet op de zeer gesofistikeerde structuur van de telecommunicatie-inrichtingen.

Hierdoor zal de radio-officier veeleer worden betrokken bij andere funkties die meer met het beheer en de bedrijfsvoering van het schip te maken hebben.

Over één zaak is men het echter eens: Naast het Inmarsat-systeem zal er zeker nog voldoende volume aan radiotrafiek te verwerken vallen over korte en middellange afstanden waarbij dan beroep zal moeten worden gedaan op de kuststations uitgerust met het smalband-telegrafie-telexsysteem, de zogenaamde T.O.R. of teleprinting over radio.

Parallel met het uitdeinen van de morsetelegrafie zal een belangrijke toename aan TOR-verkeer ontstaan voor het foutloos overseinen, tegen lage kosten, van private, operationele en veiligheidsberichten zowel tussen de wal en het schip als tussen de schepen onderling.

☆ ☆ ☆

Door de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties werd het jaar 1983 uitgeroepen tot het Wereldjaar voor de Communicatie.
Hieruit blijkt duidelijk hoe de UNO zich bewust is van de noodzakelijkheid van een degelijke communicatie tussen de volkeren en die beschouwt als één van de voornaamste elementen voor een harmonische ontwikkeling van haar lidstaten.

Het is in dit kader dat ik ter gelegenheid van de jaarwisseling het onderwerp van dit artikel heb gekozen: de communicatie ter beveiliging van de mensenlevens op zee. De R.T.T. heeft aan haar Radio Maritieme Diensten de humane opdracht gegeven alles in het werk te stellen opdat de communicatie ter beveiliging van de mensenlevens op zee in optimale voorwaarden zou geschieden. RMD is vastbesloten deze prestigieuze taak, in dienst van alle zeevarenden, verder naar best vermogen uit te voeren en wenst hen een voorspoedig 1984 toe.

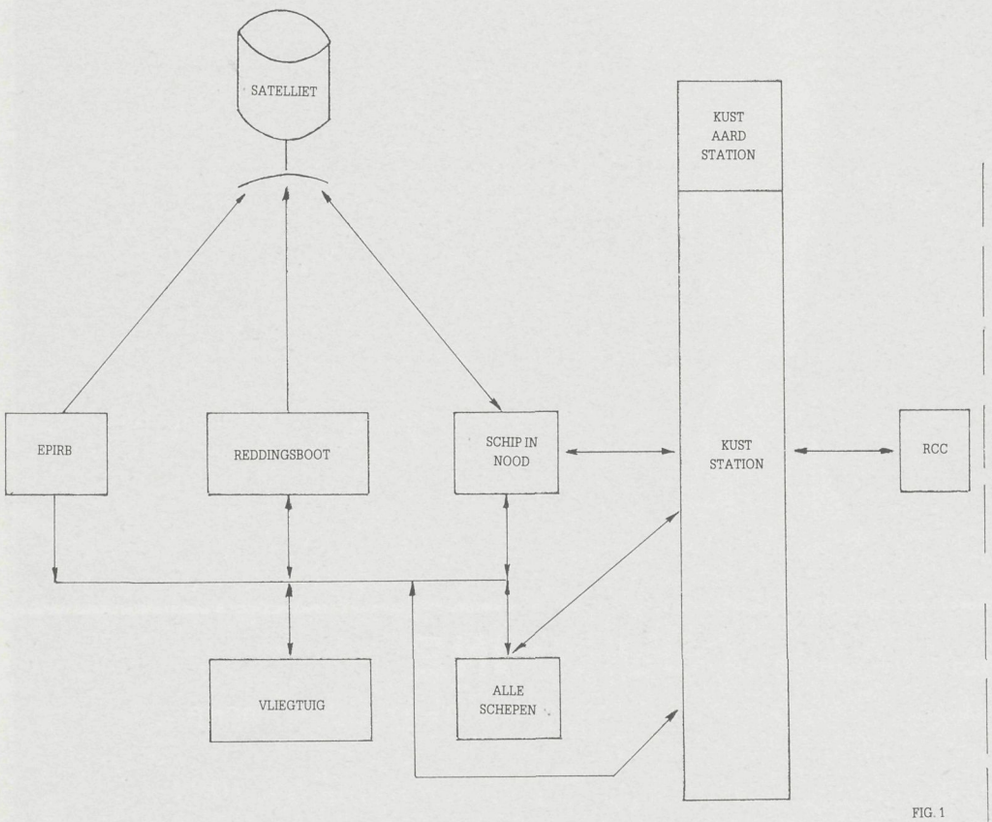


FIG. 1

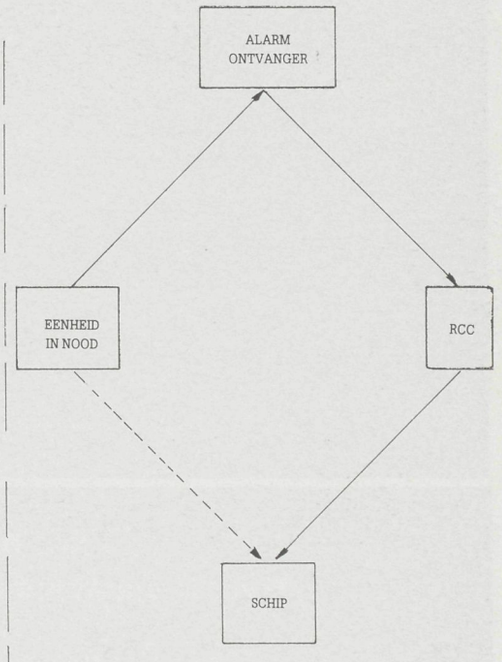
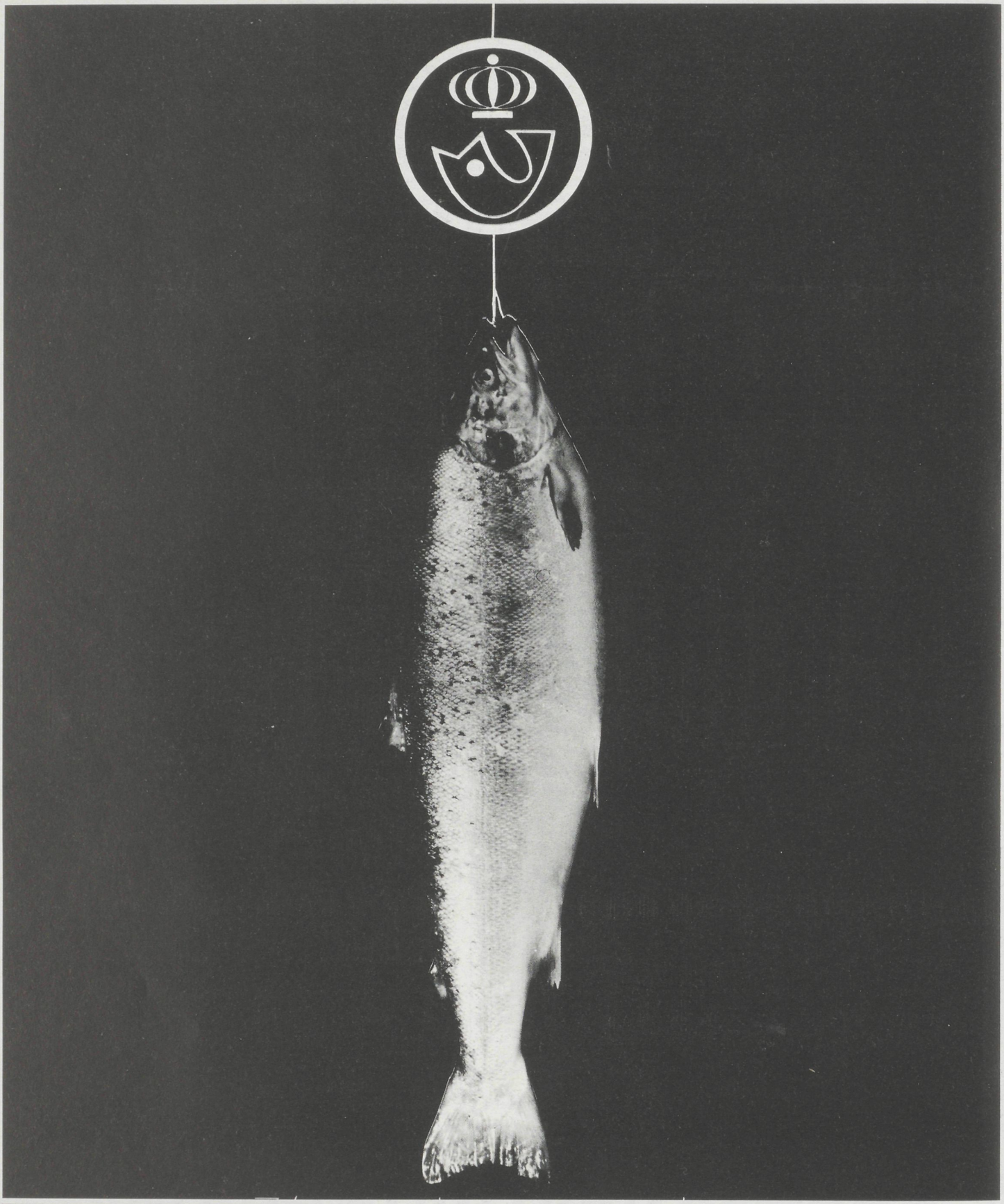


FIG. 2

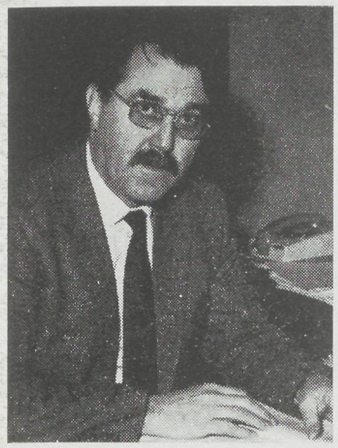


N.V. ROKERIJ LA COURONNE

ZANDVOORDESTRAAT 25, B-8400 OOSTENDE (BELGIUM) – TEL. (059) 70.13.24 – TELEX: 81202 COURON B

wenst haar kliënteel een zalig Kerstfeest en een voorspoedig 1984

EVOLUTIES



Door P. HOVART
Directeur van het Rijksstation
voor Zeevisserij

We zijn maar een klein „visserijland"! Dat weten we allemaal, maar voor de streek is de sector in economische-sociaal opzicht van groot belang. En wat meer is, niettegenstaande de algemene recessie en de crisistoestanden van de jongste jaren, is de bedrijfstak „visserij" fundamenteel gezond en levenskrachtig. Dit staat trouwens ook zo vermeld in een recent advies van de Bedrijfsraad voor de Visserij over „De Problematiek en de Perspectieven van het Zeevissersbedrijf en zijn Subsectoren".

Cijfers om dit te staven, zijn gemakkelijk te vinden en neer te pennen, maar zij zouden ons te ver voeren. Overigens is het niet onze bedoeling u, waarde lezers, met cijfers te overstelpen.

Dat er dan in het bedrijf geen problemen zouden zijn, is ook niet waar.

Integendeel.

Wie dagelijks met de visserij wordt geconfronteerd, weet er van mede te spreken: visprijzen, mazoutprijzen, kontrole, konkurrentie, bemanning, E.E.G., belastingen, bouw, herstelling, verzekering en noem maar op.

Wanneer we deze problemen onder ogen nemen, blijven we echter vaak te eenzijdig en te nationaal, in die zin dat we dikwijls vergeten dat er in de laatste tien jaar op E.E.G.- en wereldvlak heel wat is geëvolueerd en nog aan het evolueren is.

Wat heeft zich zoal in de jongste jaren afgespeeld?

We kunnen niet volledig zijn, maar ziehier enkele hoofdpunten en dan nog in een notedop geschetst.

NIEUWE EIGENAARS

Er werd in de eerste plaats al met een regelmaat van een klok verkondigd - en ondervonden - dat één van de grote vrijheden van de zee verdwenen is, nl. de vrije toegang tot de visgronden. Deze vrijheid werd geleidelijk aan, uit de registers geschrapt, met het gevolg dat de kuststaten een economische zone van 200 mijl alleen of in gemeenschap (E.E.G.) in eigendom hebben, m.a.w. zij zijn eigenaars geworden van het „viskapitaal".

Sommige landen kunnen dit kapitaal zelf exploiteren, andere niet en eisen betaling van „visrechten". Wanneer één land het beheer over de stocks heeft - waarover straks meer - rijzen doorgaans geen moeilijkheden. Wanneer verschillende landen beheersverantwoordelijkheid dragen - zie b.v. de E.E.G. - liggen de kaarten anders. En hetzelfde doet zich voor wanneer er zg. „gemeenschappelijke stocks" zijn in de wateren van de kustlanden die een 200-mijlszone hebben. Denken we hier b.v. aan de verhouding E.E.G. - Noorwegen. Hun „gemeenschappelijke stocks" moeten gemeenschappelijk worden beheerd, met vooraf afspraken van geven en nemen, met wie geeft en wie krijgt. En het waarom, dat mogen we raden.

Ja, in het begin van de zestiger jaren reageerde de hele Westerse wereld nog verontwaardigd tegen de gedachte dat zou worden afgeweken van de aloude regel die aan de staten een territoriale zee toestond van niet meer dan drie mijl, gemeten vanaf de laagwaterlijn. In een tussenperiode werd vrede genomen met een visserijzone van twaalf mijl, gemeten vanaf rechte basislijnen, daarna met een zone van vijftig mijl (IJsland). En thans is een 200-mijlzone een feit.

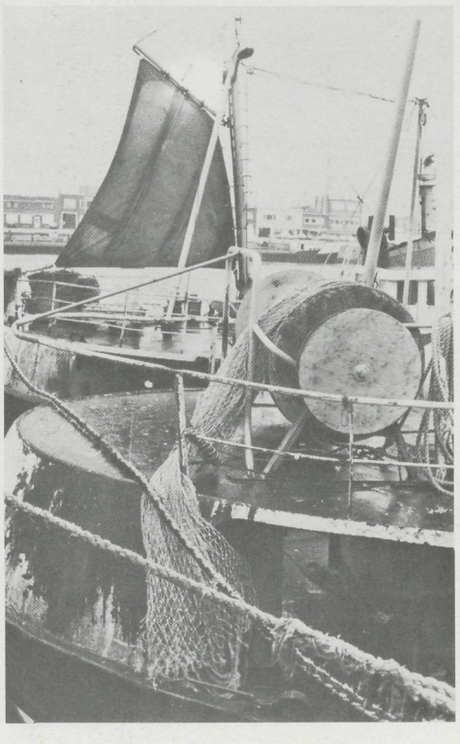
Hopelijk krijgt het niemand in zijn hoofd om nog verder te gaan.

BEHEER EN BEHEERDERS

Het „gelaat" van de visserij werd in de tweede plaats ook sterk gewijzigd - en verminkt - door het feit dat de meeste konventionele visstocks thans ten volle worden bevist. Hierdoor is de omvang van het „vis-kapitaal" gekrompen.

De afhankelijkheid van de reders van het (geringere) „vis-kapitaal", gekoppeld aan een tweede feit, nl. de sterk gestegen kosten (investerings- zowel als exploitatiekosten) heeft voor gevolg, dat de algemene socio-economische situatie in de sector niet optimaal ligt.

De roep tot een management of beheer van de stocks is de jongste jaren dan ook bijzonder sterk geworden. Het klinkt overal - en vooral in Brussel - sterk door, alhoewel tussen haakjes kan worden gezegd, dat reeds in 1291 (onder Filip de Schone) stemmen opgingen en beschermings- of beheersmaatregelen bestonden.



Beheer veronderstelt beheerders en dit zijn mensen. En mensen zijn nu eenmaal, op enkele uitzonderingen na, niet volmaakt. Dus zijn ook de genomen beschermingsmaatregelen niet perfekt en niet steeds voor iedereen voldoende of worden zij niet door iedereen gevraagd en gewenst. Zij hebben echter o.i. het voordeel gehad, eerstens erger te voorkomen en tweedens, de bewustmaking van het uitputtelijk karakter van de visstocks te ondersteunen. Waarbij dan nog bedacht moet worden dat voor het geval nog andere landen tot de E.E.G. toetreden, er reeds een basis is.

Misschien is het juist, dat in het verleden teveel naar de gevolgen van een te sterke bevissing werd gekeken en niet naar de oorzaken, maar het lijkt er op, dat er in de toekomst korrekties kunnen worden aangebracht.

Dit zou o.m. kunnen betekenen dat van de éénsoorten benadering wordt afgestapt, dat niet alleen biologische factoren, maar ook socio-economische gegevens meer aan bod komen, dat op langere termijn wordt gedacht en gewerkt, dat de methoden worden herzien en/of aangevuld, dat ook het bedrijf zelf verantwoordelijkheid inzake beheer gaat dragen enz.

We willen niet vooruitlopen, maar enkel aantonen dat inzake beheer nog wel een en ander kan veranderen, evolueren.

Dit zal tijd vergen, want de politieke en technisch-organisatorische implicaties zijn niet te onderschatten.

Verre van.

VREEMDE KAPERS

Het is tenslotte wellicht overbodig nog te schrijven, dat de visserij een activiteit van oudsher is. Tot het begin van de zestiger jaren was het „gebruik" van de zee een voorrecht van de visserij en de scheepvaart, alhoewel moet worden vermeld, dat de eerst uitgevoerde „vreemde " activiteit in zee en op de zeebodem, het leggen was van een telefoon- en telegraafkabel tussen Frankrijk en Engeland in 1850.

De jongste decennia zijn evenwel „andere gebruikers" van de zee opgedaagd: verontreinigende afvalstoffen worden naar zee afgevoerd; zand, grint, olie en gas worden uit de bodem gewonnen; mineralen en energie worden in zee opgespoord en geëxploiteerd; land wordt op zee ingewonnen enz.

Dit betekent dat er kompetitie en ook konflikten zijn ontstaan tussen de aloude visserijsector en de „nieuwkomers".

Tal van voorbeelden kunnen worden opgesomd, gejustifieerde en niet gejustifieerde. Waarover we dan elkaar gaan opjagen. Waarom niet?

Deze toestanden vergen niet alleen aanpassing, maar ook belangenafweging. En vooral spelregels. Nationale en internationale instrumenten om aan gewijzigde uitbatingsverhoudingen van de zee – die ongelukkig genoeg in een terugdringen van de visserij resulteren – een oplossing te geven.

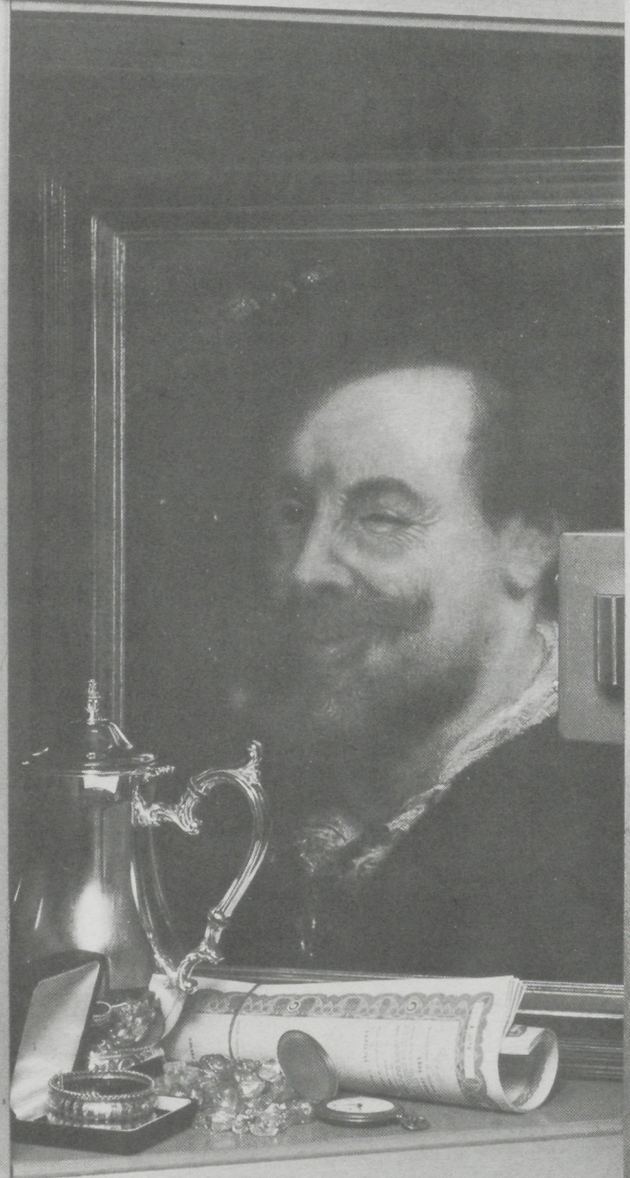
*
* *

We willen deze bijdrage niet afsluiten met verdere zware beschouwingen. Het komende jaar is nog lang genoeg om zorgen te hebben. Hopelijk komen die er niet.

Laat ons optimistisch zijn en blijven.

Straks drinken we een glas, met de hoop en de wens voor een succesvol 1984

Veiligheid is niet duur.



(Vraag ons safes-tarief.)

GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ BANK VAN MIJ.

DE CONVENTIE VAN DE VERENIGDE NATIES OVER HET ZEERECHT

Door YOLANDA VANDENBOSCH,
Assistente Volkenrecht U.I.A.

I. INLEIDING

Met de 11e sessie van de derde zeerechtconferentie van de Verenigde Naties (1)werd de langste en grootste Conferentie over het zeerecht afgesloten; na een voorbereidende fase, lopende van 1968 tot 1973 had de eerste sessie van de Conferentie plaats te New York van 3 tot 15 december 1973 (2). Er namen niet minder dan 165 Staten (plus Namibië) aan deel. Als waarnemers waren er daarbij nog 8 bevrijdingsbewegingen, 26 gespecialiseerde organisaties en andere intergoevernementele organisaties en 57 niet goevernementele organisaties.

Onder druk van de Verenigde Staten (3) was een stemming over het definitieve ontwerp onvermijdelijk. Hoewel de regel van het intern reglement de stemming was, was de praktijk tot het einde toe, op enige procedureregels na, steeds concensus geweest (4). Concensus kon in de uiteindelijke fase echter niet worden bereikt. Een aantal leidinggevende Staten uit de groep van de 77 waren voor het afsluiten van de Conventie met een diepzeemijnbouwregime, dat alhoewel niet aanvaard door de Verenigde Staten toch steun verkreeg van een voldoende aantal Europese Staten en andere als Japan, teneinde het regime uitvoerbaar te maken. Het ogenblik tot het sluiten van de Conventie werd geacht te zijn aangebroken; er heerste het gevoel dat de grens was bereikt en de vrees bestond dat de Conferentie anders tot in het oneindige zou doorgaan (5).

De ontwerpconventie (6) werd uiteindelijk op 30 april 1982 goedgekeurd met 130 stemmen voor, 4 tegen (7) en 17 onthoudingen (8). Reden tot tegenstemmen of onthouding van de meeste industrielanden waren de uitgewerkte bepalingen omtrent de diepzeemijnbouw (9).

Van 7 tot 11 december 1982 had de ondertekeningsplechtigheid van de Conventie plaats te Montege Bay (Jamaica). 117 Staten, alsook Namibië en de Cookeilanden gingen tot ondertekening van de Conventie over (10). Heden hebben 128 Staten de Conventie ondertekend (11). Slechts 8 Staten hebben tot heden het nieuwe Verdrag reeds geratificeerd (12).

Tevens werd dan de Slotakte van de Conferentie aangenomen, welke een aantal resoluties bevat die de tekst van de Conventie vervolledigen. Zij voorzien o.a. in de oprichting van de Commissie ter voorbereiding van de Internationale Autoriteit en van een Internationaal Tribunaal voor Zeerecht (13). Naast de ondertekenaars van de Conventie, hebben andere deelnemende Staten van de Conferentie wel deze Slotakte van de Conferentie mede ondertekend. Dit geeft hen het recht om als waarnemer aan de vergaderingen van de Voorbereidende Commissie deel te nemen (14).

De Conventie is een buitengewoon complex en gedetailleerd document. Sinds de inwerkingtreding van de Conventies van Geneve van 1958 (16) kwamen vele van de punten erin vervat in discussie, dit tengevolge van politiek, economische en technische veranderingen. In tegenstelling met de Conventies van 1958, waar codificatie plaats vond door een onafhankelijke expertengroep (I.C.L.), gingen in de derde zeerechtconferentie de Staten zelf over tot modificatie van het zeerecht.

Het werd een kolossaal werk. Enorme belangentegenstellingen dienden te worden geneutraliseerd en overbrugd (kuststaten/-niet-kuststaten, ontwikkelingslanden/ontwikkelde landen, archipelstaten, ...). Klassieke regels werden omgewerkt in een geheel vernieuwd kader. Een aantal punten van de nieuwe Conventie behoorden reeds tot het internationaal gewoonterecht (bv. de uitbreiding van de rechtsbevoegdheid van de kuststaten, de totstandkoming van visserijzones). Volledig nieuwe mechanismen werden daarnaast ingebouwd (bv. het diepzeemijnbouwregime). De nieuwe Conventie is dus veel ruimer dan het klassieke zeerecht. Het omwat ook een verdeling van de natuurlijke rijkdommen van de zee; het geeft op die manier mede gestalte aan de Nieuwe Internationale Economische Orde.

De Conventie voorafgegaan door haar preambule, bevat niet minder dan 320 artikelen, verdeeld over 17 delen en 9 annexen. Deze laatste zijn gezamelijk dan nog goed voor 119 artikelen. Daarnaast werden door de Conferentie nog een aantal Resoluties aangenomen ter vervollediging van de Conventie.

Een systematisch overzicht van de gehele Conventie, zonder het evenwicht van de Conventie te storen, is zowat onmogelijk. Hierna zal eerst een overzicht worden gegeven van de verschillende zones; een volgende afdeling heeft betrekking op een aantal specifieke problemen die in de Conventie werden behandeld. Tot slot wordt enige aandacht getrokken op de geschillen regeling welke werd ingevoerd.

II. OVERZICHT VAN DE VERSCHILLENDE ZONES

1. De territoriale zee en de aansluitende zone.

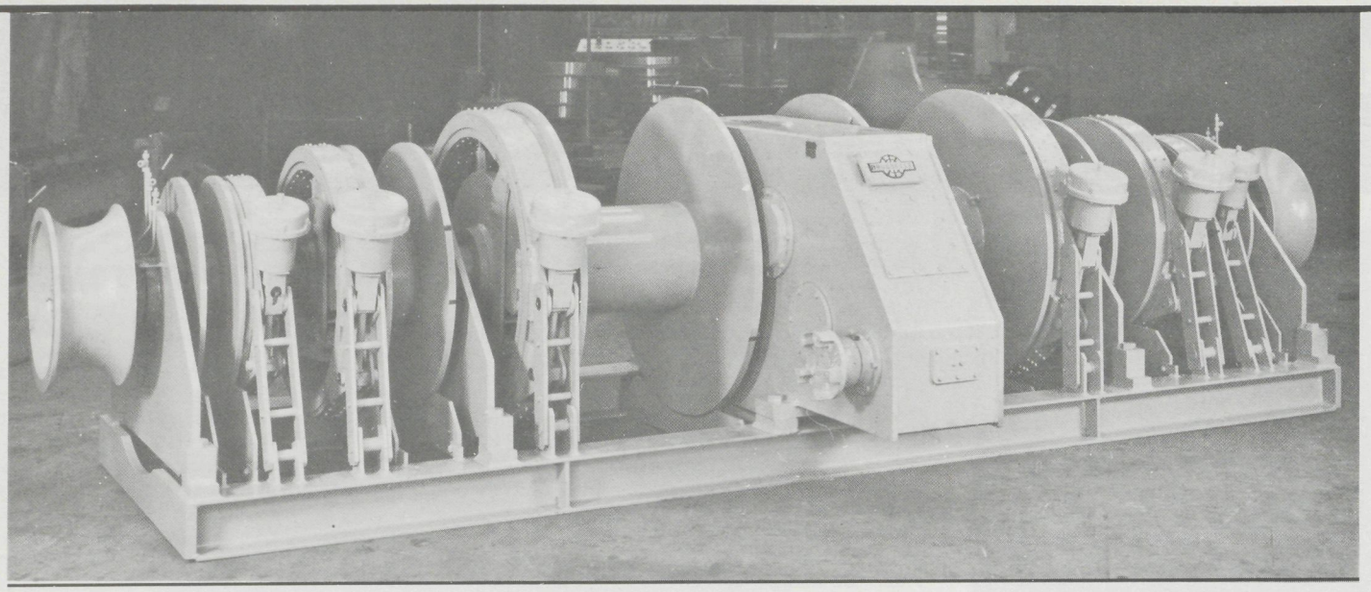
De maximale grootte van de **territoriale zee** is bepaald op 12 zeemijl, te rekenen vanaf de basislijn zoals vastgelegd in de Conventie (art. 3). Behoudens elders anders bepaald in de Conventie (zie o.m. in art. 6 ev.), is de normale basislijn vanwaar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten, de laagwaterlijn langs de kust, zoals deze is aangegeven op officieël door de kuststaat erkende zeekaarten, op grote schaal uitgevoerd (cf. art. 5).

De kuststaat heeft soevereine rechten over de territoriale zee. Deze soevereine rechten kan hij tevens uitoefenen over het luchtruim boven de territoriale zee, alsmede over de zeebedding en de ondergrond ervan (art. 2).

In de territoriale zee genieten de schepen van alle Staten - al dan niet kuststaten - het recht op onschuldige doorvaart (art. 17). Onder **doorvaart** wordt volgens de Conventie verstaan het bevaren van de territoriale zee teneinde deze 1/ door te varen zonder zich in de binnenwateren te begeven, en zonder aan te leggen aan de kade of een haveninstallatie buiten de binnenwateren, of 2/ zich in de binnenwateren te begeven of deze te verlaten, of om aan te leggen aan kaden of haveninstallaties of om deze te verlaten (cf. art. 18, par. 1). Deze doorvaart dient voortgezet en vlug te geschieden (cf. art. 18, par. 2). De doorvaart wordt door de Conventie geacht **onschuldig** te zijn voor zover zij geen aanslag pleegt op de vrede, de goede orde of de veiligheid van de kuststaat. Zij dient te worden uitgevoerd volgens de bepalingen

(Vervolg volgende bladzijde)

Nature Accuses Man...
(foto EMPA Journal, 1979, nr. 15)



ONZE JONGSTE AANWINST OP ONS FABRIKATIE-PROGRAMMA:

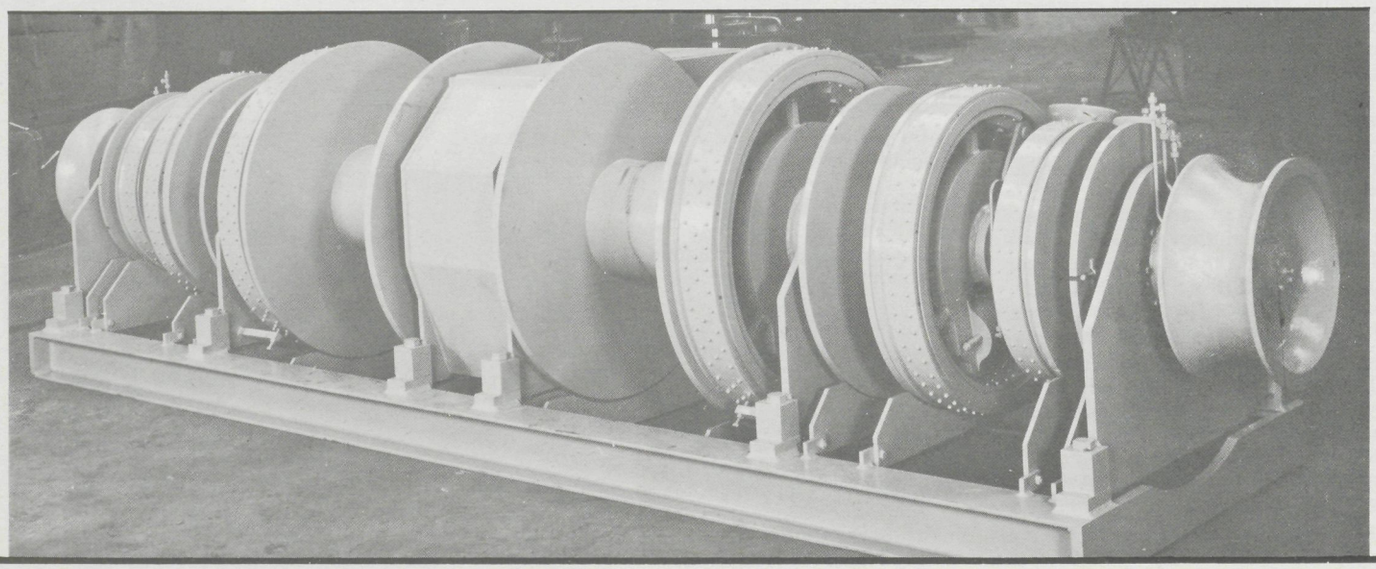
DE NIEUWE 6-TROMMEL VISLIER TYPE 3000-6

EEN BRUSSELLE PRODUKT GEKENMERKT DOOR KRACHT EN DUURZAAMHEID

Op de gemiddelde trommeldiameter: van 20 tot 30 ton max. trekkracht.
Alle trommels met gekombineerde friktiekoppelingen en bandremmen pneumatisch bediend vanaf de brug: 1 handle per trommel.
DE EERSTE VAARTUIGEN MET DEZE NIEUWSTE VISLIER UITGERUST:
Z.46 „Neptunus" Z.90 „Oosthinder" Z.78 „Vertrouwen"
+ nog 5 in opdracht voor de Scheepswerf Degraeve, Zeebrugge

BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

Westendelaan 1, 8450 NIEUWPOORT – ✆ (058) 234.871 – Tlx. 810.32



van de Conventie en de andere regelen van het internationaal recht (art. 19, par. 1). De nieuwe zeerechtconventie breidt de bepalingen van de Conventie van 1958 inzake de „onschuldige" doorvaart uit. In artikel 19 paragraaf 2 worden 12 gevallen opgesomd waarin de doorvaart van een vreemd schip als een aanslag op de vrede, de goede orde en de veiligheid van de kuststaat wordt aanzien; hierin zijn o.m. begrepen elk gebruik van geweld tegen de soevereiniteit, de territoriale integriteit of de politieke onafhankelijkheid van de kuststaat, bewuste en ernstige verontreiniging in schending van de Conventie, en visvangst.

In verband met de onschuldige doorvaart kan de kuststaat wetten of reglementen uitvaardigen inzake een aantal punten omschreven in artikel 21 van de Conventie. Deze betreffen onder meer de veiligheid van de scheepvaart, de regeling van de scheeproutes, het behoud van de biologische bronnen, het voorkomen van inbreuken op de uitgevaardigde wetten/reglementen van de kuststaat inzake visserij en verontreiniging, en bescherming van het leefmilieu van de kuststaat. De kuststaat kan in zijn territoriale zee alle noodzakelijke maatregelen nemen teneinde elke niet-onschuldige doorvaart te voorkomen (art. 25, par. 1).

Aansluitend aan de territoriale zee bevindt zich de **aansluitende zone**. Deze kan zich niet verder uitstrekken dan 24 zeemijl vanaf de basislijn vanwaar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten. In deze zone kan de kuststaat controle uitoefenen noodzakelijk om inbreuken te voorkomen op douane-, fiscale-, gezondheids- of immigratievoorschriften op zijn grondgebied of in zijn territoriale zee, en om de inbreuken aldaar begaan te beteugelen (cf. art. 33).

2. Exclusief economische zone.

Heet hangijzer bij de onderhandelingen tijdens de derde zeerechtconferentie was de **exclusief economische zone** (EEZ). Deze wordt in de Conventie geregeld in deel V. Het is een **suigeneris** regime, waarvan algemeen erkend is dat het reeds deel uitmaakte van het internationaal gewoonterecht.

De EEZ situeert zich na de territoriale zee (art. 55). Zij strekt zich maximaal uit over 200 zeemijl vanaf de basislijnen vanwaar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten (art. 57).

In deze zone heeft de kuststaat **soevereine** rechten met het oog op de exploratie en de exploitatie, het behoud en het beheer van de natuurlijke rijkdommen, al dan niet levend, van de wateren boven de zeebedding, de zeebedding en de ondergrond, alsook met betrekking tot andere activiteiten inzake exploratie en exploratie van deze zone met economische doeleinden, zoals water- en windenergie (cf. art. 56, par. 1,a). Het soevereiniteitsrecht van de kuststaat is dus beperkt.

Daarnaast heeft de kuststaat in deze zone de **rechtsbevoegdheid** volgens de bepalingen van de Conventie inzake het plaatsen en het gebruik van kunstmatige eilanden, installaties en kunstwerken, het wetenschappelijk onderzoek en de bescherming van het marine milieu (cf. art. 56, par. 1,b). Inzake de rechten met betrekking tot de zeebedding en de ondergrond dient rekening te worden gehouden met de bepalingen omtrent het Continentaal Plateau (art. 56, par. 3).

De macht van de kuststaat werd uitgebreid tegenover de Conventies van 1958. Het onderscheid tussen soevereine rechten en de rechtsbevoegdheid inzake andere punten, was het compromis tussen de standpunten van de Staten die de macht van de kuststaat wensten uit te breiden verder dan de territoriale zee en de Staten die de waters buiten de territoriale zee als volle zee wensten te zien.

De kuststaat is op die manier de eerste verantwoordelijke voor het mariene milieu in zijn EEZ. De kuststaat heeft het recht, en in bepaalde gevallen zelfs de plicht om wetten en voorschriften uit te vaardigen ter voorkoming, vermindering en controle van de verontreiniging van het mariene milieu van de EEZ en de naleving ervan alsmede van de internationale regels terzake af te dwingen.

Alle Staten, al dan niet kuststaten genieten van het recht van vrijheid van navigatie, overvlucht en de vrijheid tot het leggen van ondergrondse kabels en pijpleidingen, alsook van de vrijheid van het gebruik van de zee voor andere doeleinden in overeenstemming met de bepalingen van de Conventie (art. 58).

In de EEZ treft de kuststaat maatregelen, rekening houdend met de meest betrouwbare nationale wetenschappelijke gegevens ter behoud en beheer van de levende rijkdommen. Hij dient ervoor te zorgen dat het behoud ervan niet in gevaar komt (cf. art. 61). De kuststaat bepaalt de exploitatiecapaciteit van de levende rijkdommen in zijn EEZ (15). Hij heeft geen absolute rechten; hij heeft de plicht de nodige maatregelen te treffen opdat het behoud der levende rijkdommen niet in het gedrang zou komen door overexploitatie (cf. art. 61, par. 2).

Onderdanen van andere kuststaten die gerechtigd zijn in de EEZ te vissen, dienen zich conform de maatregelen inzake het behoud en andere modaliteiten en voorwaarden van de kuststaat in kwestie te gedragen (art. 62, par. 4); deze voorschriften kunnen o.a. betreffen: afgifte van licenties voor vissers, schepen en visserswerktuigen, indicatie van de vissoorten waarvan de visvangst is toegelaten of vissersvaartuigen, enz. (art. 62, par. 4).

Verder legt de Conventie een aantal bepalingen vast inzake visstocks, welke zich in de EEZ van de verschillende kuststaten bevinden of tegelijk in de EEZ en in een zone hierop aansluiten (art. 63), inzake de grote trekvissen (17), de zeezoogdieren, de anadrome-, de catadrome- en de sedentaire vissoorten (art. 64 tot 68). Hoewel deze bepalingen zich in het regime van de EEZ bevinden, zijn ze telkens van toepassing op alle landinwaarts gelegen wateren (dus ook in de territoriale zee en de interne wateren). Niet-kuststaten en geografisch benadeelde Staten hebben volgens een billijke formule het recht tot deelname aan de exploitatie van een deel van het overschot der biologische rijkdommen van de EEZ van de kuststaten van een bepaalde regio, rekening houdend van de pertinente economische en geografische karakteristieken van alle betrokken Staten. Voorwaarden en modaliteiten hiertoe worden uitgevaardigd door de betrokken Staten door bilaterale akkoorden en regionale akkoorden (art. 69 en 70).

(Vervolg volgende bladzijde)

Ambachtelijke visserij in Senegal (foto Le Courrier, 1980, nr. 64)

p.v.b.a.

STOKOTA

KILLESTRAAT 4 MOERZEKE

✆ (052) 47 86 01 (3 l.)

- **Boven- en ondergrondse**

  OPSLAGTANKS

  voor alle vloeistoffen

  Industrieel en huishoudelijk gebruik
  in alle afmetingen

- **Transporttanks**
- **Pijpleidingen**
- **Silo's**

Moderne uitrusting
voor konstruktie ter plaatse

VRAAG INLICHTINGEN

3. Continentaal Plateau.

Het Continentaal plateau van een kuststaat omvat de zeebedding en de ondergrond vanaf de territoriale zee over de hele omvang van de natuurlijke aansluiting van het landelijk grondgebied van deze Staat tot aan de buitenste kant van de continentale grens, of tot 200 zeemijl vanaf de basislijn vanwaar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten, wanneer de externe kant van de continentale marge zich op een mindere afstand bevindt (art. 76). Nieuwigheid in de definitie is dat het continentaal plateau het plateau is van de zeebedding tot een afstand van 200 zeemijl. In bepaalde gevallen kan het continentaal plateau zich zelfs over een verdere afstand uitstrekken indien de geologische toestand zulks toelaat; dit kan worden berekend volgens een zeer speciale gecompliceerde formule (18).

De rechten van de kuststaat op het continentaal plateau doen geen afbreuk aan de rechtstoestand van de bovenliggende wateren of het luchtruim boven die wateren (art. 78). De bovenliggende wateren tot een afstand van 200 zeemijl zijn EEZ; vroeger behoorden zij tot de volle zee.

4. Volle zee.

Alle gedeelten van de zee, welke niet begrepen zijn binnen de EEZ, de territoriale zee of de interne wateren van een Staat, of binnen de archipelwateren van een archipelstaat, vallen onder de **volle zee** (art. 86). Deze is open voor alle Staten, al dan niet kuststaten.

De vrijheid van volle zee voor alle Staten, al dan niet kuststaten omvat de vrijheid van scheepvaart, overvlucht, het leggen van kabels en ondergrondse pijpleidingen, de bouw van artificiële eilanden volgens de bepalingen van het internationaal recht, visserij, wetenschappelijk onderzoek, dit alles mits naleving van de specifieke bepalingen van de Conventie en van het internationaal recht (cf. art. 87). De volle zee is bestemd voor vreedzame doeleinden (art. 88). Geen enkele Staat kan wettig aanspraak maken op de volle zee of een deel ervan en aan zijn soevereiniteit te onderwerpen (art. 89).

Op volle zee zijn de schepen aan de exclusieve bevoegdheid van de vlaggestaat onderworpen, tenzij in de specifieke gevallen uitdrukkelijk voorzien in internationale verdragen of in de Conventie (cf. art. 92). Elke Staat oefent effectief zijn rechtsbevoegdheid en controle uit inzake administratieve, technische en sociale domeinen, over de schepen die zijn vlag voeren (19).

5. De Zone.

Nieuw en meest originele invoering is de Internationale Zone voor de zeebedding (Zone Internationale des fonds marins - International Sea-Bed Area) hetzij de Zone („La Zone", „The Area") (art. 1) (20). Het betreft de diepzeebodem buiten de grenzen van de nationale jurisdictie, dus buiten de EEZ en het continentaal plateau. De Zone wordt geregeld in deel XI van de Conventie (58 artikelen). Het is het langst en meest ingewikkelde gedeelte van de nieuwe Conventie. De bepalingen over de Zone waren ook de reden tot het overgaan tot stemming over de eindtekst van de Conventie. Meerdere geïndustrialiseerde Staten menen tot op heden dat verschillende bepalingen omtrent de zone onaanvaardbaar zijn.

Principe is dat de Zone en haar rijkdommen (21) het gemeenschappelijk erfgoed van de mensheid is (art. 136). Dit principe is niet vatbaar voor amendering en de Verdragsstaten zullen nooit een overeenkomst goedkeuren welke ervan zal afwijzen (22). Geen enkele Staat kan soevereiniteit of soevereine rechten op welk deel ook van de Zone of van haar geheel, voor wiens rekening de Autoriteit (23) optreedt, beschikt over alle rechten ten aanzien van de rijkdommen van de Zone (cf. art. 137).

De activiteiten in de Zone ontplooid, staan in het belang van de hele mensheid, onafhankelijk van de geografische ligging van de Staten, al dan niet kuststaten, en specifiek rekening houdend met de belangen en de noden van de ontwikkelingsstaten en volkeren die nog geen volledige onafhankelijkheid bezitten of een andere autonoom statuut erkend door de Verenigde Naties volgens resolutie 1514 (XV) en andere pertinente resoluties van de Algemene Vergadering. De Autoriteit verzekert alle Staten een billijk aandeel, zonder discriminatie, in de financiële en economische opbrengsten van de activiteiten in de zone (cf. art. 140).

De zone staat open voor exclusief vreedzaam gebruik, en dit zonder discriminatie voor alle Staten, mits naleving der bepalingen van deel XI van de Conventie (cf. art. 141). Wetenschappelijk onderzoek in de Zone dient te gebeuren voor vreedzame doeleinden en in het belang van de mensheid in haar geheel; het kan gebeuren door de Verdragsstaten en door de Autoriteit (cf. art. 143).

Teneinde de ontwikkelingslanden te laten delen in de opbrengsten van de Zone, is een overdracht van technologie voorzien. De Autoriteit dient de nodige maatregelen hiertoe te nemen en programma's uit te werken (cf. art. 144).

De artikelen 145 en 209 (deel XI) en de artikelen 192 tot en met 237 (deel XII) regelen de bescherming van het mariene milieu van de zone. De Autoriteit heeft de taak om terzake reglementen en procedures vast te leggen en op te leggen tot preventie, vermindering en controle van de vervuiling, bescherming en behoud van de natuurlijke rijkdommen van de zone, en preventie van schade aan de mariene flora en -fauna.

De activiteiten in de Zone dienen de harmonieuze ontwikkeling van de wereldeconomie en de gelijke expansie van de internationale handel te begunstigen en de internationale samenwerking te bevorderen gericht op een algemene ontwikkeling van alle Staten en meer specifiek de ontwikkelingslanden (cf. art. 150).

Een internationaal systeem inzake de exploratie en exploitatie van de zeebodem en de ondergrond werd ingevoerd. De activiteiten in de Zone worden uitgevoerd door een nieuw op te richten internationale onderneming, de Onderneming (L'Entreprise) en in samenwerking met de Autoriteit door de Verdragsstaten of staatsondernemingen, of door fysische of morele rechtspersonen van de nationaliteit der Verdragsstaten of effectief door deze of hun onderdanen gecontroleerd (cf. art. 153, par. 2). De onderneming zal zich rechtstreeks activiteiten op de zeebodem uitoefenen en zorgen voor vervoer, verwerking en verkoop voor de zeebodemmineralen; dit alles zal op commerciële basis gebeuren (24)

De activiteiten worden uitgevoerd volgens een formeel en geschreven werkplan (cf. annex III), goedgekeurd door de Raad na onderzoek door de Juridische en technische Commissie (cf. art. 153, par 3). Het regime zal onderhevig zijn aan regelmatige herzieningsprocedures (art. 154 en 155).

Organisatie en controle van het systeem werd toevertrouwd aan een nieuw op te richten Internationale Zeebodemautoriteit, een internationale rechtspersoon met zetel in Jamaica. Alle Verdragsstaten zijn er automatisch lid van. De voorbereidende Commissie van de Internationale Zeebodem Autoriteit (de Autoriteit) heeft intussen op 15 maart 1983 haar eerste zitting gehad te Kingston (Jamaica). De Vergadering bepaalt de algemene lijn der politiek van de Autoriteit. Haar bevoegdheden en functies worden omschreven in artikel 160. De Raad is samengesteld uit 36 leden van de Vergadering, verkozen door de Vergadering, en dit volgens de bepalingen van artikel 161. Hierbij wordt rekening gehouden met investeringen, met consumptie, export of import der mineralen in de Zone ontgonnen, met ontwikkelingslanden en Staten met specifieke belangen, en met een billijke geografische verdeling van de gehele verdeling der zetels in de Raad. De Raad is het uitvoerend orgaan. Haar taken, vnl. toezicht en coördinatie van de zaken waarin de Autoriteit is bevoegd, worden gedetailleerd omschreven in art. 162 (a tot z). Bijstand wordt verleend door een economische planningscommissie (art. 164) en een juridische en technische Commissie (art. 165). Voor de administratieve functies is er dan nog het Secretariaat (art. 166 tot 169).

III. ANDERE VRAAGSTUKKEN BEHANDELD IN DE CONVENTIE

Inzake de **zeestraten** dienend voor de internationale scheepvaart (deel III) wordt een nieuw juridisch begrip voorzien: het recht op doorvaart in transit (25). In alle straten tussen een deel van de volle zee of een EEZ en een ander deel van de volle zee of een EEZ, hebben alle schepen of vliegtuigen het recht op doorvaart in transit zonder belemmering. Onder de doorvaart in transit wordt verstaan: de vrijheid van scheepvaart en van overvlucht met als enig doel een voortdurende en snelle transit doorheen de straat tussen een deel van de volle zee en een EEZ en een ander deel van de volle zee of een EEZ. De vereiste van voortdurende en snelle transit verbiedt echter niet de doorvaart door de straat om aan te leggen aan het grondgebied van een rivierstaat, het te verlaten of er terug van te vertrekken onder voorbehoud van de toelatingsvoorwaarden van de rivierstaat (cf. art. 37 en art. 38). In de andere zeestraten blijft het principe van de onschuldige doorvaart gelden (art. 45).

Deel IV bevat een vernieuwing van de Conventie, met name de regels inzake de **archipelstaten**. De archiepelstaten oefenen hun soevereiniteit uit over alle wateren binnen de basislijnen van de archipel gelegen, welke ook de diepte van deze wateren is en hun afstand van de kust (art. 49). Traditionele visrechten in deze wateren dienen wel te worden gerespecteerd (cf. art. 51). Een recht op doorvaart doorheen de archipel is gegarandeerd (art. 53).

Een specifiek regime voor de **eilanden** wordt ingevoerd in deel VIII. Deel IX betreft de **gesloten en semi-gesloten zeeën** en deel X het **toegangsrecht** van **niet-kuststaten** tot en vanuit de zee en de vrijheid van **transit**.

Aandacht dient nog te worden besteed aan deel XII van de Conventie (26). In tegenstelling met de Conventies van Genève wijdt de nieuwe Conventie een heel deel (hetzij 46 artikels) alsmede een aantal artikels op verschillende andere plaatsen in de

(Vervolg volgende bladzijde)

VAN VOORDEN GROEP

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

Betrouwbaarheid staat voorop...!

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

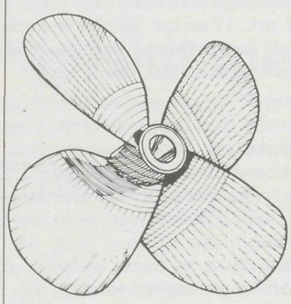
Oog en oor voor uw wensen.

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

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

Wij wensen
de Rederij
„Shamrock" pvba
van de
Z.185 „Emerald Star"
behouden vaart
en goede
vangsten!

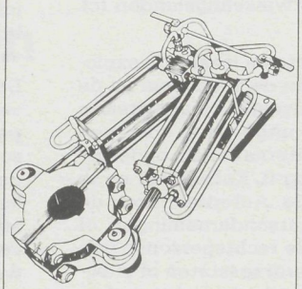
Vaste schroeven tot 4 m ø
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



VORDAP

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

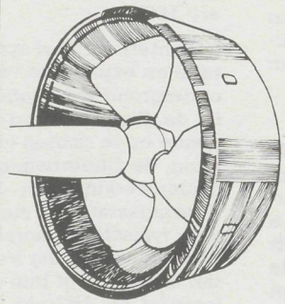
Hydraulische
stuurmachines uitgevoerd
in verschillende systemen.
Roermomenten van 0.5
ton/M t.e.m. 220 ton/M



PROMAC

Promac Nederland b.v.
Schimminck, 1
Tel.: 04180-3855
Postbus 22
5300 AA Zaltbommel
Telex 50110

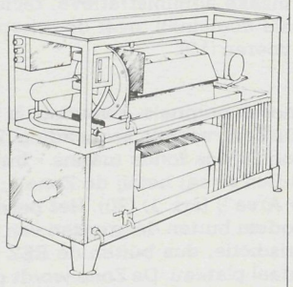
Straalbuizen en
straalbuisroeren voor zeer
effektieve rendements-
verbeteringen.



HODI

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

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



PROMAC

Promac Nederland b.v.
Schimminck, 1
Tel.: 04180-3855
Postbus 22
5300 AA Zaltbommel
Telex 50110

G&P 14/214

Conventie (27) aan de verantwoordelijkheid of de op te nemen verplichtingen van de Staat inzake het behoud en de bescherming van het **mariene milieu**. De Verdragsstaten nemen de plicht op zich om het zeemilieu te beschermen en in stand te houden (art. 192). Zij nemen de plicht op zich om concrete maatregelen te treffen ter voorkoming, vermindering en beheersing van de verontreiniging van het mariene milieu, ongeacht welke vernielingsbron en de wijze waarop de vervuiling plaats heeft. Naleving van de nationale regels terzake, alsook van de internationale regels dient door de Staten te worden gecontroleerd (art. 213-215, 222).

Tegenover de verontreiniging door andere vervuilingsbronnen wordt de verontreiniging door schepen in de Conventie wel overbenadrukt (28). De vlaggestaat dient maatregelen uit te vaardigen om vervuiling door de schepen van hun nationaliteit te voorkomen en tegen te gaan. Internationale regels en normen inzake voorkoming, vermindering en beheersing van de verontreiniging dienen te worden bepaald voor de Verdragsstaten (cf. art. 211). De kuststaten en havenstaten krijgen specifieke bevoegdheid toebedeeld om op te treden tegen vervuiling. Schepen onder vreemde vlag kunnen bijzondere eisen worden opgelegd als voorwaarde tot toegang tot de havens, interne wateren of haveninstallaties. In de EEZ kan de kuststaat t.o.v. schepen onder vreemde vlag maatregelen uitvaardigen inzoverre deze conform zijn aan de algemeen aanvaarde internationale regels en normen.

Verder bevat de Conventie nog bepalingen inzake het wetenschappelijk mariene onderzoek (deel XIII) en de ontwikkeling en overdracht van mariene technieken (deel XIV). Delen XVI en XVII sluiten de Conventie met enige algemene- en slotbepalingen.

In de nieuwe Conventie zelf wordt nog een systeem van **geschillenregeling** ingebouwd; deel XV, alsmede de annexen V, VI, VII en VIII hebben deze regeling als voorwerp.

De Verdragstaten dienen elk geschil inzake interpretatie- en toepassingsproblemen omtrent de Conventie minnelijk op te lossen; zij kunnen dit doen volgens de middelen van hun keuze (cf. art. 279 en 280). Indien de geschilpartijen op die manier niet tot een oplossing komen, dienen de bepalingen van de Conventie te worden toegepast (art. 281). Een conciliatieprocedure is voorzien (cf. art. 284 en annex V).

Elk geschil inzake interpretatie en toepassing van de Conventie dat geen oplossing kreeg op basis van de bepalingen voorzien in sectie 1 inzake de geschillenregeling, wordt op schriftelijk verzoek van een geschilpartij voorgelegd aan het Internationaal Tribunaal voor Zeerecht (annex VI), het Internationaal Gerechtshof of een arbitrageprocedure (annex VI). Een speciale internationale arbitrageprocedure werd voorzien voor volgende groep van geschillen: visserij, bescherming en behoud van het mariene milieu, wetenschappelijk onderzoek en scheepvaart, inbegrepen verontreiniging en dumping door schepen (art. 287 en annex VIII). De leden van het speciale arbitragehof worden bij voorkeur verkozen uit een speciale lijst van experten, hiervoor opgesteld door gespecialiseerde UN-organen (29).

Het Internationaal Tribunaal voor Zeerecht zal te Hamburg (Bondsrepubliek Duitsland) zetelen (art. 1, Annex VI). Het is samengesteld uit 21 onafhankelijke leden, verkozen uit personen met de hoogste faam inzake onpartijdigheid en integriteit en met een algemeen bekende bevoegdheid in het zeerecht (art. 2, Annex VI).

IV. BESLUIT

De nieuwe Zeerechtconventie werd zeer ruim opgevat. De Conventie bevat zowel een algemeen deel inzake zeerecht, alsmede specifieke bepalingen omtrent de diepzeebodem, de vervuiling en het wetenschappelijk mariene onderzoek.

De Conventie is een complex geheel. Pasklare oplossingen voor de velerlei verschillende problemen worden er niet in gevonden. De complexiteit blijkt reeds uit de grote verscheidenheid der rechten en plichten van de Verdragsstaten, het grote aantal verschillende juridische mariene zones en de enorme mogelijkheid der uiteenlopende juridische relaties (30).

Probleem vormt ook de inhoud van de verscheidene gehanteerde begrippen (b.v. geografisch benadeelde Staten). Interpretatieproblemen, alleen al maar inzake deze identificatieproblematiek zullen niet op zich laten wachten. Zijn verschillende bestaande zones uit de Conventies van Genevè blijven bestaan, dan worden zij door de nieuwe Conventie aangevuld met nieuw ingevoerde zones. (b.v. EEZ, de diepzee). In de nieuwe Conventie hebben meerdere in de Conventie van Genevé bestaande rechtsbegrippen een gewijzigde inhoud gekregen. Verwijzingen naar nationale of internationale wetgeving zijn dikwijls vaag en onduidelijk. Nadruk wordt in de Conventie gelegd op het economisch gebruik van de zee. Hoewel de Conventie bepaald dat het gebruik van de zee bestemd is voor vreedzame doeleinden, zijn er dienaangaande geen sancties opgelegd.

De Conventie ligt in de tendens om weer verplichtingen aan de Staten op te leggen inzake het behoud en de bescherming van het mariene milieu, en de toekenning van een grotere bevoegdheid aan de kuststaten en de havenstaten.

De inwerkingtreding van de Conventie zal nog wel een tijdje op zich laten wachten. En zelfs in werking zal zij nog niet alle Staten binden. Haar invloed is echter niet meer te verdoezelen. De ontwerpconventie heeft reeds haar stempel gedrukt op internationale praktijk en het internationaal gewoonterecht. De Conventie, al is zij niet door alle Staten geratificeerd, zal tevens haar invloed hebben op de rechten en plichten van de derden-Staten (31).

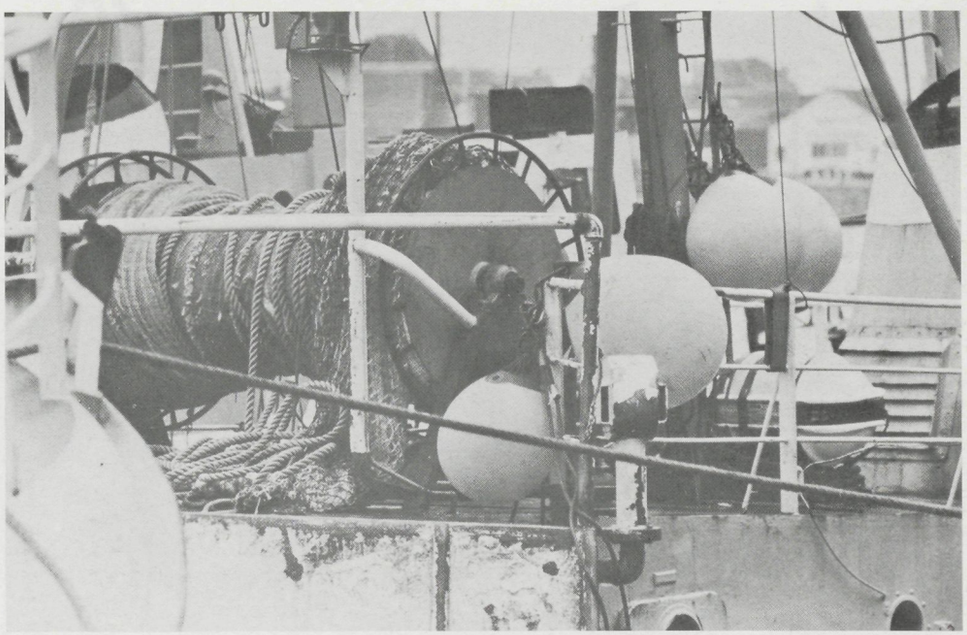
NOTEN

(1) Un Law of the Sea Conference (UNCLOS), Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer.

(2) De opeenvolgende sessies hadden plaats:

2e ses.	Caracas	20 juni/29 aug. '74
3e ses.	Genève	17 maart/9 mei '75
4e ses.	New York	15 maart/7 mei '76
5e ses.	New York	2 aug./17 sept. '76
6e ses.	New York	23 mei/15 juli '77
7e ses.	Genève	28 maart/19 mei '78
	New York	21 aug./15 sept. '78

(Vervolg volgende bladzijde)



In de nieuwe Conventie zelf wordt nog een systeem van **geschillenregeling** ingebouwd; deel XV, alsmede de annexen V, VI, VII en VIII hebben deze regeling als voorwerp.

BESCHERMKLEDIJ

en

Werkkledij

voor

Vissers

bij de
Reders-
koöperatieven

S. C. A. P.

H. Baelskaai 27

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 64
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
WERKSCHOENEN
anti-slip & versterkte top
laag en hoog model

8e ses. Genève 19 maart/27 april '79
New York 19 juli/24 aug. '79
9e ses. New York 3 maart/4 april '80
Genève 28 juli/29 aug. '80
officieuze ontwerptekst
10e ses. New York 9 maart/24 april '81
Genève 3/28 augustus '81
ontwerpconventie
11e ses. 8 maart/30 april '82
Conventie
New York 22/24 september '82

(3) Tijdens de 10e sessie in 1981 waren de Verenigde Staten afwezig gebleven tengevolge van een herziening van de US politiek inzake de zeerechtproblematiek door de Reagan administratie. In 1982 waren zij terug aanwezig, doch eisten een grondige herwerking van deel XI inzake de diepzeemijnbouw.

(4) zie hieromtrent ALLOTT, Ph., Power sharing in the Law of the Sea, **A.J.I.L.,** 1983, 7-8; TREVES, T., Le Convention sur le droit de la mer. Structure et problèmes généraux, 23-24, bijdrage aan de Conférence „Le nouveau droit de la mer et l'environnement dans le contexte européen", Advisory Committee on Pollution of the Sea, European Environmental Bureau, European Council for Env. Lax, Belgische Vereniging Milieurecht, C.C.E., Brussel, 27/29 januari 1983.

(5) BARSTON, R.P., The Law of the Sea, The Conference and After, **Journal of World Trade Law,** 1983, 209; EISEMANN, P.M., La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, **Notes et Etudes Documentaires, La documentaton française,** Paris, 1983, nr. 4703-4704, 21-22.

(6) Voor de Engelse tekst van de Conventie: **I.L.M.**, 1982, 1261-1354 en voor de Franse tekst: EISEMANN, P.M., **ibid.,** 39-193

(7) Israël, Turkije, Venezuela, Verenigde Staten.

(8) België, Bondsrepubliek Duitsland, Italië, Luxemburg, Nederland, Spanje, Verenigd Koninkrijk, en negen Oostbloklanden: Sovjet Unie, Oekraine, Wit-Rusland, Mongolië, Polen, Hongarije, Bulgarije, Duitse Democratische Republiek en Tsjechoslavakije.

(9) BARSTON, R.P., **loc. cit.,** EISEMANN, P.M., **op. cit.,** 21-22

(10) De Conventie staat voor ondertekening open tot 9 december 1984 (art. 305).

(11) België heeft de Conventie nog niet ondertekend.

(12) Bahamas, Belize, Fidji, Ghana, Jamaica, Mexico, Namibië en Zambië.

(13) Resolutie I, Annex I bij de Slotakte van de Derde Zeerechtconferentie. De vier belangrijkste resoluties vormen samen annex I bij de Slotakte (tekst zie EISEMANN, P.M., **op. cit.,** (27-35). Zij werden op 30 april 1982 aangenomen door de Conferentie, dit tegelijk met de Conventie, waarmee ze één geheel vormen.

(14) **Ibid.,** punt 2.

(15) **Ibid.,** punt 1.

(16) Het Verdrag inzake de territoriale zee en de aansluitende zone; het Verdrag inzake de volle zee; het Verdrag inzake de visserij en de instandhouding van de levende rijkdommen van de volle zee; het Verdrag inzake het continentaal plateau. De Verdragen van Genève traden in werking tussen 1962 en 1966.

(17) zie Annex I bij de Conventie.

(18) art. 76 en annex II van de Conventie (de Commissie inzake de limieten van het Continentaal Plateau).

(19) Artikel 94 omschrijft de plichten van de vlaggestaat.

(20) I.v.m. de diepzeebodem, zie JONGBLOET-MAMERLINCK, R., Het gemeenschappelijk erfgoed van de mensheid. Nachtmerrie, droom of werkelijkheid?, **Studia Diplomatica,** 1983, 180-191; JONGBLOET-HAMERLINCK R., De moeizame weg naar een statuut voor de diepzeebodem en zijn rijkdommen, **Studia Diplomatica,** 1983, 245-272.

(21) Art. 133: onder **rijkdommen** worden begrepen alle vaste, vloeibare en gasachtige mineralen **in situ**, die zich in de Zone op de zeebedding en haar ondergrond bevinden, inbegrepen de polygaamknollen.

(22) Art. 311, par.6; mits inachtname van bepaalde procedures kunnen andere artikels inzake de Zone wel worden herzien (cf. artikelen 154, 155) of geamendeerd (cf. art. 314).

(23) De Internationale Zeebodemautoriteit („International Seabed Authority" - „Autorité internationale des fonds marins"); Zie artikelen 156 tot 185, en annex III. De Autoriteit is samengesteld uit een Vergadering, een Raad en een Secretariaat; zie **infra**

(24) Artikel 170 en Annex IV (artikels). De Onderneming is onderworpen aan het algemeen beleid van de Vergadering en de richtlijnen van de Raad van de Autoriteit. Zij bezit nochtans autonomie en rechtspersoonlijkheid (Annex IV, art. 2 en art. 13, 2). Zie. o.m. QUENECDEC, J.P., Les tendances dominantes du système juridique issu de la Convention, bijdrage aan het Colloquium van de Societé Française pour le Droit International, Le droit de la mer après la 3ème Conférence des Nations Unies, 2-4 juni 1983.

(25) „Passage en transit", Art. 37-44;

(26) Zie SOMERS, E., Bepalingen in het internationaal Zeerechtverdrag 1982 voor de bescherming van het mariene milieu, **Leefmilieu,** 1983, 149-158.

(27) Cf. art. 56, 61-67, 116-120, 123, 145, 147, 150.

(28) Andere vervuilingsbronnen, zoals de vervuiling vanaf het land zijn meestal veel nadeliger voor het mariene milieu; zie cf. verslag **The Health of the Oceans**, UNEP Regional Seas Reports and Studies, Nr. 16, 1982. Inzake verontreiniging vanaf het land, zie o.m. VANDEN BOSCH, Y., Zeevervuiling vanaf het land, **Beleid**, V.E.V. dec. 1976, 15-18.

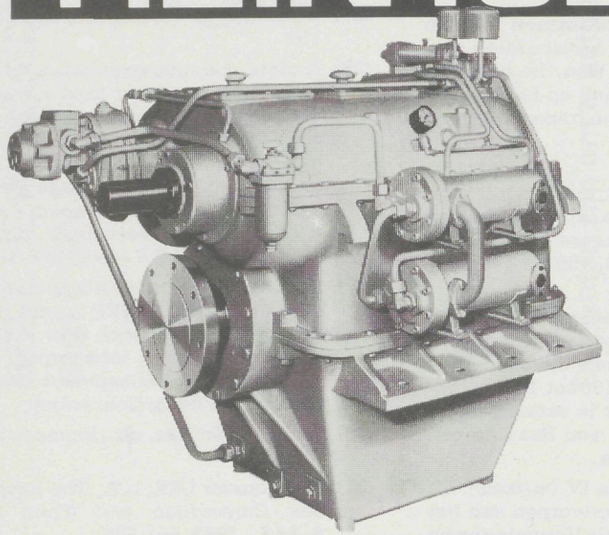
(29) Inzake visserij door FAO, inzake mariene milieu door UNEP inzake wetenschappelijk onderzoek door IOC en inzake scheepvaart, inbegrepen verontreiniging door scheepvaart door IMO (Annex VIII bij de Conventie).

(30) ALLOTT, Pr., **loc. cit.,** annexen A, B en C, 28-30.

(31) Zie hierover LEE, L.T., The Law of the Sea Convention and Third States, **A.J.I.L.,** 1983, 541-568.

neem het zekere voor het onzekere

REINTJES



De Antwerpse Motorenwerke voor Industrie en Scheepvaart

wenst U prettige feestdagen
en een behouden vaart in 1984

De A.M.W. biedt met zijn 40 jaar ervaring een veelvuldig programma zoals:

● De specialisatie in herstellingen van scheepskeerkoppelingen, reduktiekasten en verstelbare schroeven ● Alle mogelijke draai-, frees-, schaaf-, slijp-, las- en brandwerkzaamheden ● Metaalopspuiten in verschillende legeringen. ● Het vervaardigen van onderdelen zoals assen, konische en rechte tandwielen enz. ....al met al.... als u snel en vakkundig wilt repareren neem dan vrijblijvend kontakt met ons op.

A.M.W. is Importeur van:

REINTJES — scheepsomkeer-koppelingen en reduktiekasten

Schlegel® — stoot- en slijtstrippen ter bescherming van scheepshuid en aanmeerkonstrukties

J.W. Berg — verstelbare schroeven

ERVOR — startluchtcompressoren tot 50 bar en complete groepen

VULKAN — hoogelastische koppelingen tot 100.000 Kgm.

HATZ DIESEL — Dieselmotoren en complete groepen van 2-72 Pk

OSTERMANN KÖLN — verkoop en herstelling van schroeven

AMW

ANTWERPSE MOTOREN WERKE N.V.

Algemene vertegenwoordiging en service van **REINTJES** in de Benelux
Elzasweg 12, 2030 Antwerpen, Tel. 03-5424840, Telex 31189
A.M.W.-Nederland, Tel. 01869-2637

REINTJES

Enige tijd geleden ontvingen wij een uitnodiging van het bekende Duitse bedrijf Reintjes in Hamelen, om daar eens te komen kijken hoe men er scheepskeerkoppelingen en reduktiekasten bouwt. De eerste indruk die men opdoet als men het bedrijf binnenkomt is enorm. Het is een zeer moderne fabriek. De opzet van de fabriek is zodanig dat op een betrekkelijk kleine oppervlakte een grote doelmatigheid in de produktie bereikt kan worden.

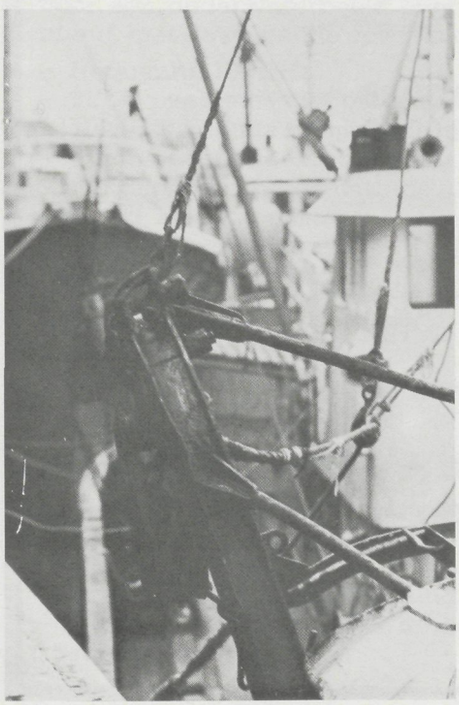
AANKOMST RUW MATERIAAL

Al het ruwe materiaal waar een keerkoppeling of reduktiekast van wordt gebouwd komt van leverancier-buiten de fabriek. Al het staal wordt volgens specificaties van Reintjes aangeleverd. In de meeste gevallen is dit staal dan voorzien van een certifikaat. Meteen na binnenkomst van het materiaal worden er steekproeven genomen en gaan er monsters naar het laboratorium voor analyse.

Als het materiaal in orde is bevonden, kan het de fabriek in voor verdere bewerking. Voor de omkastingen maakt men gebruik van verschillende materialen. Grote series kasten worden van gietijzer of indien gewenst voor gewichtsbesparing van aluminium gemaakt. De kasten voor de grote en zeer grote vermogens uit hoogwaardig staalplaat. Al deze omkastingen worden buiten de eigen fabriek gegoten of in elkaar gelast. Bij de gelaste kasten worden de lassen met röntgen gecontroleerd.

TANDWIELEN

Omdat het hoofdbestanddeel van een reduktiekast of een keerkoppeling uit tandwielen bestaat, wordt hier zeer veel aandacht besteed. De kleine tandwielen worden in de fabriek van het ruwe materiaal, wat in staafvorm binnenkomt, afgezaagd. De grote tandwielen worden als ruwe smeedvormen aangeleverd. Nu kan het proces beginnen om van dit ruwe materiaal een tandwiel te maken. Via een aantal draaibanken beginnen de wielen vorm te krijgen. Nu breekt het moment aan dat er op een freesbank kan worden begonnen met het maken van de vertanding.



Dit is een karwei dat uiterste preciesie vereist. Praktisch alle draai- en freesbanken zijn computer gestuurd, terwijl de temperatuur in de produktieruimte door middel van airconditioning wordt gehouden. Hierdoor blijven toleranties binnen zeer krappe grenzen. Door deze produktiewijze is het niet meer nodig om de tandwielen op elkaar in te laten lopen. Dit gehele proces van het vervaardigen van de tandwielen wordt uiterst scherp gevolgd door de afdeling kwaliteitscontrole. Van de kleinere tandwielen worden er regelmatig steekproeven uit de produktie gehaald, terwijl de grote tandwielen in het laboratorium van de afdeling kwaliteitscontrole worden nagemeten. Is dit allemaal in orde, dan gaan de tandwielen naar de harderij.

HARDEN

De harderij is in de fabriek van Reintjes een zeer belangrijk onderdeel. Door het goed harden van de tandwielen en de assen krijgen deze een enorme slijtvastheid. Dit komt de levensduur ten goede. In de harderij worden een aantal tandwielen en assen bij elkaar gevoegd tot een hoeveelheid is verkregen die gehard kan worden. Deze hoeveelheid wordt dan in een oven op temperatuur gebracht. Onder een beschermingsgas wordt de temperatuur tot 750 graden celcius opgevoerd. Bij deze temperatuur is er geen gevaar meer voor explosies. Is deze temperatuur bereikt, dan wordt er een speciaal gas toegevoegd en wordt de temperatuur verder opgevoerd tot 920 graden celcius. Dit speciale gas zorgt ervoor dat het materiaal gehard wordt.

Is het materiaal voldoende gehard, dan haalt men het uit de oven en wordt het met een speciale loopkat boven het afkoelingsbad gebracht. Dit bad bestaat uit een ketel met speciale olie die op een constante temperatuur van 80 tot 100 graden celcius wordt gehouden. Het roodgloeiende materiaal wordt dan in dit bad gedompeld. Op het moment dat dit roodgloeiende staal de olie raakt schieten de vlammen op tot bijna het plafond, is het materiaal ondergedompeld, dan doven de vlammen weer.

SLIJPEN

Na het harden worden de tandwielen geslepen, waarbij ze op de eindspecificaties worden gebracht. Dit slijpen is een uiterst nauwkeurig en langdurig karwei.

Als voorbeeld kunnen wij aangeven dat het uitgaande tandwiel van een 3000 pk. keerkoppeling met een reduktie van 5 of 6 op 1 (zoals b.v. voor de nieuwste kotters) ongeveer 6 dagen van 24 uur in beslag neemt.

OMKASTINGEN

Zoals al eerder in dit artikel is geschreven, komen de kasten in ruwe vorm de fabriek binnen. Hier moeten deze dan geheel pas gemaakt worden en voorzien worden van alle gaten en schroefdraad in de daarvoor bestemde gaten. Voor dit doel zijn er in de fabriek een aantal grote volautomatische bewerkingscentra. De ruwe omkasting gaat er in en na verloop van tijd komt de volledig bewerkte kast er voorzien van alle gaten en geheel pas gemaakt weer uit.

De omkastingen kunnen dan naar de afdeling waar de montage plaats vindt.

OPBOUW

In de afdeling waar de kasten worden opgebouwd, komt het hele pakket bij elkaar. Vanuit het centrale magazijn wordt het montagepakket samen met de tandwielen, assen en omkasting samengesteld. Omdat er bij de montage ook zeer hoge eisen gesteld worden, vindt hier ook een uitgebreide controle plaats. Na de volledige opbouw van de kast gaat deze naar de proefstand. Hier controleert men de goede werking van het geheel. Hier wordt de kast dan ook afgenomen door de klant en eventueel door de inspekteurs van de klassificatiebureaus. Is dit in orde, dan kan de kast afgeleverd worden. De keerkoppeling of reduktiekast is dan wel de fabriek uit, maar er blijft nog een band bestaan. Dit in de vorm van de serviceafdeling.

Reintjes keerkoppelingen en reduktiekasten zijn uit standaardpakketten samengesteld. Hierdoor kan, uitsluitend voor servicedoeleinden, een magazijn met reserve-onderdelen op peil gehouden worden. Dit heeft voor de reder het grote voordeel dat hij uiterst snel, (in Nederland binnen één dag) deze onderdelen ter plaatse heeft. In dit magazijn ziet u dan ook nog onderdelen van keerkoppelingen die al meer dan 30 jaar uit produktie zijn. Bij Reintjes huldigt men nog steeds het motto:

„Service is het visitekaartje van het bedrijf".

Sinds het begin van de bouw van reduktiekasten en de keerkoppelingen zijn er over de gehele wereld al meer dan 60.000 kasten in gebruik gesteld. De toepassingen zijn van jachten via binnenvaartschepen, visserijschepen, kustvaarers en zeeslepers naar hele grote speciale vaartuigen. De grootste keerkoppeling die op dit moment in een visserijschip is ingebouwd, is die van de KW 36.

N.V. INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE S.A.

MARINE & SYSTEMS DIVISION

VERKOOP – VERHUREN – ONDERHOUD van

- ECONOMETERS – DECCA PILOTS – DECCA RADARS
- SIMRAD DIEPTEMETERS + KLEUREN DIEPTEMETERS
- DEBEG SSB ZENDERS-ONTVANGERS
- VHF DEBEG – SCHIJNWERPERS IBAK
- SLINGERRUITEN SPEICH – KOELING EN SCHEEPSELEKTRICITEIT

Wachtdienst 24 uur op 24 – Tel. privé: L. BERTELS (050) 41 32 38
R. HOET (059) 32 00 98

Alle inlichtingen : N.V. INES
1, Wandelaarstraat, Zeebrugge – ∅ (050) 54 47 55
17, H. Baelskaai, 8400 Oostende – ∅ (059) 32 34 01

Nieuwe apparatuur voor de visserij

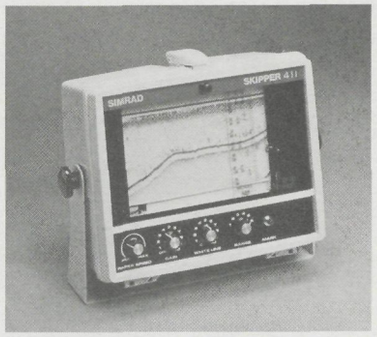
Tijdens de „World Fishing" tentoonstelling in juni jl. in Kopenhagen en Europort '83 in Amsterdam, introduceerde Simrad wederom een serie nieuwe produkten.

Met de introduktie van deze nieuwe geavanceerde apparatuur bevestigt Simrad z'n leidinggevende positie in ontwikkeling, produktie en onderhoud van de voor de visserij noodzakelijke apparatuur voor visopsporing.

HET SKIPPER 411 SCHRIJVEND ECHOLOOD

geschikt voor visopsporing en bodemdetectie op ondiep water (tot 100 meter), heeft de volgende specificaties:

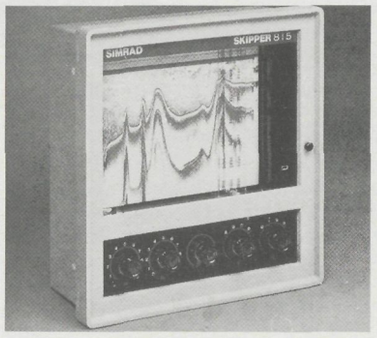
- zes verschillende schaalbereiken van $4\frac{1}{2}$ tot 144 meter
- zendfrequentie 200 kHz
- variabele papiersnelheid
- digitale diepteuitlezing
- 100 mm papierbreedte.



DE SKIPPER 815

is een 500 Watt schrijvend echolood met een papierbreedte van 200 mm.
Dit voor de visserij uitermate geschikte echolood heeft de volgende specificaties:

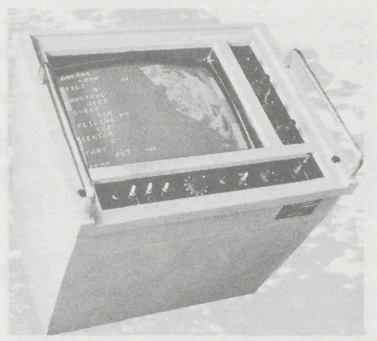
- 12 bereiken tussen 50 en 1600 meter
- frequentie 38, 50 of 200 kHz
- continu instelbare variabele impulslengte, papiersnelheid, ontvangerversterking en tijdafhankelijke versterking
- digitale diepteuitlezing.



DE SIMRAD KLEURENSONAR SKIPPER S 113

voor een onderwaterbeeld over grote horizontale afstand, met de volgende specificaties:

- frequentie 100 kHz
- 35 cm beeldbuis met presentatie in 8 kleuren
- 10 verschillende bereiken tussen 40 en 1200 meter
- automatische zoekprogramma's
- digitale aflezing van transducerstand, diepte, afstand, bereik, peiling
- variabele afstandsring.

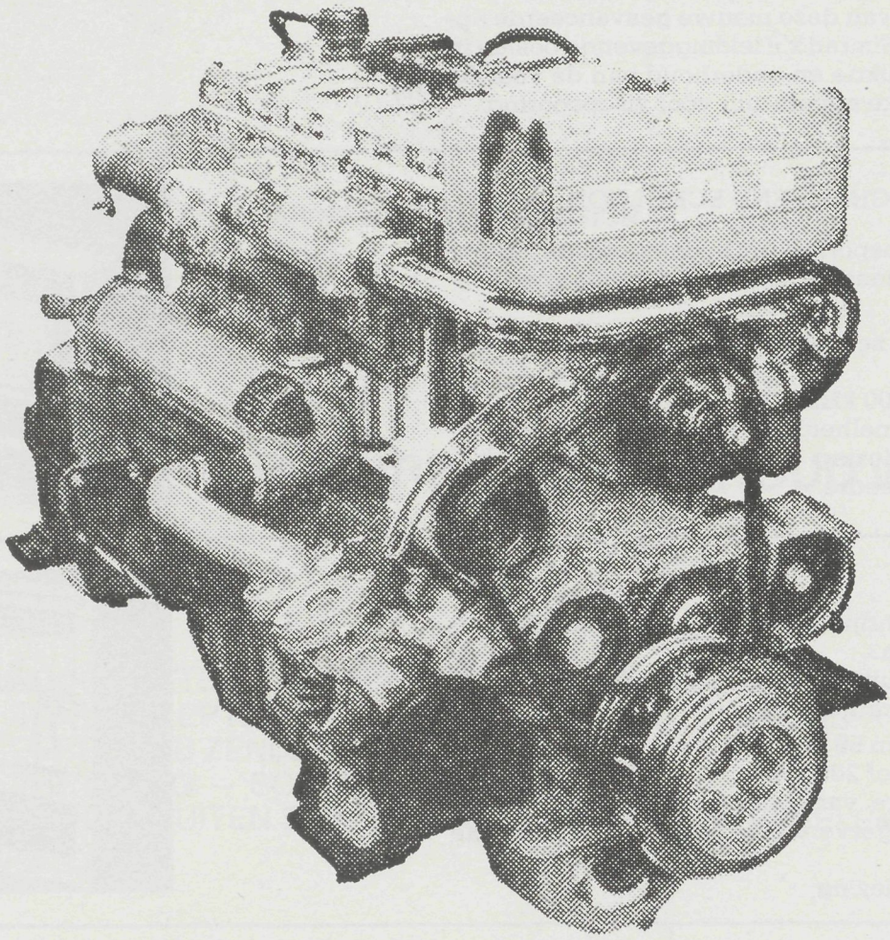


HET SKIPPER KLEURENECHOLOOD CS 112

is zeer compact van uitvoering met de volgende opmerkelijke eigenschappen:

- zendvermogen 1000 Watt
- 20 cm beeldbuis
- automatische keuze van impulslengte
- ingebouwd geheugen zonder verlies van de details van het heden
- ingebouwde bodemvergroting
- automatisch volgen van de bodem onder alle omstandigheden.

Van 65 tot 340 PK



Kracht voor licht, schroef en lier.

DAF Diesel

Antwerpsesteenweg 126, 2630 AARTSELAAR

✆ (03) 887 40 00 – Telex 31647

BEROEPSVERENIGING VAN VISGROOTHANDELAARS WORDT EEN MACHTIG BOLWERK

Door R. DEBRUYCKERE,
Voorzitter van de Beroepsvereniging der Visgroothandelaars van België

1983 zal voor onze Beroepsvereniging als een zeer bijzonder jaar geboekt blijven.

Wij zijn namelijk overgegaan tot oprichting van een vast secretriaat.

De werking van de Beroepsvereniging heeft inderdaad dergelijke uitbreiding genomen dat het onmogelijk geworden was de funktie van secretaris te combineren met een ander beroep.

Het aantal leden groeit langzaam maar zeker aan, wat een bewijs is van de degelijke werking van de vereniging.

Wij stellen vast dat wij niet enkel erkenning en waardering krijgen van onze kollega's, visgroothandelaars, doch ook, dat wij meer en meer als een ernstige gesprekspartner genomen worden door de officiële instanties.

Wat wij dit jaar als een bijzondere verwezenlijking mogen aanzien, is de oprichting van een centrum voor beroepsopleiding.

Waarom dit centrum?

Wij hadden vastgesteld dat er een verouderring optrad bij het tewerkgesteld personeel. Weinig gemotiveerde jonge krachten boden zich nog aan, maar ook weinig of geen werkgevers kunnen de kosten van een opleiding nog opbrengen.

Wij bekwamen een afspraak met de heer Jacobs, directeur van de R.V.A. Oostende. Inmiddels heeft hij, met ingang van 1 december een belangrijke promotie bekomen, waarvoor wij hem hier nogmaals van harte feliciteren.

Ons voorstel viel direct in goede aarde. De heer Jacobs deed de nodige stappen bij de bevoegde overheid, en op 24 mei ll. konden wij starten.

Acht werklozen werden geselecteerd uit het 70-tal dat de oproep van de R.V.A. beantwoord had. Ze konden kennis maken met hun instructeur, en de eerste maal het mes hanteren.

Nu de eerste cursus beëindigd is, kunnen wij ons erop verheugen zeven mensen opgeleid te hebben tot visbewerk(st)er, en ze, dank zij enkele leden, nog werk te hebben verschaft ook.

Vier in Oostende, en drie in Brugge/Zeebrugge.

Twee hebben voortijdig de moed verloren en opgegeven, en een persoon is ter vervanging bijgevoegd.

Wij mogen hier niet nalaten het Stadsbestuur van Oostende, in de persoon van de heer Schepen Makelberge, te bedanken voor zijn medewerking.

Het pakhuis 44 in de vismijn van Oostende, is ter beschikking gesteld van de beroepsopleiding, tegen betaling van een symbolische frank.

Zonder deze tegemoetkoming was het de Beroepsvereniging financiëel onmogelijk geweest deze opleiding te verwezenlijken.

Wij willen hier nog eens duidelijk stellen welke kosten dit voor de Beroepsvereniging medebrengt: aanpassing en inrichting van het pakhuis - aankoop van materiaal (messen, scharen ...) huur en onderhoud van de werkkledij van de cursisten en instructeur - verlichting - verwarming eetplaats ...

Gelukkig zijn er twee firma's bereid voldoende vis ter beschikking te stellen, wat een grote zorg minder voor ons betekent. Een zaak die ons bijzonder bekommert, zijn de keurrechten, vanwege de belangrijke financiële belangen van onze leden die hiermede verband houden.

Alhoewel in dit blad herhaaldelijk behandeld, willen wij toch aan onze hiermee gepaard gaande aktiviteiten herinneren. Leden welke hiervoor interesse hadden, hebben ons hun dossier toevertrouwd om gezamenlijk, langs gerechtelijke weg terugbetaling te bekomen van de ten onrechte betaalde keurrechten in Zeebrugge.

Deze zaak is door onze advokaat reeds ingeleid voor de rechtbank in Brugge.

Een ander rechtsgeding - rechten voor sanitair toezicht in de bedrijven - is door ons in eerste instantie gewonnen, t.t.z. de Belgische Staat is veroordeeld zijn eigen controleurs, in ons geval de veeartsen, te betalen.

De Staat heeft hiertegen beroep aangetekend, en eerstdaags dient het Hof van Beroep van Gent zich uit te spreken.

Ook de visverwerkende nijverheid heeft een belangrijke, zij het voorlopige, overwinning behaald.

Na het advies ingewonnen te hebben van het Europees Gerechtshof in Luxemburg (behandeling in het Nederlands) heeft de rechtbank beslist dat de keurrechten bij invoer onwettelijk zijn, en de Staat veroordeeld tot terugbetaling van de ten onrechte geïnde gelden, aan de firma's United Foods en Van den Abeele. Nu zijn wij alle gegevens aan het verzamelen, om ook voor onze leden die dit wensen, langs gerechterlijke weg terugbetaling te bekomen.

Als besluit kunnen wij niet nalaten een oproep te doen tot alle kollega's, die nog geen lid zijn, aan te sluiten bij, ook hun, Beroepsvereniging.

Wij stellen vast, dat sommigen door onze tussenkomsten reeds duizenden franken geprofiteerd en zelfs terugbetaald werden. Toch is het, spijtig genoeg, hen niet de moeite waard aan te sluiten. Zij vergeten dat, hoe talrijker wij zijn, hoe meer inspraak wij hebben.

1983 was ook een droevig jaar. Nog nooit is het gebeurd dat in hetzelfde jaar zoveel leden of hun echtgenoten ons voor eeuwig lieten. Wij blijven hen in stilte herdenken.

DAF Diesel, dynamische fabrikant van betrouwbare dieselmotoren

Dieselmotoren zijn de werkpaarden van onze gemeenschap, onmisbaar geworden in de wereld van visserij, industrie en transport.

De basis voor de activiteiten van DAF Diesel werd gelegd in 1953, toen DAF Trucks besloot tot eigen ontwikkeling en productie van dieselmotoren. In 1957 wierp de intense arbeid en voorbereiding de eerste vruchten af: DAF startte met de productie van een eigen motor.

Ondertussen is de productie-capaciteit van de uiterst moderne motoren-fabriek opgelopen tot 30.000 stuks per jaar. Op zich genomen, is dit slechts een bescheiden aantal. Daar tegenover staat dat DAF zich vooral concentreert op de kwaliteit van hun motoren.

Omwille van de specifieke eigenschappen en kwaliteiten van haar motoren concentreert DAF Diesel haar scheepsmotoren-activiteiten op die marktsegmenten waar er steeds vraag is naar heavy-duty producten. Deze segmenten zijn o.a. de vissersschepen, werkboten, binnenschepen en generatorsets.

Alhoewel het aantal bedrijfsuren in de pleziervaart veel kleiner is, toch wordt de hoge kwaliteit van de DAF motoren daar ook erg gewaardeerd.

Andere zaken die de DAF Diesel motoren kenmerken zijn eenvoudig onderhoud, uiterst laag brandstofverbruik en bijgevolg lagere exploitatiekosten.

Het hoofdkantoor van DAF Diesel is gevestigd in Eindhoven, Nederland. DAF Diesel heeft ook verschillende dochtermaatschappijen in België, Duitsland, Frankrijk, Italië, Engeland, Zweden, Noorwegen, Spanje, Oostenrijk en Zwitserland. De organisatie van DAF Diesel is ook vertegenwoordigd in verschillende landen van Afrika, het Nabije-, Midden- en Verre Oosten.

Het DAF Diesel scheepvaart-motorenprogramma omvat nu 9 motoren met een vermogen van 45 tot 250 KW.

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

TRECO N.V.

CATERPILLAR
VERKOOP - WISSELSTUKKEN - SERVICE

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

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

TRECO

Caterpillar, Cat en ⊞ zijn handelsmerken van Caterpillar Tractor Co

HET ZIJN NIET ALLEEN MEER DE TRAAGLOPENDE DIESELMOTOREN DIE EEN LAAG BRANDSTOFVERBRUIK HEBBEN

Lange tijd was het alleen mogelijk om met een traagloper een brandstofverbruik van onder de 160 gr. per pk/uur te verkrijgen.

Tegenwoordig echter hebben de grote motorenfabrikanten nieuwe technieken toegepast welke het toelaten om de brandstofverbruikskarakteristieken van in grote series gebouwde motoren te verbeteren.

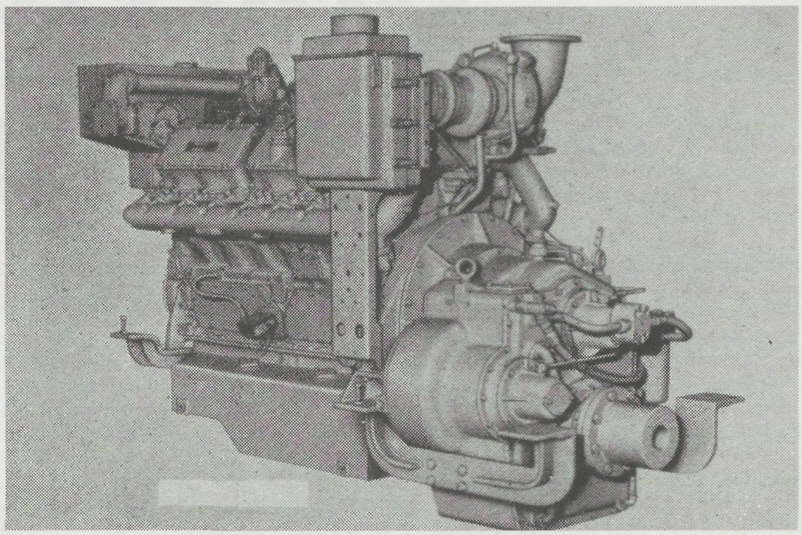
Daardoor kan bv. Caterpillar, tegenwoordig de grootste dieselmotorenfabrikant ter wereld in het gamma van 100 - 1.500 pk, motoren op de markt brengen welke slechts een verbruik van 154 tot 156 gr/pk uur (210 tot 212 gr/kWh) bij 1.200 omw/min. hebben.

Bv. de 3412 TA direkte inspuiting van 430 pk of 317 kW bij 1.200 omw/min.

Dit resultaat werd bereikt door het befaamde Caterpillar direkte inspuitsysteem en door vermindering van de inwendige wrijvingsverliezen.

Nu ook de nieuwe 3.500 series motoren op de markt verkrijgbaar zijn kan men bij Caterpillar terecht tot 1.400 pk in doorlopende dienst.

(Verdeler van de Caterpillar motoren voor België is de firma Treco n.v. te Overijse).



Caterpillar 3412 TA scheepsdieselmotor met een Cat 7211 scheepstransmissie.

MORGEN ZULLEN WIJ AAN HET VERLEDEN DENKEN

Door J. DE ROOSE, directeur
Hand in Hand - Zeebrugge

Met een regelmaat, die bijna een vaste orde is geworden, doopt men in Nederland vissersvaartuigen die minstens 1.800 p.k. aan vermogen hebben, maar vaak tot 3.000 p.k. oplopen.

Dit doet men al meerdere jaren en in diezelfde periode schrijft de Nederlandse beleidsvoering dat de vlootuitbreiding onverantwoord is.

De volksvertegenwoordiger bij monde van de Heer Konings klaagt: „de handel in visquota" aan en zegt dat die vrij grote handel in visquota er nog altijd is: „Dat betekent geld verdienen zonder te vissen".

In ditzelfde „Visserijnieuws" kunt u ook lezen dat garnalen „wit" pellen een kost van 9 gulden per kilo meebrengt, maar dat „zwart" pellen slechts 5 gulden per kilo kost.

Niettemin geven de Nederlanders op de Belgen af en, wat veel erger is, gaan diezelfde Belgen in de vreemde tweedehands vaartuigen kopen.

In 1953 zijn we in Hand in Hand gekomen, dat is dus dertig jaar geleden, en reeds 30 jaar kunnen we veel niet begrijpen; de jaren die voor ons liggen zullen we dat al evenmin begrijpen: de wereld veranderen is niet voor deze eeuw!

De Belgische zeevisserij is nochtans klein geworden en we zijn het volmondig met de overheid eens dat dit niet verder mag dalen, willen wij niet het gevaar lopen plots geen visserij meer te hebben. Alle steun moet gevraagd en aangewend worden om onze vloot te vernieuwen en ons aantal eenheden op peil te houden; we laten de vraag in het midden of dit kan met onze p.k. op 1.200 te houden en niet, zoals de anderen, uit te zien naar 2 à 3.000 p.k.

We wensen zelfs geen polemiek daaromtrent, niet alleen omdat betwistingen niets of weinig opleveren - zeker niet in een crisisperiode - maar vooral omdat het Kerstdag wordt en om dat straks Nieuwjaar wordt gevierd.

We voelen ons nog altijd Hand in Hand met alle bedrijfsgenoten, die de zee trotseren en op die dagen ergens ver van huis trachten het schip rendabel te houden. In feite hebben zij gekozen voor het beroep dat zij beoefenen, en het is gebleken dat hun keuze goed was.

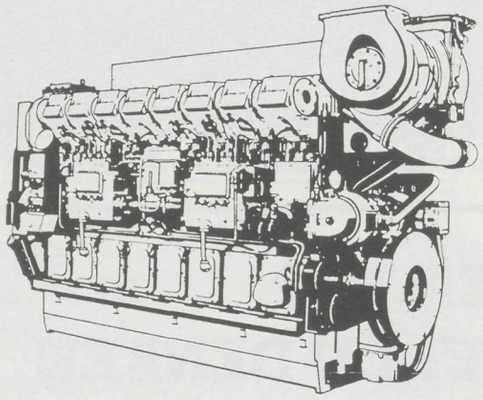
Morgen zullen we weer aan het verleden denken, en aan wat komen moet, maar vandaag willen wij ons één voelen met iedereen die van het visje leeft, en hen in volle oprechtheid een goede 1984 wensen.

VALCKE FRERES N.V.

OOSTENDE

1783 - 1983

200 jarig bestaan van een Belgisch bedrijf



SBVM 628

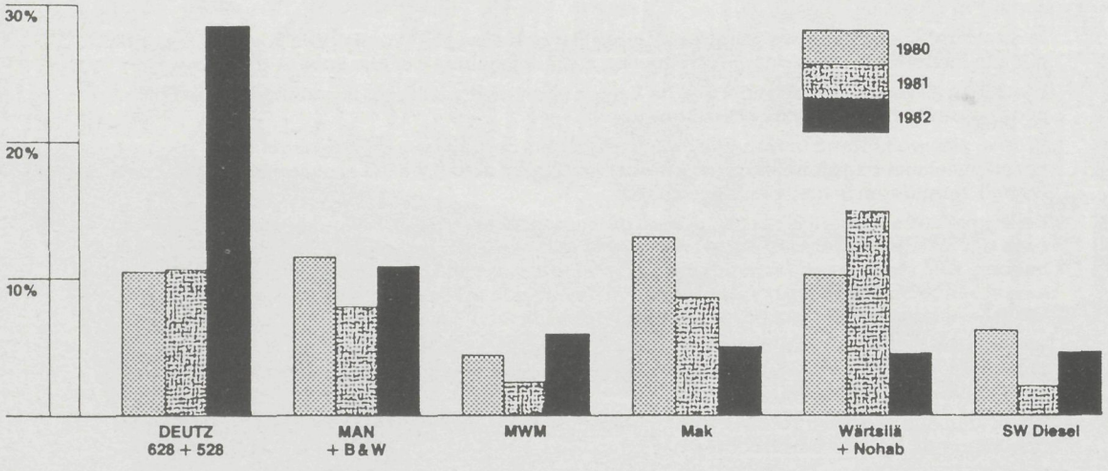
een motor

voor

de visserij

De marktaandelen van de scheepshoofdmotoren

Vermogens : 736 - 2940 KW
Basis : opdrachten van Europese werven voor zeeschepen



Oorsprong: Lloyds Register of shipping

NIEUWE STRUCTUUR VAN HET VISSERIJONDERWIJS

door F. BOELS,
ere-directeur
stedelijke Visserijschool
„John Bauwens"

Zoals bekend, is het visserijonderwijs op 1 september jl. met een nieuwe structuur gestart. In grote lijnen ziet deze er als volgt uit: twee onderwijsvormen, nl. een technisch- en een beroepszeevisserijonderwijs met een eerste leerjaar dat gemeenschappelijk is voor beide vormen. Vanaf het tweede jaar gaan ze dan hun eigen weg. Voor het technisch zeevisserijonderwijs is dit tweede jaar nochtans weer gemeenschappelijk maar nu voor de afdelingen dek en machine die pas vanaf het derde jaar helemaal afzonderlijk gaan functioneren.

Beide onderwijsvormen (technisch en beroeps) geven in de eerste plaats voorbereiding op het beroepsleven. Deze voorbereiding is, zoals in het verleden, voor een stuk theoretisch en voor een ander deel praktisch. Nu is het zo dat de algemene en theoretische vakken, voor niet weinigen, moeilijk te verteren brokken zijn. Dat heeft met de verstandelijke mogelijkheden van het individu te maken en daar is, met de beste wil van de wereld niet aan te veranderen. Waar het op aan komt is dat men ook aan de minder begaafde een maximum kansen biedt om hem toe te laten een taak te vervullen die hij aan kan. Iemand die niet over de nodige verstandelijke bagage beschikt, a.h.w. „klaar stomen" om toch maar met examenresultaten te kunnen uitpakken, is zeker niet de goede methode om waardevol personeel te kweken. De oorzaken die tot zulke situatie hebben geleid zijn door insiders goed gekend zodat daarover niet verder moet worden uitgeweid. Het zij voldoende te beseffen dat het vele dat zo'n minder begaafde te slikken krijgt, maar niet nuttig verwerken kan, ten nadele valt van datgene wat hij wel onder de knie zou kunnen krijgen: met het eindresultaat voelt het bedrijf zich dan ook niet erg lekker. Doch er is meer. De snel voortschrijdende techniciteit van onze samenleving stelt dit probleem alsmaar scherper. Vandaar de wijze maatregel, het zeevisserijonderwijs op te splitsen in een technisch deel bedoeld voor de beter begaafden die later leiding zullen geven en een beroepsdeel waar de degelijke, vakbekwame (laat ons zeggen), matroos uit groeien moet. Hier moet benadrukt worden dat het om de opleiding van jongeren gaat i.a.w. het gaat er om hen de nodige basiskennis mede te geven die hen moet toelaten, te gepaste tijde, de verantwoordelijke taken op te nemen, strokend met hun opleiding. Voor deze taken zullen dan de beschikkingen gelden die beantwoorden aan de eisen door de bevoegde overheid gesteld aan schip en bevoegdheid van de bemanning. Daar zullen dan ook wel de nodige voorzieningen getroffen worden die „late roepingen" zullen toelaten aan hun trekken te komen, mits bijkomende inspanningen natuurlijk, maar hiermee komen we op het vlak van de sociale promotie en daarover gaat het nu niet.

Op 1 september startte dus de nieuwe structuur met het eerste gemeenschappelijk jaar dat als een initiatiejaar moet gezien worden. De bedoeling is de jeugdige leerlingen (12 j.) in kennis te brengen met alle facetten van zee, schip, zeevaart en zeevisserij zonder daar dieper op in te gaan: dit gebeurt immers in de volgende drie leerjaren waarvan de leerprogramma's ergens op stapel zijn (of nog dienen) gezet. Het zal de ouderen wat vreemd aandoen te vernemen dat het noodzakelijk blijkt de meest eenvoudige zaken i.v.m. zee, schip, vis en net aan te brengen. Inderdaad in hun tijd was de jonge leerling van zijn prilste jeugd af al vertrouwd met een massa zaken uit de visserijwereld: de leerlingen van een visserijschool waren stuk voor stuk vissersjongens. Dit is nu voor een belangrijk deel niet meer het geval; voeg daarbij het feit dat niet meer langs kaai en schip wordt geravot en ge weet meteen waarom het zo wenselijk is dit eerste jaar als een initiatiejaar te gaan opvatten. Het lijkt mij van het grootste belang dat vooral in dit jaar voortdurend kontakt wordt gehouden met alles wat met zee en bedrijf te maken heeft maar dan in verhouding tot bevattingsvermogen en interesse van de 12-jarige. Geen studiebezoeken aan dit of dat doch gewoon rondneuzen (strand, haven, duin, kaai, schip, vismijn, e.d.m.) en daar op inspelen. Maar dit is de taak van de onderwijsmensen en daar moet een oud-gediende zich maar beter niet mee moeien.

Goed! Dit was heel zeker ook niet de bedoeling van dit epistel. Het is maar dat je als oud-gediende met dit visserijonderwijs begaan blijft ,en daar wel af en toe wat over kwijt wil. Per slot van rekening kijk je straks op zo'n kleine 50 jaar terug: je weet waar het vandaan komt en vraagt je af waar het naartoe moet want die nieuwe structuur is slechts een etappe die minstens 10 jaar terug, zo niet meer, moest gezet zijn. Om duidelijk te maken, waar het mijns inziens in de toekomst op aan zal komen, is hier misschien een anecdote op zijn plaats. Ik herinner me de na-oorlogse periode toen o.a. Decca vrij gegeven werd voor de commerciële sector. De Rederscentrale had honderden uitnodigingen verstuurd voor een kennismaking met dit nieuwe plaatsbepalingssysteem. De Belgische vertegenwoordigers van Decca waren er met film, dia, foto afgekomen, terwijl een Nederlands sprekend deskundig ingenieur speciaal was overgevlogen om het geïnteresseerde publiek te woord te staan, publiek dat bestond uit 6 (zegge zes) mensen. Waarom haal ik dit nu aan? Wel, omdat daar iets belangrijks uit te rapen valt. Het is duidelijk dat een massa mensen die uiteraard in Decca moesten geïnteresseerd zijn er zich niet om bekommerden en daartoe diverse redenen hebben aangevoerd. Het vervolg heeft uitgewezen dat ze ongelijk hadden, dit is ook zo geweest voor radar en veel vlugger dan iemand kon voorspellen.

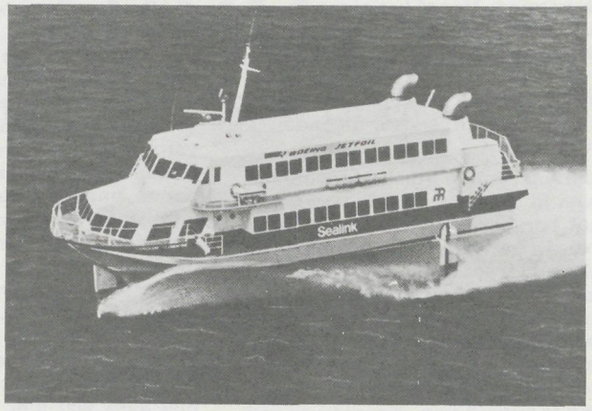
Elk schip zit nu al lang minstens met Decca en Radar maar wat belangrijk is, het kwam van boven (de grote) naar onder (de kleine). Wel, als we nu zien wat er al in de scheepvaart voor nieuws zit, dan mogen we ons aan hetzelfde proces verwachten: het slaat onvermijdelijk over op de visserij i.a.w. de vis-

(Vervolg op blz. 115)

Nog steeds spotgoedkoop!

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

vanaf 600 F heen en terug



- **Met de jetfoil bijna even vlug in Engeland als met de wagen naar Brussel (Oostende op slechts 100 minuten van Dover).**
- **Jetfoiltoeslag 400 F. per enkele overvaart.**
- **Voor de speciale prijs van onze dagexcursie (*) moet U het niet laten. Heen en terug Oostende-Dover/Folkestone per schip : slechts 600 F. Heen en terug Oostende-Londen voor slechts:**

  1.092 F per schip, treinreis inbegrepen
  1.492 F per schip, terug per jetfoil (of omgekeerd), treinreis inbegrepen
  1.892 F heen en terug per jetfoil, treinreis inbegrepen.

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

Vraag onmiddellijk onze kosteloze folder „Excursies naar Engeland via Oostende-Dover/Folkestone" winteruitgave 1983-1984 bij :

- **Regie voor Maritiem Transport – Natiënkaai 5, Oostende (✆ 059/70.76.01)**
- **de erkende reisbureaus**
- **de spoorwegstations**

(waar U ook uw reisticket kunt bekomen)

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

REIZEN EN CRISIS

Het is wel opmerkelijk dat niettegenstaande de ernstige economische crisis de reismarkt stand houdt. Dit zou er kunnen op wijzen dat het levenspatroon de laatste decennia derwijze gewijzigd werd dat onze behoeftenschaal er helemaal anders gaan uitzien is. Reizen, weg-wezen, wordt blijkbaar niet langer een luxe, als een prettige overbodigheid gezien, maar omzeggens ervaren als een primaire behoefte. Heeft de crisis dan helemaal geen invloed op het reisgedrag? De meeste reisagenten zijn het erover eens dat de verre en dure wereldreizen het weliswaar nog doen wat toch niet zo verwonderlijk is, de crisis is immers niet voor ieders deur blijven staan, trouwens in ontwikkelingslanden wordt er ook kaviaar verkocht, maar dat jan-en-alleman, de middenmoot nu minder ver gaat en minder lang wegblijft.

Steeds meer mensen hebben er behoefte aan om in de loop van het jaar hun batterijen even bij te laden. „Verkort groot verlof" vullen zij daarom aan met een of meerdere minitrips, bij voorkeur in het najaar, bij de jaarwisseling of in de vroege lente. In een klein landje als het onze is men zo over de grens. De kustbewoners zijn op dit stuk wel bijzonder bevoordeeld. Wanneer zij in Oostende de jetfoil nemen zijn zij 1.40 u later al in Engeland! Nu, Engeland lijkt mij een ideaal vakantieland, en zeker als tussendoortje.

Voor mij is het een traditie om rond de jaarwisseling even naar Londen over te wippen. Londen is een bruisende stad waar het altijd goed is om terug te keren. Steeds ontdekt men er nieuwe dingen en steeds vindt men er die vertrouwde maar onbeschrijvelijke sfeer terug. Zelfs iemand die allergisch is voor winkelen wordt gedurende de jaarwisseling bekoord door de Londense warenhuizen in Kersttooi.

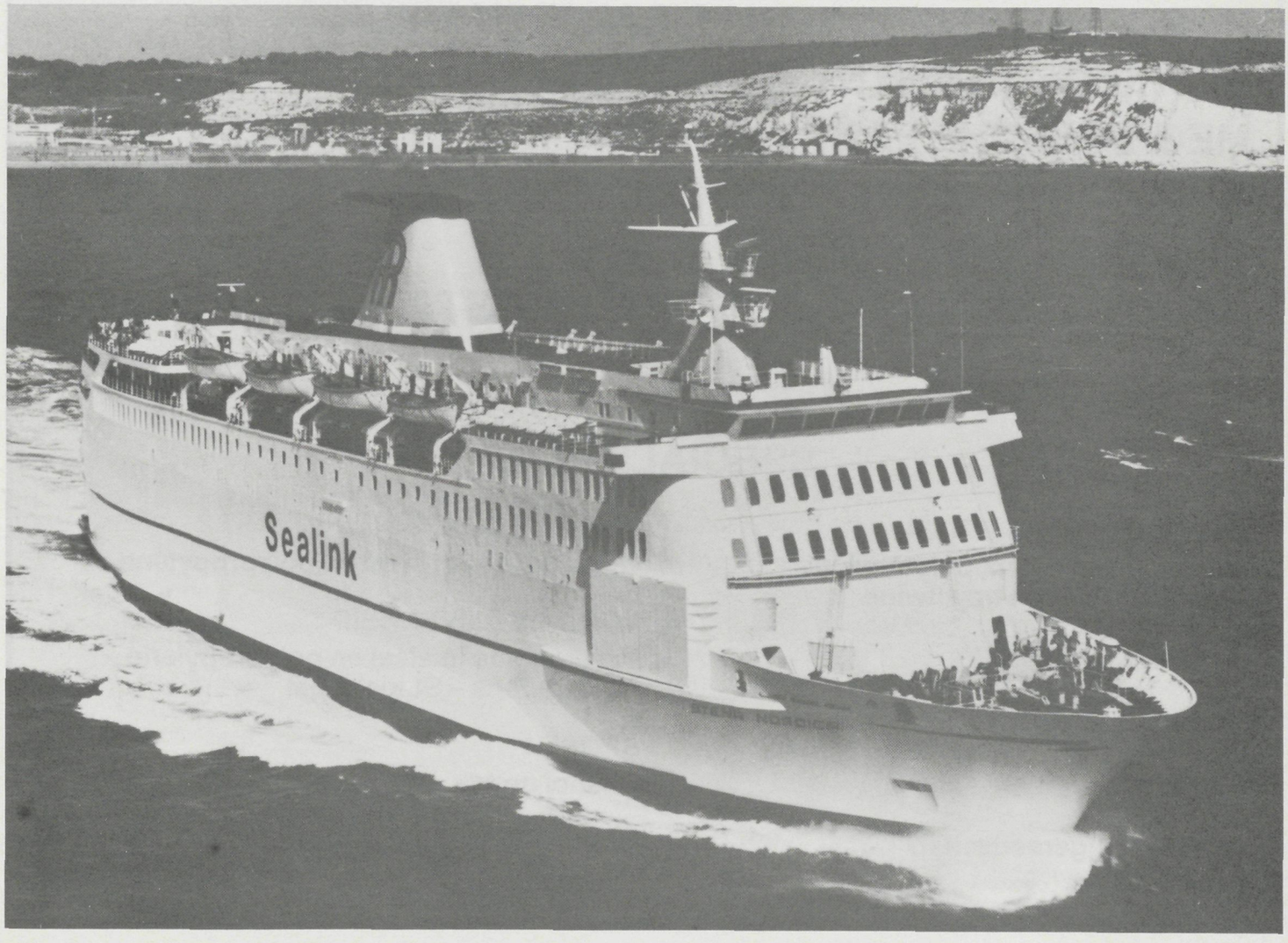
Om zo vlug mogelijk ter plaatse te zijn maak ik uiteraard gebruik van de jetfoil, maar voor de terugreis blijf ik de voorkeur aan het schip geven.

Het lijkt mij nog altijd een stuk romantischer om op die wijze het verlof te laten wegebben. Bij een Engeland-trip hoort nu eenmaal een frisse zeewind op het dek, een drankje in het knusse salon en vooral een smakelijk en niet eens zo duur etentje in het boordrestaurant.

Ik heb buitenlandse vrienden die alleen al omwille van de kwaliteit van de restauratie-dienst en de voordelige shoptarieven de Oostende-Dover/Folkestone lijnen verkiezen.

En wanneer je dan nog naar de excursietarieven van de Oostendse Sealink kijkt is het meteen duidelijk dat reizen en crisis best verzoenbaar zijn.

H.R.



Ostend Stores en Ropeworks

Gedeponeerd merk

HENDRIK BAELSKAAI 12 – 8400 OOSTENDE

Burelen en Administratie :
✆ (059) 32 12 10

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

Telex : 810.28
Telegramadres : PEFLOS - Oostende

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

SPECIALITEITEN

VOOR DE ZEEVISSERIJ :
Manila, sisal, nylon, polyethylene en polypropylene trawltwine

Touwwerk

Alle soorten netten

Staaldraad

Alle visserijgereedschap

VOOR DE LANDBOUW :
Oogstgarens in sisal en polypropylene

VOOR DE NIJVERHEID :
Inpakgarens in sisal en polypropylene – Tapijtgarens – Stapelvezel

SPORT :
Allerlei netten

TAPIJTEN

EEN BLIK BIJ ONZE ZUIDERBUREN!

Door YVES DEKEYSER,
commercieel directeur
OSTEND STORES & ROPEWORKS N.V.

1983 loopt ook reeds teneinde.

Iedereen zal wel voor zichzelf terugblikken naar al wat in dit jaar is gebeurd, en heel zeker wordt nagerekend hoe het jaar financieel is verlopen.

De krisis blijft drukken en er zijn zeker heel wat, zelfs zeer ondernemende mensen, onder ons die niettegenstaande al hun inspanningen toch niet het resultaat behalen welke zij zich vooropgesteld hadden.

Een korte tijd geleden hadden wij de gelegenheid te spreken met vissers uit het Noorden van Frankrijk, welke dan toch niet zover afligt van onze visserijgronden en onze visserijgewoonten. Toch viel het op dat er zeer duidelijke verschillen bestaan qua rendement en enthousiasme. Wij hebben gepoogd hierna een viertal nettypes te omschrijven waarmee de Noord-Franse visserij zich blijkbaar zeer gelukkig voelt.

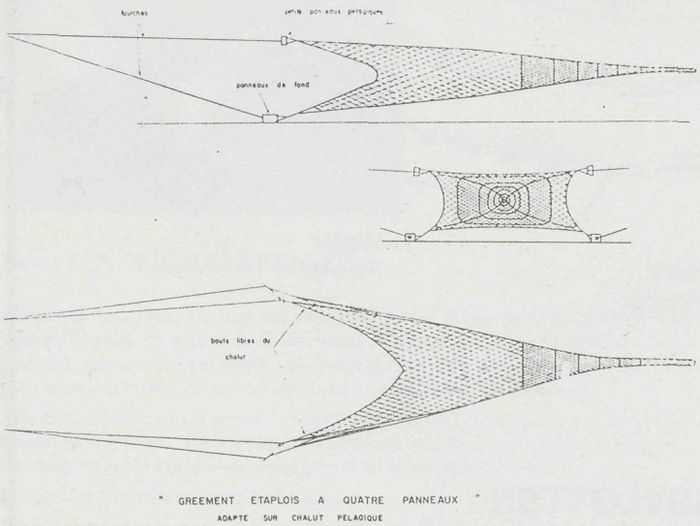
Het ligt niet in onze bedoeling deze netten zonder meer aan te prijzen. Wat wij op het oog hebben is mededelen welke netten, volgens onze informatie, blijkbaar met veel enthousiasme worden gebruikt.

TYPE I

Net: Type 4 zijden - grote mazen
720 m^2 vangoppervlakte
Geschikt voor het werken met 1 boot ca. 600 p.k.
4 borden
Gebruikt in de Noordzee en het Kanaal
Gewicht van het net ca. 500 kg.
Grootste mazen aan de opening gestrekt 16 meter
Het net verleent een zeer grote filtratie - hoge rentabiliteit - het schip werkt op een snelheid van ca. 5 knopen - de vertikale opening van het net bij deze snelheid is ongeveer 25 M.
Dit net brengt zeer goede resultaten bij de vangst op haring, makreel en wijting.

Heel speciaal in ETAPLES kent dit net een groot succes. De vissers spreken er van fabelachtige opbrengsten. Wel hebben zij moeten leren werken met dit net aangezien het 5 à 6 maal groter is dan de netten waarmee vroeger werd gevist.

In de laatste tijd vindt men dit type in verschillende Franse havens.

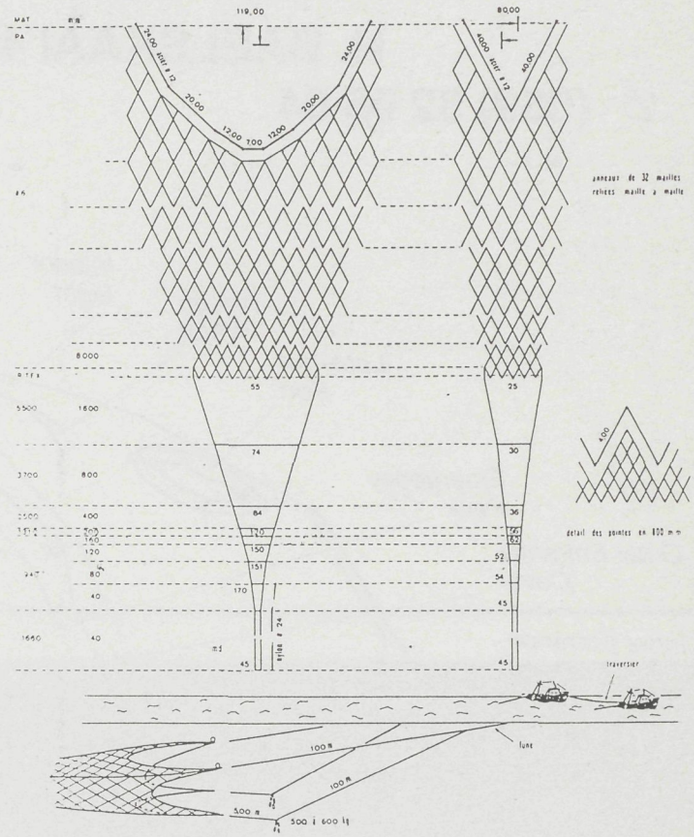


" GREEMENT ETAPLOIS A QUATRE PANNEAUX "
ADAPTE SUR CHALUT PELAGIQUE

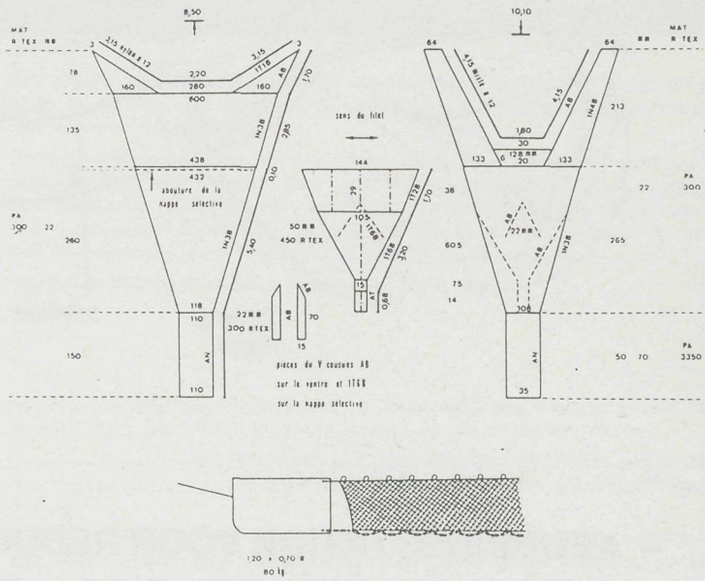
TYPE II

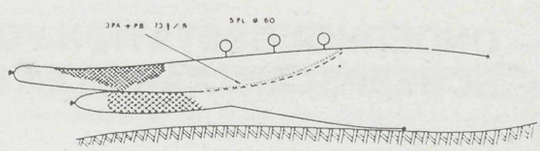
Pelagisch net voor 2 schepen van elk 450 à 500 p.k.
4 zijden - grote mazen: grootste mazen ca. 16 m gestrekt
Er wordt gewerkt zonder borden en de vangoppervlakte bedraagt ongeveer 900 m^2; het gewicht van het net is ca. 76 kg.
Wordt gebruikt in de Noordzee en het Kanaal
De werksnelheid is ongeveer 6 knopen waarbij het net vertikale openingen heeft van ongeveer 30 m.

Dit type werd speciaal gebruikt in Boulogne. Nadien werd het ook in gebruik genomen in ETAPLES en naderhand in alle Franse havens. Zelfs in de Middellandse Zee.



TYPE III





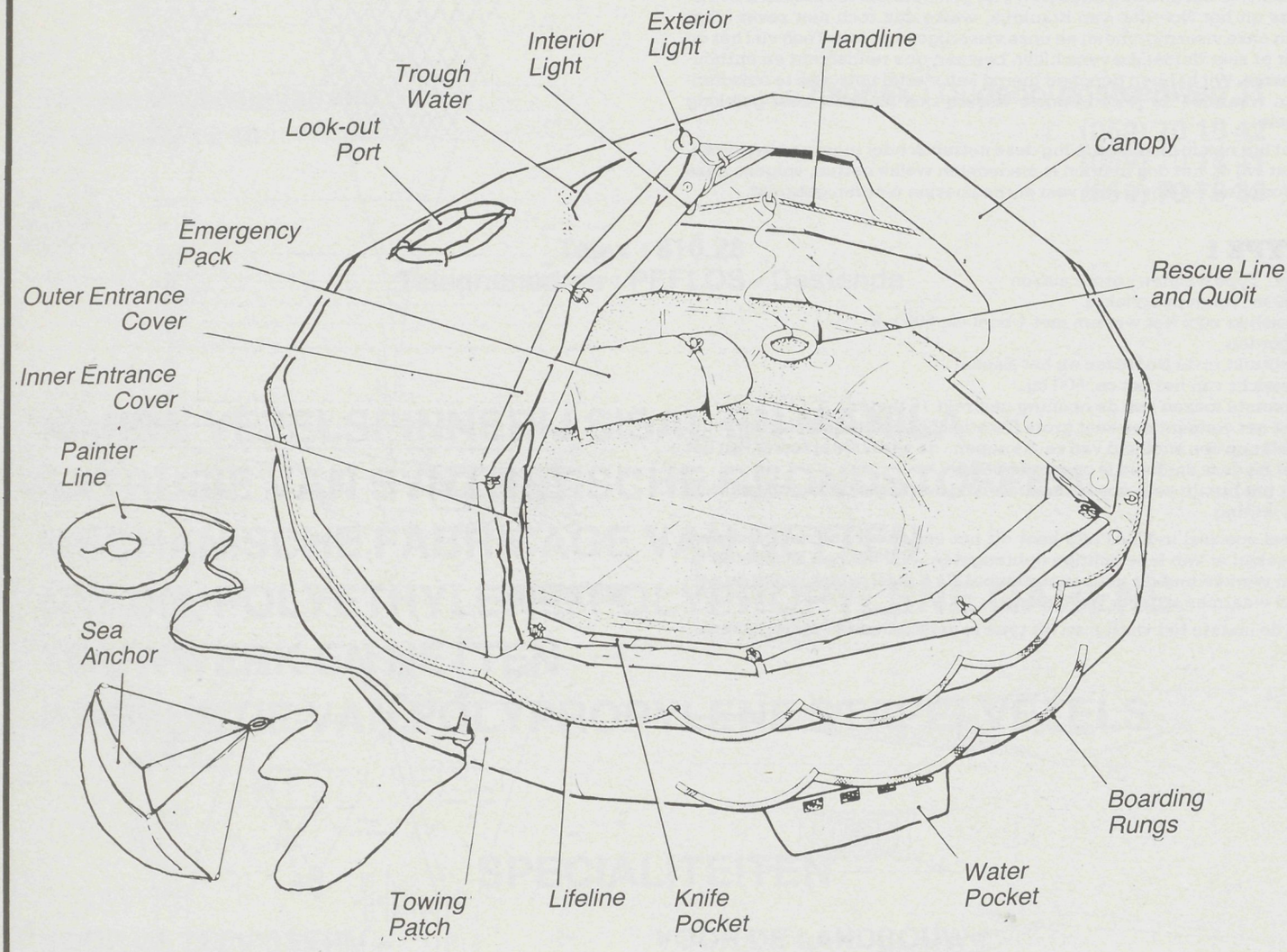
(Vervolg volgende bladzijde)

N.V. IVES

AFDELING NORTH SEA STORES

H. BAELSKAAI 49, 8400 OOSTENDE

✆ (059) 32 05 04 **TELEX 810.13**



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

Selectief garnalennet
Kan door boomvissers gebruikt worden
1 boot
2 borden
Grootste mazen 22 mm van knoop tot knoop
Vangsnelheid 2 knopen waarbij het net een vertikale opening heeft van 1,2 meter

Dit net wordt gebruikt op de monding van de Seine.
De garnalen zijn minder geschonden doordat zij in het bovenste net terecht komen terwijl de andere vis en vuiligheid in het onderste net blijven.

TYPE IV

Net voor zeer slechte bodem, genaamd „Cascadeur"
Dit net wordt getrokken door één boot van ongeveer 600 p.k. en er worden 2 borden gebruikt.
Gewicht van het net ongeveer 300 kg.
Werksnelheid 3,5 à 4 knopen, waarbij het net een vertikale opening heeft van ongeveer 4,5 meter.

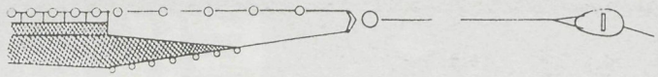
Er wordt mee gevist op kabeljauw en diversen.

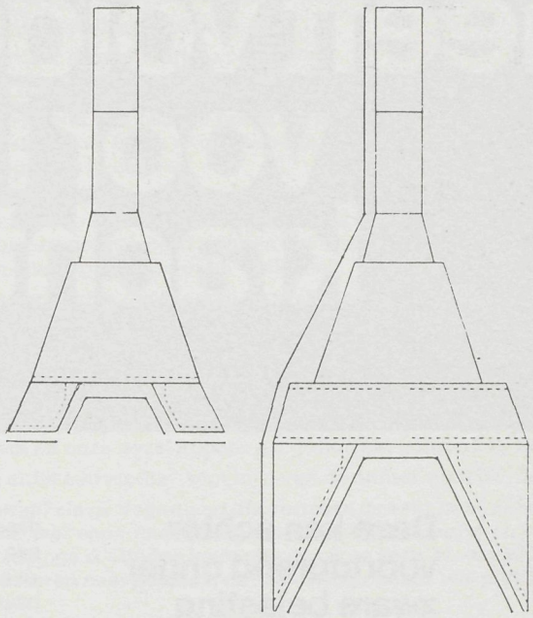
Het wordt gebruikt in de Noordzee en het Kanaal maar heel speciaal door de Franse schepen in de omgeving van Texel (Nederland).

Het net draagt zich bijzonder goed op slechte bodem en kan in principe op de meest moeilijke visgronden worden ingezet. Vandaar ook zijn naam CASCADEUR of STUNTNET.

*
* *

Wij hopen dat bovenstaande gegevens een beetje van de sluier hebben opgelicht over wat er zich bij onze zuiderburen afspeelt. Moge dit bijdragen tot nadenken en verder ontwikkelen van onze visserij.





DE KUIL

Door L.A. INGHELBRECHT

Onze laatste reis! De laatste reis van 't jaar zit er weeral op. Van Zeebrugge, east of eden, zijn we naar Oostende, onze thuishaven gespoord. Dit is weeral eens, de laatste reis van een voorbije jaar. Een jaar van vervulde en niet vervulde „promesses de bonheur".

We zitten, nog maar eens, volop in de season greatings, in de welgemeende wensen, de klinkende zoenen en de stevige handdrukken. En nog vele jaren, goede vangsten en veel schoon weer!

Hoog het hoofd en hoog het hart.

Aan de vaart stapt hij op, de schipper. Hij loopt gebogen alsof hij ieder moment voorover zou vallen, alsof het schip zou gaan stampen. Rode, stevige handen hangen doelloos uit de mouwen van de blauwe duffelcoat.

Dan zit hij tegenover ons; twee oude mannetjes, alleen op de wereld. Hadden we zijn onverwachte gezelschap niet dan hadden we, zomaar bij onszelve, wellicht een balans van het stervende jaar gemaakt. Maar onze gezel is welkom. Toujour l'inattendue arrive.

In het uitstalraam van de ijzerwinkel op de hoek pinkt een kerstboom haar feest van liefde en licht, een vrome wens.

Wij willen niet defaitistisch zijn maar allang krijgen we geen krop meer in de keel van allemaal die kerstbomen en allemaal dat gedonder rond het nieuwe jaar.

Graag hadden we onze onverwachte gezel, de schipper, een poester aangeboden; een poester met zwarte kandijsuiker, en hem verteld hoe slecht het eigenlijk wel gaat met ons verkneukeld zieltje, maar dat is een lang verhaal van gemiste kansen in ons lange leven en bovendien hebben we danig last van siatiek en eksterogen.

Doch, we houden ons grijzende hoofd recht.

Dat wel.

*
* *

Weer is een jaar voorbij, een jaar van hoopvol leven, voor en achter de duinen. Een jaar met onze harde minnares, de grijze Noordzee.

Soms heft onze man, zichtbaar niet gespaard van fleurecijn, zijn stoffen hoedje op en laat de ander hand over zijn, bleke gladde schedel glijden.

Zijn rode gelaat draagt diepe sporen van weer en wind, zijn schedeldak van permanente beschutting. Van onder grijze wenkbrauwen speurt zijn vinnige blik in het helle voertuig.

Trams hebben een eigen, onbeschrijflijke geur. Tijdens de kerstdagen zijn ze ook niet zo druk bezet.

Maar wellicht reist gij nooit met de tram?

„De jaren gaan vlug" lacht hij, „en een mens heeft altijd wat te doen ... er is geen tijd genoeg, voor niks meer ... alleen nog amper de tijd voor de gewone dingen in ons leven, ons schip,de korreboelen, de vangst...".

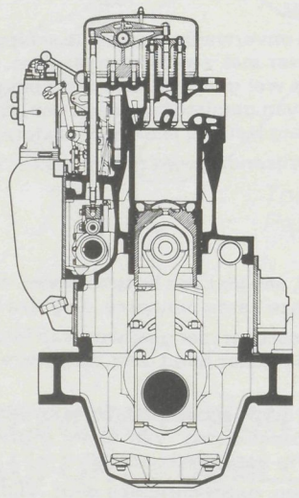
(Vervolg volgende bladzijde)

Elke diesel heeft voldoende reserve voor incidentele krachtsexplosies

Deze kan echter voortdurend onder zware belasting werken.

De eis van de visserij om dieselmotoren steeds lichter en compacter te construeren, wenst SWD graag te honoreren. Immers, een lichtere en vooral compactere motor betekent een hoger nuttig laadvermogen, of in ieder geval een lichter schip, dat sneller kan varen.

Maar de ervaring leert dat in het algemeen lichtere constructies een grotere kwetsbaarheid hebben. Vooral bij dieselmotoren in de visserij, waarvan regelmatig en langdurig het volle vermogen wordt gevraagd, kan die kwetsbaarheid onaanvaardbare risico's met zich meebrengen.

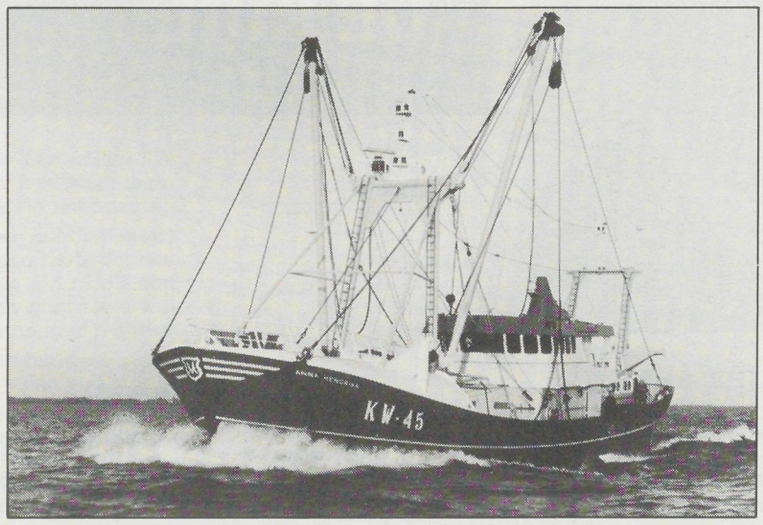


Als gevolg daarvan kunnen de betrouwbaarheid en de beschikbaarheid van de motor en dus van het schip in gevaar komen.

SWD heeft een bijzonder lange ervaring met het bouwen van degelijke dieselmotoren en huldigt daarbij onverkort het principe dat een dieselmotor maar beter wat 'over' kan hebben. En geeft daarom haar dieselmotoren de body mee die de beschikbaarheid ook na langdurige zware belasting in hoge mate garandeert. Dat principe vindt u terug in elke constructie, tot in elk detail.

Maar denk nu niet dat u deze constructie moet betalen in de vorm van een relatief hoog brandstofverbruik. Integendeel, de kostencijfers van de DR 210, F/SW 240, SW 280 en de TM 410 gerealiseerd onder zware praktijkomstandigheden, tonen alle een gunstige brandstofeconomie.

Minder brandstof en minder onderhoud. Langere inspectie-intervallen, een hogere beschikbaarheidsgraad. Dat zijn de sterk kostenbesparende kenmerken van de constructie van SWD motoren. SWD noemt dat Totale Diesel Economie. Wilt u weten hoe die ook voor u kan worden ingezet, dan laten wij u graag kennis maken met interessant cijfermateriaal uit de praktijk.



De KW 45, van rederij Messemakers, gebouwd in 1982 bij A.&L. Hoekman te Urk, Nederland, is een visserijschip. De voortstuwingsinstallatie omvat een 9 SW 240, 1900 pk bij 1000 omw/min. Deze motor is geschikt voor het gebruik van zware olie.

SWD
Stork-Werkspoor Diesel B.V.

Hoofdkantoor: Oostenburgermiddenstraat 62, Postbus 4196, 1099 AD Amsterdam, Nederland, telefoon (020) 52 03 911, telex 14395.
Fabriek Zwolle: Assendorperlure 5, Postbus 608, 8000 AP Zwolle, Nederland, telefoon telefoon (05200) 7 17 17, telex 42116.

Een mild en vriendelijk man.

„En als hij allemaal die boel leest in het visserijblad houdt een mens zijn hart vast. Er gebeurt danig veel dat het best is zich alleen maar bezig te houden met 't ambacht en de markt ...".

Huilend neemt de tram de bocht, remt onverwachts, de deuren slaan open. Koud schuifelt de Noorderbries door het voertuig en voert een wolk stof mee.

„Denemarken en het visserijkonflikt, de verhoging van de B.T.W. op de visprodukten, de visserijrechten rond de Engelse kust, de bescherming van de zalmstand, het Europees visserijbeleid, het kwotastelsel enz...".

„Ongelooflijk!"

„Van allemaal het rare nieuws in 1983 kregen we op de duur de daver...! Daarom vermaken we nog maar liefst onze korre. En weet ge alswanneer Pros iets over de baas van de Rederscentrale heeft ten beste gegeven of wanneer de bonamia-parasiet d'Engelse oestervelden zat kapot te vreten gingen de mensen gewoon kijken hoe op 't kleine strand tussen de bas en de vlaggestok toploze dames van louter pret in 't zoete leven de zee insprongen...".

„Zo gaat dat!".

De glanzende tramruit weerspiegelt, in hyperrealisme, trouw ons beider beeld: double portrait of a legend.

„Weet ge, als Pros en de voorzitter van de centrale mekaar naar de keel grijpen is het veiliger in 'logiest een hete poester te gaan drinken dan er ons om te bekommeren waar het allemaal naartoe gaat..".

„Daarom wassen we altijd maar weer het dek, tchiepen we de roest en smeren we de winch, maken we de brug schoon en varen we maar weer naar de kreeftepit .. all life long ..".

Een mild en wijs man.

Aan de meulen, halte van het nachtklubwezen en de rokende wereld,

stappen zij op. Hij houdt het midden tussen een punker en een skinhead. In het linkeroor een grote ring waarin een kleine bengelt waaraan een kruisje. Zwarte spijkerbroek met vele ritsen.

Haar slordige kapsel, up to date, hangt rondom om haar blauwe zeemansvest en op haar ogen. Bloejeans en witte runners.

„I see the lies in your eyes. Elton John of Michael Jackson?".

Zij geeft het hem spottende te raden.

„Twee halve naar Nieuwpoortstad" zegt hij.

Dan slaan de tramdeuren dicht.

Mijn gezel heeft een glimlach zo breed als de brug van zijn schip. Hij buigt zich naar me toe, beide sterke handen op de knieën. „Mijn vader droeg ook ringeltjes in de oren...".

Graag hadden we hem gevraagd waar hij naartoe ging, onze man, maar misschien zou onze onbescheidenheid hem niet bevallen zijn. Allicht zou hij ons geantwoord hebben dat het ons niet aangaat. We hebben hem alleen gevraagd of hij veel vaart.

„Het gebeurt wel eens dat we aan de wal zijn, we voor de verandering, met onze vrouw langs de kaai gaan wandelen. Dat doen we wel eens. En van haar horen we dan ook wel meer over het zoete leven van onze buren en daar luisteren we steeds met de meeste aandacht naar ...".

Aan „Den Droogen Opganck", ter hoogte van de reddingspost, vertraagt de tram en onze gezel knoopt z'n duffelcoat zorgvuldig dicht.

„Ik loop nog altijd een eindje" zegt hij, „van de duinen naar het dorp".

„Dat doet deugd als ge dagenlang die verrekte moteur hebt gehoord. We lopen ook wel eens naar 't kapelletje van Breeninghe en op de tweede Paasdag ga ik altijd te voet naar de grote kerk. Moest ge heelder dagen luisteren naar allemaal dat nieuws, ge zoudt wel plukkezot worden...".

„Hoe meer de Amerikanen en de Russen mekaar in 't haar zitten, hoe zorgvuldiger wij de visgronden afkorren en met des te meer aandacht wij de pooklijn lostrekken ... de kuil is tenslotte toch 't voornaamste!".

„De ramen van het voertuig waren nu beslagen en buiten werd het mistig. Eigenlijk weet ik het wel", grinnikt hij, „dat het allemaal niet schoon is dat ik mij daar niks van aantrek, van allemaal die gebeurtenissen, wat dat aangaat zijn we misschien niet helemaal correct, maar zo zijn wij nu eenmaal ...".

„Het vistuig, de teruggave van de verzekeringspremie en de verkoop in de mijn, dat wel. Misschien niet helemaal correct van ons dat we niet altijd geboeid zijn door allemaal dat nieuws, maar zo is 't ...".

Achter ons zit het punkstel, hand in hand. Zalf voor zere ogen. Luidruchtig remt het rijtuig in de wattige duisternis.

*
* *

do not go gentle into that good night
rage, rage against the dying of the light

*
* *

„Och", schokschoudert hij, nog terwijl hij op de knop drukt om de ramdeur te openen, „koning noch minister trekken zich toch ook niks aan van onze grote zorg voor de zeevisserij?".

Reeds belemmert in de beginnende winternacht de mist het zicht. We vagen met onze mouw een patrijspoort in het natte ademgordijn. Onze kale schipper stapt stram tegen de wind in over de baan tussen de duinen, naar 't jaar 1984 en zijn volgende tevergeefse bestemming. Un trache de vie.

Dit was weeral eens het laatste reisje van een jaar, zelfs niet een faitdivers.

Een jaar van vervulde en niet vervulde hartewensen.

Waarheen onze lot- en tijdgenoot ging en wat er verder met hem gebeurde kunnen wij niet weten.

Toen wij doorheen de mist naar de broze veiligheid van ons eigen flatje stapten citeerden wij voor onszelven een vers van Longfellow dat we ooit eens van buiten leerden en bij gelegenheid eens luidop citeren. Wat kent die man goed z'n engels zeggen de mensen dan.

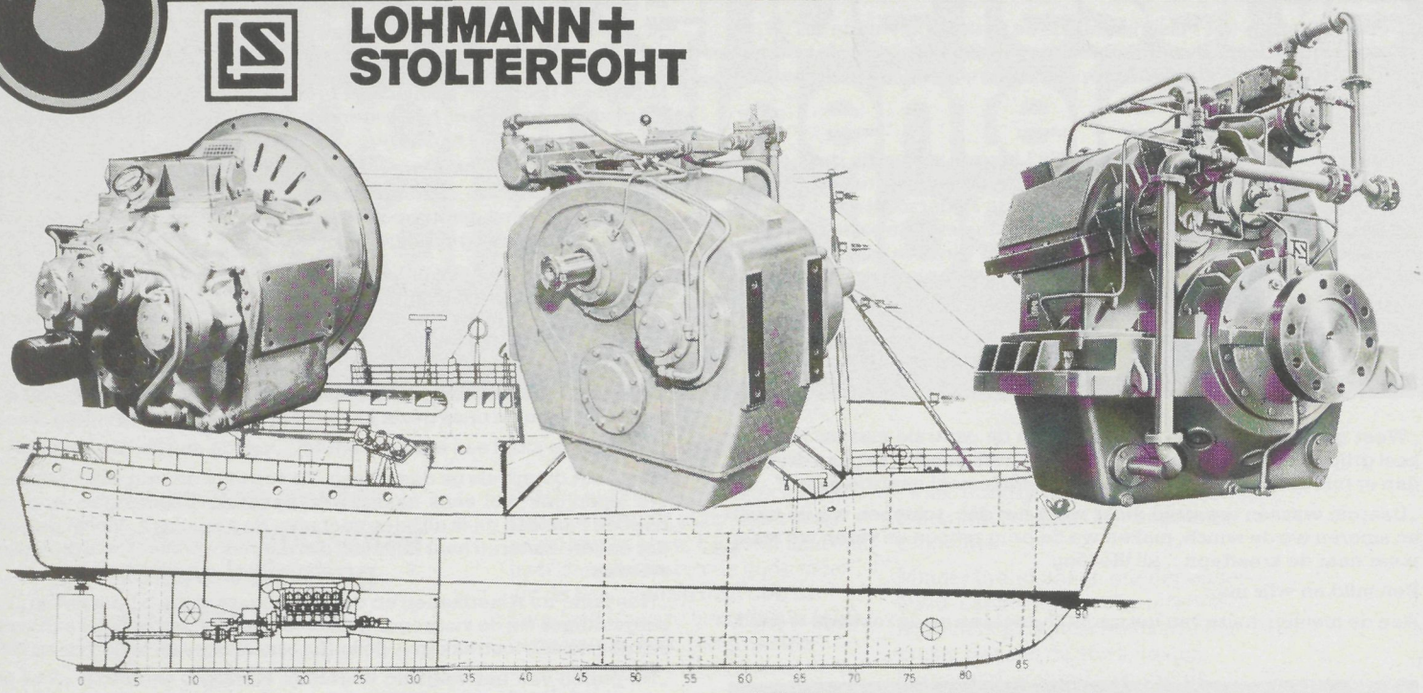
For age is opportunity no less
Than youth itself, though in another dress
And as the evening twilight fades away
the sky is filled with stars, invisible by day ...

Waarheen onze man gegaan was konden we echt niet weten.
Alleen deze kurieuze tocht langs de verlaten duinen van Zeebrugge tot Oostende doorheen de wonderlijke kerstdagen is in onze herinnering blijven hangen.

BRUINHOF
a mannesmann company

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

LOHMANN + STOLTERFOHT



B R U I N H O F
2120 - SCHOTEN (ANTWERPEN)

METROPOOLSTRAAT 1
TEL.: (03) 658.80.62 - 63.64
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

TRAEN - COUCKE

INDUSTRIELE BENODIGDHEDEN
WERKTUIGMACHINES

BRUGGE, Akademiestraat 9 ☎ **(050) 33.24.84 - (050) 33.24.85**

BIJHUIS :

ZEEBRUGGE, Tijdokstraat 18 ☎ **(050) 54.48.81**

SPECIALITEITEN : Treuilriemen «Bulldog» - Kogellagers «S.K.F.» - V.-riemen «Gates» - Bussen «Ertalon» - Kettingen - Slangen

Onze technische raadgever komt op aanvraag gratis ter plaatse.

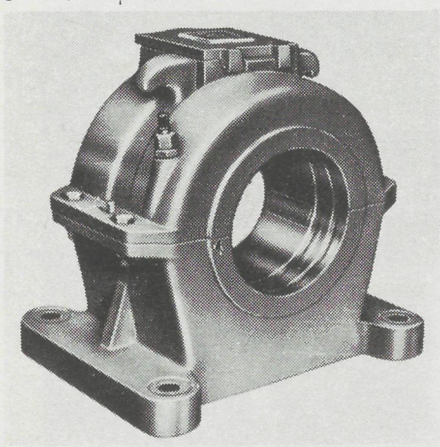
BRUINHOF

LOHMANN + STOLTERFOHT

NUMMER 1 VOOR DE SCHEEPSBOUW

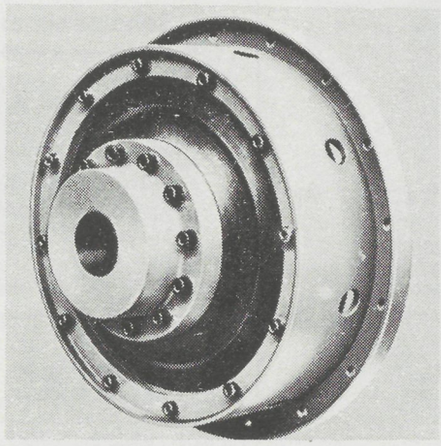
WIE MET EEN REDER OF SCHEEPSBOUWER OVER HET MOTORISCHE DEEL VAN EEN SCHIP IN GESPREK RAAKT, MOET VOORAL NIET RAAR OPKIJKEN ALS DAARBIJ VEELVULDIG DE NAAM LOHMAN + STOLTERFOHT VALT. EEN NAAM DIE STAAT VOOR 'S WERELDS BESTE AANDRIJFELEMENTEN.

Als alleen-vertegenwoordiger van L+S voor Nederland en België levert Bruinhof aandrijfsystemen in allerlei uitvoeringen voor toepassing in vele typen schepen. Daarmee doet het bedrijf zijn scheepvaartachtergrond alle eer aan. De ervaring leert steeds weer dat een gerenommeerde motorenleverancier, scheepswerf of inbouwer, wanneer hij verantwoordelijk is voor de aandrijfelementen, niet gauw over één nacht ijs gaat. Om in nautische termen te blijven: hij weet dat tussen de motor en de schroef de beste en meest vertrouwde aandrijfunit behoort te zitten om verzekerd te zijn van de meest optimale resultaten. De hoge plaats die in de scheepsbouwwereld de afgelopen kwarteeuw werd bereikt, werd onlangs nog eens duidelijk bevestigd. Via een onafhankelijke enquête werden de kwaliteiten van Lohman + Stolterfoht en zijn konkurrenten nog eens duidelijk gemeten. Dankzij het als een hechte eenheid op elkaar afgestemde aandrijf-komponenten-programma: „tandwielkasten-koppelingen-lagers" voert Lohman + Stolterfoht in deze bedrijfstak glansrijk de ranglijst aan.



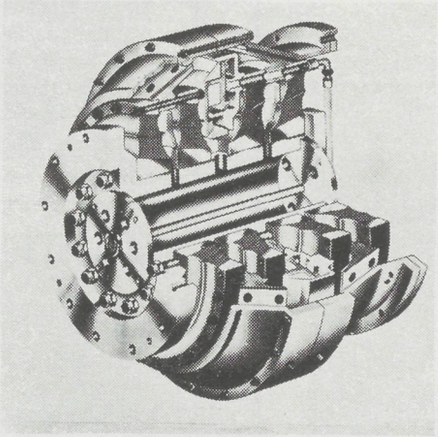
Scheepsasdraaglager LRL

Zoals gezegd dragen 's werelds beste aandrijfunits de Lohman + Stolterfoht stempel. Bruinhof levert ze in allerlei uitvoeringen voor talloze toepassingen. L+S „anno 1884" is een internationaal begrip voor scheepstandwielkasten, keerkoppelingen, schakelbare- en hoog-elastische askoppelingen alsmede glijlagers en segment druklagers. Deze produkten worden alom aangetroffen in de voortstuwingsinstallaties van o.a. passagiersschepen, vrachtschepen, zware ladingschepen, bevoorradingsschepen, vissersijschepen, binnenvaartschepen, veerboten, sleepboten, duwboten, politieboten en yachten.



Hoogelastische koppeling Spiroflex KJ

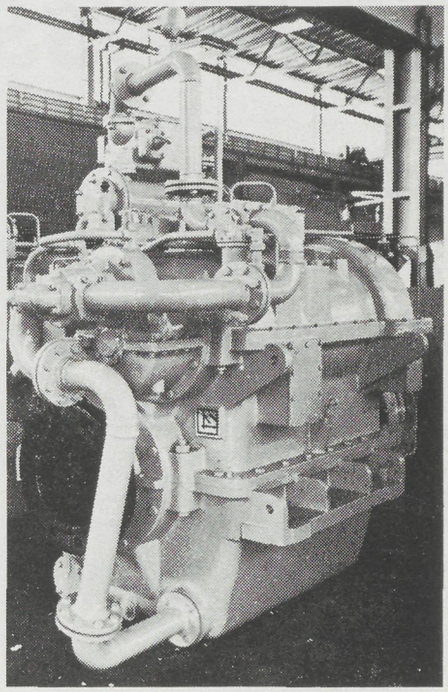
Voor de baggerindustrie vermeldt het programma een uitgebreide serie zandpomp-, generator-, snijkop- en emmerkettingaandrijvingen.



Hoogelastische Pneumatisch geschakelde koppeling Pneumaflex

KWALITEIT EN KONTINUÏTEIT

Van meet af aan is Bruinhof de mening toegedaan, dat uitsluitend met het leveren van goede kwaliteit de kontinuïteit van het zakendoen en dus ook van het bedrijf gewaarborgd zou zijn. Een terechte veronderstelling natuurlijk. Dat kwalitatieve element heeft niet alleen betrekking op alle komplete installaties en losse komponenten van Bruinhof, maar evenzeer op alle overige aspekten die nodig zijn om de afnemer optimale zekerheid te kunnen bieden. De best denkbare en van ekonomisch besef getuigende oplossing dient te worden aanbevolen.



Scheepsreduktiekeerkoppeling Type GW

Dan het punt voorlichting en advies. Gezien het vaak zeer gekompliceerde karakter van de materie een uiterst gevoelig onderwerp. Daarom is het niet meer dan logisch dat Bruinhof daar veel werk van maakt en er voortdurend naar streeft zijn opdrachtgevers een zo hoog mogelijke graad van helderheid en produktinzicht te verschaffen.

Vervolgens de kosten: de klant hoort van tevoren precies waarop de door hem gewenste leverantie is begroot. Hij krijgt hiervan een gespecifieerd overzicht. Goed, geeft de opdrachtgever zijn fiat aan de aanschafprijs dan komt de vraag begeleiding van de inbouw meestal aan de orde. Ook dat hoeft geen enkel probleem op te leveren.

De doorgewinterde vakmensen van Bruinhof begeleiden de inbouw deskundig en weten raad met de meest ingewikkelde vragen en wensen.

BRUINHOF

Metropoolstraat 1
2120 Schoten
Tel. 03/658.80.62 - 63.64
Telex 31.835

Gullevissers

Gebruikt voor de

DANISH PAIR VISSERIJ

onze speciaal

„DUIVELSTERK" KABEL

van 16 mm. 6 × 7

gegalvaniseerd

▶

(korting 10 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE

✆ (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

WERKHUIZEN : ✆ (059) 32 39 79
(059) 32 08 20

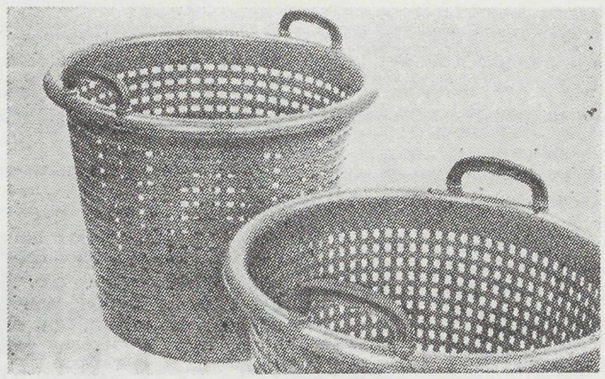
Smederij

St. MARTIN

Werkplaats:
H. Baelskaai 4, 8400 OOSTENDE – ✆ (059) 32.25.23

Zetel:
Schelpenlaan 12, 8401 BREDENE – ✆ (059) 32.17.69

sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG.

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 48 cm.

58 LITER : ± 50 KG.

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

wend U tot :

S.C.A.P.

H. Baelskaai 27, Oostende ✆ 059/32 29 51

Hand in Hand

Rederskaai 21, Zeebrugge ✆ 050/54.41.17

NOSTALGIE ANNO 1983

In het jubileumnummer van het „Visserijblad" nr 49 van 28 december 1982, werd op blz. 17, door de vrienden van Pros Vandenberghe een treffend portret geschreven dat men steeds met interesse en ontroering zal herlezen.

Dit portret, in feite meer dan een biografie, bewijst zeer duidelijk dat Pros Vandenberghe door zijn onafgebroken creative activiteiten een volwaardige kunstenaar in zijn vak is.

Een kunstenaar met een ontegensprekelijke personaliteit.

Het is opvallend hoezeer de meningen verschillen omtrent de indruk gemaakt door het kontakt met Pros Vandenberghe.

Deze die het geluk hebben hem te kunnen begrijpen in de strijd die hij steeds gevoerd heeft, zullen ook in hem een waardevolle vriend gevonden hebben.

REGNIER DE HERDE

Pros Vandenberghe
gezien door Regnier De Herde
(olie op papier)

Haven aan de Visserskaai

Trawlers te Oostende

RONNY MARINE

Brugsestwg 211 Oudenburg - Roksem – ✆ (050) 81.14.83
Vindictivelaan 20 Oostende – ✆ (059)70.03.30

MERCEDES-BENZ VOLVO-PENTA

Verkoop & Dienst na verkoop

SCHEEPSARTIKELEN VETUS

N O R O N B O T E N

Door luxe en prestatie en hoge zeewaardigheid en hun uitzonderlijk laag verbruik dank zij de VOLVO-PENTA motoren behoren zij tot de werkelijke droom van iedere jachtmansportvisser
Gamma van 22 ft tot 42 ft

Demonstratieboot 42 fiskerman beschikbaar in Mercatorjachthaven van 1 feb. 1982

AUTOBEDRIJF RONNY SCHOUTTEET

Brugsesteenweg 211, 8242 ROKSEM – ✆ (050) 81.14.83 - 81.25.49

VERKOOP

- **Mercedes-Benz**
- **Vrachtwagens en Personenwagens**

  Nieuw - Okkasie

Ook opbouw van polyester winkelwagens zeer degelijke en unieke kwaliteit

Service — Wisselstukken

RETROSPECTIEVE 1983

JANUARI

■ Nadat in Zeebrugge recordcijfers werden opgetekend voor wat betreft de aanvoer en opbrengst in de plaatselijke vismijn, blijkt dat ook te Oostende zowel de aanvoer als de opbrengst gevoelig is gestegen. Alleen in Nieuwpoort werden minder goede cijfers opgetekend. Er werd niet alleen minder vis aangevoerd maar ook de omzet daalde.

■ Bij de Onderzoeksraad voor de Zeevaart werd, begin januari, een kleine plechtigheid gehouden. Aanleiding hiertoe was het afscheid van de h. Vandercruyssen die gedurende een kwarteeuw het voorzitterschap van de Raad waarnam en algemeen werd gewaardeerd als een correct maar vooral menselijke voorzitter, die zeer goed de speciale mentaliteit van de visserijmiddens aanvoelde.

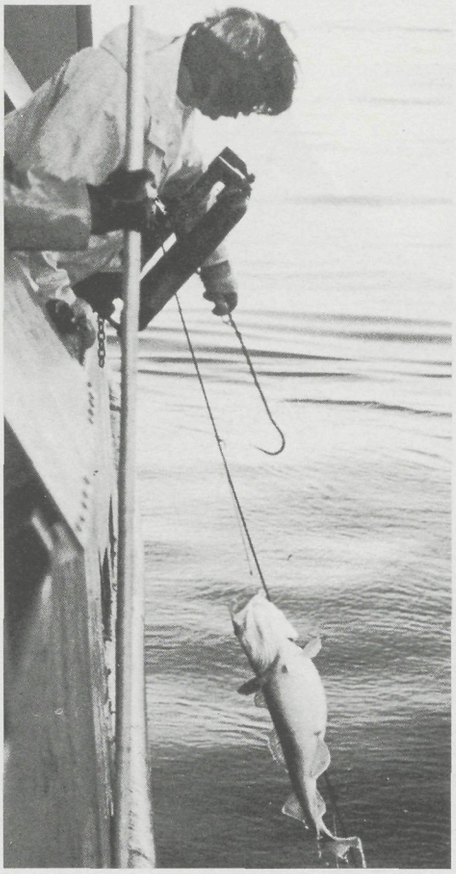
■ Uit een verslag, opgemaakt door de Dienst voor de Zeevisserij te Oostende, blijkt dat er in 1982, in de eigen aanvoerhavens in totaal 38.914 ton vis werd aangevoerd en dat is een stijging met een half procent t.a.v. het voorgaande jaar. De aanvoerwaarde ging echter duidelijker de hoogte in. Er werd een officieel cijfer van 2,153 miljard bereikt en dat is dertien procent méér dan in 1981.

■ Nauwelijks is de eerste maand van het nieuwe jaar voorbij of daar meldt zich reeds een nieuwe treiler. Eind januari werd de Z.46 „Neptunus" in bedrijf genomen door reder Neyts Leopold nadat dit vaartuig werd gebouwd en geleverd door de scheepswerf De Graeve. De „Neptunus" is een stalen bokkentreiler van 35 meter lang en voorzien van een dieselmotor ABC met een vermogen van 1.200 p.k. Peter was de premier Martens terwijl Mevrouw Marcel Poppe, echtgenote van de secretaris-generaal van Verkeerswezen het meterschap had aanvaard.

■ In januari werd in de drie aanvoerhavens een verminderde visaanvoer opgetekend. Er werd slechts 3.567 ton aangevoerd en dat is 22 th minder dan in dezelfde maand van het voorgaande jaar. Niettemin steeg de aanvoerwaarde met 16,3 th om in totaal bijna 199 miljoen te halen. Meldenswaardig is de forse stijging van de gemiddelde prijs die verhoogde van 37 fr. het kg. naar 55 fr. het kg. De reden hiervoor is niet zozeer te zoeken in een verbeterde prijs, maar in de minder aanvoer van goedkope soorten en de groter aanvoer van fijne vis, zoals tong.

FEBRUARI

■ Door de firma Valcke werd een poging gedaan om een nieuwe soort visserij te introduceren in onze streek. Het gaat met name om een soort lijnvisserij, algemeen gekend als de „Longliners". In dit verband werd in de Eurohall een uiteenzetting gegeven bij middel van projectiemateriaal. Maar of dit renderend zal worden, is een andere zaak. Wij beschouwen het nu al, als een verkeerde zet.



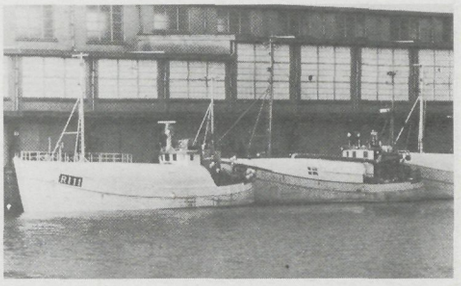
■ Er werd bruusk een eind gesteld aan de haringvisserij. Volgens de E.E.G.-normen mocht er vanaf 1 maart geen haring meer aangevoerd worden en dat werd door de haringvissers wel met een zeer scheef oog bekeken. Het weer was goed en de scholen zaten dik. Uitgerekend in zo'n ogenblikken, moet men de haringkorre binnen boord houden.

■ Op 65-jarige leeftijd overleed te Oostende de gewezen visser Albert Rycx. De afgestorvene was in de visserijmiddens zeer goed gekend en vaarde gedurende vele jaren als motorist op diverse treilers. Hij was Zeestrijder 1940-45 en lid van de Federatie van de Belgische Zeelieden.

■ In februari werd te Oostende het Redersfonds officieel opgericht. Deze vereniging heeft tot doel bij te dragen tot het behoud en de vernieuwing van de rederijen ter zeevisserij. Marcel Poppe, secretaris-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen werd aangesteld als voorzitter.

■ In IJmuiden (Nederland) werd feest gevierd. Aanleiding hiervoor was het 25-jarig bestaan van het T.N.O. Er werd „Open Huis" gehouden en zodoende kreeg iedereen de gelegenheid nader kennis te maken met de werking van dit instituut.

■ In januari en februari meldden zich telkens enkele Deense treilers, die kabeljauw aanvoerden. De topprijzen, die voor de jaarwisseling werden opgetekend, hadden toen evenwel reeds een flinke dreun gekregen en ... de Denen bleven nadien weg.

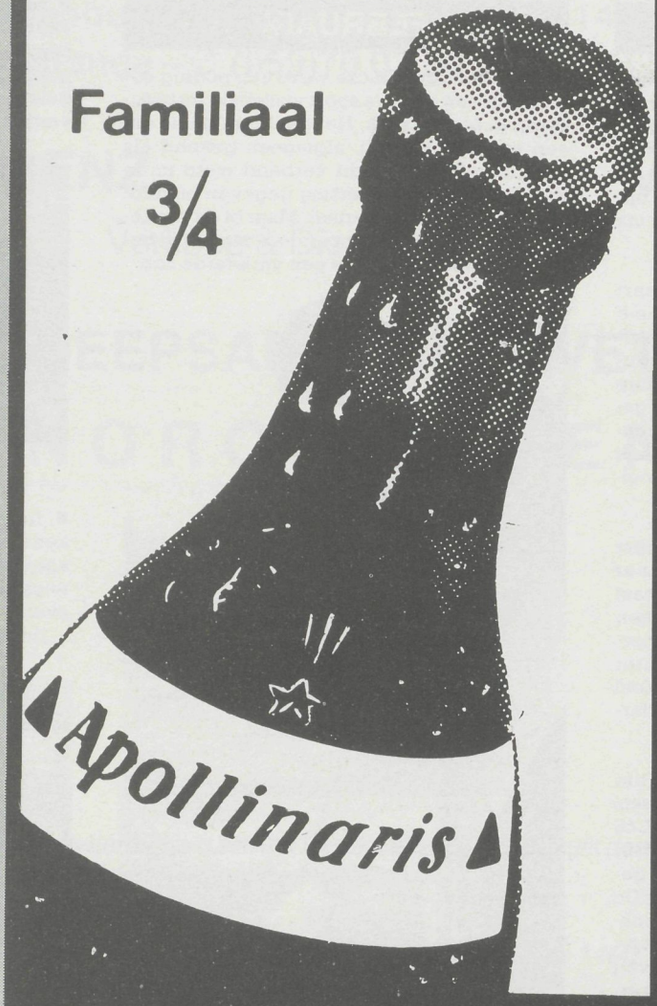


MAART

■ Begin maart trok gewezen Minister van Landbouw Lavens zich terug uit de politiek. In zijn loopbaan als politieker en vooral als Minister van Landbouw, heeft de h. Lavens zich biezonder nuttig weten te maken t.a.v. de visserijproblematiek. Ook zijn echtgenote was „meter" van de O.186 „Shannon" die in oktober 1975 werd gedoopt en nadien in bedrijf werd genomen door de rederij Van der Veen, die straks de nieuwe Z.185 in uitbating zal nemen met August Flitzer.

■ Eveneens begin maart mochten de opvarenden van de O.110 „Jeanine-Margaret" naar het Oostends stadhuis trekken. Voornoemde treiler had immers in het voorbije jaar de grootste garnaalaanvoer verzekerd waardoor meteen de garnaaltrofee in ontvangst mocht genomen worden.

■ Ingevolge een vreselijk ongeval op de verkeersbaan Brugge-Oostende, kwam de 56-jarige vishandelaar Jos Baert om het leven. Toen de h. Baert zich 's morgens vroeg naar de Oostendse vismijn begaf reed hij in op loslopende paarden. Inderhaast werd hij naar een Oostends ziekenhuis overgebracht, maar de beste zorgen mochten niet baten.



Apollinaris

- het water dat ijzer doet verteren
- een van de meest magnesium houdende wateren