

HET VISSERIJBLAD

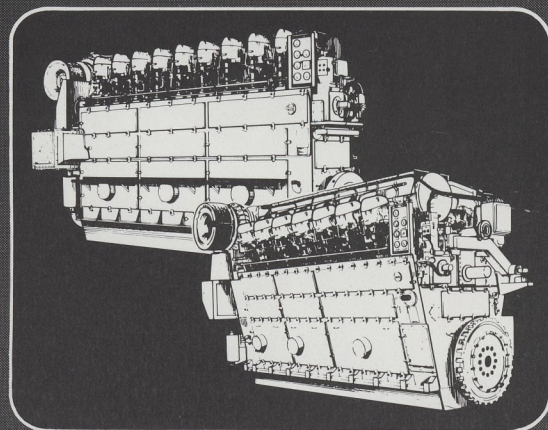


# BOLNES DIESELMOTOREN, EEN GOEDE VANGST



Een Bolnes dieselmotor heeft unieke eigenschappen.

- Moet U om de 1000 - 2000 uur Uw carter-smeerolie verversen?  
Bij een Bolnes dieselmotor is een standtijd van 15.000 uur geen uitzondering, terwijl een smeerlieseparator overbodig is!!
- Is Uw huidige motor ook in staat om bij lage toerentallen grote prestaties te leveren, wat tijdens het vissen nogal eens gevraagd wordt?  
Met een Bolnes dieselmotor kunt U constant 110% koppell bij 70% van het toerental draaien!
- Ooit met Uw machinekamerpersoneel aan Uw motor gesleuteld? Dit kan een hele klus zijn! De toegankelijkheid en eenvoudige constructie maken van de Bolnes motor een zeer onderhoudsvriendelijke motor!



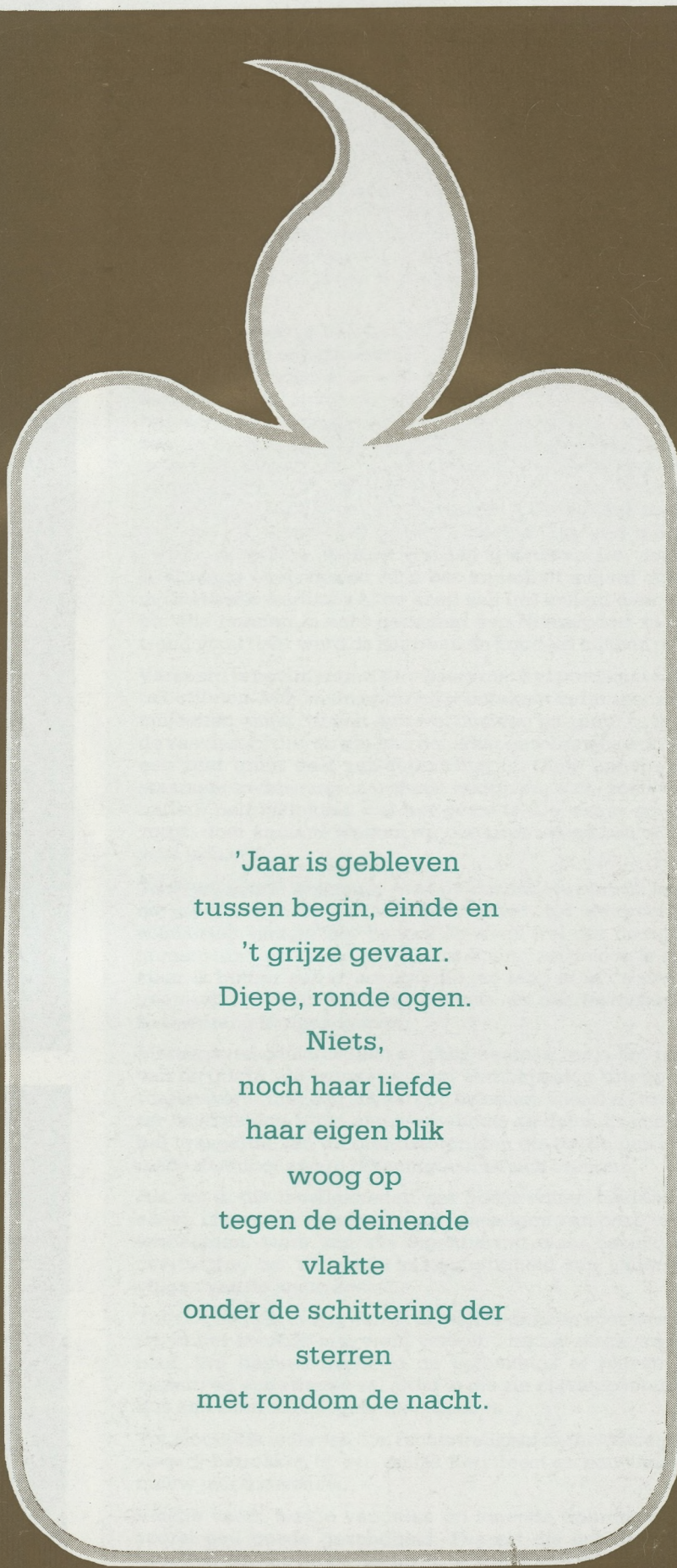
**BOLNES MOTORENFABRIEK BV**

Postbus 2003, 2930 AA Krimpen aan de Lek, Telefoon 01807 - 14900, Telex 22439

# 1986

DE  
JUISTE  
KOERS

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



'Jaar is gebleven  
tussen begin, einde en  
't grijze gevaar.  
Diepe, ronde ogen.  
Niets,  
noch haar liefde  
haar eigen blik  
woog op  
tegen de deinende  
vlakke  
onder de schittering der  
sterren  
met rondom de nacht.

# DE JUISTE KOERS



Eén jaar geleden, amper een paar weken na het afsterven van mijn vader, schreef ik mijn allereerste editoriaal voor het eindejaarsnummer van „Het Visserijblad”. Nu, één jaar later, berust op mij andermaal die opdracht, maar nu kan ik, na enige ervaring die taak vanuit een heel andere gezichtshoek benaderen. Met meer ervaring, met meer doorzicht en met de steun van de medewerkers die mij in het voorbije jaar hebben bijgestaan om mij in te werken in het soms zeer complexe karakter van de zeevisserij!

Of het een goed jaar is geweest? Puur bekeken op de zeer goede cijfers die, op enkele weken van het jaareinde werden opgetekend, durf ik positief te antwoorden. Er was enerzijds wel een aanzienlijke terugval van de aanvoer maar die werd daar weer ruimschoots gecompenseerd door de doorgaans goede tot vaak zeer goede prijzen die voor de diverse vissoorten werden betaald. Dat leidde dan tot goede besommingen waarmee zowel de reders als de vissers wel vaarden. Op dat vlak valt er dus een positieve berichtgeving mee te geven. 1985 zal dus in de annalen van de zeevisserij geboekt worden als een lonend jaar waarin meerdere records werden gebroken. De vismijn van Zeebrugge overschreed ruim het anderhalf miljard opbrengst, in Oostende werd ook al de kaap van het miljard overschreden en, alle normen in acht genomen liep Nieuwpoort in dezelfde trend want daar werd de kaap van de honderd miljoen gehaald.

Verkeerd is het uiteraard de vissers met het predikaat miljonairs te betitelen. Miljoenen opbrengst betekent inderdaad nog geen miljoenen winst; er valt dus wel nog een en ander te regelen in de zeevisserij die, en dat kan gelukkig geschreven worden, voor een zeer groot deel self-supporting is. Geen aanvragen voor staatssteun dus door marginale bedrijven, enz., zoals dat in de andere bedrijfstakken wel het geval is. De visser en de reder zorgt, door keihard werken en een grenzeloze bezieling, vaak voor zich zelf.

Toch wil ik hier nog maar eens de bijzondere nadruk leggen op de grote noodzaak tot samenhang, tot eendracht en tot solidariteit binnen het bedrijf. Ik weet wel dat doorgaans de numero uno op de eerste plaats komt; zorg voor je zelf dus, maar ik blijf er van overtuigd dat, zo lang er in de zeevisserij, geen wil tot samenwerking bestaat, de overlevingskansen in het gedrang kunnen komen.

Meningsverschillen zullen er altijd bestaan; er is het probleem van de quota; de bouwstop voor een bepaalde categorie vaartuigen wordt met een scheef oog bekeken, vooral nu er wat geld ter beschikking is om aan nieuwbouw te doen. Er is nog altijd het vraagstuk van de brandstofprijzen die uit de pan rijzen en mede daardoor zware rekeningen met zich brengen.

Als wij al die moeilijkheden het hoofd willen bieden kan dat alleen maar door eendrachtig de belangen van onze visserij te verdedigen, wars van alle eigenbelang maar beziend met de overtuiging dat alleen de samenhang kan leiden tot het volgen van de juiste koers!

Tot slot houd ik er nog aan, iedereen te danken voor de steun die mij in het voorbije jaar werd verleend bij het uitgeven van ons blad. Wij hebben gepoogd de spreekbuis te blijven van de visserij en ons streven zal altijd in die zin blijven bestaan. Dank dus aan allen die mij geholpen hebben.

Tot slot wil ik iedereen die, rechtstreeks of onrechtstreeks bij de visserij betrokken is, een vrolijk Kerstfeest en een voorspoedig nieuw jaar toewensen.

Veilige vaart, goede vangsten en lonende opbrengsten maar vooral een goede gezondheid. Pas als die achterwege blijft beseffen wij hoe broos het leven eigenlijk wel is.

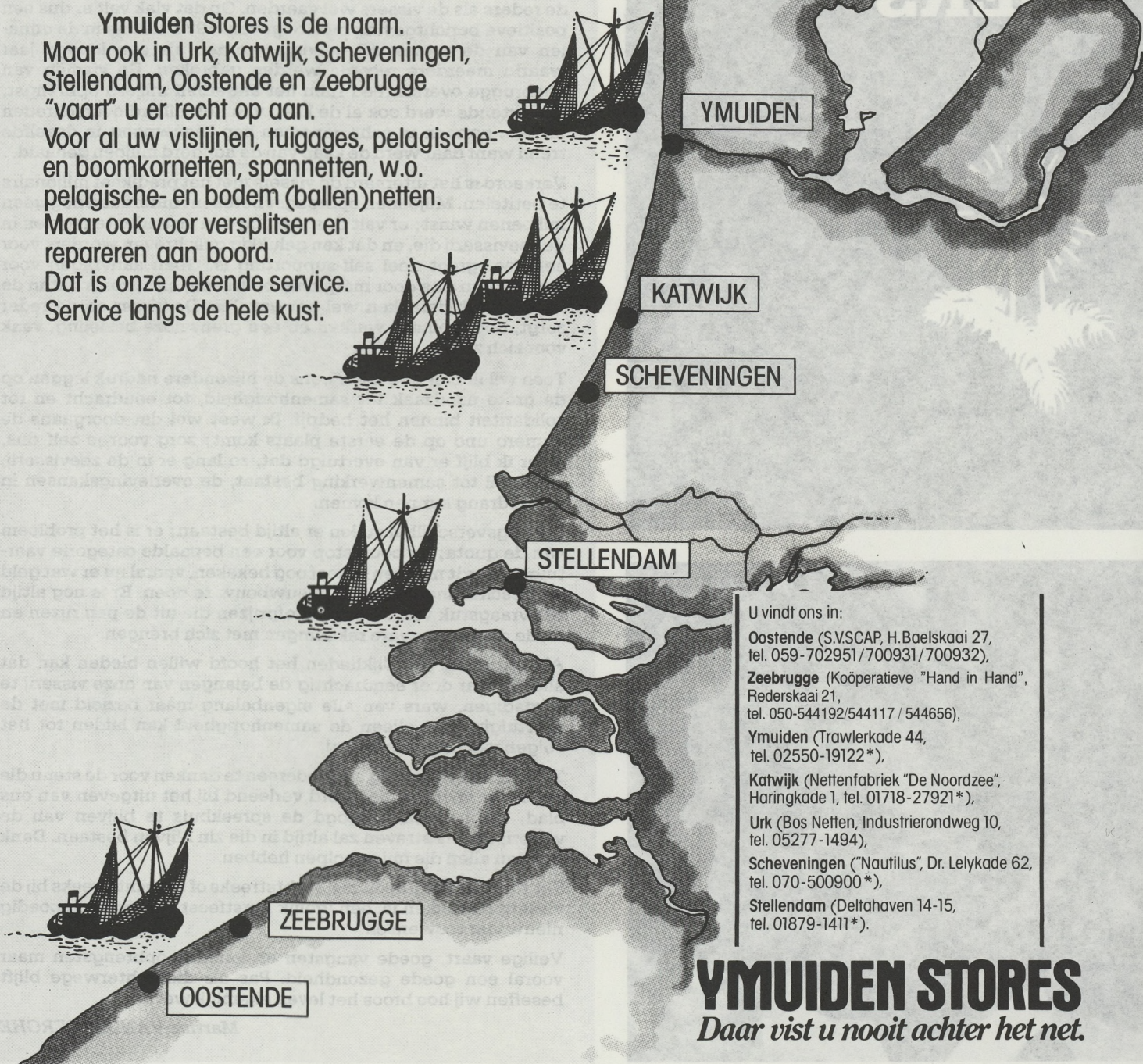
Martine VANDENBERGHE

# VAN NOORD TOT ZUID YMUIDEN STORES.

Ymuiden Stores is de naam.  
Maar ook in Urk, Katwijk, Scheveningen,  
Stellendam, Oostende en Zeebrugge  
"vaart" u er recht op aan.

Voor al uw vislijnen, tuigages, pelagische-  
en boomkornetten, spannetten, w.o.  
pelagische- en bodem (ballen)netten.

Maar ook voor versplitsen en  
repareren aan boord.  
Dat is onze bekende service.  
Service langs de hele kust.



U vindt ons in:

Oostende (S.V.SCAP, H.Baelskaai 27,  
tel. 059-702951/700931/700932),

Zeebrugge (Koöperatieve "Hand in Hand",  
Rederskaai 21,  
tel. 050-544192/544117 / 544656),

Ymuiden (Trawlerkade 44,  
tel. 02550-19122\*),

Katwijk (Nettenfabriek "De Noordzee",  
Haringkade 1, tel. 01718-27921\*),

Urk (Bos Netten, Industrierondweg 10,  
tel. 05277-1494),

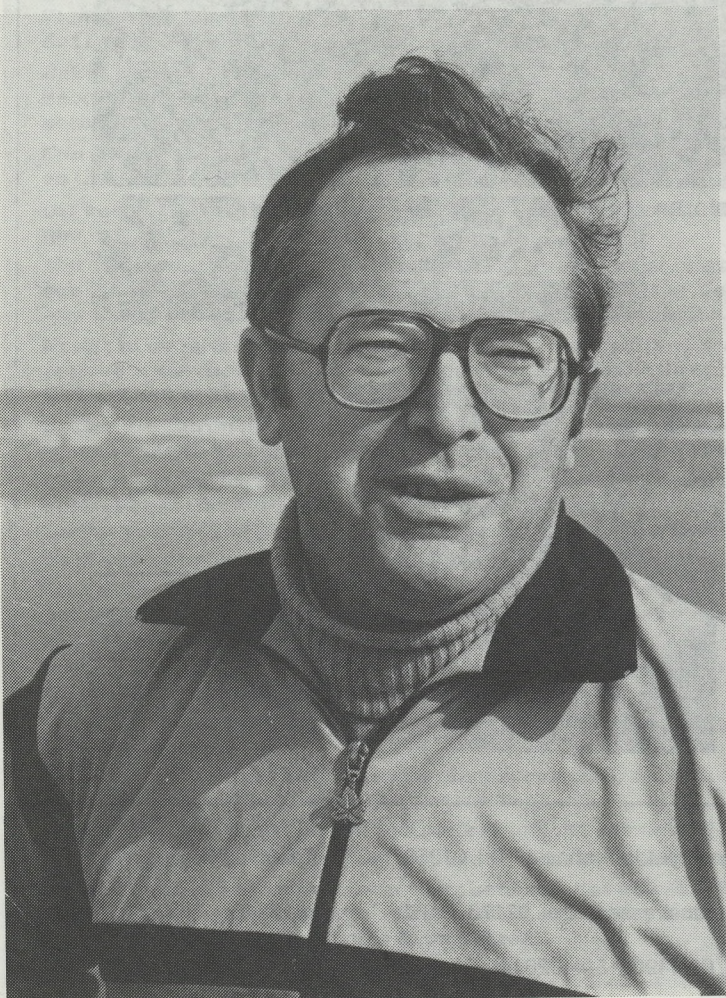
Scheveningen ("Nautilus", Dr. Lelykade 62,  
tel. 070-500900\*),

Stellendam (Deltahaven 14-15,  
tel. 01879-1411\*),

**YMUIDEN STORES**  
*Daar vist u nooit achter het net.*

# **ALLEEN ALS ELKEEN OP DE PLAATS WAAR HIJ STAAT...**

door  
Wilfried MARTENS  
Premier



Mijn warme sympathie voor de vissers dateert niet van gisteren. Het is dan ook met veel plezier dat ik van dit Kerstnummer van het Visserijblad gebruik maak om U en uw families mijn beste wensen van geluk en voorspoed aan te bieden. Telkens ik het voorbije jaar de gelegenheid heb gehad nog eens in contact te komen met de zeevisserij, heb ik weer innig meegeleefd met de vissers, die in alle eenvoud maar moedig en doeltreffend hun hard, maar mooi beroep uitoefenen.

Zelf heb ik zopas een nieuwe tocht aangevat als kapitein op het Schip van Staat. De grootste stormen van de economische crisis zijn wat geluwd, maar er staat nog steeds een zware zee. Ondanks de inspanningen en offers van de laatste jaren mag de strijd tegen de crisis niet verzwakken. De harde wet van de internationale concurrentie en de diepe veranderingen in onze samenleving dwingen ons nog steeds tot waakzaamheid en vastberadenheid.

Vissers op zee weten beter dan wie ook dat het lot van een boot afhankelijk is van de samenwerking en de verantwoordelijkheidszin van ieder bemanningslid. Alleen als elk een op de plaats waar hij staat naar best vermogen zijn steentje bijdraagt, wordt veilig gevaren en doeltreffend gewerkt. Zo zal het ook tijdens het komende jaar op het schip „België” zijn. Slechts als iedere bevolkingscategorie, iedere organisatie, maar ook iedere individuele burger voldoende verantwoordelijkheidszin aan de dag legt en wil bijdragen tot het herstel van de welvaart en het welzijn van ons land, zullen wij slagen. Het is niet alleen in de hoop, maar zelfs in de vaste overtuiging dat dit het geval zal zijn, dat ik U een gelukkig en vreugdevol 1986 toewens.

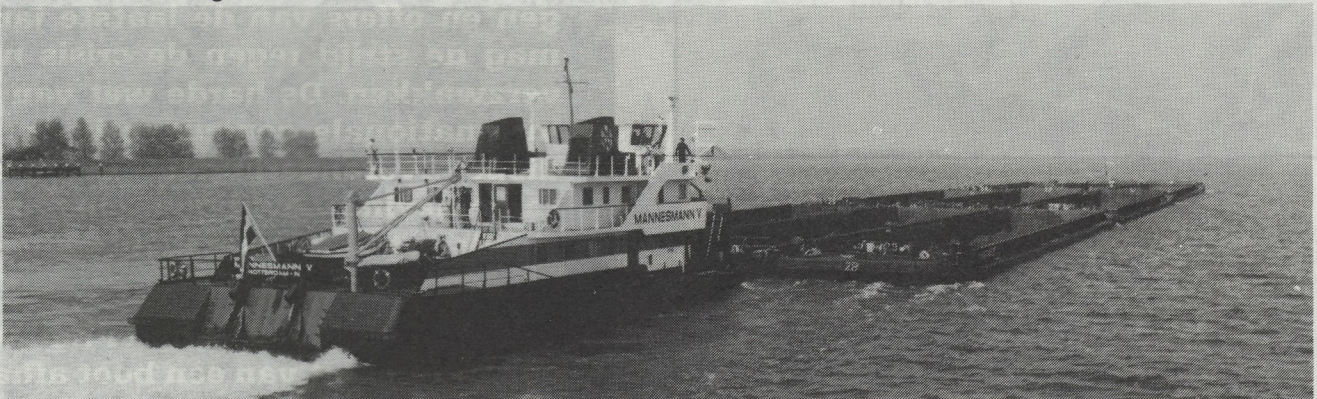
# SEMPRESS

## en de Scheepvaart



Pneumatische en  
Hydraulische  
Afstandsbediening

Afstandsbediening

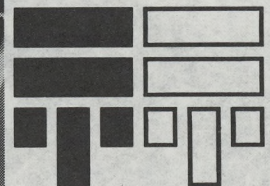
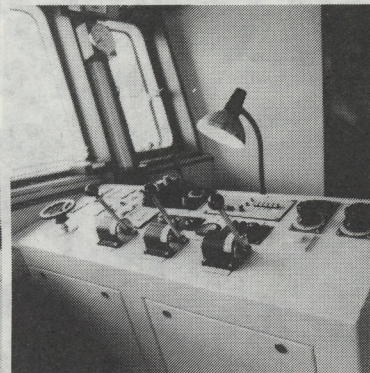
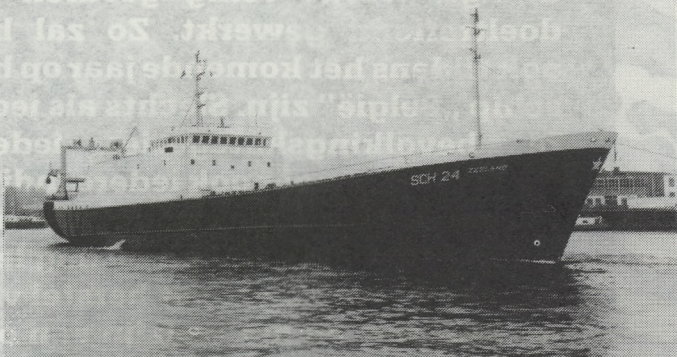


- van de hoofdmotoren

Afstandsbediening



- van de lieren



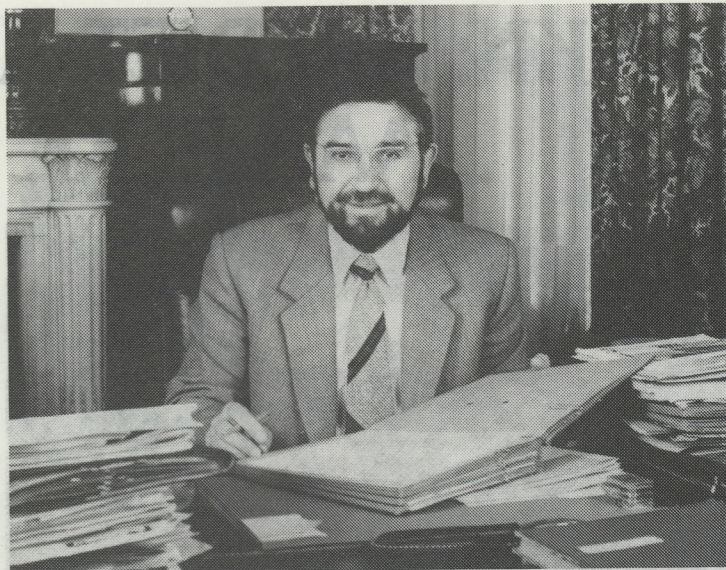
NEDERLAND: Machinefabriek Sempress B.V. - Postbus 60 - 3340 AB Hendrik-Ido-Ambacht - Tel. 01858-14011 - Telex 29316

DEUTSCHLAND: Sempress Pneumatik GmbH - 4018-Langenfeld - Röntgenstrasse 8 - Tel. 02173-71050 - Telex 8515715

BELGIË: Sempress N.V. - Antwerpsestraat 202-204 - 2510-Mortsel - Tel. 03/4490618-4402614 - Telex 32827

# Streven naar evenwicht tussen vangst- en capaciteitsmogelijkheden

door H. DE CROO,  
Minister van Verkeerswezen



Het is mij een waar genoegen, voor het vierde achtereenvolgende jaar, aan allen die rechtstreeks en onrechtstreeks bij het zeevisserijgebeuren betrokken zijn, mijn beste wensen voor het nieuwe jaar te kunnen aanbieden.

Traditioneel wordt van de Minister van Verkeerswezen verwacht dat hij de grote lijnen van zijn beleid schetst en aankondigt wat 1986 zal brengen.

Doch vooraleer de toekomst aan te snijden, moeten we even stilstaan bij 1985, met zijn wel en zijn wee.

Het voorbije jaar werd overschaduwd door twee scheepsrampen, waarbij een jonge motorist het leven liet. Het medeleven van allen die de zeevisserijsector van nabij volgen weze een stille troost voor de familieleden. Eens te meer werd bewezen dat de zee niet alleen geeft maar ook neemt. Ik maak dan ook van deze nieuwjaarsboodschap gebruik om, in het bijzonder, allen die het op zee moeten waar maken, onze reders, schippers, motoristen en matrozen te danken voor hun permanente inzet.

Als regeringsverantwoordelijke voor vloot en bemanning is het op basis van de verwezenlijkte besommingen, verheugend vast te stellen dat de wisselwerking van de drie troeven waarover de Belgische zeevisserij beschikt nl. dynamische bemanningen en reders, een moderne vloot en adequate overheidssteun, ook in 1985 haar vruchten heeft opgeleverd.

Inspelen op deze troeven en het waarborgen van gelijkaardige resultaten moet dan ook het streefdoel voor 1986 worden.

Het kader om dit doel te bereiken zal in 1986, meer nog dan de voorbije drie jaar, bepaald worden door het Europees zeevisserijbeleid, waaraan niet kan worden voorbij gegaan.

Eerstdaags zal het Belgisch zeevisserijbeleid geconcretiseerd moeten worden in een nieuw meerjarig oriëntatieprogramma, dat door de Belgische regering bij de Europese Commissie zal worden ingediend.

Het nastreven van het evenwicht tussen de vangstmogelijkheden en de vangstcapaciteiten is één aspect van dit beleid, waarbij beoogd wordt aan de zeevisserij, een inkomen te waarborgen dat vergelijkbaar is met dit van de andere groepen van de beroepsbevolking.

En ander, niet minder belangrijk aspect van dit beleid, is, de toekomst van de Belgische zeevisserij ten allen prijze waarborgen en dit ondanks de opgelegde produktiebeperkingen.

Dit verplicht ons, binnen het geschetste Europees kader, de hiervoor reeds geciteerde troeven, alle kansen op ontplooiing te geven.

Met een gemiddelde leeftijd van 30 jaar is de toekomst, wat de bemanningen betreft, verzekerd. Via de familiale rederijen en een aangepaste opleiding heeft de jeugd de weg naar de zee gevonden. Dit vertrouwen in de toekomst kan echter niet losgekoppeld worden van een aangepast instrument om het doel te bereiken nl. de vloot.

Nadat in de jaren 70, de sanering van de vloot via sloping werd doorgevoerd, werden de laatste vijf jaar gekenmerkt door een actieve nieuwbouwpolitiek. Deze politiek bereikte dit jaar haar hoogtepunt. Niet minder dan 10 nieuwe eenheden werden immers aan onze vloot toegevoegd.

Gezien de Europese imperatieven, gestoeld op de biologische realiteit, en door streven naar het noodzakelijke evenwicht tussen vangst- en capaciteitsmogelijkheden kan en mag vlootexpansionisme niet worden gestimuleerd.

Daarom, werd in 1985 een bijzondere inspanning geleverd, om de economisch niet rendabele vaartuigen aan de vloot te onttrekken. Dank zij ondermeer de beëindigingspremiereglementering, die de komende dagen nog versoepeld zal worden, zullen eind 1985 niet minder dan 19 vaartuigen uit de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen moeten geschrapt worden.

De nieuwbouwresultaten mogen dan ook niet los van de sanering van de vloot worden beoordeeld.

Zo België vandaag over een jonge moderne boomkorvloot beschikt moet men durven erkennen dat de plankenvisserij en de garnaalvisserij dringend aan vernieuwing toe is en dat ook deze categorie schepen onze bijzondere aandacht verdienen.

Het is de taak van de overheid, via een aangepaste steunregeling, de vlootvernieuwing van dit vlootsegment op gang te brengen. Ook in 1986 zullen zowel de aangepaste beëindigingspremieregeling als de scheepskredieten verder een belangrijke rol op dit vlak kunnen spelen.

De wil tot bouwen, de wil tot investeren, thans aanwezig in de zeevisserijsector, is een realiteit en een garantie voor de toekomst.

Gezien het familiale karakter van onze zeevisserij, zal ook aan deze realiteit gestalte moeten worden gegeven in het nieuwe Belgisch meerjarig oriëntatieprogramma.

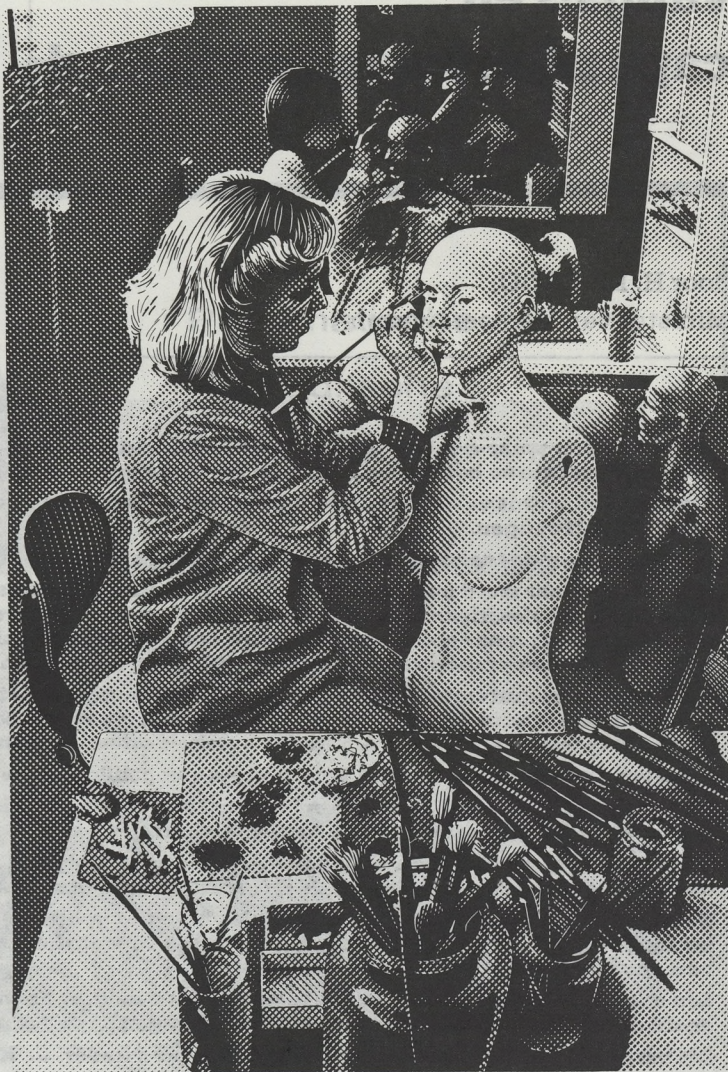
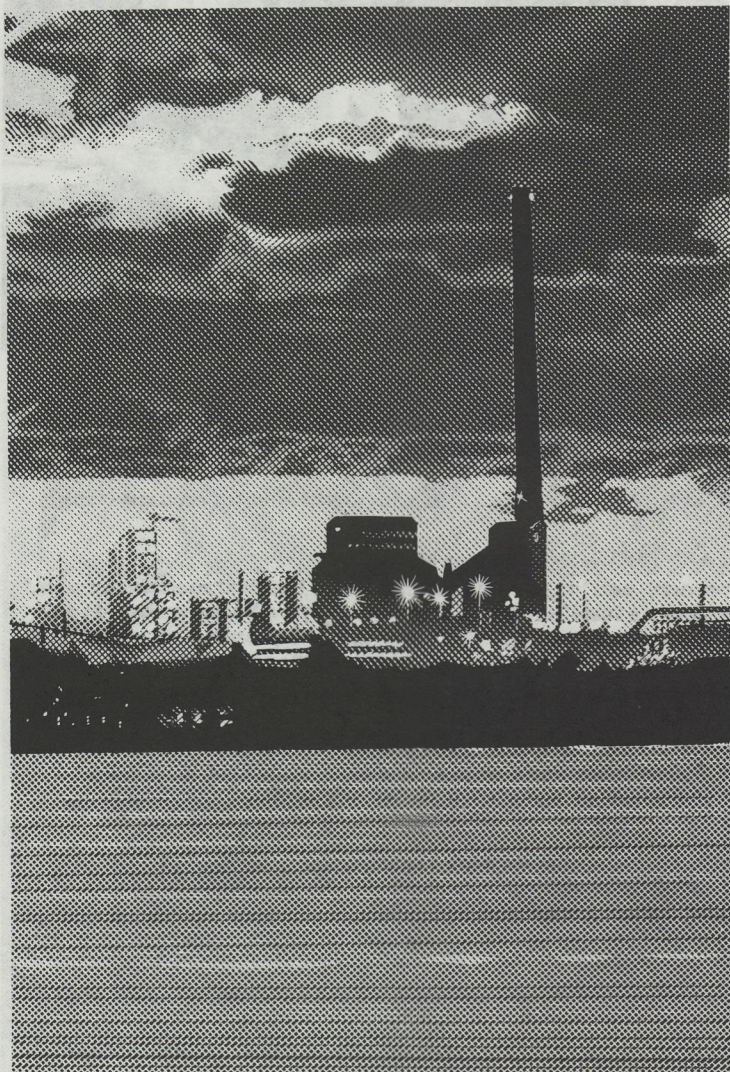
Alle troeven om de toekomst van onze Belgische zeevisserij veilig te stellen zijn aanwezig.

De uitdaging bestaat erin deze troeven binnen het nieuwe oriëntatieprogramma te valoriseren.

De zeevisserijsector mag er van verzekerd zijn dat ook in 1986, de Minister van Verkeerswezen, verantwoordelijk voor vloot en bemanning, samen met zijn collega van Landbouw, zich verder actief zal inzetten om het gesteide doel te bereiken en de toekomstkansen van de sector te vrijwaren.



# NMKN: KREDIET AAN DE NIJVERHEID ...AAN ELKE NIJVERHEID.



Vooral in periodes van economische teruggang heeft de K.M.O. het bewijs geleverd over de grootste weerbaarheid te beschikken. Dit was slechts mogelijk dank zij een onverdroten investeringsinspanning, geënt op de dynamiek en de creativiteit van haar bedrijfsleiders en medewerkers.

Daarom verdient een K.M.O. met degelijke projecten en ideeën een volwaardige gesprekspartner m.b.t. de financiering van haar toekomstplannen.

Hiervoor kan u terecht bij de N.M.K.N.: wist u dat 7 op 10 van haar klanten behoren tot de K.M.O.'s? Bij de N.M.K.N. beperkt kredietverlening zich al lang niet meer tot het ter beschikking stellen van de noodzakelijke financiële middelen (zowel langlopend investeringskrediet, als korte termijnkredieten onder alle vormen en leasing, in B.F. en deviezen,...).

Gezorgd wordt voor een financiering op maat waarbij een optimale toepassing van de expansiewetgeving (rentetoeelage, kapitaalpremie) beoogd wordt.

Daarenboven worden de fiskale stimuli (investeringsaftrek, innovatie- en reconversievennootschappen, T-zones,...) maximaal ingecalculiseerd in uw projecten. Ook maakt de N.M.K.N. u wegwijst in de doolhof van sociale stimuli (tegemoetkomingen m.b.t. aanvullende tewerkstelling).

Een dergelijke globale aanpak moet de sleutel van het succes voor uw onderneming worden. Dat is wat de N.M.K.N. verstaat onder bedrijfskredieten.

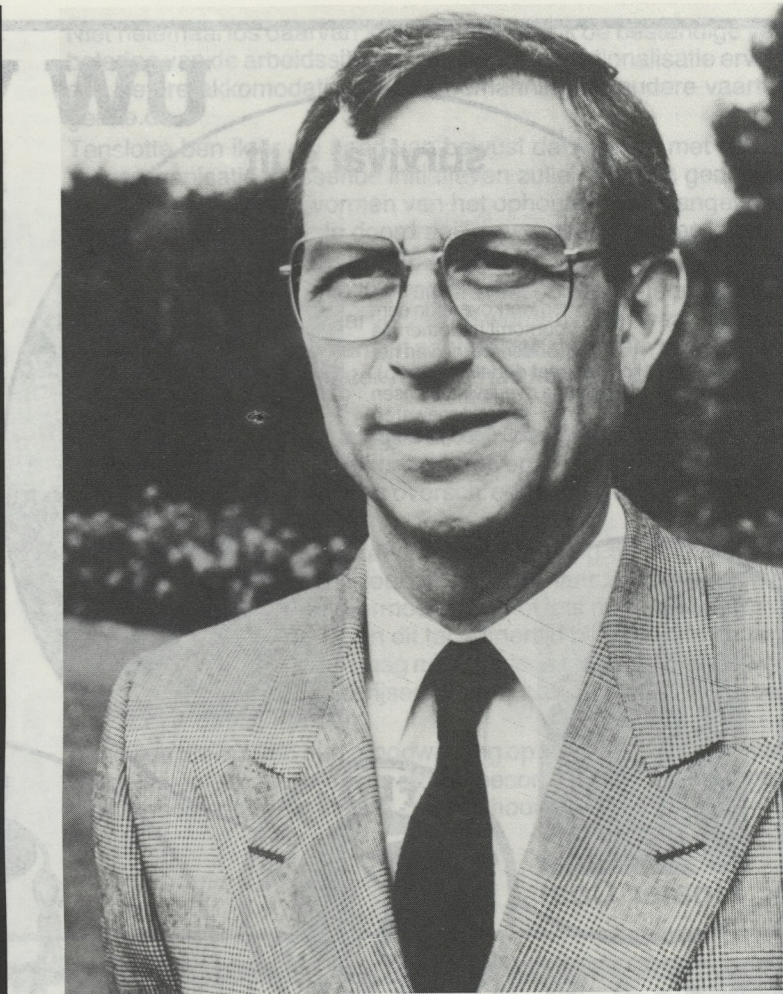
**SAMEN BOUWEN AAN UW TOEKOMST.**

**KREDIET A/D NIJVERHEID**

# AAN ONZE REDERS EN VISSERS

P. DE KEERSMAEKER

Staatssecretaris voor Europese  
Zaken en Landbouw



Wij gaan 1986 in met een nieuwe Regering of alleszins met een nieuw en duidelijk mandaat van de bevolking om het herstelbeleid tot een goed einde te brengen. Ik ben blij ook voor onze visserij mijn werk te kunnen voortzetten.

Tijdens de voorbije jaren werden belangrijke bakens uitgezet voor deze sector. Er werden maatregelen getroffen, enerzijds om de gevolgen van de aanslepende energiekrisis terdege op te vangen, en anderzijds om het hoofd te bieden aan de gevolgen van het in toepassing brengen van het E.G. - conserveringsbeleid.

De brandstofproblematiek werd van diverse zijden aangepakt. Vele reders grepen de geboden kans om, dank zij de overheidssteun, op bestaande vaartuigen duurzame energiebesparende investeringen uit te voeren. Kandidaat-bouwers lieten zich bij het concipiëren van hun nieuw vaartuig, leiden door de meest recente opvattingen voor zuiniger gasoil-verbruik. Ook hebben sommige reders deelgenomen aan diverse brandstofbesparingsprojecten, in het kader van het beleid voor de experimentele visserij.

Voorts werd de aandacht toegespitst op de gevolgen van het in toepassing brengen van het E.G.-conserveringsbeleid. Hierom is heel wat te doen geweest. Met vereende krachten werd gezocht naar een doeltreffende oplossing voor het veilig stellen van de rendabiliteit van de bestaande rederijen. Dit gebeurde in nauw overleg tussen de Overheid en bedrijf, maar ook in nauw overleg tussen de diverse terzake betrokken overheidsinstanties.

Want het mag hier wel onderstreept worden dat wij hier geconfronteerd werden met een probleem zonder voorgaande in onze geschiedenis : hoe brengen wij op een planmatige manier onze vangcapaciteit in evenwicht met onze vangstmogelijkheden ?

Geef toe dat op een dergelijke vraag niet zo maar direct een pasklaar antwoord kan gegeven worden, en het is dan ook niet meer dan normaal dat tijdens de besluitvorming terzake nogal wat meningsverschillen optreden.

Ik acht dit gezond en heilzaam, uiteraard voor zover dit dan leidt tot in onderling overleg overeengekomen beleidsopties waaraan vervolgens alle contractanten zich houden.

Als beleidsverantwoordelijke voel ik mij verplicht waakzaam toe te zien op de stipte tenuitvoerlegging van de overeengekomen maatregelen, die trouwens ook door de E.G. werden aangenomen.

Spijts het sluiten van enkele visgebieden, meen ik toch te mogen stellen dat de Belgische vissersvloot het ganse jaar 1985 zonder veel hinder heeft kunnen doorvissen. Tevens werden doorgaans opvallend aantrekkelijke visprijzen genoteerd.

Wat brengt ons dan de nabije toekomst ?

Vooreerst zullen wij onwrikbaar de inspanning moeten voortzetten tot behoud van het evenwicht tussen vangcapaciteit en vangstmogelijkheden. Het gaat hier om een zeer fragiel evenwicht : een beetje onoplettendheid of een weinig toegeeflijkheid kan soms voldoende zijn om een ernstige verstoring te veroorzaken.

Aan onze bokkenvissers en kandidaat-bokkenvissers wens ik hierbij speciaal het feit onder ogen te brengen, dat de absolute doch tevens tijdelijke bouwstop voor boomkorvaartuigen volstrekt noodzakelijk is zolang er in deze belangrijke subsector niet wat meer ruimte komt als gevolg van hogere quota.

Exclusieve prioriteit moet gegeven worden aan onze bekommernis om de rendabiliteit van de bestaande boomkorvaartuigen. Daarvoor zullen wij allen samen ons uiterste best moeten doen. Ik zeg wel : wij allen samen, want een bewindsman mag nog zo'n mooie maatregelen uitvaardigen, doch wanneer de belanghebbenden die maatregelen gewoon naast zich neerleggen, dan komt hiervan vanzelfsprekend niet veel terecht.

Ik reken dan ook op uw aller loyale medewerking en samenwerking, van iedere reder, van iedere schipper.

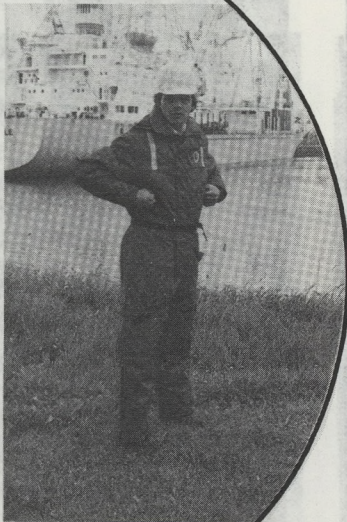
Indien bijvoorbeeld de staat van de quota-benutting regelmatig aan het bedrijf wordt medegedeeld, dan is dat uiteraard niet om onze reders en schippers met nog wat meer cijfers te vermoeien, doch dan is dat om hen ertoe aan te zetten, hun verantwoordelijkheid terzake als bedrijfsleider zo doeltreffend mogelijk op zich te nemen !

# UW VEILIGHEID...

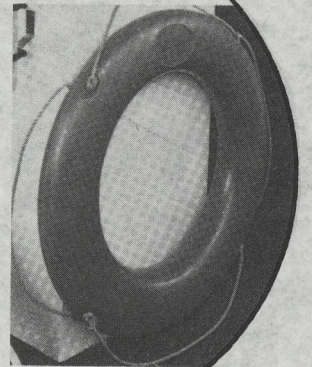
## survival suit

### MUSTANG

Overlevingspak en werkoverall in één. Voorkomt hypothermia (onderkoeling van het lichaam met dodelijke afloop). Urenlange overlevingskansen in koud zeewater. D.O.T. en U.S.C.G goedgekeurd.



**ARMA BUOY**  
B.Z.I. goedgekeurd

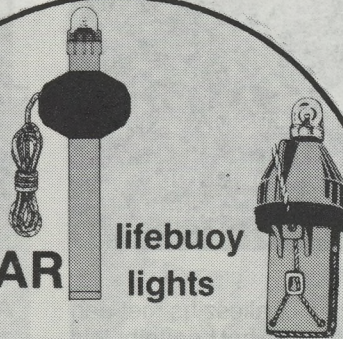


Floater Coat



JAYMAR

lifebuoy lights

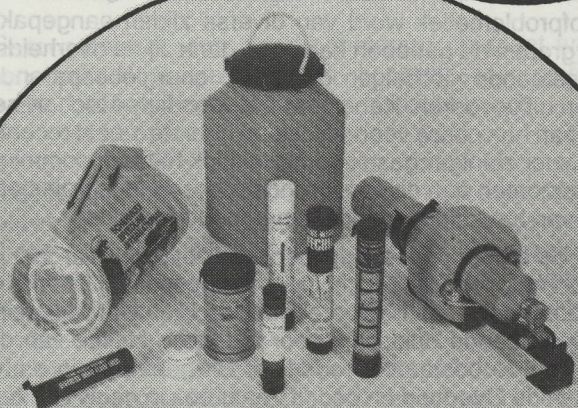
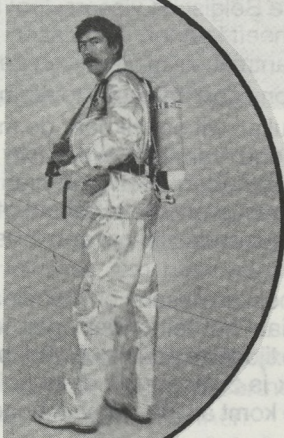


McMurdo



REDDINGSVESTEN

- BRAND-BESTRIJDINGS-PAKKEN
- ADEMHALINGS-TOESTELLEN



**PAINS-WESSEX**  
PYROTECHNICS



## ...ONZE ZORG



**Köpcke belgium nv**

ST. MICHIELSKAAL 21-22  
B-2000 ANTWERPEN  
PHONE : (03) 238.58.46 (6 L.)  
TELEX : 32 916 kopcke b

Al is er in de huidige context geen mogelijkheid meer tot kwantitatieve uitbreiding, er blijft de mogelijkheid om de rendabiliteit op te trekken door de kwaliteit te verhogen.

En dit moeten we doen, nu allicht meer dan ooit.

Mijn kwalitatieve bekommernis geldt vooreerst de vloot zelf, ons productie-apparaat. Wij zullen - en de nieuwe situatie biedt ons daartoe de kans - meer dan ooit onze aandacht moeten wijden aan een oordeelkundige en efficiënte modernisering van onze vissersvloot, vanzelfsprekend zonder hierbij te raken aan de gestelde kwantitatieve begrenzingen.

Onze zorg moet ook in toenemende mate uitgaan naar de kwaliteit van de aangevoerde vis. En ook dit element kan structureel aangepakt worden via het vlootbeleid, meer bepaald door middel van de steun die mijn Departement verleent door investeringen aan boord.

Maar dit is slechts het begin van een keten die uiteindelijk eindigt op het bord van de consument. Vandaar dan ook dat ik meen dat heel de infrastructuur aan wal globaal moet gericht zijn op deze continu-kwaliteitsketen. In het bijzonder moeten inspanningen worden gedaan om de vismijnen in dat opzicht degelijk aan te passen aan de eisen van deze tijd.

Ook in de handel kan er op dat vlak nog één en ander verbeterd worden. Kortom, het is voor alle belanghebbenden een dwingende uitdaging om, elk wat hem zelf betreft, van die kwaliteitszorg een topprioriteit te maken en daarvoor de nodige inspanningen te willen leveren.

Niet helemaal los daarvan staat trouwens ook de bestendige verbetering van de arbeidssituatie aan boord, de rationalisatie ervan, een betere akkomodatie voor de bemanning op oudere vaartuigen, e.d.

Tenslotte ben ik er mij goed van bewust dat, samen met de beroepsorganisatie, passende initiatieven zullen moeten genomen worden om bepaalde vormen van het ophouden van aangevoerde vis, die ik „structurele doordraai” zou durven noemen, zoveel mogelijk te vermijden en te voorkomen.

In een quota-tijdperk gaat het immers niet op dat grote partijen vis zo maar naar de doordraai verwezen worden, daar waar dit, door een betere aanpassing van het aanbod aan de vraag, of door aanpassing van minimummaten, beslist had kunnen vermeden worden.

Wat ten slotte de besommingen betreft, ziet het er naar uit dat - op grond van de thans beschikbare gegevens - in 1985 de kaap van de drie miljard fr. zal worden overschreden (incl. aanlandingen in vreemde havens).

Als men nagaat dat de totale brutobesomming de jongste jaren gestegen is van 2.662 miljoen fr. in 1983 naar 2.747 miljoen, in 1984 (+ 4,8%) en naar (vermoedelijk) net iets meer dan drie miljard fr. in 1985 (+ 9,3%), en dit terzelfdertijd bij een dalende tendens van de aanvoer, dan mag mijns inziens toch wel gesteld worden dat wij in de zeevisserijsector over het algemeen een goed jaar achter de rug hebben.

Aan allen die in 1986 hun broodwinning op zee moeten verdienen, wens ik voor dit nieuwe jaar mooie besommingen, en - dat blijft toch steeds het belangrijkste - een behouden vaart !

## 1985: EEN GOED VISSERIJJAAR...

door Frank VAN ACKER,  
burgemeester van Brugge



Het oude jaar telt zijn laatste dagen af, en traditiegetrouw verschijnt er weer een speciaal Kerstnummer van het Visserijblad. Graag heb ik de uitnodiging aanvaard om een gelegenheidsbijdrage te leveren voor dit nummer. En dat wordt geen „look back in anger” maar een vrij optimistische terugblik op het afgelopen jaar voor de visserij in het algemeen, en Zeebrugge in het bijzonder.

De stedelijke Vismijn van Zeebrugge doorbrak dit jaar de kaap van 1,5 miljard fr. besomming. Een mooi resultaat dat het gevolg is van enerzijds een stabiele aanvoer, en anderzijds hogere prijzen, vooral dan voor de dure vissoorten. Met dat nieuw besommingsrekord bevestigt de Zeebrugse Vismijn zijn leidende positie tegenover de andere vissershavens van ons land.

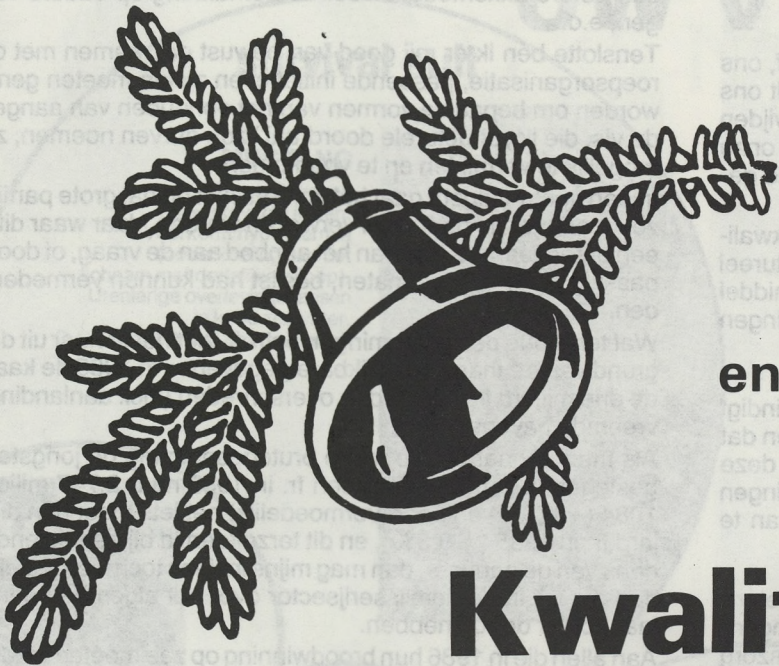
Maar op die lauweren rust men niet, en er worden allerlei inspanningen gedaan om de Zeebrugse visserij ook in de toekomst een blijvende bloei te kunnen garanderen. De werken voor de verlenging van het vissersdok, het rechtgraven van de oude slipway, en de creatie van nieuwe aanlegsteigers zijn het afgelopen jaar flink opgeschoten. Ook onze plannen voor de verlenging van het vismijngebouw met zo'n 80 meter zijn dicht bij de realisatie. De aanbesteding is gebeurd, en het is nu nog enkel wachten op de vaste belofte van toelage van de hogere overheid om van start te kunnen gaan. Naast die uitbreiding omvatten de werken ook de koeling van de vis in de hal, de installatie van transporten sorteerbanden voor het rechtstreeks lossen van de vis van in de boten tot in de vismijn, en tenslotte een verkoopzaal waar de visafslag via een automatische klok zal gebeuren. Andere werken die dit jaar gebeurd

zijn, zijn de bouw van nieuwe refters, was- en kleedruimtes en sanitaire voorzieningen, zowel voor stadswerklieden als voor de vis-sorteerders.

Een andere indicatie voor het gunstig visserijklimaat is ondermeer de verdere vernieuwing van de vloot. Zo werden er dit jaar, voor Zeebrugge alleen, een 8-tal nieuwe vaartuigen te water gelaten. Ook de tewerkstelling in de visserijsector zit in de lift: het aantal vissorteerders in de mijn bijvoorbeeld evolueerde van 55 naar 65. En waar er problemen zijn poogt men die in gemeenschappelijk overleg op te lossen. Zo is er een situatie gegroeid waarbij de visverkoop gekoncentreerd is op 3 dagen in de week; om de spreiding van de markt te behouden worden er nu pogingen gedaan om ook de minder drukke dagen beter te benutten.

Toch mogen al deze positieve berichten geen aanleiding geven tot euforie. Wie in de visserij zijn brood verdient, weet maar al te goed hoe hard het leven er soms is. Altijd blijft op zee het gevaar loeren, zoals het afgelopen jaar helaas nog bleek. En de marge van de rendabiliteit is doorgaans niet al te breed, zeker als men gekonfronteerd wordt met bijvoorbeeld duur blijvende brandstofprijzen en de door de Europese Commissie opgelegde vangstbeperkingen en de tijdelijke sluiting van bepaalde viszones.

Daarom ook wil ik de visserij verzekeren van onze steun als stedelijke overheid, waar dat ook kan. En besluitend maak ik aan alle lezers van dit blad graag mijn persoonlijke wensen over voor vredige Kerstdagen, prettige eindejaarsfeesten, en een succesvol 1986.



Wij wensen U  
prettige kerstdagen  
en een voorspoedig 1986.

# Kwaliteit zonder compromissen...

## RENOU-DARDEL

vaste- en verstelbare schroeven

## GEISLINGER

koppelingen en dempers  
tot 50.000 k.W.

## SCHALLER

oil mist detectors

## MASSON

scheepskeerkoppelingen  
tot 3000 p.k.

## RENK

scheepskeerkoppelingen  
en reductiekasten  
tot 80.000 k.W.

## HURTH

scheepskeerkoppelingen  
tot 150 p.k.

AVELINGEN — WEST 30  
4202 MS GORINCHEM  
TEL:01830-31066\*  
TELEX:24798  
IN BELGIE: GENT (091) 261224



# VAN STIGT

B.V. TECHNISCHE HANDELSONDERNEMING

# HET AFGELOPEN

## JAAR...

## TOCH

## IETS

## BIJZONDERS

door  
Dries CLAEYS,  
ere-volksvertegenwoordiger



Het jaar 1980 was voor mij het jaar waarin ik afstand deed van mijn parlementair mandaat. Het heeft een hele tijd geduurd vooraleer de mensen het goed wisten. Vandaag nog bij het schrijven van dit artikel werd ik nog opgebeld door een bejaard mens in moeilijkheden die zich nog niet bewust was dat ik meer dan vijf en half jaar uit het parlement weg ben. „Maar je kunt toch nog altijd 't één en 't ander doen zeker?“ ... En wat doe je dan!

Het jaar 1985 is voor mij het jaar waarin ik de aktieve werking in de visserij moest stilleggen. 'k Heb daar waarachtig meer zeer van dan het afscheid van de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

Eerst was er enkele maanden geleden een brief van de Minister van Sociale Zaken die mij mededeelde dat ik al over de ouderdomsgrens was voor de taak van Voorzitter Technisch Comité voor de Zeevisserij van het Fonds van Arbeidsongevallen.

Het was een droge administratieve brief, een ambtelijke mededeling zonder meer, getekend door een Minister die jarenlang een goede vriend was en die allicht geen tijd had om er ook maar één woordje van persoonlijke aard bij te schrijven.

Dit zou evenwel niets veranderd hebben aan het feit dat ik inderdaad ontslagen was als voorzitter van dit Comité. Het was daar dat wij samen met de vertegenwoordigers van reders en vissers advies mochten geven over gevallen van vissers waarvan het betwistbaar was of ze al of niet een **arbeids**-ongeval hadden opgelopen, en of ze in aanmerking kwamen voor de vergoeding van arbeids-slachtoffers.

Wij hebben het daar samen als Comité zeer dikwijls moeten opnemen tegen juridische diensten welke een weigering van vergoeding voorstonden.

Ik heb me daar in dat Comité goed gejeund en ik heb met spijt afscheid genomen.

Er was een tweede afscheid, en wel van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij. Hier verviel mijn mandaat als voorzitter omdat ik 70 jaar geworden was en op die leeftijd niemand door de Koning nog benoemd wordt.

Ook daar heb ik geprobeerd om de vertegenwoordigers van werkgevers en werknemers samen te laten zoeken en voorstellen te formuleren die voor de bedrijvigheid van zeevisserij, visverwerking en vishandel gunstige gevolgen konden hebben.

De Bedrijfsraad voor de Zeevisserij is de enige Bedrijfsraad die niet in Brussel haar zetel heeft. De Bedrijfsraden zijn instellingen die hun oorsprong vinden in een wet van 1948 die handelt over de organisatie van het bedrijfsleven, met een Centrale Raad die advies geven kan over problemen die het totale economisch leven van het land betreffen, en Bedrijfsraden die aan de bevoegde overheid advies geven kunnen over problemen die verband houden met bepaalde bedrijfstakken.

Het lijkt geen twijfel dat de levens- en werkomstandigheden sedert 1948 in ons land geweldig veranderd zijn, en dat een aantal andere instellingen tot stand gekomen zijn die op direkter wijze hun stempel trachten te drukken op het beleid dat de overheid voeren zal.

Zo is het wel opvallend geworden dat de bevoegde ministers die de Visserij of de Zeevaart onder hun bevoegdheid hebben, zelden of zelfs nooit meer een advies aan de Bedrijfsraden vragen. Dit was in de laatste tijd ook het geval voor de Zeevisserij. Alleen de

Minister of Staatssekretaris die de Volksgezondheid onder zijn bevoegdheid heeft, hield eraan ons steeds om advies te vragen telkens dat hij zich voorbereidde op het treffen van Besluiten die de visbehandeling, keuring of verwerking en handel betroffen.

De werking van de Bedrijfsraad wordt echter hoofdzakelijk bepaald door de inbreng van de vertegenwoordigers van werkgevers en werknemers zelf. De rechtstreekse contacten van enkele vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, met de kopstukken van de ministeries en de kabinetten van de ministers, zijn nu echter meer in trek. Daardoor verhoogt de noodzakelijkheid van overleg tussen werkgevers en werknemers, ofschoon het economisch belang van een bedrijfstak evengoed de zaak is van de werknemers als van de werkgevers.

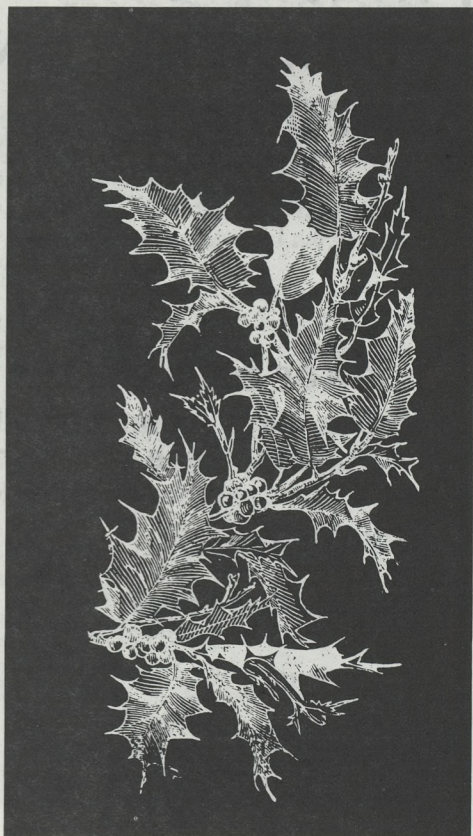
Van uit die opvatting heb ik getracht om als voorzitter van de Bedrijfsraad, langs die weg ook het hele bedrijf met al zijn mensen te dienen.

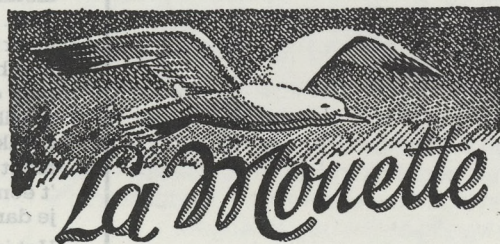
Nadat ik jarenlang als parlementair getracht heb de visserij op alle gebied behulpzaam te zijn, had ik langs de Bedrijfsraad als voorzitter af en toe nog de kans iets goeds te doen voor de zeevisserij. Aldus voelde ik mij nog verbonden met een bedrijf dat me lief is.

Dit jaar is echter ook die band afgesneden zodat ik mij momenteel gevoel als een boer die van zijn hof gezet is...

Toch ben ik dankbaar voor al wat ik mocht doen in al die jaren en zeer erkentelijk voor de echte vriendschap die ik van zovelen mocht ondervinden. Ik hoop dat deze vriendschap daarmee niet geëindigd is, evenmin als de genegenheid en hoge waardering die ik voor veel mensen uit de kringen van de zeevisserij gevoel. En laat ze het dan langs deze weg van het Visserijblad ook gezegd zijn.

Van ganser harte met mijn beste wensen  
voor een  
Zalig Kerstfeest en een Gelukkig Jaar!





Gedeponeerd merk

# Ostend Stores en Ropeworks

**HENDRIK BAELSKAAL 12 – 8400 OOSTENDE**

**Maatschappelijke zetel :**

Ø (059) 32 12 10

**Fabriek : Oudenburgsteenweg 31**

Ø (059) 50 88 26

82403 OSRW

82165 POLYOS

Telex : 81028 PEFLOS

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 :**

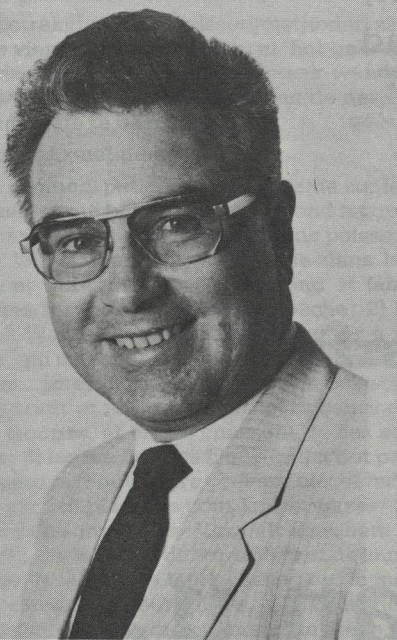
**Inpakgarens in sisal en polypropylene –  
Tapijtgarens – Stapelvezel**

**SPORT :**

**Allerlei netten**

**TAPIJTEN**

# AAN DE MANNEN VAN DE ZEE... EN ALLEN AAN DE WAL



Roland Makelberge  
Schepen van de Haven

*Van sommige beroepen wordt wel eens gezegd dat het edele beroepen zijn. Op gevaar af dat ik sentimenteel wordt genoemd, wens ik het beroep van visser een edel beroep bij uitstek te noemen.*

*Het is doorgaans zo, dat, zij die het edel beroep uitoefenen, het zelf niet beseffen, en dit is zeker het geval bij de visser. Dag na dag wordt hij in zijn werk geconfronteerd met steeds wisselende omstandigheden. Bij de jaarwisseling mag men daar wel eens bij stilstaan, het is immers het moment waarop men even terugblijkt op wat voorbij is en opnieuw start aan een nieuw begin.*

*Visser zijn is méér dan gewoon maar de vangst binnen halen; het is ook de grilligheid, de onberekenbaarheid van de zee ondergaan; het is de drift van de wolken interpreteren; het is de gedragingen van de natuur lezen in de sterren; het is het kraken en bonken, het stampen en slingeren van het schip onder zijn voeten voelen en ondergaan; het is het geluid van de motor kennen. Het is terzelfdertijd koning zijn, ingenieur zijn, schrobber zijn, schipper naast God zijn, heer en meester zijn met slechts één rivaal... de zee.*

*Het klinkt allemaal zo romantisch maar de visser weet verdomd goed dat het in de werkelijkheid niet zo romantisch is.*

*Wanneer ik een visje op mijn bord krijg, dan denk ik wel eens aan die vele anderen, die ook vis aan het eten zijn. Vis: de gezondste voeding die men maar kan indenken; er bestaat immers geen gevaar dat men het heeft bespoten met allerlei insectenverdelgers of dat men het heeft behandeld met allerlei hormonen; vis is puur natuur. En zij die hun voeten onder een vistafel mogen zetten, beseffen helaas niet altijd welk hard labuur het gekost heeft om het daar te krijgen.*

*Allen die met de vissersstiel betrokken zijn, wij allen, moeten ons inzetten om de vis, elke vis, waarvoor zo wordt gewerkt, als een kwaliteitsprodukt te behandelen en te doen erkennen.*

*Dit besef van „kwaliteitsprodukt” moet er zijn vanaf het moment dat het aan boord wordt gehesen, tot op het ogenblik dat het wordt voorgeschoteld, een lange ketting waarvan elke schakel even belangrijk is. Een bewuste en doeltreffende verzorging van de vis, reeds van bij de vangst, kon er toe bijdragen dat elke vis meer waard is, meer waard wil zeggen meer centen; meer centen voor hetzelfde werk.*

*In 1985 hebben we in de vismijn van Oostende de kaap van 1 miljard besomming overschreden. Dat telt, en het is een feit waarover we ons allen verheugen.*

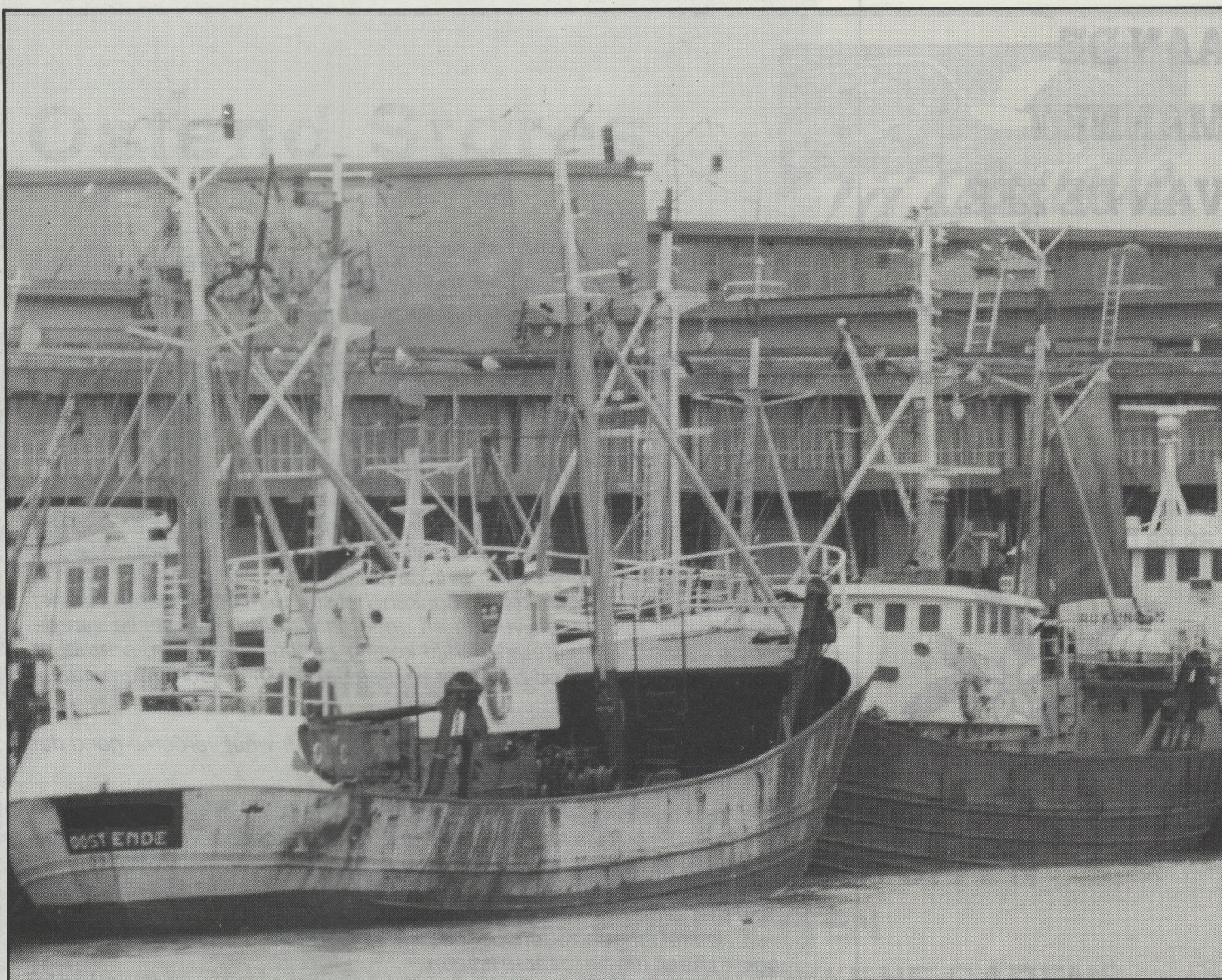
*Ik wens voor iedereen die betrokken is in het visserijbedrijf voor 1986 alle succes toe. Uiteraard komt dit niet vanzelf, daar moeten we samen aan werken, allen die betrokken zijn... vanaf de vangst tot op het bord.*

*Voor hen die niet rechtstreeks betrokken zijn bij het bedrijf wens ik voor 1986 veel gastronomisch genot aan ons visje.*

*Aan alle lezers van dit blad en hun familie voor 1986 een goede gezondheid, voorspoed en oprecht geluk.*

Roland Makelberge  
Schepen van de Haven





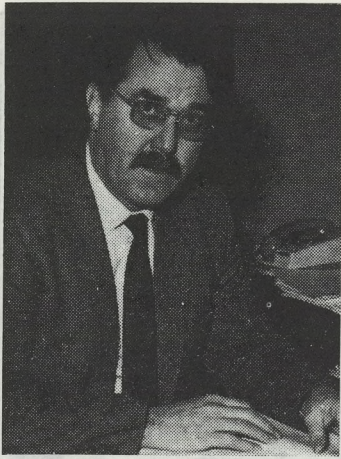
Voor uw **BEROEPSINVESTERINGEN**,  
laat U bijstaan met deskundige raad  
door de **BBL**-specialisten inzake:

- **KREDIETVORM**
- **KAPITAALPREMIE**
- **RENTESUBSIDIE**
- **ANDERE STAATSTUSSENKOMSTEN**

*Goede informatie vooraf  
helpt U geld winnen !!!*

**De BBL denkt aan u...**

Roland Makelbergh  
Schepen van de Haven



## WETENSCHAP IN DE 18de EEUW

Door P. HOVART

Directeur van het Rijksstation voor Zeevisserij

De zeevisserij is een activiteit van oudsher - dat is voldoende bekend. Even goed bekend is dat er reeds eeuwen terug maatregelen tegenover z.g. overbevissing werden getroffen. Deze maatregelen steunden op veronderstellingen en vooropstellingen, waarbij jaloersheid en invloed of macht zeker een rol speelden.

Minder of niet bekend is wellicht het feit dat in de tweede helft van de 18de eeuw, in het kader van de algemene geestesstroming van de verlichting, reeds impulsen kwamen om een wetenschappelijke basis voor de overbevissingsmaatregelen te vinden.

Beperken we ons tot ons land dan valt zeker het werk van A.T. Mann en G.F. Verhoeven te vermelden.

In 1776 verscheen van de hand van A.T. Mann een „Mémoire sur l'Histoire Naturelle de la Mer du Nord en sur la Pêche qui s'y fait", zijnde de publicatie van zijn lezing gehouden voor de Academie van Brussel.

Mann stelde dat de vangsten in de laatste twintig jaar verminderd waren en zelfs verder terugliepen.

Als oorzaken van deze teruggang vermeldde Mann 1) het tekort aan voedsel voor de vissen; 2) de aardbeving die in 1755 Lissabon verwoeste en z.i. sporen op de zeebodem had nagelaten en 3) de visserijmethoden.

Met betrekking tot de visserijmethoden zag Mann vier nadelige effecten, nl. het gebruik van de zegens en van de „staak-wandt" (staakvleet), de maaswijdten van de netten en de vissers te paard.

Hij citeerde met name:

„1) la „seine... petit filet qui se traine sur les greves... et qui balaie et herse le fond (et qui) doit par-là détruire le frai et le jeune poisson, gêner leur aliment qui se dépose dans les eaux, et qui reste attaché au fond et faire d'autres torts irréparables à la pêche; 2) le „Staak-Wandt... ou des filets attachés à la greve, qui ne sont plus lever de 6 heures en 6 heures... interrompant la course du poisson, et séparant et en dispersant leurs bancs ou leurs troupes, et en les chassant de ces endroits; 3) les mailles des filets (qui) n'ont pas la largeur ou l'ouverture convenable, et indiquée par les placards pour laisser passer le jeune poisson; 4) les „Strandt-visschers à cheval... car la forme de leurs filets et de leurs mailles, les pieds de leurs chevaux et la manière de trainer leurs filets, ne laisse rien échapper, mais brisent et hersent la greve, et détruisent tout, soit aliment, soit frai, soit petit poisson jusqu'à la plus petite crevette".

Tenslotte stelde Mann ook de maatregelen voor die z.i. moesten worden genomen en die

volledig aansloten op de gebruikelijke visserijmethoden.

Vooreerst moesten de visserij te paard en het gebruik van de zegens worden verboden. Verder mocht de staakvleet niet langer dan 6 uren in zee worden geplaatst en tenslotte moesten de voorschriften inzake maaswijdte van de netten worden nageleefd.

Hij schreef:

„1) supprimer les „Strandt-visschers à cheval... 2) supprimer l'usage de la „Seine... 3) il ne faudroit jamais laisser le „Staak-wandt... au-delà de 6 heures à la fois en mer et 4) il faudroit faire rigoureusement observer le réglement sur la largeur des mailles des filets de toutes espèces, qui ne devraient jamais avoir moins de 5 pouces d'ouverture en tout sens".

In dit laatste verband voegde hij er aan toe dat „Tout ceci prouve la sagesse du Gouvernement dans les divers placards et réglemens qu'il a donnés sur ce sujet, tels que ceux de Charles V du 19 Mars 1539, et du 30 Septembre 1545; ceux des Archiducs du 15 Octobre 1614, et du 12 Mars 1616; et enfin celui de l'Empereur Charles VI du 27 Janvier 1727, qui renouvelle tous les précédens et en ordonne l'observation et l'exécution".

In 1780 werd door G.F. Verhoeven gepubliceerd een „Gecroonde Verhandeling door de Keyzerlyke en Koninglyke Academie van Wetenschappen en Letterkunde van Brussel ten jaere 1780 tot antwoord op de vraag: aen te wyzen de soorten van visschen die het gemeyn voorwerp zyn van de vangst, zoo op de kusten als in de Rivieren van Vlaenderen, de misbryken, die in die Visscheryen in swang zyn, te kennen te geeven, met de middelen om de zelve te verbeeteren".

Ook hij besteedde veel aandacht aan de gebruikte netten en hun effect op de visstand.

Hij vermeldde dat in de „Vlaemsche Zee-Visscheryen"... rond 1780 gebruik werd gemaakt van „de Staek- en Dryfwand, de Korde en de groote Rochnetten".

Z.i. was de staakvleet een van de „schoonste uytvindingen van de Visschery" en het was „een stoorlyk misbryk dat het Staek-wand niet meerder gebrykt word", terwijl „de Korde-netten eene verderffelyke visschery" was. „Dit slepende wand is zoo bedrieglyk aengelegt en toegetakelt, dat al het gru ofte de kleinste visschen in de sak blyven". Somige vissers namen zelfs „dijte Kuwelen ofte Sakken met zich in Zee, die zy in hunnen vaertuygen verbergen en aan de Korde voegen, waer mede sy de tal-rykste Vischlegers vernietigen".

Niets deed volgens Verhoeven „klaerder het misbryk van de Korde zien, als het beslyt der gevoegde Leden van de Visschery van Blankenberge... alwaer op den 22 van Grasmaend van het jaer 1773 staet als volgt: verboden te visschen met de Korde in de twee Visch-legers te weeten in geheel Rapje-gat Oost en West, en in den Smal-put. Men vermogt dan op die plaats niet te visschen als met Rochnetten en met Staek- en Dryfwand...".

Verhoeven zag geen beter middel als de „Korde zelve gansch af te schaffen en te verbieden, ofte ten minsten zeer strenglyk de Plakkaerten dien aengaende te doen onderhouden".

Hij was trouwens „volstrektelyk onderrigt dat er binnen dezen loopende jaere 1780, dat is, op minder dan vier maenden tyds, met diergelyk verbode Visch-wand (Schey-netten en sleppende Zee-wand) door twee peerden getrokken, meer als duyzend Tarbotjens en Grietjens, die geen dry duymen groot waren, zonder de andere soorten, zyn vernietigt geweest, alleenlyk op het strand by Blankenberg...". Hij had „ter plaetse diergelyke Sley-schey-oft Schut-netten gezien, benevens de Kuwelen ofte Sakken van de Korde... Daer nauwelykx een duym kon doorgaen".

Verhoeven stipte verder ook aan dat „verboden moest worden te vissen op eenige plaeten, gorssingen of Landen, met eenogerhande Schutnetten van rysch, riet of eenige andere diergelyke daer men schutting af zoude mogen maeken en zetten, nog ook met eenige Fuyken, Kuylen, Ankerkuylen, of sleyp-netten, waer mede dan platten visch vernietigt word..." daar op de kusten „onttellyke mengte kleynen visch, op de voormelde plaeten en drooge landen, uytgestort word, en sterft met dyzende tot het gansch bederf van de Visschery".

Tenslotte vermeldde hij nog een andere manier van vissen „Toogen genoemd, waer van het wand zoo min de behoorelyke wyde van de maesschen heeft, als veel ander".

Als oplossing voor de nadelige effecten van de netten op de visstand zag Verhoeven de hernieuwing van de placaten, de strenge naleving ervan en een optreden tegenover de officieren belast met de uitvoering.

De wetenschappelijke impulsen uit de 18de eeuw die ook in onze buurlanden te vinden waren, zouden later sterker en sterker worden. Maar het zou tot in de dertiger jaren van de 20ste eeuw duren vooraleer het onderzoek de werkelijke basis van de overbevissingsmaatregelen zou worden.

# HET VANGEN VAN DE VIS IS UW VAKMANSCHAP

MET EEN PROMAC INSTALLATIE BENT U ER VAN VERZEKERD  
DAT DE KWALITEIT VAN UW VANGST OPTIMAAL BLIJFT

De INES koelingstechniekers  
door PROMAC opgeleid  
staan dag en nacht  
ter uwer beschikking  
om service te verlenen  
waar ook noodzakelijk



INES UW SERVICEAGENT VOOR PROMAC  
AAN DE BELGISCHE KUST

**PROMAC levert:**

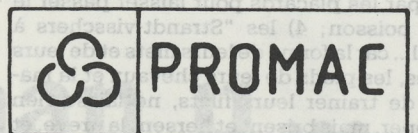
**VISRUIM KOELINSTALLATIES  
MARINE SCHERFIJSINSTALLATIES  
INDUSTRIËLE- EN COMMERCIËLE SCHERFIJSMACHINES  
KOEL- EN VRIESOPSLAGCELLEN MET PREFAB ISOLATIEPANELEN  
INVRIESTUNNELS - PLATENVRIEZERS  
GARNALEN- EN KOKKELINKOELAPPARATUUR**

**INES**  
Hendrik Baelskaai 17  
8400 Oostende  
Tel. (059)32.34.01

**INES**  
Terbekehofdreef 54  
2610 Wilrijk  
Tel. (03)828.10.32  
Telex 31895

**INES**  
Wandelaarstraat 1  
8380 Zeebrugge  
Tel. (050)54.47.55  
Telex 82102

**Verkoop België**  
**Hr. J. THEUNISSEN**  
Tel. 01150-94117



# ONDERZOEKSPROJEKT „ELEKTRISCHE VISSERIJ”

Door G. VANDEN BROUCKE  
Burgerlijk Ingenieur  
Werkgroep „Techniek in de Zeevisserij”

In het kader van het onderzoeksproject „Elektrische visserij” werden een aantal experimenten op een garnaalbokkennet uitgevoerd. Het lag namelijk in de bedoeling het elektrisch veld, voortgebracht door de elektrische pulsen in de netopening te definiëren. Het elektrisch veld moet immers sterk genoeg zijn om de beoogde visspecies te activeren. Daartegenover staat dat de veldsterkte niet te sterk mag zijn om schadelijke effecten buiten het vanggebied van het elektrisch vistuig te voorkomen. Deze effecten zijn in hoofdzaak schrik-effecten van de vis vooraleer hij in het vangbereik van het net komt en waardoor de visnamigheid van het net vermindert.

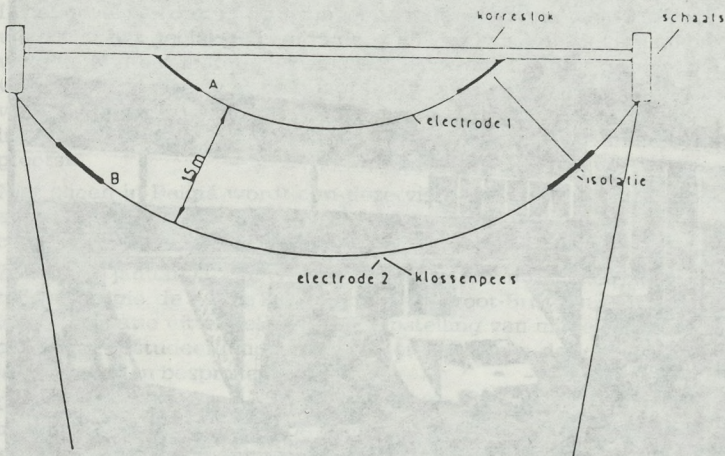
Bij laboratoriumproeven werd gepoogd een beeld van het elektrisch veld, dat rond twee geactiveerde elektroden ontstaat, op te stellen. Dit kon niet afdoend worden gerealiseerd door de te kleine omvang van het aquarium, waardoor tijdens het toepassen van de elektrische spanning ongunstige neveneffecten ontstonden. Deze behelsden vooral randeffect- en oppervlakteverschijnselen. Daarnaast ontstonden tijdens proefmetingen ontoelaatbare meetfouten die hun oorzaak vonden in de proefopstelling.

Bij de praktische opstelling van het elektrisch vistuig werden dan ook metingen uitgevoerd in open zee, ter bepaling van het elektrisch veld.

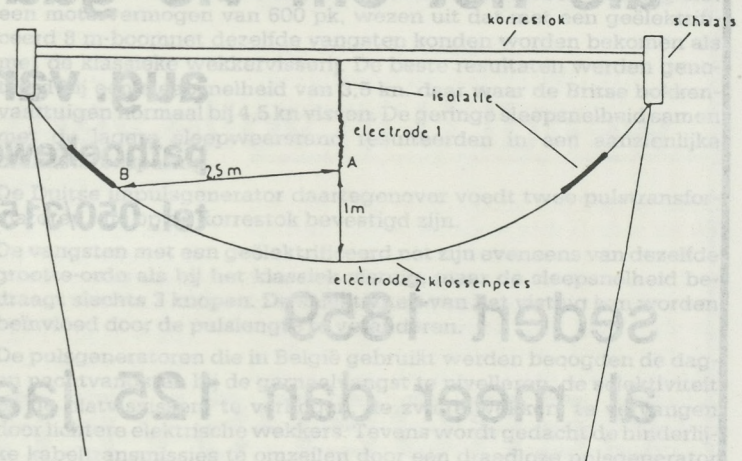
Er werd gewerkt met een pulsgenerator die afwisselend positieve en negatieve pulsen aflevert. Dit is noodzakelijk daar pulsreeksen met gelijkblijvende polariteit elektrolyseverschijnselen veroorzaken. Deze verschijnselen hebben voor gevolg dat verdere stroomdoorgang fel wordt belemmerd en dat het elektrisch veld in de omgeving van de elektroden sterk wordt verzwakt.

De voedingsspanning van de pulsgenerator bedroeg 220 Volt wisselspanning en werd geleverd door een elektro-mechanische omvormer. Deze zette de 24 Volt gelijkspanning om in 220 Volt wisselspanning.

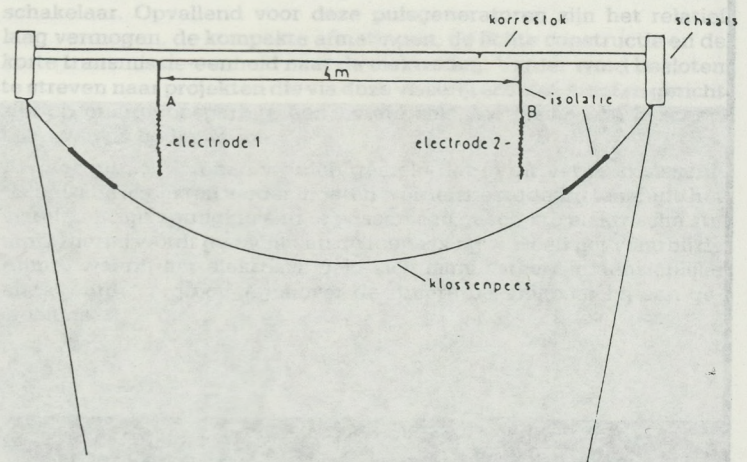
De pulsen afgeleverd door de pulsgenerator werden naar de elektroden overgebracht via twee geïsoleerde koperen geleiders met een doorsnede van 95 mm<sup>2</sup>. Deze geleiders werden synchroon met het vistuig uitgevierd en binnengewonden.



Optuiging 1



Optuiging 2



Optuiging 3

Om de werking van de elektrische apparatuur na te gaan, werd in de proefnemingen ook gebruik gemaakt van een oscilloscoop die de pulsen continu grafisch op een geïsoleerd scherm weergeeft. Voor het opnemen van de veldsterkte in de netopening werd gebruik gemaakt van een coaxiaal kabel die eveneens synchroon met het vistuig werd uitgevierd en binnengewonden.

Bij de aanvang van de proefnemingen werd vooropgesteld de veldsterkte in de netopening bij drie verschillende elektrodenopstellingen te meten. Deze opstellingen worden schematisch weergegeven in de schetsen waar respectievelijk optuigingen 1, 2 en 3 worden voorgesteld.

**125**

**„appetit“**

**als het om vis gaat:**

**aug. van den abeele, p.v.b.a.**

**pathoekeweg 68 – 8000 brugge**

**tel. 050/315141 – telex: 81153**

**sedert 1859**

**al meer dan 125 jaar in het vak**



Deze proeven werden verricht aan boord van een bokkenvaartuig, teneinde veranderlijke factoren zoals weersomstandigheden, stockdichtheid, periode van het jaar, sleepduur, diepte, aantal m gevierde vislijn te kunnen uitschakelen.

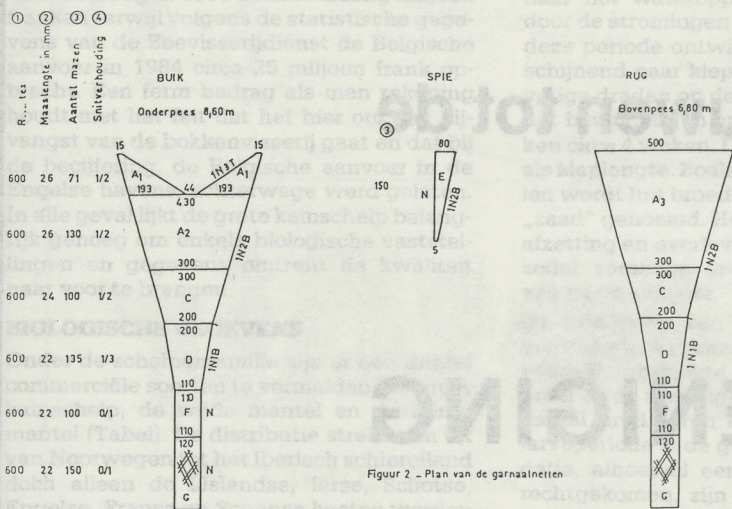
De proefnemingen werden over een totaal van 14 zeedagen gespreid. Tijdens de eerste proefreizen werd het elektrisch net aan stuurboordzijde aangeslagen en tijdens de laatste 7 proefreizen aan bakboordzijde. Aan de elektrische optuiging werd echter niets fundamenteels gewijzigd.

Het geëlektrificeerde- en niet-geëlektrificeerde net waren van identieke konstruktie.

De voornaamste karakteristieken van de gebruikte netten waren de volgende:

- de netten zijn vervaardigd uit polyamide netwerk;
- de onder- en bovenpees hebben een lengte van respectievelijk 8,60 m en 6,80 m.;
- de maaslengte varieert van 26 mm tot 22 mm;
- de netdelen A1, A2, A3, C, D, E en F hebben een diepte van respectievelijk 71, 130, 200, 100, 135, 150 en 100 mazen;
- als snitverlopen vallen 1N3T, 1N2B, 1N1B, N en T te citeren;
- de texwaarde komt overeen met 600;
- de garenbreedsterkte bedraagt 29 kg.

Het plan en de karakteristieken van het net worden weergegeven in figuur 2 en tabel 1.



Figuur 2 - Plan van de garnaalnetten

Voor iedere sleep werden het type van optuiging, de sleepduur, de diepte van het visgebied, het aantal m gevierde vislijn, de aangelegde spanning tussen de elektroden, de bekomen veldsterkte en de vangst (in kg) van konsumptiegarnaal genoteerd.

Bij optuiging 1 werd geconstateerd dat het mechanisch wekkereffect van elektrode 1 te hoog was, wat een te grote bijvangst aan vuil als gevolg had.

Met de optuiging 2 werd op een totale sleepduur van 48 uur met het geëlektrificeerde net 848 kg konsumptiegarnaal gevangen. Met het niet-geëlektrificeerde net daarentegen werd 692 kg konsumptiegarnaal gevangen. Dit resultaat is een meervangst van 22%.

In het geval van optuiging 3, met een totale sleepduur van 48 1/2 uur, werd met het geëlektrificeerde net 1.950 kg konsumptiegarnaal gevangen. Met het niet-geëlektrificeerde net werd 1.446 kg garnaal gevangen. De meervangst bedraagt in dit geval 35%. Omgerekend in vangst per uur vissen bedraagt de winst 10,40 kg/uur. Bij deze opstelling van de elektroden is de geëlektrificeerde oppervlakte immers het grootst.

Niet alleen in België wordt aan deze visserijtechniek aandacht besteed, maar ook internationaal wordt gezocht naar een vorm van coördinatie van nationale onderzoeksprogramma's.

Zo werd in januari j.l. een werkvergadering gehouden waarbij experten van België, de Duitse Bondsrepubliek, Groot-Brittannië en Nederland informatie uitwisselden en de opstelling van mogelijke E.E.G.-projecten bestudeerden. De pulsgeneratoren van de verschillende landen werden besproken.

De Nederlandse pulsgenerator werd via een coaxiale kabel gevoed en op de korrestok bevestigd. De resultaten waren in hoge mate afhankelijk van de pulsspanning en het tijdstip (dag-nacht) waarop de proefsleepen werden uitgevoerd. Er kan gesteld worden dat in vergelijking met de klassieke wekkers, de nachtsleepen dezelfde en de dagsleepen betere vangsten leverden.

Tabel 1 - Karakteristieken van de garnaalnetten.

Netdeel	A1	A2	A3	C	D	E	F	G
Materiaal	PA	PA	PA	PA	PA	PA	PA	PA
Kleur	wit	wit	wit	wit	wit	wit	wit	wit
Maaslengte in mm	26	26	26	24	22	26	22	22
Breeksterkte garen in kg	29	29	29	29	29	29	29	29
Garentiter in tex	600	600	600	600	600	600	600	2x600
Lengte pees (m)			6,80					
Lengte loodzeel (m)	8,60							
Aantal mazen bovenkant	15	130	500	300	200	80	110	120
Aantal mazen onderkant	193	300	300	200	110	5	110	120
Diepte per netdeel	71	130	200	100	135	150	100	150
Smitverloop	buiten	1N2B	1N2B	1N2B	1N2B	1N1B	N	N
	binnen	1N3T					1N2B	
Smitverhouding	buiten	1/2	1/2	1/2	1/2	1/3	0/1	0/1
	binnen	3/1					1/2	

In Groot-Brittannië, naar werd vernomen, wordt het onderzoekswerk inzake elektrisch vissen uitgevoerd door de Sea Fish Industry Authority (S.F.I.A.).

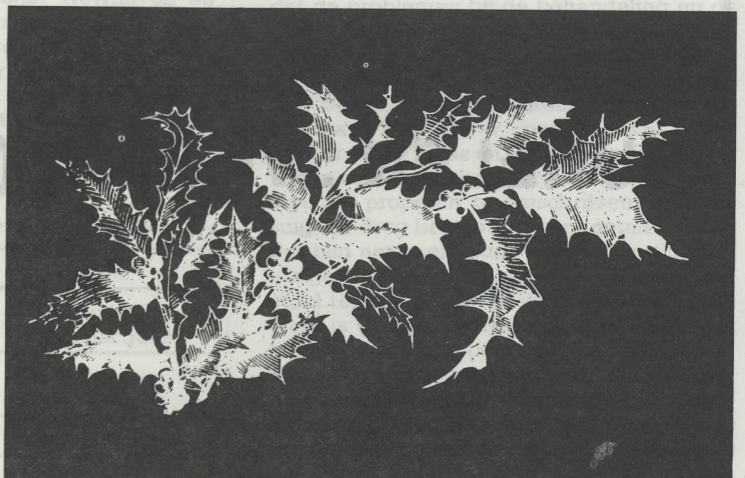
De generator wordt aan de korrestok bevestigd en via een kabel gevoed. De proefnemingen, uitgevoerd aan boord van een vaartuig met een motorvermogen van 600 pk, wezen uit dat met een geëlektrificeerd 8 m-boomnet dezelfde vangsten konden worden bekomen als met de klassieke wekkervisserij. De beste resultaten werden genoteerd bij een sleepsnelheid van 3,5 kn, daar waar de Britse bokkenvaartuigen normaal bij 4,5 kn vissen. De geringe sleepsnelheid samen met de lagere sleepweerstand resulteerden in een aanzienlijke brandstofbesparing.

De Duitse impulsgenerator daartegenover voedt twee pulstransformatoren, die op de korrestok bevestigd zijn.

De vangsten met een geëlektrificeerd net zijn eveneens van dezelfde grootte-orde als bij het klassiek vistuig, maar de sleepsnelheid bedraagt slechts 3 knopen. De selectiviteit van het vistuig kan worden beïnvloed door de pulslengte te veranderen.

De pulsgeneratoren die in België gebruikt werden beoogden de dagen nachtvangsten bij de garnaalvangst te nivelleren, de selectiviteit bij de platvisvisserij te verhogen, de zware wekkers te vervangen door lichtere elektrische wekkers. Tevens wordt gedacht de hinderlijke kabeltransmissies te omzeilen door een draadloze pulsgenerator met batterijvoeding te ontwerpen. Deze pulsgenerator zou dan ook op de korrestok worden bevestigd en voorzien worden van een drukschakelaar. Opvallend voor deze pulsgeneratoren zijn het relatief laag vermogen, de compacte afmetingen, de lichte constructie en de korte transmissie-eenheid naar de elektroden. Verder werd besloten te streven naar projecten die via deze visserijtechniek moeten gericht zijn op energiebesparing, een betere selectiviteit en een bescherming van de bodemfauna.

Als besluit zou kunnen worden gesteld dat in dit verband visserijtechnische aspecten verder moeten worden bestudeerd teneinde het vistuig en zijn optuiging aan te passen aan geschikte elektrische stimuli. Hierbij wordt gedacht aan de toepassing van een net waarbij de ruimte waarin het elektrisch veld zich manifesteert in aanzienlijke mate wordt vergroot tegenover de ruimte beschikbaar bij een gewoon net.



**REDERS en VISSERS, voor uw**

# **SOCIALE LASTEN EN BOEKHOUDING**

**wendt U in volle vertrouwen tot de**

**BEROEPSVERENIGING**

# **HAND IN HAND**

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

**☎ 32.11.01**

# Het bevissen en de kwaliteit van de grote kamschelp (St.-Jacobsschelp)

## INLEIDING

De grote kamschelp of in culinaire middens beter bekend als Sint-Jacobsschelp is dat soort schelp waarmee bedevaarders zich tooiden die van Santiago de Compostela terugkeerden. Het is nochtans niet zozeer de eindejaarsfeesten maar het eventueel gunstig advies omtrent het voorstel van de Rederscentrale, om met een gerichte schelpenvisserij te experimenteren, dat aanleiding is om enkele biologische en praktische gegevens te formuleren. Het is hier echter niet mijn bedoeling de visserijtechniek uiteen te zetten daar dit deel uitmaakt van de werkzaamheden van de adviescommissie die onder meer voor de technische begeleiding instaat. De schelpenvisserij is in Engeland en Frankrijk vooral rond het midden van de jaren zeventig ontwikkeld. De Engelse aanvoer bedroeg in 1980 honderdzesentwintig miljoen franken terwijl volgens de statistische gegevens van de Zeevisserijdienst de Belgische aanvoer in 1984 circa 25 miljoen frank opbracht. Een ferm bedrag als men rekening houdt met het feit dat het hier om een bijvangst van de bokkenvisserij gaat en dat bij de becijfering, de Belgische aanvoer in de Engelse havens, achterwege werd gelaten. In alle geval lijkt de grote kamschelp belangrijk genoeg om enkele biologische vaststellingen en gegevens omtrent de kwaliteit naar voor te brengen.

## BIOLOGISCHE GEGEVENS

Onder de schelpenfamilie zijn er een drietal commerciële soorten te vermelden. De grote kamschelp, de wijde mantel en de bonte mantel (Tabel). De distributie strekt zich uit van Noorwegen tot het Iberisch schiereiland doch alleen de IJslandse, Ierse, Schotse, Engelse, Franse en Spaanse kusten worden commercieel geëxploiteerd. De schelpen kunnen tot op 100 meter diepte en op een variëteit van bodemsubstraten worden gevonden. Ze komen echter het talrijkst voor waar rotsige uitsteeksels of keien voorhanden zijn en op een substraat van zand en schelpen. De densiteit varieert van 0,2 tot 5 per vierkante meter. Uitwendig is de tweekleppige kamschelp ruw gevormd. De beneden klep is uitgehold en vertoont gewoonlijk een witte of roze kleur. De boven klep is plat en is gewoonlijk donkerbruin tot orange gekleurd. Beide kleppen zijn verbonden met een scharnier en een rubberen verbinding aan het einde van de schelp. Op deze wijze kan de schelp zich 20 graden openzetten. Het eigenlijke openen en sluiten van de kleppen gebeurt door middel van een grote witte spier die het dier in staat stelt zich te verplaatsen. Het is deze spier die, naast de gonade, voor de consumptie wordt benut. De grote kamschelp is een filtreerder. Algen, eencelligen en diatomeen vormen het dage-

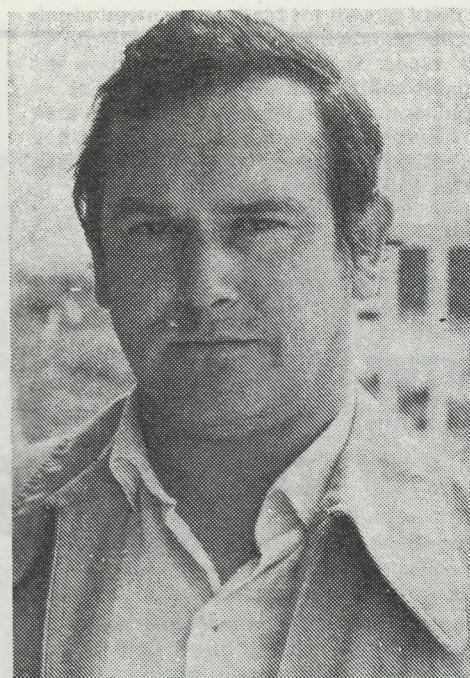
lijks menu. Aan de basis van de gonade ligt de voet, die als opruimer van de vreemde delen in de schelp gebruikt wordt. De organen zijn in een dun membraan (de mantel) opgesloten. Rond de rand van de mantel liggen een rij sensorische tentakels met glinsterende ogen. De tentakels kunnen enkele centimeters lang zijn en worden gebruikt om de voeding en chemische wijzigingen te detecteren.

De grote kamschelp is geslachtsrijp op driejarige leeftijd. Ze zijn tweeslachtig. Het rode gedeelte van de kuit vormt de vrouwelijke eicellen en het witte gedeelte de mannelijke zaadcellen. Het paaien verloopt in de maanden april tot september. Nochtans verschilt het paaitijdstip van plaats tot plaats en van jaar tot jaar. De bevruchte eieren ontwikkelen zich na enkele dagen tot larven en stijgen naar het wateroppervlak waar ze passief door de stromingen worden meegesleept. In deze periode ontwikkelt de larve een doorschijnend paar kleppen en zet zich met klevende draden op de zeebodem vast. Tussen het bevruchten en het vastzetten verstrijken circa 4 weken. De larve heeft dan 0,3 mm als kleplengte. Zoals bij de oesters en mosselen wordt het broed van de grote kamschelp „zaad" genoemd. Het is bekend dat de zaadafzetting en overleving zeer onregelmatig is zodat sommige groepen volledig afwezig zijn bij de aanvoer.

De overleving van de larven hangt onder meer af van de aanwezigheid van aangepast voedsel, geschikte temperaturen voor de groei en de afwezigheid van een overdreven aantal predatoren uit het zooplankton. De larveperiode is de gevaarlijkste voor de predatie, alhoewel eens op de zeebodem terechtgekomen, zijn de kleine schelpen het eerste jaar nog zeer kwetsbaar. Voor schol, tarbot en krabben vormen ze een geliefkoosd voedsel. Het is slechts na het eerste levensjaar dat een redelijke kans tot overleving mogelijk is. De jaarlijkse natuurlijke sterfte van de volwassen schelpen bedraagt 10% en de leeftijds grens moet ongeveer 25 jaar bereiken. Elk jaar worden circa 10% van de volwassen individuen bovengedaald.

## DE VISSERIJ

Vooral in zuidwest Engeland met Brixham en Plymouth op kop treft men belangrijke aanvoerhavens van schelpen aan. In het oostelijk gedeelte van de kanaalzone, alhoewel de aanvoer minder aanzienlijk, liggen de belangrijkste aanvoerhavens: Newhaven en Rye. Sinds 1975 worden de schelpen zowat langs geheel de Engelse kanaalzone bevist (figuur). Verder noorderwaarts wordt sinds 1980 ook nabij Cardigan Bay en Anglesey gevestigd. Zelfs de noord-oost kust van Engeland bleek rendabel en gekenmerkt door snelgroeiende schelpen.



door Ir. D. DECLERCK,  
Werkgroep Biologie (IWONL)  
Rijksstation voor Zeevisserij

De geëxploiteerde bedden van Beachy Head tot Nab Tower strekken zich slechts tot 20 mijl ver in zee uit, terwijl een aantal bevisbare bedden in het westelijk gedeelte van Engeland, 45 mijl ver in zee bevinden. De meest recente bedden werden rond Wolf Rock en de Scilly eilanden gevonden, zodat men de indruk krijgt dat nog tal van schelpbedden tot nu toe onbevist zijn gebleven. Een ander interessant gegeven is het verschil in tijdstip van de schelpbevissing tussen het westelijk en oostelijk gedeelte van het Engels kanaal. In het westelijk gedeelte geschiedt de aanvoer vooral rond de zomer maanden terwijl in het oostelijk gedeelte in de winter wordt aangevoerd na de tongvisserij in de zomer. Voor wat de Engelse vissersvloot betreft waren zowat 130 boten geheel of gedeeltelijk bij de schelpenvisserij betrokken, waarvan 60% van de vloot haar thuishaven in Plymouth of Brixham heeft.

De lengte van de schepen strekt zich uit van 8 tot 30 m. Tien procent is kleiner dan 12 meter lang, 25% groter dan 18 meter en 65% ligt tussen de 12 en 18 meter groot.

Alhoewel de schelpenvisserij veelal een een-dagsvisserij is, maken grotere schepen, bij de bevissing van de Ierse zeebedden, trips van verschillende dagen. Het is vooral hier dat de problemen bij de behandeling en de bewaring van de schelpen het grootst zijn. De Belgische aanvoer van de grote kamschelp moet tot nu toe als een bijvangst van de bokkenvisserij worden beschouwd. Nochtans bestaan er speciale visserijtechnieken: een Franse en een Engelse waarover ik niet verder zal uitwijden en alleen het principe zal proberen te omschrijven. Het vistuig, de dreg bestaat uit een metalen kader dat een net openhoudt waarvan het onderste gedeelte uit metalen ringen is samengesteld terwijl het bovenste gedeelte uit netwerk is vervaardigd. Het onderste deel van het metalen kader bestaat uit regelbare tanden. Omdat ondervonden werd dat de dreggen soms moeilijk contact hielden met de bodem werd in Frankrijk in de jaren '70 een dreg met extra metalen plaat met regelbare

Tabel: Benaming van drie verschillende bevisbare schelpensoorten in het Engels kanaal.

Nederlands	Latijn	Engels	Frans
De grote kamschelp Sint-Jacobsschelp	Pecten maximus	Great scallop	Coquille de Saint-Jacques
De wijde mantel	Chlamys opercularis	Common scallop of Queen scallop	Vanneau
De bonte mantel	Chlamys varia	Variegated scallop	Petite vanne





# JetAir

**BLIJFT BENIDORM-SPECIALIST  
N° 1!**

Wekelijks 3 chartervluchten.

De grootste keuze in hotels en flats.

De beste service ter plaatse.

De beste en goedkoopste autocar-  
express-dienst

10 dagen reis en  
vol pension

v.a. **6.410**

**Nieuw in 1986 :**

Italië, Sardinië, uniek  
kombinatieprogramma op Griekenland...

# JetAir

**Ook voor de zomer '86  
blijft Jetair aan de top!**

Onze zomerbrochure verschijnt  
pas in januari MAAR...  
**WORDT SUPERVOORDELIG!**

**AFWACHTEN DUS**

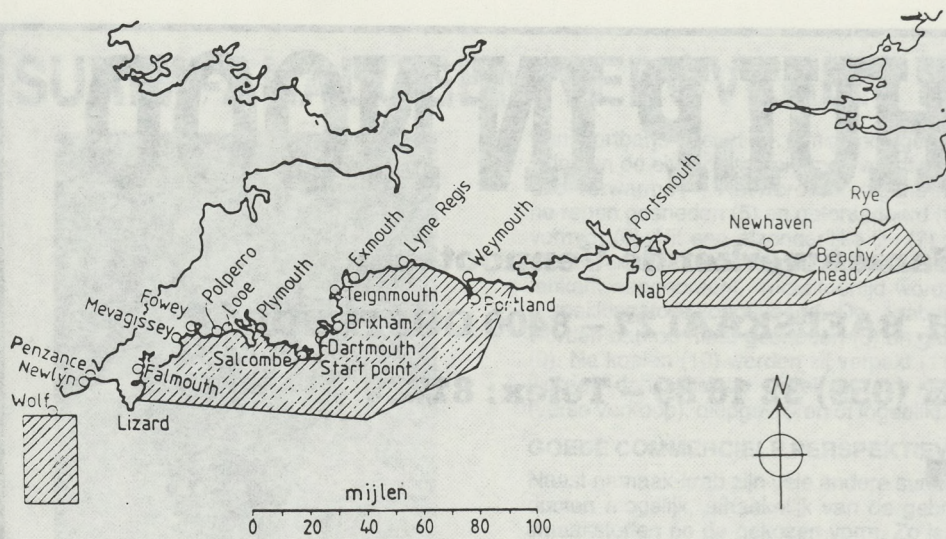
Alle inlichtingen bij uw JetAir-specialist

# ROYAL TOURS

A. Pieterslaan 15, OOSTENDE  
Tel. 059/70.77.31

Ook wij doen mee aan de  
eindejaarsactie Oostende...  
Einde '85

**25.000 fr. aan reizen te winnen!**



Figuur Voornaamste aanvoerhavens en visgronden van de grote kamschelp in het Engels kanaal.

helling ontworpen. Daar echter door veel vissers geoordeeld werd dat deze dreg te veel schade aan de bodem teweegbracht werd ze later verboden. Ze mocht enkel nog gebruikt worden op de kust van Noord-Bretagne.

#### DE BIOLOGISCHE CONDITIE

De biologische konditie hangt zoals bij vele noordelijk gevangen vissoorten nauw samen met de groeisnelheid en het tijdstip van bevissing. De groei is het grootst in de maanden april tot juni en stopt in de winter. De schelp bereikt bij de eerste winter een lengte van 20 tot 25 mm en bij de tweede winter 50 tot 70 mm om na drie jaar de commerciële lengte van 95 mm te hebben. De commerciële lengte wordt in sommige bedden slechts na 5 jaar bereikt, wat op verschillende groeisnelheden wijst. Het is bekend dat de schelpen in de oostelijke kanaalzone (Nab tot Beachy head) sneller groeien dan in de westelijke kanaalzone.

Schelpen van respectievelijk 90 en 110 mm lengte bevatten circa 16 en 32 gr. eetbaar gedeelte. Het gewicht van de spier en vooral de gonade is echter afhankelijk van de geslachtscyclus. Het gewicht van de gonade is in het Engels kanaal maximaal in de lente, vlak vóór het paaien (april) en verlaagt van mei tot november waar het gewicht van de gonade een minimum bereikt. De variatie van het spiergewicht is omgekeerd. Het gewicht stijgt in de zomer en bereikt een pik in november en een minimum in de lente. Het gewicht van de spier heeft te maken met het voedselaanbod en de temperatuur van het zeewater. Het totale rendement van de schelpen met 110 mm lengte, waarvan de aanvoer midden juni was, bedroeg 18%.

De samenstelling van de spier van een zevenjarige kamschelp varieert naar gelang het seizoen van 77-82% water, 16-18% eiwit en 0,5-3% vet. Voor wat de biologische samenstelling van de gonade betreft is de variatie van het vet- en watergehalte dezelfde als voor de spier, doch het eiwitgehalte (13-15%) is verschillend. Uit deze gegevens kan worden afgeleid dat naast de excellente organoleptische eigenschappen, de grote kamschelp over gans het jaar ook over een goede biologische kwaliteit beschikt.

#### DE HYGIENISCHE KWALITEIT

De hygiënische en bacteriologische kwaliteit hangt onder meer af van de behande-

lingsprocessen die zowel aan boord van het vaartuig als aan land worden verricht. Wat de huisvrouw uiteindelijk op tafel krijgt is het resultaat van een lange rij van behandelingsprocessen en bewaren. Alles begint met de behandeling aan boord van het vaartuig. Na het sorteren dient de vangst gewassen en van zand en slib ontdaan. Vervolgens dienen de schelpen in het ruim te worden weggeborgen. Volgens de Engelse methode althans worden de schelpen in met zeewater doordrenkte juten zakken gestopt. De gevulde zakken dienen vervolgens in het ruim te worden gelegd en koel bewaard. Op deze wijze kan de grote kamschelp bij 0°C twee dagen levend worden bewaard. Bewaard is ijs verliest de schelp zijn typische smaak na 5 à 7 dagen. De uiterste grens van bewaarzaamheid is 10 dagen in ijs. Het voordeel van het gebruik van natte jutte zakken bestaat hierin dat de schelpen na sterfte gesloten blijven en hierdoor het tijdrovend en voor de kwaliteit schadelijke handeling van „doorsteken” overbodig is.

Het doorsteken van de rubberen verbinding aan het scharnier introduceert overigens een bacteriële kiembelasting wat een vermin-

derde bewaarzaamheid tot gevolg heeft en de introductie van pathogene bacteriën van het eetbaar gedeelte mogelijk maakt. Uiteindelijk kon uit recente onderzoeken naar de meest voorkomende aandoeningen van de grote kamschelp worden afgeleid dat deze dieren weinig inwendige aandoeningen vertonen, zodat we hier van een betrouwbaar product kunnen spreken.

#### BESLUIT

– Uit de literatuurgegevens kan worden afgeleid dat de bevissing van de grote kamschelp onzeker is. Stock bepalende specialisten stellen dat, door het wegblijven van doeltreffende bepalingsmethoden, er een onduidelijk beeld van het hoeveelheid broed voorhanden is.

– Gezien het visverbod in de 12 mijlen zone lijkt deze visserij alleen voor grotere schepen te zijn weggelegd.

– Het beoefenen van de schelpenvisserij in de Engelse oostelijke kanaalzone, na de tongvisserij, lijkt interessant.

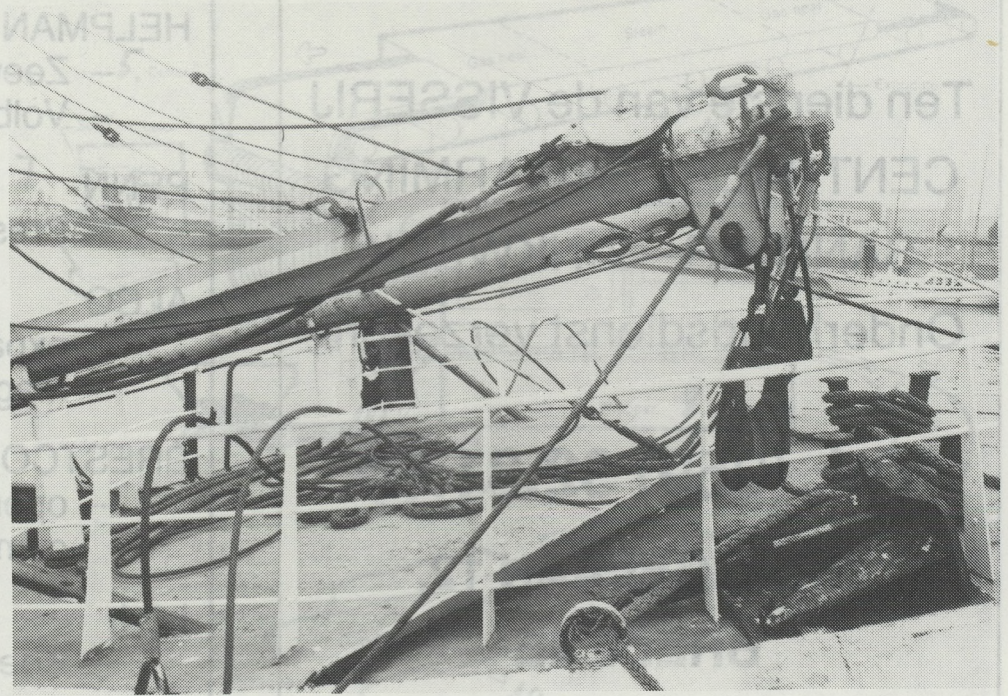
– Uit de bepaling van de biologische conditie blijkt dat de beste aanvoerperiode voor de consumptie van de eetbare spier het najaar is. De eetbare gonade is optimaal in het voorjaar, tot vlak vóór het paaien.

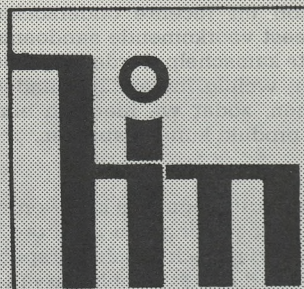
– Uit de samenstellingsanalyses kan worden afgeleid dat naast de excellentie organoleptische eigenschappen de grote kamschelp over gans het jaar over een goede biologische kwaliteit beschikt.

– Voor wat de bacteriologische en hygiënische kwaliteit betreft verdienen onder meer de behandelingsprocessen aan boord van het vaartuig, de bewaringstemperatuur en de wijze van bewaren een bijzondere aandacht.

#### Referenties

- Connor, P.M., 1978 - Seasonal variation in meat yield of scallops (*Pecten maximus*) from the south coast (Newhaven) of England. ICES CM 1978/K: 8.
- Franklin, A., Pickett, G.D. Connor, P.M., The scallop and its fishery in England and Wales. Laboratory Leaflet No 51. Lowestoft 1980.
- Hardy, R. and Smith, J.G.M., 1970 Catching and processing scallops and queens.





# HULP IN NOOD

**Samenwerkende Vennootschap**

**H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE**

**☎ (059) 32 16 89 – Telex: 81229**



## **Gedekte risico's:**

**eigen schade – schade aan derden –  
opslepingen – totaal verlies –  
lichamelijke schade aan derden –  
navigatietoestellen – zeegoed – vistuig**



**Scheepskredieten worden verleend  
aan de leden tegen zeer lage interesten.**

# Paul HOSTYN

Ten dienste van de VISSERIJ  
CENTRALE VERWARMING  
SANITAIR – ZINKWERK  
Onderhoudsdienst verzekerd

**Tel. (059) 32.31.80**

**BRUGGELAAN 12,  
BREDENE**



## **molimex & vanandel**

**Weveldlaan, 7  
- B-1930 Zaventem Zuid**

**Alle apparatuur voor koelinstallaties.**

### **HELPMAN**

- Zeewatercondensors
- Volbad verzinkte verdampers

### **PENN**

- Pressostaten - Thermostaten

### **ALCO**

- expansieventielen,  
magneetventielen

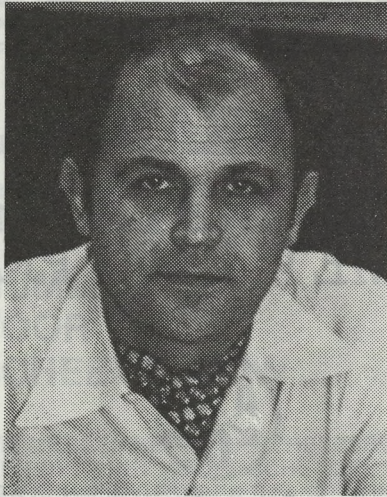
### **PRESTCOLD**

- open en semi-hermetische  
compressoren

### **I.C.I.**

- Koelgas-R12/R22/R502

# SURIMI-ANALOGEN VEROVEREN DE WERELDMARKT



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

Surimi-analogen zijn geen nieuwe computersystemen maar visproducten van Japanse oorsprong op basis van vispasta bereid uit surimi. Surimi bestaat essentieel uit mechanisch gesepareerd visvlees dat na wassen en toevoeging van zout en andere ingrediënten als grondstof voor allerhande eindproducten dient, o.m. namaak-krab, het produkt dat bij ons het meest bekend is. Surimi wordt reeds sedert de 15de eeuw in het land van de Rijzende Zon geproduceerd. Meer dan één miljoen ton wordt voor binnenlands verbruik per jaar gefabriceerd en de uitvoer is in enkele jaren verdrievoudigd (30.000 ton in 1984, waarvan 200 ton naar België). Daarenboven wordt heel wat surimi in het buitenland onder licentie gemaakt.

## BEREIDINGSWIJZE VAN SURIMI

Het visvlees wordt met klassieke gratenseparatoren afgescheiden. Het wordt daarna minimum drie maal met koud water gewassen en drooggezwierd. Het wassen is belangrijk voor de kwaliteit. Het verwijdert immers bloed, vet, pigmenten, aromastoffen, enzymen alsook een deel van de oplosbare eiwitten, die het later gelproces nadelig kunnen beïnvloeden. Daarna wordt zout (1-3%) toegevoegd om de gelvorming te versterken. Andere additieven zoals suiker (4%), sorbitol (4%) en polyfosfaten (0,25%) die als „cryoprotectoren” optreden en een goede bewaarbaarheid in diepvries verzekeren worden eveneens ingemengd. Surimi wordt ofwel rechtstreeks verder verwerkt (weinig) ofwel gedurende een zekere periode in diepvries bewaard. Vijftig procent wordt trouwens op zee geproduceerd, hetgeen diepvries noodzakelijk maakt.

Het rendement bedraagt 25 tot 30% uitgaande van gehele vis. De kwaliteit van surimi wordt vooral door drie factoren bepaald: witheid, vastheid en elasticiteit (gelvorming). Deze hangen vooral van de gebruikte vissoort, de versheidsgraad en de biologische conditie (seizoen, visgrond) van de vis af.

## BEREIDING VAN NAMAAK-KRAB

Het is hier dat de kunst van de moderne vistecholoog het meest aan bod komt. De figuur geeft het productieschema weer.

Surimi wordt in een cutter met diverse ingrediënten (zetmeel, eiwit, aromastoffen) en water vermengd (1). De bekomen pasta wordt dan geëxtrudeerd (2) en komt als een lint op een

transportband terecht (3). Om de nodige koagulatie van de eiwitten te bekomen wordt het product verwarmd (4). Het wordt vervolgens in dunne repen gesneden (5) en getsorsadeerd (touwvormig) (6). Uit een afzonderlijke lijn (7) wordt met kleurstoffen vermengd surimi aan de buitenkant aangebracht. Terzelfdertijd wordt een verpakkingsfolie toegevoegd. De „krabsticks” worden dan op maat gesneden (8) en gekookt (9). Na koelen (10) worden zij verpakt (11). Zij worden dan tenslotte ofwel vacuüm verpakt (verse verkoop), diepgevroren of ingeblikt.

## GOEDE COMMERCIELE PERSPEKTIEVEN

Naast namaak-krab zijn vele andere surimiprodukten mogelijk, afhankelijk van de gebruikte smaakstoffen en de gekozen vorm. Zo is o.m. namaak-St.Jacobsschelp op de markt. Deze producten die feitelijk door „hertexturatie” van het visweefsel ontstaan worden globaal „surimi-analogen” genoemd. Ze zijn belangrijk omdat ze toelaten minder geluste of niet verkoopbare vissoorten die momenteel onderbevestigd zijn, te valoriseren, bv. blauwe wijting, steenbolk, Alaska koolvis.

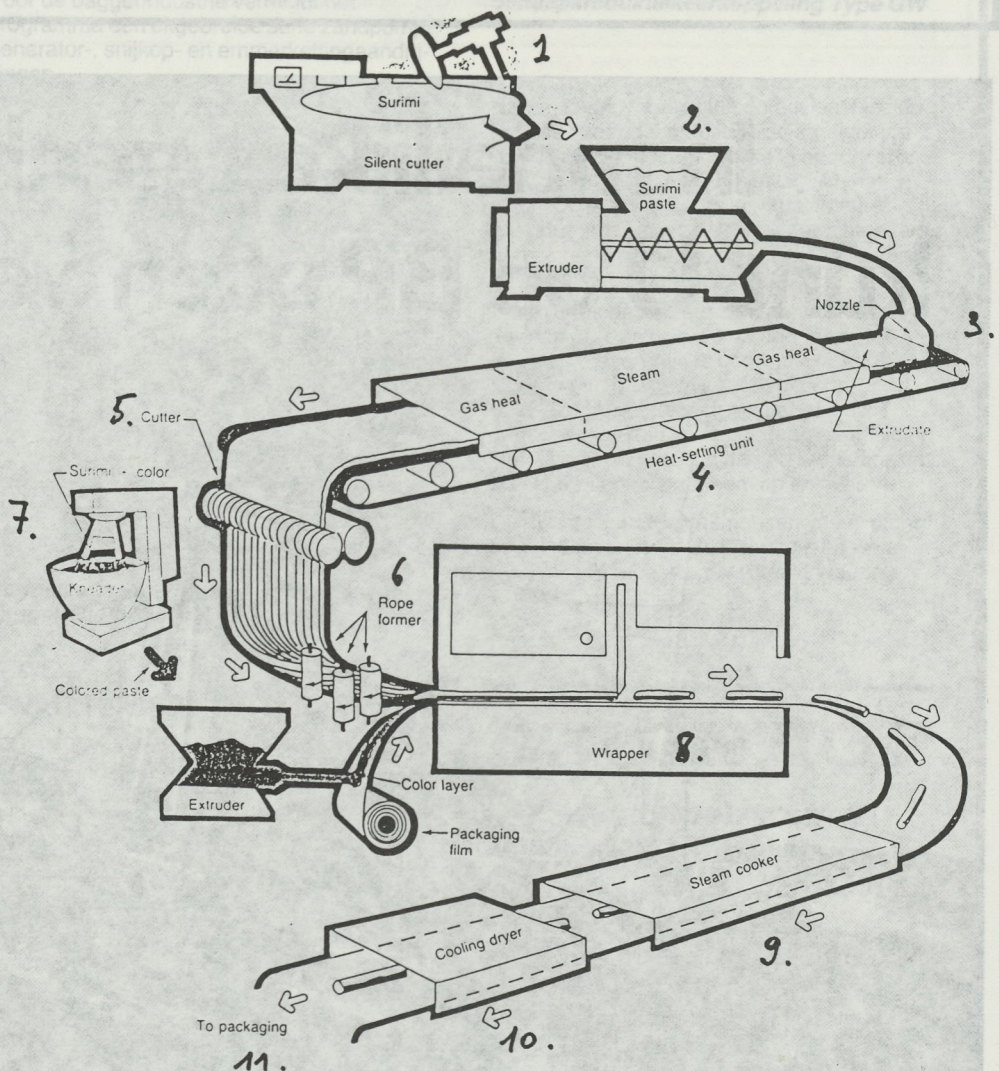
De surrogaten van echte krab of andere schaal- en weekdieren blijken gunstig door het publiek te worden onthaald. De smaak en textuur vallen goed mee en de duidelijk lagere prijs (het echte product kost twee- tot driemaal duurder) lijkt van doorslaggevende aard te zijn, vooral bij dalende koopkracht van de verbruiker.

## PROBLEMEN

Alhoewel de surimi-analogen diëtisch gezien hoogwaardig te noemen zijn, blijven het toch namaakproducten. Hier ligt een eerste moeilijkheid: de gebruikte naam. Namaak-krab is geen krab en zou dan ook niet als dusdanig mogen worden verkocht. Toch vindt men in diverse viswinkels (ook in Oostende) krabsalade „krabsticks” of zelfs „verse krab” (sic) die van surimi gemaakt zijn. Dit is duidelijk de consument misleiden. Alhoewel waarschijnlijk niet altijd kwaad opzet in het spel is en wellicht een gebrek aan informatie een rol speelt, dient deze praktijk toch te worden aangeklaagd.

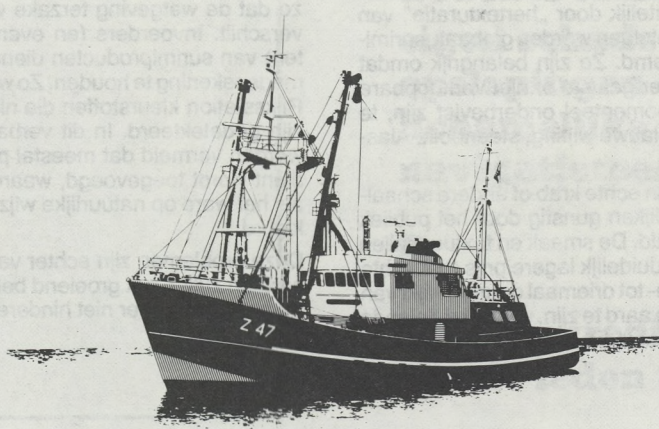
Een ander probleem is dit van de additieven. Om namaak-krab e.d. te fabriceren is inderdaad een reeks toevoegsels noodzakelijk. Nu is het zo dat de wetgeving terzake van land tot land verschilt. Invoerders (en eventuele producenten) van surimiprodukten dienen dan ook hiermede rekening te houden. Zo werden o.m. in het Rijksstation kleurstoffen die niet aanvaardbaar zijn gedetekteerd. In dit verband kan evenwel worden vermeld dat meestal paprika als ingrediënt wordt toegevoegd, waardoor het product als het ware op natuurlijke wijze rood wordt gekleurd.

Deze problemen zijn echter van voorbijgaande aard en zullen het groeiend belang van de surimi-analogen zeker niet hinderen.



# DE BEST AANGEPASTE MOTOREN VOOR DE VISSERIJ

## VERMOGENS VANAF 200 TOT EN MET 2.400 PK



Anglo Belgian Corporation

Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent, Belgium  
Tel: 091/234541, Telex: 11298



# In moeilijke ogenblikken kunt U op BP oliën vertrouwen.

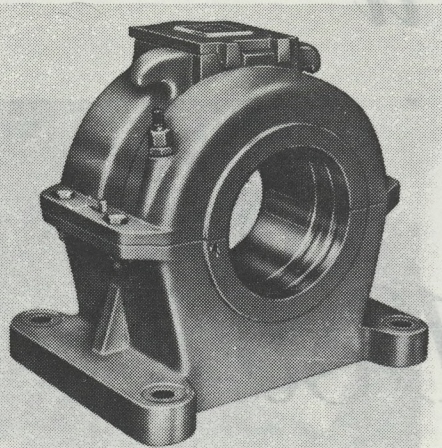


# BRUINHOF LOHMANN + STOLTERFOHT

## 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.

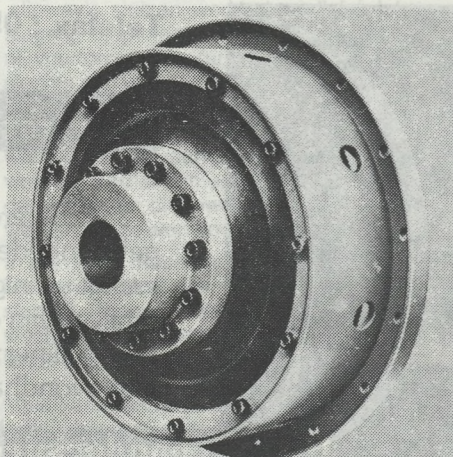
Als alleen-vertegenwoordiger van L + S voor Nederland en België levert Bruinhof aandrijfsystemen in allerlei uitvoeringen voor toepassing in vele typen schepen. Daarmee doet het bedrijf zijn scheepvaartachtergrond alle eer aan. De ervaring leert steeds weer dat een gerenommeerde motorenleverancier, scheepswerf 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 aandrijfunite 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 concurrenten 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*

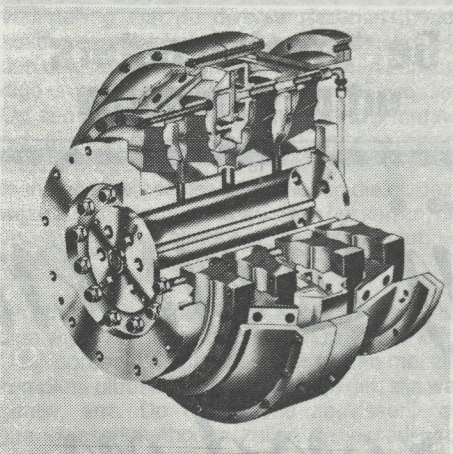
Zoals gezegd dragen 's werelds beste aandrijfunits de Lohman + Stolterfoht

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 producten worden alom aangehouden in de voortstuwingsinstallaties van o.a. passagiersschepen, vrachtschepen, zware ladingschepen, bevoorradingschepen, visserijschepen, binnenvaartschepen, veerboten, sleepboten, duwboten, politiebotten en yachten.



*Hoogelastische koppeling Spiroflex KJ*

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

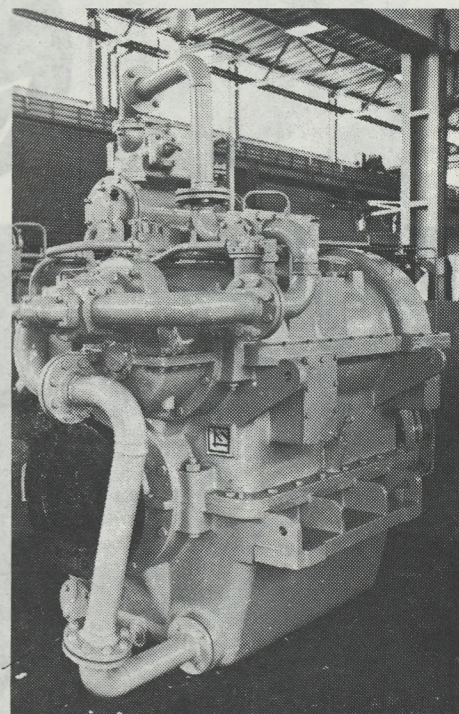


*Hoogelastische Pneumatisch geschakelde koppeling Pneumaflex*

### KWALITEIT EN KONTINUÏTEIT

Van meet af aan is Bruinhof de mening toegedaan, dat uitsluitend met het leveren van goede kwaliteit de continuïteit 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 complete installaties en losse componenten van Bruinhof, maar evenzeer op alle overige aspecten die nodig zijn om de afnemer

optimale zekerheid te kunnen bieden. De best denkbare en van economisch 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 gespecificeerd 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**

# N.V. Rokerij LA COURONNE



WENST HAAR KLIËNTEEL EEN ZALIG KERSTFEEST  
EN EEN VOORSPOEDIG 1986.

Industriepark Zandvoorde

Zandvoordestraat 446

B 8400 Oostende - Belgium

Tel. : 059/70.13.24 059/70.13.25

Telex : 81202 couron b

Telefax : 059/50.90.93



## First in salmon since 1924

Fijn-gerookte zalm past uitstekend bij alle gelegenheden. De bereiding is eenvoudig en vraagt weinig tijd. Horizontaal gesneden schijven zijn een ware traktatie bij ontbijt, lunch, diner; ook als licht tussengerecht of als laat-avondhapje.

## Hele en handgesneden zalmzijden

De "Staalmeesters"  
uit de 21e eeuw

*Wij wensen u  
een gezond en  
succesvol 1986*

**MACHINEFABRIEK VAN RIJN B.V.**

Scheepmakerstraat 13 - 2222 AB Katwijk aan Zee - Holland  
Telefoon 01718 - 2 07 00 - Telex: 39454 Rijn nl



Van Rijn B.V. is lid van de wereldwijd opererende  
Siersema Groep.

# DE UITBREIDING VAN HET VISSERIJMUSEUM

September 1985. Een eerste kleine vrachtwagen komt het museum oprijden, gevolgd door een gewone auto. Uit beide voertuigen komen werklieden. Ze lossen de vrachtwagen en binnens afzienbare tijd staat er een „keet”. Hierop werd jaren gewacht. Het is zo ver. Er zal eindelijk gebouwd worden. De vergrotingswerken worden aangevat.

Doch er gaan enkele dagen voorbij en in en rond de keet valt geen beweging te bespeuren.

Onverwachts is het dan zo ver. Een graafmachine komt het terrein opgereden en vat onverwijd de werkzaamheden aan. De funderingswerken volgen. Er wordt vlijtig gemetseld en getimmerd. Kon het vriezen maar uitblijven. In korte tijd wordt het terrein stukgereden en enkele kleine boompjes en struiken moeten er aan geloven maar dat moeten we er voor een jaar bijnemen. De werf is zeker geen mooie bedoening, het aantrekkelijke uitzicht van het visserijmuseum is momenteel ver te zoeken doch wanneer de zaak helemaal af zal zijn wordt het visserijmuseum nog zo mooi als voorheen.

Er wordt vanzelfsprekend zeer veel over het nieuwe gedeelte verteld, doch weinigen weten wat er precies in ondergebracht zal worden. Het is trouwens onmogelijk om in het bestek van deze bijdrage alles over de inrichting van het nieuw gedeelte tot in details weer te geven. Dat zou verschillende bladzijden vergen.

Niet alleen het nieuw gedeelte wordt ingericht, doch het inrichten van dit nieuw gedeelte heeft een herinrichten van de bestaande tentoonstelling tot gevolg. Voor ieder voorwerp komt er meer ruimte. De tentoongestelde voorwerpen zullen dus beter tot hun recht komen, ze zullen meer aandacht van de bezoeker opeisen en dus leerzamer worden.

Het nieuw atelier wordt tegen de voorgevel van het bestaande museum, dus naar het zuiden toe, aangebouwd. Deze nieuwe werkplaats zal uit twee delen bestaan; simplistisch uitgedrukt: een vuile en een nette atelier. De „vuile atelier” om er grof onderhoudswerk en schilderwerk te verrichten; de „nette werkplaats” om er scheepsmodellen te bouwen. In het modelbou-

watier wordt een tekentafel ondergebracht en worden langsscheepse-, dwarsscheepse- en spantenplannen aan de muren opgehangen. Aansluitend op de scheepsbouwzaal wordt een gedeelte van deze plaats als tentoonstellingsruimte ingericht.

In het gelijkvloers van het nieuw gedeelte, dat zal luisteren naar de naam „hoofdgebouw”, wordt er een miniaturvissershaven gebouwd. We zien het zo'n beetje voor ons, zoals te Oostende, kaaimuren, de vismijn, scheepswerven, slipway's, sluizen, werkhuizen, ijsfabriek, touwslagerij, diepvrieswerkhuizen, scheepssmederij, vuurtoren, enz. Vanzelfsprekend kunnen we slechts dan van een haven spreken als er vaartuigen tegen de kaaimuur, in het dok en op de slipway liggen. In de vismijn zal voorgesteld worden hoe de vaartuigen vroeger en nu gelost worden. Verder komen er scheepsmodellen op de werven en dit zowel op de scheepstimmerwerf als op de werf voor staalconstructie.

In het nieuw museumgedeelte zullen de nevenberoepen zeker niet vergeten worden. Touwslagerij, tonnenmakerij, zeilmakerij, manden vlechten en het nettenbreien zullen in verschillende secties voorgesteld worden.

Aquariums met levende zeevissen zullen ongetwijfeld heel wat bezoekers boeien.

Bij de uitgang van het hoofdgebouw wordt een gedeelte voorbehouden voor het verdwenen vissersdorp „de Nieuwe Yde”. Deze nederzetting tussen Oostduinkerke en Nieuwpoort verdween in de 16de eeuw. Allerhande archeologische vondsten zijn de stille getuigen van het vroeger bestaan van dit vissersdorp.

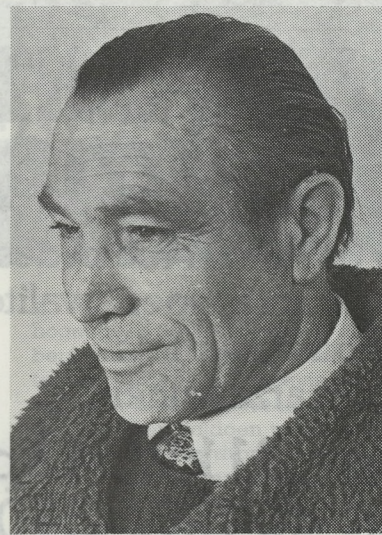
In een visserijmuseum mag een didactische voorstelling van de diverse visserijmethoden zeker niet ontbreken. In het hoofdgebouw zullen dan ook 16 zeevisserijmethoden op een eenvoudige en verstaanbare wijze voorgesteld worden. Op een houten bord komt het vaartuig met het net, actief of passief vissend. Een bijgevoegde foto zal het geheel extra verduidelijken. We noemen een paar zeevisserijmethoden die op deze wijze zullen voorgesteld worden: het korren, het vissen met het stroopnet, het bordennet, de hekreiler, de vleet enz.

De strandvisserijmethoden zullen op gelijkaardige wijze worden voorgesteld. Op schaal krijgt U bijvoorbeeld de paardevisser te zien met zijn complete uitrusting, zijn paard, zijn net, zijn wagentje, enz. De didactische zeevisserij- en strandvisserijmethoden zullen de visserijtechnieken weergeven van de zesde eeuw tot heden.

Op het eerste verdiep van het hoofdgebouw zal een volledig ingericht stuurhuis de bezoeker verrassen. Alle elektronische apparatuur wordt in dit stuurhuis ondergebracht alsook de slaapstede van de kapitein en de kaartenkamer. Het stuurhuis wordt in de buitengevel ingebouwd zodat alles zeer echt zal lijken.

De mooie kunstwerken die het visserijmuseum bezit zullen allemaal tentoongesteld worden op het verdiep van het nieuw gedeelte. Het betreft schilderijen, beeldhouwwerken, wit-zwart tekeningen en foto's.

Aangezien er heel wat materiaal uit het bestaande naar het nieuwe museumgedeelte zal verhuizen komt er in het bestaande deel plaats vrij. Dit geeft ons de gelegenheid om de klederdrachten in de visserij voor te stellen. Dit zijn veertig in



door G. DESNERCK, conservator

hout gesneden beeldjes met een hoogte van 80 cm.; twintig mannen en twintig vrouwen. Op deze wijze zullen de klederdrachten van De Panne tot Heist voorgesteld worden alsook deze van de Braakman, Bouchoute en van de Schelde; van Baasrode, Mariekerke, St.Amands, Kieldrecht, enz.

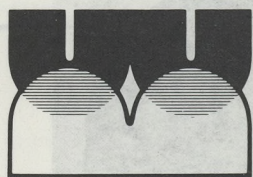
Een uitgebreid en vernieuwd museum met een ruimer aanbod tentoongestelde voorwerpen zal ongetwijfeld meer bezoekers lokken. Bezoekers die voor ze het museum binnengaan gekonfronteerd zullen worden met een verzorgd museumterrein met als voornaamste onderdeel het ereplein. Door een beslissing van het gemeentebestuur wordt het ereplein eveneens verfraaid en wordt er voor gezorgd dat het ereplein in ere wordt gehouden.

Aan het estaminet wordt niet gewijzigd. Het ziet er altijd even aantrekkelijk uit en men wordt er steeds vriendelijk ontvangen. Het is er trouwens leuk vertoeven na een museumbezoek. Men kan er nakeuvelen over nostalgische tijden waarvan vaak ten (on)rechte gezegd wordt dat ze „goed” waren.

Wanneer het visserijmuseum er voor de visserij in slaagt een beeld te geven van die vroegere tijden en als het museum daarenboven het heden voor de toekomst bewaart, dan pas kan men spreken van een volwaardig Nationaal Visserijmuseum en dat kon niet zonder de uitbreiding waar nu eigenlijk werk wordt van gemaakt.







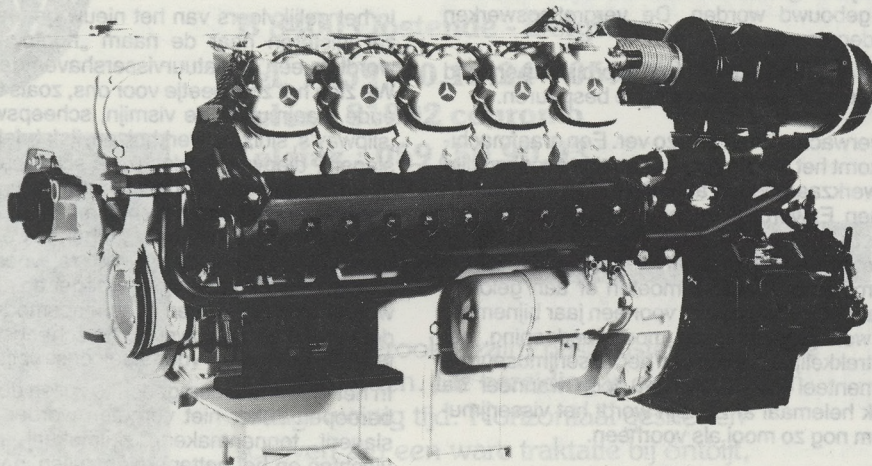
# WIZEMAN MARINE\_DIESEL

Op basis van Mercedes-Benz-Dieselmotoren,  
de garantie voor kwaliteit, vermogen,  
betrouwbaarheid  
en spaarzaamheid,

van 31kW (42pk)  
tot 404kW (550pk)

... de Mercedes  
onder de scheepsmotoren.

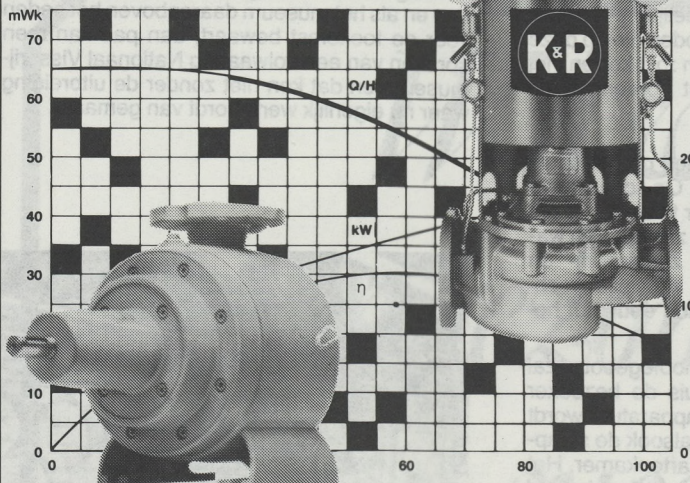
de Officiële  
scheepsmotoren-  
bouwer  
van  
Mercedes-  
Benz



## Mercedes-Benz Belgium n.v.

Dienst verkoop motoren - Tollaan 68 - 1200 Brussel - Tel.: (02) 7221666

uw puzzle in  
**POMPEN**  
voor scheepvaart  
en industrie



lossen wij zowel horizontaal  
als vertikaal voor u op!

*Ons nieuwe adres al genoteerd?*

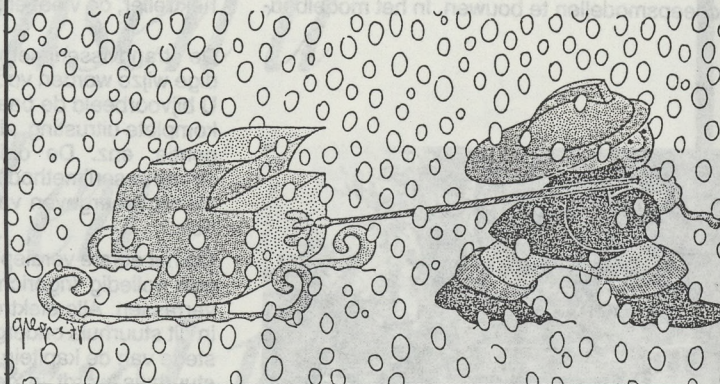
**Kuyl & Rottinghuis bv**



Postbus 9684 - 3506 GR Utrecht  
Arkansasdreef 28 - 3565 AR Utrecht - (Industrieterrein 'Overvecht')  
Telefoon: 030-610024\* - Telex 40093 Kaern nl

## GELUKKIGE FEESTDAGEN !

WILT U NIET ACHTER HET NET VISSEN  
HOUDT HET VEILIG MET KWALITEITS-  
BRANDBLUSMATERIAAL



WENDT U TOT

# S.V. SCAP

H. BAELSKAAI 27, 8400 OOSTENDE

Ø (059) 32.29.51

# BELGIE EN HET INTERNATIONAAL VISSERIJRECHT

Door Yolanda VANDEN BOSCH,  
Vrij assistent Universitaire Instelling Antwerpen



1. Van oudsher reeds wordt de zee gebruikt voor de visserij. Zowel mens als dier zochten de zee op voor voedsel. Tengevolge van de moderne technieken, zowel inzake schepen (bijvoorbeeld de fabrieksschepen) als inzake het vangmateriaal, de gespecialiseerde visvangst en de opgedreven productie, kwam men tot meer dan een verdubbeling van de gehele visaanvoer in de wereld. Een gedeelte van de aangevoerde vismassa komt niet meer in aanmerking voor menselijke consumptie of zelfs niet voor verwerking tot vismeel, doch gaat verloren door bederf. Aan het ongebreideld bevissen der wateren kwam, stelde men vast, dikwijls een einde door overbevissing.

De bestaande principes zoals vastgelegd in de Conventies van Genève over de volle zee, inzake de visserij en de instandhouding van de levende rijkdommen van de volle zee, en inzake de territoriale zee en de aangrenzende zone, alle daterend van 1958 (1) werden hoe langer hoe meer door de Staten naast zich gelegd. Steeds meer Staten eisten uitsluitende visrechten op in gedeelten van de volle zee.

Om de biologische rijkdommen van de zeeën te bewaren drong zich de nood op tot een nieuwe meer doorgedreven visserijreglementering, met daarmee samenhangend het probleem van de controle op de naleving van deze reglementeringen.

Hierna volgt een overzicht van Belgische wetgeving inzake visserijproblematiek, zonder daarbij in detail te treden. Waar nodig wordt gewezen op de internationale verdragen in deze materie voorhanden.

2. Ten tijde van de Conventie van Genève van 1958 (2) aanvaardde het overgrote deel der Staten, een breedte van drie mijl voor de **territoriale zee**. De territoriale zee valt onder de soevereiniteit van de kuststaten (Art. 2 Conventie Genève terr. zee).

Door de nieuwe Conventie van de Verenigde Naties over het zeerecht van 1982 van Montego Bay (3) werd de maximale grootte van de territoriale zee bepaald op 12 zeemijl, te rekenen vanaf de basislijn zoals vastgelegd in de CZR. (art. 3 CZR). Dit is behoudens wanneer elders anders bepaald in de Conventie, de normale basislijn vanwaar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten, de laagste waterlijn langs de kust, zoals deze is aangegeven op officiële door de kuststaat erkende zeekaarten, op grote schaal uitgegeven (art. 5 CZR).

In deze zone heeft de kuststaat volgens artikel 2 CZR **soevereine** rechten. De schepen van alle Staten – al dan niet kuststaten – hebben in deze territoriale zee wel het recht op „onschuldige doorvaart” (art. 17 CZR). Op de vereiste van „onschuldige doorvaart” wordt door een schip van een derde Staat een inbreuk gepleegd indien hij de bepalingen van artikel 19 CZR niet naleeft. Hierin wordt bepaald dat de doorvaart onschuldig is zolang geen aanslag wordt gepleegd op de vrede, de goede orde en de veiligheid van de kuststaat. Het schip moet zich gedragen conform de bepalingen van de Conventie en de andere regelen van het internationaal recht. Naast elf andere gevallen, die worden aanzien als een aanslag op de vrede, de goede orde en de veiligheid van de kuststaat (waaronder bijvoorbeeld dreigen met of gebruik van geweld, inbreuken op de wetgeving van de kuststaat inzake douane, fiscus, gezondheid of immigratie, doelbewuste en zware verontreiniging), wordt hierbij tevens vermeld de visserij (art. 19, par. 2, i, CZR). Ook de Conventie inzake de territoriale zee van 1958 bepaalt in artikel 14, par. 5 dat de doorvaart van vreemde vissersvaartuigen niet als onschuldig wordt beschouwd, indien zij zich niet houden aan de wetten en voorschriften die de kuststaat mocht hebben uitgevaardigd en openbaar gemaakt om te voorkomen, dat deze vissersvaartuigen in de territoriale wateren vissen. Verdragsrechtelijk kan een kuststaat schepen van bepaalde andere Staten het recht verlenen mits naleving van de wetten en reglementen van de kuststaat om in zijn territoriale wateren te vissen.

Zoals de meeste kuststaten behield België de visrechten in zijn territoriale wateren voor aan de schepen van Belgische onderdanen. Dit werd voorzien door de Wet van 19 augustus 1891 inzake de visvangst in de territoriale wateren (4). Hierin wordt de visvangst of deze nu plaats vindt van een boord van een schip, of vanaf een uitgezet bootje, verboden aan elk vreemd schip dat zich binnen een straal van 3 zeemijlen langsheen de Belgische kust bevindt (art. 1). Door het Koninklijk Besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust (5) wordt als breedte voor onze Belgische territoriale wateren tevens drie zeemijlen (5.556 m) voorzien (art. 2, par. 1); dezelfde paragraaf omschrijft het begrip „Belgische territoriale zee” alsook de berekeningswijze voor de af-

stand van 3 zeemijlen. In uitvoering van de hoger genoemde Wet van 19 augustus 1891 bepaalde het Koninklijk Besluit van 5 september 1892 over de zeevisserij (6) de voorwaarden waaraan vreemde vissersvaartuigen moesten voldoen wanneer deze zich in de Belgische territoriale wateren bevogen en welke zij in deze wateren dienden na te leven (art. 1 tot 4). Dit Koninklijk Besluit legde verder de sancties vast waaraan deze vreemde vissersvaartuigen onderworpen waren bij niet-naleving van de gestelde bepalingen (art. 5).

Een Koninklijk Besluit van dezelfde datum (7) legde de uitvoeringsmodaliteiten inzake de visvangst vast, in uitvoering van de Wet van 19 augustus 1891, meer bepaald van artikel 8 van deze wet. Het Koninklijk Besluit legde zo onder ander verbod op tot visvangst door middel van dynamiet of door enig ander explosief (art. 1). Er werden minima vastgelegd inzake de lengte van de op te halen vissen (art. 3). Tevens werden sancties op de niet-naleving van de bepalingen voorzien (art. 6-9). Artikel 33, par. 2 van het Koninklijk Besluit van 4 augustus 1981 (8) voorziet dat netten, andere dan treilnetten of lijnen met haken, welke vanaf vaartuigen worden uitgezet, bestendig aan een bemand vaartuig moeten worden vastgemaakt. De netten mogen per vaartuig niet langer zijn dan 50 m. Het vaartuig moet voldoen aan de voorwaarden inzake lichten en dagmerken, zoals opgelegd bij Voorschrift 26,c. Het uitzetten vanaf het strand van netten en lijnen met haken mag enkel geschieden mits naleving van de bepalingen van genoemd besluit (art. 33, par. 1).

Tengevolge van bilaterale verdragen kunnen schepen van derde Staten toelating krijgen om in de territoriale zee te vissen. Zo werd door het Koninklijk Besluit van 10 mei 1971 houdende toelating tot uitoefening van de visserij in de territoriale wateren door vissersvaartuigen varende onder de vlag van één der Lid-Staten en ingeschreven op het grondgebied van de Europese Economische Gemeenschappen (9) de zeevisserij in de Belgische territoriale wateren toegelaten aan visserijvaartuigen varende onder de vlag van één der Lid-Staten en op het grondgebied van de Europese Economische Gemeenschappen ingeschreven (art. 1). Deze visserijvaartuigen zijn bij de uitoefening van de visserij in de Belgische territoriale wateren onderworpen aan alle voorschriften welke in verband met deze visserij gelden (art. 2). Met dit besluit werd het Koninklijk Besluit van 16 december 1965 dat toelating gaf tot uitoefening van de visserij in de territoriale wateren van België door onder Nederlandse vlag varende vaartuigen opgeheven (art. 4).

3. In de loop der jaren gingen een aantal Staten over tot eenzijdige maatregelen inzake visserijrechten, dit door uitbreiding van hun territoriale zone of door opeising van een **uitsluitende visserijzone in de volle zee** (10). Motivering van deze eisen lag meestal en overwegend in bestaande economische belangen van deze kuststaten, voor wie de uit-

**FABRIEK VOOR  
RUBBERBENODIGDHEDEN  
VOOR DE ZEEVISSERIJ**

**Mevr. ARNOYS Marie**  
echtg. Allewerelt

**STALEN KABELS – IJZER – SCHAKELS –  
PERSVIJZEN – RONDELLEN 8 –  
ANDERE**

**Albert I laan 8-12  
8450 Nieuwpoort  
Ø (058) 23.35.95**

**ELEKTRIEK**

**MEKANIEK**

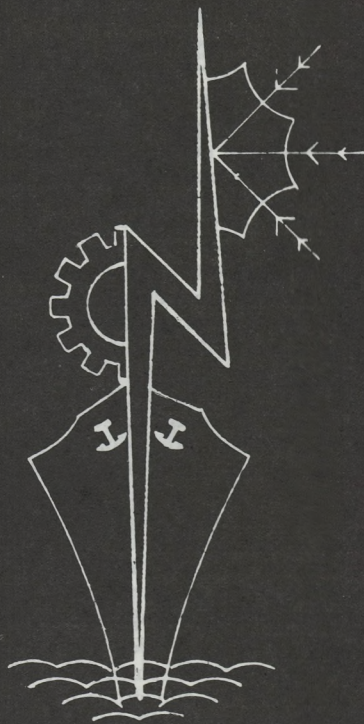
**LOOSBERGH CH.**

(Oud huis) pvba

**OOSTENDELAAN 181,  
8430 MIDDELKERKE**

Ø (059) 30.03.33

- Herwikkelen en herstellen van motoren en dynamo's
- Algemene auto-elektriciteit - autoradio's - VDO tachograven
- Industrie en marine toestellen - batterijen en batterijladers
- Gereedschap: Metabo - Kango - Draadsnijmachienen
- Betontrillers - lasposten
- Herstellen alle merken



**S.C.A.P.**

**Samenwerkende Vennootschap**

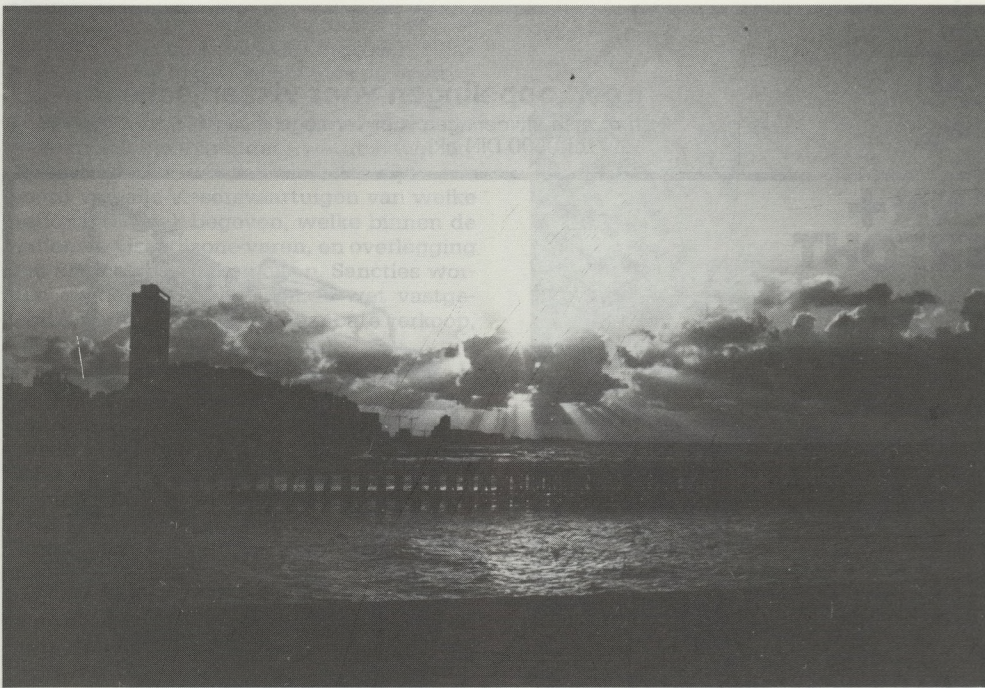
**H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE**

■ **Levering brandstoffen**  
**Scheepsuitrusting**

**Tel. (059) 32 29 51 – 32 09 31**

■ **Bouwen vissersvaartuigen**  
**Alle sloopsherstellingen**

**Tel. (059) 32 39 79 – 32 08 20**



bating van de zeevisserij dikwijls de voorname of enige sector van de economie uitmaakte of die noodzakelijk of voornamelijk op de zeevisserij waren aangewezen voor de voedselvoorziening van de bevolking.

In de nieuwe zeerechtconventie werd op deze in de praktijk reeds zeer ruim toegepaste situaties ingegaan. Betreffende problematiek was trouwens een heet hangijzer, een zeer moeilijk onderhandelbaar onderwerp tijdens de langdurige voorbereidingen van de nieuwe zeerechtconventie. Tot slot werd door de Zeerechtconventie in een **exclusief economische zone (EEZ)** voorzien, welke aansluit bij de territoriale zee van de kuststaten (art. 55 CZR). De exclusief economische zone strekt zich maximaal uit over 200 zeemijl vanaf de basislijnen vanwaar de breedte van de territoriale zee wordt gemeten (art. 57 CZR). In deze zone heeft de kuststaat een **beperkt aantal soevereine rechten**, waaronder soevereine rechten met het oog op de exploitatie en de exploratie, het behoud en het beheer van de natuurlijke rijkdommen, al dan niet levend (art. 56, par. 1, a, CZR). De kuststaat bepaalt het toegelaten omvang van de vangsten inzake de biologische rijkdommen (art. 61, par. 1, CZR). De kuststaat heeft de plicht de nodige maatregelen tot behoud van de levende rijkdommen in de exclusief economische zone te treffen, zodat deze niet door overexploitatie in het gedrang zouden komen (art. 61, par. 2, CZR). Verder dient de kuststaat zich tot doel te stellen een optimale uitbating van deze biologische rijkdommen in de zone in kwestie te bevorderen (art. 62, par. 1, CZR). De onderdanen van andere Staten, die volgens akkoorden gerechtigd zijn in de exclusief economische zone van een bepaalde kuststaat te vissen, dienen zich naar de maatregelen inzake het behoud en andere modaliteiten en voorwaarden van de kuststaat te gedragen (art. 62, par. 4, lid 1, CZR). Deze wetten en reglementen kunnen onder andere volgende kwesties betreffen (opgesomd in artikel 62, par. 4, a tot K, CZR): afgifte van licenties aan vissers, schepen en vissersvaartuigen (a), vastleggen van de vissoorten waarvan de visvangst is toegelaten en van visquota's (b), bepaling van de leeftijd en de afmetingen van de vissen en andere organismen waarvan visvangst toegelaten is (d), reglementen inzake vissersvaartuigen of visserswerktuigen (c, d), plaatsing

van waarnemers aan boord van het schip door de kuststaat (g), enz.

Verder legde de Conventie een aantal bepalingen vast in verband met de visstocks, welke zich in de exclusief economische zone van de verschillende kuststaten bevinden of tegelijk in deze zone alsmede in een zone hierop aansluitend (art. 63 CZR), inzake de grote trekvisserij (11), de zeezoogdieren, de anadrome-, de catadrome- en de sedentaire vissoorten (art. 64 tot 68, CZR). Hoewel deze bepalingen zich in het regime van de exclusief economische zone bevinden, zijn ze tevens van toepassing op alle landinwaarts gelegen wateren, dus ook in de territoriale zee en in 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 exclusief economische zone van de kuststaten van een bepaalde regio, rekening gehouden met de pertinent economische en geografische karakteristieken van alle betrokken Staten. Door de betreffende Staten worden de voorwaarden en modaliteiten terzake vastgelegd in bilaterale akkoorden en in regionale akkoorden (art. 69-70 CZR).

4. Het **visserijbeleid van de EEG** impliceert, volgens het doel van de EEG, met name vrij verkeer van personen, goederen, diensten en kapitaal, **vrijheid van visvangst** voor alle schepen varende onder de vlag van een EEG-lidstaat en ingeschreven op het grondgebied van een EEG-lidstaat overal in visgronden van de EEG-lidstaten en vrije handelbaarheid van de visproducten binnen de EEG. Het structuurbeleid in de visserijsector van de EEG wordt geregeld door Verordening nummer 2141/70 van 20 oktober 1970 (12). Principe is dat elk verschil in behandeling tussen de vissers van de Lidstaten, zowel wat toegang betreft tot de visgronden onder hun rechtsbevoegdheid, als wat betreft de uitoefening van de visserij in die zones, moet worden opgeheven. In de toetredingsonderhandelingen met de daarna bijkomende EEG-lidstaten werden evenwel belangrijke wijzigingen in de eerder aangenomen stellingen ingebouwd. Deze Verordening werd vervangen door de Verordening nummer 101/76 van 19 januari 1976.

Op 30 oktober 1976 werd door de Commissie van de Europese Gemeenschappen om de belangen van de EEG te beschermen, beslist om de grenzen van de visserijzones van de EEG op 200 zeemijlen te brengen. De Resolutie van 3 november 1976 van de Raad bevestigde het akkoord van de Lid-Staten omtrent het principe inzake een gemeenschappelijke politiek over de visserij binnen de gemeenschappelijke economische zone van 200 zeemijlen. De diverse Lidstaten van de EEG dienden daartoe hun Visserijzone uit te breiden tot 200 zeemijlen, langs de kusten van de Noordzee en de Noord-Atlantische Oceaan. Door samenvoeging van deze visserijzones ontstond aldus een **communautaire visserijzone**.

Na een overgangperiode, heeft de Gemeenschap sinds 1 januari 1979 de gehele bevoegdheid tot het treffen van behoudsmaatregelen. Het is de taak van de Raad om de noodzakelijke reglementen vast te leggen (bijvoorbeeld vastlegging van vangstquota's en verdeling ervan). Ingeval de Raad echter niet de nodige reglementering uitvaardigt, kunnen de nationale Lid-staten daartoe overgaan mits toelating door de Commissie (13). Na het einde van de tienjarige overgangperiode (1972-1982), waarin zowel voorlopige EEG-voorschriften als nationale wetgevingen voorkomen, werd op 25 januari 1983 een akkoord tussen de Lid-staten bereikt. Hierin werd onder meer een akkoord bereikt omtrent de vaststelling en de verdeling van de vangstquota's voor bepaalde vissoorten, en voor de vangstquota's per Lidstaat, toegangsvoorwaarden tot de kustzones (exclusieve visrechten voor de nationale vissers in de zes mijlen zone; toegangsrecht tussen de zes en twaalf mijlen voor de traditionele visserijstaten), gedeeltelijke reglementering van de gemeenschappelijke organisatie van de markt, toe te kennen bedragen voor verbetering van vloot en havens, voorwaarden van het gemeenschappelijk beheer met derde Staten.


Door de Commissie werd, in navolging van de richtlijnen van de Raad onderhandeld omtrent de toelating van schepen van derde Staten in de communautaire visserijzone; diverse bilaterale verdragen werden hieromtrent afgesloten (14).

5. De door de EEG gevraagde uitbreiding van hun visserijzone tot 200 zeemijlen gebeurde op 1 januari 1977 door de Bondsrepubliek Duitsland, Denemarken, Groot-Brittannië en Ierland, op 12 februari 1977 door Frankrijk en op 15 juni 1977 door Nederland. Pas met de Wet van 10 oktober 1978 houdende vaststelling van een Belgische visserijzone (15) gaf België gevolg aan de beslissing van de EEG. Volgens artikel 1 van voornoemde wet wordt buiten de territoriale zee van België, een **nationale visserijzone** ingesteld, die zich uitstrekt over het gedeelte van de Noordzee dat gelegen is tussen de middellijnen waarvan de punten op gelijke afstand liggen van de basislijnen van de territoriale zee van Frankrijk, van het Verenigd Koninkrijk en van Nederland enerzijds, en van de basislijn van de territoriale zee van België anderzijds. De uitoefening van de visserij in deze zone is onderworpen aan de **bevoegdheid en de reglementering van België** (art. 2). In deze nationale visserijzone is de visvangst aan vreemde schepen verboden (art. 3, par. 1). Nochtans doet dit verbod geen afbreuk aan de verplichtingen aan België opgelegd door het Verdrag van de EEG (art. 3, par. 2).

Volgens de Wet van 10 oktober 1978 worden de officieren van de visserijwachtschepen met het toezicht op de toepassing van deze



# BRUINHOF

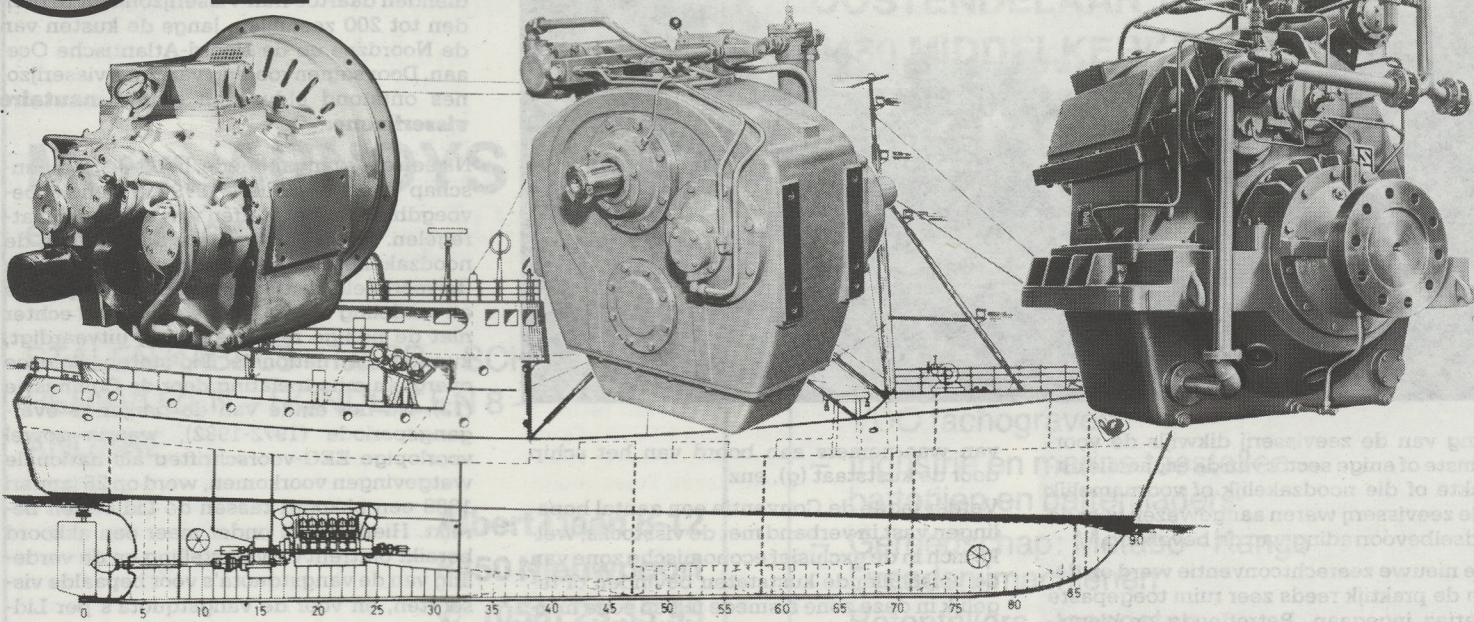
a  mannesmann company

## Keerkoppelingen voor visserijsschepen

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



## LOHMANN + STOLTERFOHT



**BRUINHOF**  
2120 - SCHOTEN (ANTWERPEN)

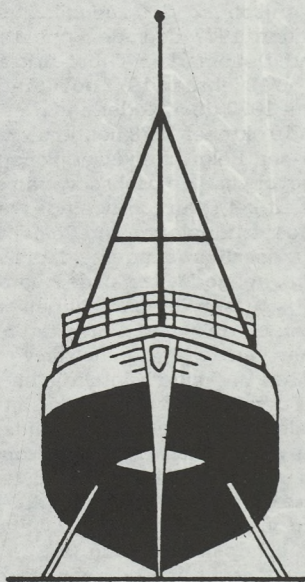
METROPOOLSTRAAT 1  
TEL.: (03) 658.80.62 - 63.64  
TELEX: 31.835 BRUNOF

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 manoeuvreren betekent ... en van "vol vooruit" tot "vol achteruit" dezelfde onderdelen efficiënt benutten.

publinteria

# WEST-VLAAMSE SCHEEPSWERVEN n.v.

## A. VANDER CRUYSSSE



### LEGEWEG, 8020 OOSTKAMP

☎ 050/35.83.60

Priv. 050/38.34.42

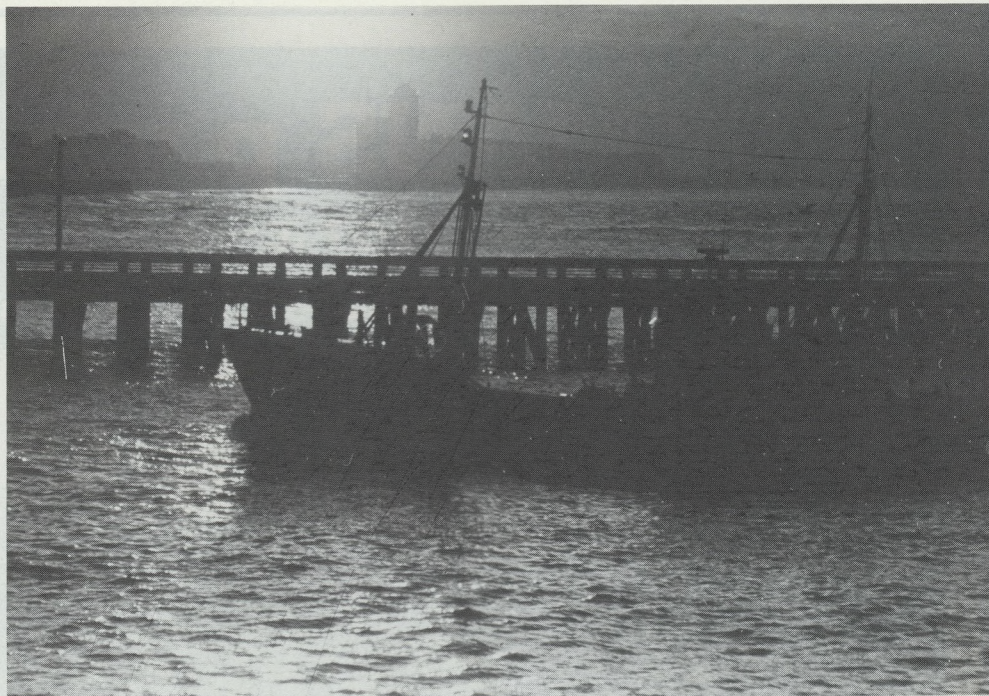
## NIEUWBOUW VISKOTTERS

wet belast, dit onverminderd de bevoegdheden van de officieren van de gerechtelijke politie (art. 4). Zij hebben de taak de overtredingen op deze wet op te sporen en procesverbaal ervan op te stellen, die bewijskracht hebben tot het tegendeel wordt bewezen. Zij kunnen zich daartoe ten allen tijde aan boord van alle vissersvaartuigen van welke nationaliteit ook begeven, welke binnen de nationale visserijzone varen, en overlegging van alle bewijsstukken eisen. Sancties worden eveneens in voornoemde wet vastgelegd (opbrenging, beslag, openbare verkoop, geldboete...).

6. Volgens artikel 86 CZR vallen alle gedeelten van de zee, welke niet begrepen zijn binnen de Exclusief Economische Zone, de territoriale zee of de interne wateren van een Staat, of binnen de archipelwateren van een archipelstaat, onder de **volle zee**. Deze staat open voor alle Staten, al dan niet kuststaten. De **vrijheid op volle zee** omvat naast de vrijheid van scheepvaart, overvlucht, het leggen van kabels en ondergrondse pijpleidingen, de bouw van artificiële eilanden volgens de bepalingen van het internationaal recht, en het wetenschappelijk onderzoek, tevens de **vrijheid van visserij** (art. 87 CZR; art. 2 Conventie inzake de volle zee van 1958). De uitoefening van deze vrijheden dient wel te geschieden met naleving van de specifieke bepalingen van de Conventie alsook met de betreffende bepalingen van het internationaal recht (art. 87). Verder stelt artikel 116 CZR dat alle Staten her recht hebben van visvangst door hun onderdanen op volle zee, doch dit onder de reserve van de aangegane verdragsrechtelijke verplichtingen, de rechten en verplichtingen, alsook de belangen van de kuststaten zoals elders in de Conventie voorzien zoals onder in artikel 63, par. 2 en de artikelen 64 tot 67, en sectie 2 van deel VII van de CZR (specifieke bepalingen inzake de bewaring en het behoud van de biologische rijkdommen van de volle zee). Tevens dient hierbij te worden gewezen op de Conventie van Genève van 1958 over de visserij en de levende rijkdommen, welke Conventie eigenlijk een code bevat met de rechten en verplichtingen van de Staten in deze materie (16).

Tengevolge van de uitbreiding van de rechtsmacht van de kuststaten wordt aan de vrijheid van de visserij op volle zee meer en meer geknaagd. Deze vrijheid wordt verder nog beperkt door diverse verdragen omtrent de visserij op volle zee afgesloten. Hierbij kan onder andere worden verwezen naar de Conventie van Den Haag van 1882 (17) en de Conventie van Londen van 1967 (18) (19). Naast de bevoegdheid van de vlaggestaat, die op de eerste plaats behouden blijft, wordt een stelsel van internationale controle ingevoerd (20). Het toezicht wordt toegekend aan „bevoegde functionarissen”, aangeduid door de verschillende Verdragsstaten. Deze functionarissen kunnen een onderzoek instellen, overtredingen vaststellen, en desnoods maatregelen nemen. In tegenstelling met de Conventie van 1882 kunnen de vissersvaartuigen echter niet meer worden gecontroleerd door schepen van andere verdragsstaten, wat als een achteruitgang wordt aanzien (21). Verder zijn er nog een aantal verdragen (algemeen of met betrekking op een bepaalde vissoort(en), of universeel of regionaal), waarin controlemaatregelen werden opgenomen.

Voor België dient hierbij te worden verwezen naar het Koninklijk Besluit van 2 juli 1975 betreffende de internationale controle van de zeevisserij in het Noord-Oostelijk deel van



de Atlantische Oceaan buiten de territoriale wateren en de voorbehouden visserijzones (22). Dit besluit heft een vroeger besluit in deze materie van 20 juli 1971 op, en legt de modaliteiten en voorwaarden voor controle in genoemd deel van de Atlantische Oceaan vast.

(1) Belgische Wet van 29 juli 1971 (**B.S.**, 2 februari 1972).

(2) Zie noot (1).

(3) Van 7 tot 11 december 1982 had de ondertekeningsplechtigheid plaats van de Conventie van de Verenigde Naties over het zee-recht te Montego Bay (Jamaïca), dit op het einde van de 11e sessie van de derde zee-rechtconferentie (voorbereiding van de Conferentie over het zeerecht begon in 1968!). De ontwerpconventie werd goedgekeurd op 30 april 1982 met 130 stemmen voor, 4 tegen en 17 onthoudingen (waaronder België). Zie hieromtrent verder VANDEN BOSCH, Y., „De Conventie van de Verenigde Naties over het zeerecht”, **Het Visserijblad**, 23 december 1983, 27 - 35.

(4) **B.S.**, 29 augustus 1891.

(5) **B.S.**, 1 september 1981, erratum **B.S.**, 27 oktober 1981.

(6) **B.S.**, 15 september 1892.

(7) **Ibid.**

(8) Zie noot 5.

(9) **B.S.**, 3 augustus 1971.

(10) Zo werden door verscheidene ontwikke-

lingslanden uit Latijns-Amerika en Afrika maatregelen tot eenzijdige uitbreiding van hun visserijzone tot 200 zeemijlen, met name onder andere Brazilië, Mexico, Uruguay, daarna gevolgd door meerdere geïndustrialiseerde Staten, zoals Canada, Noorwegen, UUSR en IJsland.

(11) Zie Annex I bij de Conventie.

(12) **P.B.L.**, 236 (1970).

(13) Zo heeft de Raad onder meer een verbod op haringvangst in de Noordzee ingesteld.

De meeste nationale maatregelen inzake behoud van het visbestand werden zonder problemen goedgekeurd door de Commissie. In bepaalde gevallen rezen nochtans geschillen welke dan voor het Hof van Justitie dienden te worden opgelost (bv. werd het Belgisch Koninklijk Besluit van 20 december 1979 houdende tijdelijke maatregelen om de visstand en de schaaldieren- en weekdierenstand in de Noordzee te beschermen, strijdig geacht met het EEG-recht. (H.v.J., 10 februari 1982, **Jur. J.v.J.**, 1982, 381 (zaak 21/81; Bout / België).

(14) De EEG sloot zo onder andere visserijakkoorden af met Canada, USA, Noorwegen, Zweden, Spanje (vanaf 1986 nieuw toetredend lid bij de EEG), en enige Afrikaanse landen. Aandacht aan de visserijproblematiek werd tevens gewijd in een declaratie gehecht aan de Conventie van Lomé tussen de EEG en de ACP-Staten.

(15) **B.S.**, 11 November 1978, en rapport van de Commissie van Buitenlandse Zaken en Ontwikkelingssamenwerking van de Kamer van Volksvertegenwoordigers (**Parl. Stukken**), 1977-78, n° 263/2 van 30 januari 1978). Zie ook VANDEN BOSCH, Y., „De nationale visserijzone de Belgische Wet van 10 oktober 1978 gevolggend aan de Resolutie van de Raad van Ministers van de EEG”, **Het Visserijblad**, 14 september 1979, 1 - 3.

(16) Zie noot 1.

(17) **B.S.**, 31 maart 1884.

(18) Verdrag van Londen van 1 juni 1967 handelend over de orde en tucht op de visgronden in de Noord-Atlantische Oceaan.

(19) Zie VANDEN BOSCH, Y., „Politie op volle zee”, **Het Visserijblad**, 28 december 1982, 49 - 53.

(20) Art. 8 en 9 van laatst vernoemd verdrag.

(21) SUY, E., **Leerboek van het volkenrecht**, deel II, Acco, 1973, 197.

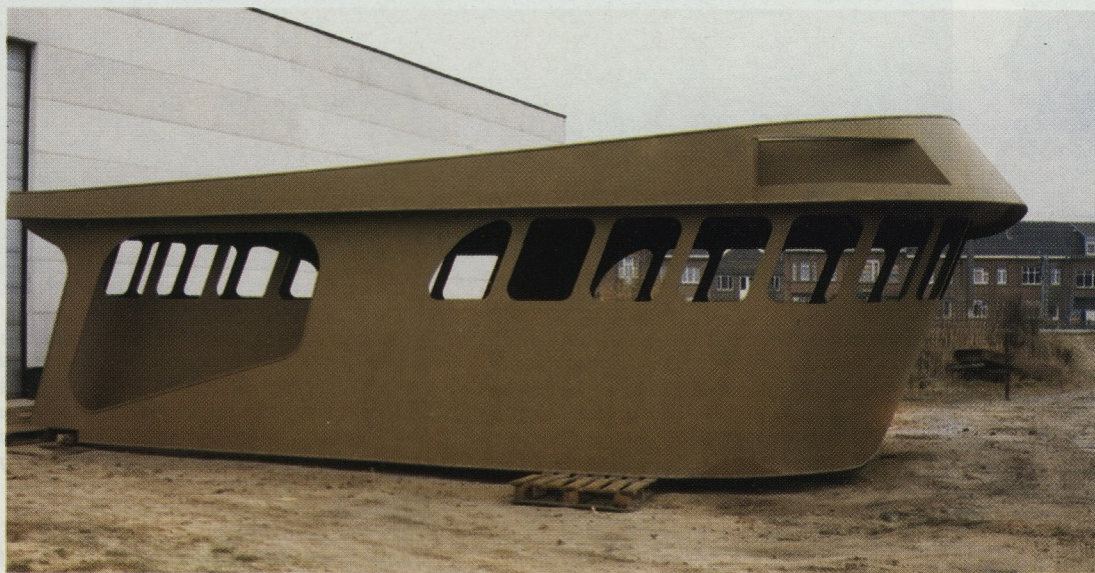
(22) **B.S.**, 4 oktober 1975.



# DAMMANS p.v.b.a.

VAARTWEG 1, B-1660 LOT (Beersel)

TEL. (02) 376 33 15 – 376 54 96 – 376 32 79 (privé)



- alle metaalbouw in aluminium, ijzer en inox
- zoals scheepsbruggen, deuren, schouwen, luikdeksels, ramen... voor de visserij en scheepvaart

## NU IN UW MIDDEN

De specialist in het metaalopspuiten, met meer dan 10 jaar ervaring:

p.v.b.a.



# KEMASPRAY

Victorialaan, 7  
8400 OOSTENDE  
tel.: (059) 32 53 79

Het metaal of keramiek opspuiten op **versleten** of **nieuwe** onderdelen kan, waar

- de as in bronzen of gietijzeren bus draait
- rollager op as meegedraaid heeft
- pakking of simring op wrijft

Naargelang men de **corrosie-** en/of **slijtweerstand** wil verhogen kan staal, brons, roestvrijstaal of keramiek opgespoten worden.

*Een versleten machinestuk of een slijtprobleem, kom dit bespreken of telefoneer en vraag naar dhr. Quaegebeur Marc.*



### Visserij en Kunst.

De Zee en het vissersleven zijn altijd een rijke  
 inspiratie bron geweest voor de kunstenaars,  
 op wie zij steeds een fascinerende invloed zullen  
 uitoefenen.

Dat verklaart, in elk geval gedeeltelijk, de volledige  
 overgave van Pros Vanden Berghe aan de vissers-  
 wereld, want hij was een echte kunstenaar in  
 zijn vak, en dit is de ware zin van het woord.

Moze de herinnering aan zijn zo  
 actief en creatief leven, nog lange jaren  
 in onze gedachten voortleven

Regnier de Herde.





## POST FAKTUM

door L.A. INGELBRECHT  
Rijkskustloods en bijzonder medewerker

*geteld nu tokt zijn taalgetik  
als ware 't op een marbelstik  
dat perelkransen  
van 't snoer gevallen, dansen  
(gezelle)*

Zee als tijd schrijden voort in eindeloze deining.

Weer zijn we toe aan de balans van het stervende jaar. Met de voor de hand liggende vaststelling dat de wonderen waarop we gewacht hebben niet zijn geschiedt, de „promesses de bonheur” niet werden vervuld. Toch zijn dromen werkelijkheid geworden.

Maar, wat is er allemaal gebeurd in ons visserijbedrijf gedurende dit stervende jaar ?

Eerst en vooral is het (beste) visserijblad overdrotten bezig geweest op de zilte vlakke van het grote beroep en kan het dan ook blij terugblikken op een hele reeks boeiende en minder interessante verslagen, opgewonden titels en indrukwekkende koppen.

Over 't algemeen zijn wij geen achteromkijkers maar eens per jaar een vlugge blik in 't kasboek van de tijd kan verrijkend werken. Een jaar is voorbijgeïld en weerom is de dag uren oud.

Time marches on.

Op een gegeven moment wist ons visserijblad openbaar en sarkastisch dank aan ene staatssekretaris voor de gunstige kwotaverdeling en de wijze waarop hij onze visserijbelangen wist te

verdedigen. We bleken niet onverdeeld gelukkig met deze man die er ronduit voor uitkomt dat discriminatie moet worden gemaakt tussen zeevisserij en landbouw. Nochtans leerden we al in onze visserij-jeugd dat de visgronden de weilanden van de Oceaan zijn. Voor ons bedrijf moet er geen hulp bestaan uit het rampenfonds!

De fakkel der rede heeft duidelijk nog niet alle duisternis doen wijken.

Het (beste) Visserijblad meesmuilt dan ook dat de minister op de bres staat voor de „biefstuk”...



't Is beter te geven dan te krijgen luidt het gezegde. Daarom schonken we d'Hollanders 1000 ton kabeljauw. Met de geheime wens dat ze dan ook wellicht zouden wegblijven uit onze kustwateren. Want er kunnen geen bijzondere maatregelen genomen worden, de algemene E.E.G regeling moet volstaan. Voos gebabbel.

Komt er uitbreiding van de Europese vissersvloot of wordt ze afgeremd ? Ons eigen visserijbeleid maakt dat er voor eenieder nog wat tong is en eigenlijk benijden d'Hollanders deze gang van zaken.

Eens te meer komen we tot de vaststelling dat de Vlaamse zeevisserij in de parlementaire vergethoek geraakte. Er kan natuurlijk aan de spilfiguren uit het visserijbedrijf verweten worden dat ze de volksvertegenwoordigers niet in de werking betrekken; niet helemaal ten onrechte. We hebben de politiekers die we verdienen ! Kunnen we wachten tot het parlement zich ongevraagd met het bedrijf gaat bemoeien ?

Van parlementairs gesproken : Dries Claeyns heeft wegens het bereiken van de leeftijdsgrens de bedrijfsraad verlaten. Hij was de man die zich met de zeevisserij bezighield en verder met alles wat erbij behoort. Na zijn verdwijning uit het parlement een poosje geleden, hebben wij aldaar de stem van het bedrijf niet meer gehoord. Als man van de zee, met de wortels in de vuurtoren, voelde hij zich verantwoordelijk voor alles wat er aan de kust gebeurde. Deze stuwende kracht heeft een korre vol verdiensten. Het was een bijzonder sociaal engagement - sui generis - dat een brede stroom zou worden. Een vruchtbaar bestaan ten nutte van de gemeenschap

Op de brede wiekslag van onze verbeelding zien wij hem nu uithijgend op zijn lauwerkrans. Van 't jaar kwam hij over de aankomstlijn der plussers.

his golden locks to silver turned;  
o, time too swift, o, swiftness never ceasing



Er waren wonderbare visvangsten in 't jaar dat nu ter ziele gaat. O.137 ving tien ton tongen in één enkele reis. Zeebrugge „Blue Angel”, what's in a name, werd absolute topper met een besomming van 4,9 miljoen. 't Visserijblad steekt waarschuwend de vinger in de lucht : pladijksklasse IV is niet commercieel, de visser werpt zijn eigen ruiten in ! Er wordt ook een pleidooi gehouden voor het optrekken van de netmaaswijdte.

Komen de Spaanse vissers als conquistadores de E.E.G. binnen ? Twee uitersten : wij Vlamingen vissen selectief, alleen het beste, de Spanjaarden vangen en vissen en „landen” alles wat ze maar kunnen. Hoe vangen we dat op ? Met een promotiecampagne voor de kleine soorten, of een vangstverbod ? In ieder geval de Spaanse visserijgriep wordt zichtbaar door Buitenlandse Zaken niet onderkend.

**Heavy duty, viertakt dieselmotoren**  
**Types: DR210, F240, SW240, SW280, TM410, TM620**  
**Vermogensbereik: 300 - 12.700 kW (400 - 17.300 bhp)**

# DE STUWEN

Verkoopkantoren Ne

Het Visserijblad gaf een boeiende artikelenreeks: „met wrok even teruggeblift op 4 jaar visserijbeleid”. Een bevattelijke, eerlijke documentaire.

We create the world in which we live...

Schepen te water gelaten, schepen in bedrijf genomen, ons beste vakblad staat er bol van in 1985. En, waar gaan we naartoe met allemaal die afgedankte productie-eenheden? Wrakken?

Naast allemaal die grote vraagstukken het naakte bestaan, life's feast, het lokkende, lachende leven, de stem des harten. De pop-roete wordt nu en dan eens ingeslagen: de verkiezing van Mieke Garnaal, de gekoelde Chablis en het oppervlakkige gehuppel. Opgewonden titels in ons blad.

Henri en Leonie Adam en George Traen e.a. zijn gestorven, de aarde draait onverstoort verder. Wat is, wat was, 't vergaat al tot as. De dood bevindt zich op de grens van alle avontuur.

Matroos Walter Verbeke voer zijn einde, het fatale rendez-vous tegemoet aan boord van de Z.589, matroos Marcel Lonneville aan boord van de Zeebrugse reddingsboot. De ramp ligt altijd klaar voor de grote sprong. Er zijn veel parallellen in mensenlevens, in lot-en noodlot.

Also pray for those who were in ships  
and ended their voyage on the sand  
in the seas lips  
or in the dark throat  
Which will not reject them.

Or wherever cannot reach them the sound  
of the sea bell's  
perpetual Angelus.

La mort, ce soleil qu'on ne peut regarder fixe-  
ment, zoals Cervantes zei.



Kunnen we globaal tevreden zijn over dat visserijjaar? Hebben we geluk gehad? In zover ofdat het in dit leven over geluk kan gaan! Voor zover dit mogelijk was, is het jaar een beetje goed geweest voor vis en mens?

't Is al met al nog goed afgelopen; als 't nieuwe jaar nu maar goed wordt.

We hebben veel gevaren, veel koersen gestuurd, waarvan wel eens ene scheve, veel gevist. Maar een van onze verukkelijkste bezigheden was het lezen van het Visserijblad. The story of Paster Pype en luitenant Cuvelier: een kosteloos ritje door de visserijgeschiedenis. Wekenlang waren we zoet met het verhaal over

deze idealisten, eigenlijk ook wel een beetje kampioenen van de zee. Het verrassende sociologisch onderzoek naar de scheepsongens waaruit blijkt dat de verlokking van de zee toch haar aantrekkingskracht schijnt te bewaren, boeide ons danig.

We horen er de lokroep der vrijheid in. Het zittende leven is de verburgelijking, het loden zitvlak; het nomadisme is de lichtheid, het luchtige leven. L'Eau c'est la liberté!

*Met mijn boot moet ik op zee*

*Of ik de rijke haven vinden zal weet geen;  
de sterren niet.*

*Doch steeds zingen de baren: kom met ons mee,  
kom met ons mee.*  
(Van Ostayen)

Dat achter de gehele problematiek van het verlangen naar de zee de vrouw zou staan daarmee kon het ernstige sociologisch onderzoek ons helemaal niet verrassen noch met het romantische gegeven dat in de visserij ingeworteld is.

Eens, tijdens 't afgelopen jaar stonden wij in de vismijn aan de visafslag naast Jakkeliën van de Opeks. Eeuwen geleden waren we samen op de voor aan 't westerkwartier. Weer zagen we haar frisse teint, slanke silhouet, haar weelderige sensualiteit, fresh from the ocean, in onze mystieke herinnering.

The roaring twenties  
Post factum



„Altijd even jong, even netjes”, zeiden wij, „je ziet er alleszins je zestig niet uit...”

„En gij”, antwoordde ze, „ge ziet er nog geen dag ouder uit dan zeventig...” „Ik zie je nog altijd met je froefroetche, je droeg altijd van die bloesjes met karrootches en witte koesjes...”

Jakkeliën, uit de duisternis der vergetelheid. Our sweetest songs are those of sad den thoughts.

„Tchannie is altijd een goed man voor me geweest”, zei ze, „toen is hij gestorven.”

Onze voetstappen klonken hol onder de vishalle als we samen naar het schip wandelden. We mochten Jakkeliën's plastic zakje dragen; een smakje gatjes die ze gekregen had. Jakkeliën vliegt deze winter met haar reder naar Benidorm.

Vanwege de welvaart doet heel de natie buikje-zielemesse aan tarbot en zeeduivel. Daarom.

Er waren wel moeilijkheden, we hebben onze portie narigheden gehad, in het voorbije drukke jaar. Maar iets heel gek van ons, wil je wel geloven dat we in ons vreemde hart van moeilijkheden houden.

Moeilijkheden zijn er om overwonnen te worden, dan is de voldoening des te groter. Het is altijd dubbel zo koud voor hen die niet door het avontuur verwarmd worden!

Wat we nog allemaal beleefd hebben tijdens het zieltoegende jaar?

Magere aanvoer in Nieuwpoort, dat Zeebrugge verder uitloopt en dat de Nederlandse jeugd vis steelt. Dat de controleurs op het oorlogspad waren, de vangstlogboeken in voege zijn.

Zo ging het visserijleven als een maskaradestoot van gestalten en gedachten langs het onze voorbij.

Hoe oud ook gegroeid, toch ontwaken we steeds op nieuwjaars morgen met een onbestemd gevoel. De herinneringen aan zogenaamde feestdagen - en dat we toffe jongens zijn - zijn alweer vervaagd in de grijze nevelen van de tijd.

We kunnen al met al terugblikken op een naarstig jaar: een aantal goeie reizen, geen te slecht weer, goede markten maar toch ook grote kosten.

Na de laatste reis van 't afgestorven jaar hebben we de hoop uitgesproken dat 1986 een nog beter jaar moge worden zonder zeerampen, zonder verdere brandstofprijshoogingen - het verdriet van de rederijen -, en dat we verder gespeend mogen blijven van de zeeziekte, arbeidsvreugde mogen beleven - rust roest - en wellicht een reisje naar de warme zon mogen doen: e viva España.

We behoren niet tot de plannenmakers maar even mag toch een balans van het stervende jaar gemaakt worden, een wens voor de toekomst worden geformuleerd.

We hebben ernstig over onszelf nagedacht en ons voorgenomen de fouten van het verleden tijdens het volgende jaar te herstellen t.t.z. niet meer met uitstaande bokken in-of uit de haven te varen, het rode sein niet meer te negeren en geen geniepig trekje meer te doen in de scheidingsstelsels of binnen de limieten. We zullen ook nog onze aangeboren luiheid te lijf gaan en wat veelvuldiger naar zee trekken

We zijn vastbesloten zij het op hoge leeftijd, er nog wat van te maken.

Opnieuw hebben we de helmstok ter hand genomen en de boeg gericht naar de volgende visgrond hopen van ellende en miserie te worden gespaard.

# DE KRACHT

## SWD DIESEL

Stork-Werkspoor Diesel B.V.

erland: Amsterdam (020) 520 39 11, Telex 14395; Zwolle (038) 97 17 17, Telex 42116

# FEESTELIJKE VISMENU'S

Vis mag dan nog voor de mensen van de visserij als vanzelf in de pan, in de pot en vandaar op het bord komen, vis is en blijft een fijn gerecht, een delicatesse die op alle feestmenu's een plaats vindt. We geven er hier enkele weer op basis van long grain rijst die getest en geproefd werden, en zeer licht verteerbaar zijn. Ze zijn zeer goed geschikt voor een feestelijk familiediner waar ook kinderen en grootouders mee aanzitten.



Alle hoeveelheden zijn aangegeven voor 4 personen.

## PALING IN 'T GROEN MET CITROENRIJST

800 gr. schoongemaakte paling, in stukken gesneden van ongeveer 10 cm., zout, peper, 130 gr. boter, 2 soeplepels bloem, 2 fijngehakte sjalotjes, 2 soeplepels azijn, 2 soeplepels fijne kruiden (kleine groene uitjes, peterselie, bieslook) 1 koffielepel mosterd, 1 citroen, 250 gr. rijst (Amerikaanse long grain).

**Bereiding:** de citroen in warm water wassen, droogbetten, de buitenste schil wegnemen en in fijne reepjes snijden. In een pan de rijst mengen met 1/2 l. water, 1 soeplepel schil in reepjes, zout en peper. Aan de kook brengen. Dekken en een 15-tal minuten op een zacht vuurtje laten verder koken tot de rijst al het vocht opgeslorpt heeft. De stukjes paling wassen en in wat keukenpapier droogbetten. Zouten en peperen en in de bloem wentelen. 75 gr. boter in een braadpan laten smelten en er de stukjes paling gedurende een 10-tal minuten laten bruinen. De pan schudden dat ze aan alle kanten kleuren. Zodra ze gebakken zijn ze uit de pan nemen en warm houden. Nog 25 gr. boter in de pan voegen waarin de sjalotjes voor een paar minuutjes op een zacht vuurtje met een houten spatel geroerd worden, en de bodem goed gerakeld. Daarbij 5 à 6 soeplepels water voegen en nog 2 min. op het vuur laten, aldoor op de bodem roerend met de houten spatel. Van het vuur nemen. Mosterd en fijne kruiden bijvoegen. Roeren. Over de paling gieten.

De rijst wordt afzonderlijk opgediend. Men heeft er de rest van de boter doorgeroerd.

## ROG MET CURRY

800 gr. roggevlerken, zout, peper, 1 takje thijm, 1 laurierblad, 1 dikke ui in plakjes gesneden, 2 wortelen in rondjes gesneden, 1 tak selder in stukjes gesneden, 1 soeplepel azijn, 2 takjes peterselie, 80 gr. boter, 30 gr. bloem, 2 soeplepels curry, 1 dl. room, 2 soeplepels gehakte peterselie, 200 gr. long grain rijst.

De roggevlerken goed in koud water wassen. In de pan in 1 l. koud water leggen (de vis moet gedekt zijn) peper en zout toevoegen

evenals thijm, laurierblad, ui, worteltjes, selder, azijn, en takjes peterselie. Zodra het water kookt, afdekken en op zeer zacht vuur ong. 25 min. laten sudderen.

De rijst op de gewone manier laten gaarkoken (zie recept paling). De rog uit het water nemen en warm houden. Het visnat door een zeef gieten. In een afzonderlijke pan 50 gr. boter doen smelten, de bloem en de curry bijvoegen en 1 min. laten koken onder voortdurend roeren met een houten spatel. Ongeveer 5 dl. van het visnat bijvoegen. Op een heet vuur onder krachtig roeren, daarna 2 à 3 min. steeds roerend op een kleiner vuurtje laten borrelen. Van het vuur nemen, op smaak brengen. Room toevoegen, roeren, nog 2 min. op zacht vuur zetten zonder te laten koken. De rog op de serveerschotel schikken, met de saus napperen.

Serveren met de rijst waarin nog een klontje boter en de gehakte peterselie gemengd werden.

## KABELJAUW OP CREOOLSE WIJZE

800 g. kabeljauwfilets in 4 dikke schijven. Zout, peper, het sap van 1/2 citroen, 2 uien fijn gehakt, 500 g. gepelde en in stukken gesneden tomaten, 1 groene peper, 100 gr. boter, 4 soeplepels droge witte wijn, 250 gr. long grain rijst.

De vis wassen en droogbetten. Aan beide zijden kruiden met zout, peper en citroensap. De groene peper in een pan kokend gezouten water dompelen en 2 min. pocheren, zonder deksel. Laten uitlekken, even onder het koud water, staart kop en zaadjes verwijderen. In fijne reepjes snijden. Een ovenschotel rijkelijk met boter bestrijken, er de vis in schikken, de gezouten en gepeperde groenten er bovenop. Overgieten met de wijn en evenveel water. Er 40 gr. boter in kleine stukjes op leggen, afdekken met een deksel of met olijfolie. 20 min. in de oven op 180° laten gaar komen. De rijst op de gewone manier klaarmaken en er nog een klontje boter doorroeren. Afzonderlijk opdienen.



## GEPOCHEERDE ZALM MET RIJST EN FIJNE KRUIDEN

4 moten zalm v. 250 gr., zout, peper, 1/2 l. droge witte wijn, 100 gr. wortelen in rondjes, 75 gr. ui in schijfjes, 20 gr. boter, 5 takjes peterselie, 1 takje thijm, 1/3 laurierblad, 1 klein potje zwarte viseitjes, 1 citroen, 4 koffielepels fijngehakt dragonkruid, 2 soeplepels fijngehakte peterselie, 300 gr. room, 250 gr. long grain rijst.

In een kookpan, de boter laten smelten, worteltjes, uitjes en peterselie 15 min. op zacht vuur roeren zonder te laten kleuren. Bijvoegen: 1 l. koud water, de wijn, 5 peperbolletjes, zout, thijm en laurier. Op hevig vuur laten opkoken, dan het vuur verminderen en 1 uur laten sudderen zonder deksel. Laten afkoelen. Het visnat door de zeef gieten. De rijst op de gewone manier koken.

Een kookpan nemen, groot genoeg voor de 4 maten met een lang blad alufolie bekleden, zodat aan weerszijden iets overhangt. De maten op de folie schikken en met het koude visnat bedekken. Langzaam aan de kook brengen zonder af te dekken (15 min). daarna 6 à 7 min. laten sudderen tot de vis gaar is (een breinaald moet gemakkelijk tussen de graat en het visvlees glijden).

Dadelijk laten uitlekken (de alufolie met de vis uit het kooknat halen). De room slaan tot ze dik is. Kruiden met zout, peper en citroen, 1/3 ervan met het dragonkruid en de peterselie door de rijst roeren.

Op zeer hete borden serveren met de moten die met de rest van de room gegarneerd worden, waarop een toefje zwarte viseitjes.



## RIJSTKRANSEN MET ZEEVRUCHTEN

400 gr. St. Jacobsschelpen, 80 gr. boter, 4 gamba's of dikke langoustines, 50 gr. grijze garnaal, 50 gr. roze garnaal, 3 citroenen, zout, peper, 10 peperbollen, 1 laurierblad, 1 takje thijm, 2,5 dl. melk, 40 g. bloem, 100 g. room, 3 eierdooiers, 2,5 dl. droge witte wijn, gehakte peterselie, 250 gr. rijst (long grain).

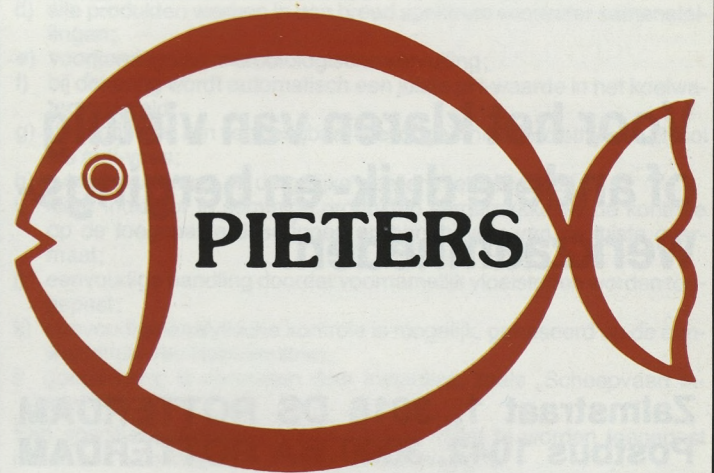
In een kookpan 1/2 l. koud water met 1/2 citroensap en de pel van 1/2 citroen, thijm, laurier, peperbollen, peper en zout aan de kook brengen. De noten er in leggen. Zodra het weer kookt, toedekken, het vuur doven en laten opstaan. De rijst mengen met 1/2 l. kooknat, wijn, zout & peper. Laten koken, toedekken, 15 min. laten zacht koken. Een bechamel maken met 50 gr. boter, de bloem, 1/4 l. kooknat en de melk. Kruiden met zout, peper, citroensap. Eierdooiers en room samen kloppen, er wat saus bijvoegen. Al klappend alles onder de saus mengen, 3 min. al roerend opwarmen. 30 gr. boter bij de rijst voegen. Roeren. In kleine kransjes gieten, goed vullen. Uit de vormpjes omkappen. Het midden met de noten die met de garnaal en de saus gemengd werden en 2 min. verwarmd, vullen. De versiering eindigen met de gamba's of de langoustines, de schijfjes citroen, de peterselie.



## AURORA SALADE voor 4 personen

1 pantserkreeftstaart, 200 g. blauwe druiven, 2 sinaasappelen, 1 appel, een weinig citroensap, de bladeren van een mooie veldsla, in fijne reepjes gesneden, 1 hardgekookt eierdooier, 2 koffielepels fijn-gesneden bieslook, 1,5 dl. goed gekruide mayonaise, een weinig tabasco, 1 eetlepel cognac, 3 eetlepels ketchup, het sap van 1 sinaasappel, zout, peper, 150 gr. Amerikaanse „long grain” rijst.

Leg de pantserkreeftstaart in een kookpot (als u een diepgevroren kreeftstaart neemt laat u die eerst gedurende 1 uur in koud water ontvriezen). Ruim met koud water bedekken, zout bijvoegen en op een matig vuur aan de kook brengen. Dan gedurende 20 minuten op een zacht vuur laten doorkoken, zonder deksel, tot de staart gaar is. Laat afkoelen in het kookwater. Meng de rijst, 4 dl. water, zout en peper. Breng aan de kook, dek af en laat gedurende ongeveer 15 minuten op een zacht vuur doorkoken tot de rijst klaar is en al het water volledig opgeslorpt. Plaats de rijst in een fijn vergiet onder koud stromend water tot hij volledig afgekoeld is. Grondig laten uitlekken. Snij de druiven in twee. Haal de pitten eruit. Pel de sinaasappelen tot op het vlees. Verdeel ze in partjes. Schil de appel en snij hem in kleine dobbelsteentjes. Besprenkel die met citroensap. Laat de koude pantserkreeftstaart uitlekken. Snij het schild open met een schaar en verdeel het vlees in ronde stukjes. Meng in een slakom het fruit, de sla, de koude rijst, de bieslook en enkele stukjes kreeftstaart. Versier met de rest van het kreeftvlees en de geplette eierdooier. Klop de mayonaise en voeg er achtereenvolgens de cognac, de ketchup en het sinaasappelsap bij. Kruid met tabasco. Opdien met de sla.



# Firma LOUIS CREVITS & Zonen

p.v.b.a.

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

Zeebruggelaan 137  
8380 Lissewege BRUGGE  
Tel. (050) 54.48.33

(van uit Nederland : 09.32.50.54.48.33)

**NALFLEET**

**MARINE CHEMICALS**

## NALCOOL 2000 EEN TOTAAL DIESEL KOELWATER BEHANDELINGS PROGRAMMA

- BESCHERMING TEGEN CORROSIE VAN ALLE  
VOORKOMENDE METALEN IN EEN SYSTEEM VIA 4  
SPECIFIEKE CORROSIE INHIBITOREN IN HET PRODUKT  
VERMENGD.
- BESCHERMING TEGEN HARDHEIDSAFZETTINGEN VIA  
DISPERGEER MIDDEL
- INSTELLING JUISTE pH TRAJECT MET VOLDOENDE BUFFER
- KLEUR INDICATOR WELKE KONTROLE VEREENVOUDIGD  
(RODE KLEUR =  $\geq 8,3$ )
- BESCHERMING TEGEN MICROBIOLOGISCHE  
VERONTREINIGING
- EENVOUDIGE KONTROLE VIA TESTSET MO 248
- TAST GEEN RUBBER COMPONENTEN AAN
- GOEDGEKEURD OF AANBEVOLEN DOOR BELANGRIJKSTE  
MOTOREN FABRIKANTEN EN INSTANTIES (S.I.)
- VERMENGBAAR MET MONO ETHYLEEN GLYCOL

Contacteer dan:

Te Oostende

Te Zeebrugge

**S.V. SCAP**

afd. werkhuizen  
Edw. Anseelekaai

Tel.: (059) 32 39 79  
32 08 20

**Scheepswerven  
De Graeve**

Tel.: (050) 54 40 84

# SMIT TAK



**Voor het klaren van vistuig  
of andere duik- en bergings-  
werkzaamheden.**

Zalmstraat 1, 3016 DS ROTTERDAM  
Postbus 1042, 3000 BA ROTTERDAM

☎ (010) 54 99 11 (dag en nacht)  
Telex 22222 SMIT nl (dag en nacht)  
ex. smit tak +

Marifoon Kanaal 92

## GIETERIJ Debaedts PVBA

☎ (059) 32 10 99

Victorialaan 69, 8400 Oostende



**WENST ZIJN KLIENTEEL  
EEN VOORSPOEDIG 1986**

# BEHANDELING VAN DIESELKOELWATER

## 1. INLEIDING

De twee hoofdproblemen in gesloten, recirculerende dieselkoelwater systemen zijn:

- de vorming van afzettingen;
- het optreden van corrosie.

Deze verschijnselen kunnen, afhankelijk van het type water dat als koel medium wordt toegepast, afzonderlijk of naast elkaar optreden. Het is duidelijk dat in koelwater systemen van moderne motoren, met relatief hogere water temperaturen, hogere warmte overdrachts coëfficiënten en kleinere water-doorvoeren, geen van beide problemen mogen optreden.

## 2. AFZETTINGEN

Afzettingen kunnen bestaan uit:

- hardheidszouten, gevormd door thermische ontleding van bicarbonaat- of tijdelijke Calcium en Magnesium hardheid;
- slib, gevormd als resultaat van onthardingsreacties, indien met behulp van toevoegingen getracht wordt het water intern in het systeem te reinigen;
- slib, gevormd als resultaat van optredende corrosie en bestaande uit corrosie producten van metalen;
- slib, organisch van oorsprong, gevormd door optredende microbiologische verontreiniging;
- slib, organisch van oorsprong, gevormd door de aanwezigheid van olie in het koelwater.

Water, dat afzettingen, zoals bovengenoemd vormt, wordt troebel en is niet helder meer.

## 3. CORROSIE

Corrosie in waterige systemen treedt op indien metaal in oplossing gaat. Corrosie producten ontstaan dan als resultaat.

De diverse corrosie-vormen in dieselsystemen zijn:

- put-corrosie, indien kleine corrosie-cellen aanwezig zijn op onbeschermde anodische plaatsen;
- algemene corrosie, indien dit grote oppervlakken betreft;
- galvanische corrosie, welke optreedt indien twee of meerdere metalen in een systeem aanwezig zijn. Het minder edele metaal gaat in oplossing (anode) om het edeler metaal in het systeem te beschermen (film op kathode);
- cavitatie of erosie, een combinatie van mechanische factoren, zoals trilling, stroom snelheden en chemische corrosie processen;
- corrosie welke ontstaat onder afzettingen (slib) of als gevolg van microbiologische verontreiniging.

Water, dat corrosie zoals bovengenoemd vormt, krijgt een rood/bruine kleur, wordt troebel en is niet helder meer.

## 4. VOORKOMEN VAN AFZETTINGEN

De diverse typen afzettingen, zoals vermeld onder 2 a) t/m 2 d) kunnen voorkomen worden door:

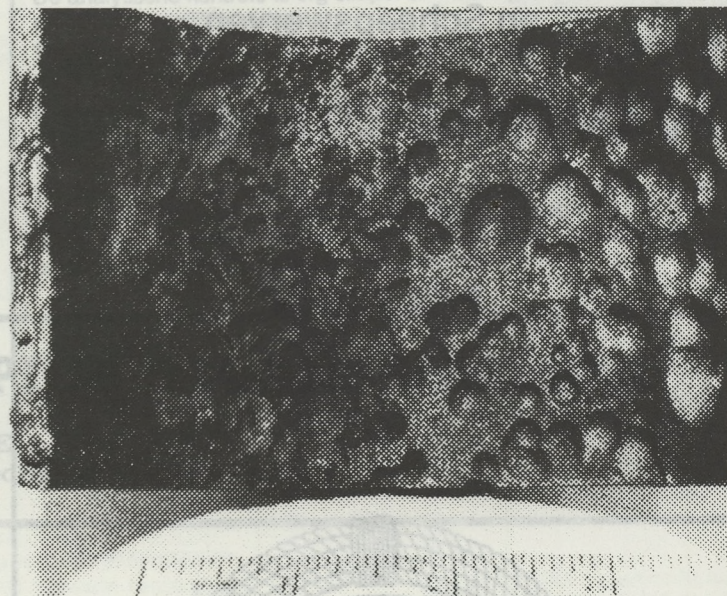
- gebruik te maken van verdampt water, onthard water of gedemineeraliseerd water. In dit geval kunnen geen afzettingen bestaande uit hardheidszouten worden gevormd. Water is nu echter corrosief geworden en toepassing van corrosie inhibitoren is essentieel;
- effektieve **corrosie inhibitie** toe te passen, gecombineerd met **dispergeer middel** om eventueel reeds gevormd slib te verwijderen, respectievelijk te dispergeren, een schoon metaal oppervlak achterlatend.  
Organische dispergeermiddelen van het acrylaat type zijn eveneens in staat afzettingen, zoals vermeld onder 2 a) te voorkomen.

## 5. BESCHERMING TEGEN CORROSIE

Protectie van diverse metalen in een koelsysteem wordt verkregen door deze metalen door middel van een chemische film te beschermen, zodat de reacties zoals omschreven, niet plaats kunnen vinden.

Dit houdt in:

- Keuze van de juiste corrosie inhibitoren, welke **alle** mogelijke **metalen**, voorkomend in een koelsysteem, met hun legeringen beschermen. Dergelijke corrosie inhibitoren zijn mengsels welke zijn samengesteld uit diverse specifieke inhibitoren.
- Die inhibitoren kiezen welke zelf geen bron zijn voor microbiologische verontreiniging en met name voor sulfaat reducerende bacteriën.
- De verscheidenheid van metalen in een systeem te beperken.
- Hoge concentraties Natriumchloride en Natriumsulfaat voorkomen in het koelwater om putcorrosie niet te bevorderen.



## 6. KEUZE IN INHIBITOREN, NALFLEET NITRIET MENGSELS

De complexiteit van problemen welke in koelsystemen moeten worden bestreden is groot. De keuze wordt daarom beperkt, ook gezien de praktijk van doseren, controle en behandeling van het product.

Nitriet mengsels zijn de meest gangbare corrosie inhibitoren, en samen met boraat geven zij corrosie bescherming van gietijzer en staal, doordat een beschermende chemische film wordt gevormd.

De Nalfleet dieselkoelwater producten zijn hierop gebaseerd. Bovendien bevatten Nalfleet producten specifieke corrosie inhibitoren voor koper en zijn legeringen en een speciaal dispergeer middel in het product vermengd, laat het gebruik van hard water als koelmedium toe.

Samen gevat geeft het Nalfleet systeem van koelwater behandeling de volgende voordelen:

- uitstekende corrosie bescherming voor vrijwel alle voorkomende metalen en legeringen hiervan in koelsystemen. IJzer en koper worden beschermd door specifieke inhibitoren;
- bescherming tegen de vorming van hardheids zouten, indien hard water als koel medium wordt toegepast;
- het poly-acrylaat type dispergeer middel in de producten zal vervuilde oppervlakken schoon maken en schoon houden;
- alle producten werken in een breed spectrum van water samenstellingen;
- voorkoming van microbiologische vervuiling;
- bij dosering wordt automatisch een juiste pH-waarde in het koelwater ingesteld;
- de producten zijn vermengbaar met ongeïnhibiteerd ethyleen glycol als anti-vries;
- rubber pakkingen en dergelijke worden niet aangetast;
- kleur indicator in sommige producten vergemakkelijkt de controle op de toegepaste doseringen en handhaving van de juiste overmaat;
- eenvoudige handling doordat voornamelijk vloeistoffen worden toegepast;
- eenvoudige analytische controle is mogelijk, gebaseerd op de aanwezigheid van Natriumnitriet;
- goedkeuring is verkregen door instanties, zoals „Scheepvaart Inspectie“.

Een specifieke Nalfleet corrosie inhibitor dient te worden toegepast indien ook aluminium in een systeem aanwezig is.

## 7. HET GEBRUIK VAN ANTI-VRIES IN KOMBINATIE MET NALFLEET PRODUCTEN

Niet geïnhibiteerde ethyleen glycol wordt aanbevolen als anti-vries. Dit om te voorkomen dat bij gebruik van bovengenoemde complexe mengsels van corrosie inhibitoren en anti-incrustanten, neerslagen ontstaan doordat ionen aanwezig in beide producten en die, aanwezig in eventueel geïnhibiteerd anti-vries, elkaar niet verdragen.

Bovendien is niet geïnhibiteerd anti-vries aanzienlijk goedkoper. Voor een temperatuur tot  $-20^{\circ}\text{C}$  wordt meestal 30% ethyleen glycol toegepast.

Staaldraadtouwwerken van Baasrode  
en Scheepswerven

**VAN PRAET-DANSAERT**

**p.v.b.a.**

**BAASRODE**



**ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :**

— **VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE  
VERZINKING**

— **NIJVERHEID**

— **ALLERHANDE**

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

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

Ø (052) 33.24.66

**B.T.W. 400.332.559**

**P.V.B.A. VISLOSSERSBOND**

**G. VAN WAES**

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren,  
visrecipiënten

**VISMIJN 2**

**8400 OOSTENDE**

Ø (059) 32 34 91

**ZAAKVOERDERS**

Van Waes Willy  
Vindictivelaan 20  
8400 Oostende  
Ø (059) 50 92 09

Baert André - Van Waes  
Ringlaan Noord 39  
8420 De Haan  
Ø (059) 23 56 45

Ploegbazen-sorteerders:

Maes Arthur  
Stuiverstraat 164  
8400 Oostende  
Ø 70 02 89

Peere Etienne  
Groenendijkstr. 167  
8401 Bredene  
Ø 32 13 74

Ploegbaas lossers voor het scheppen, slingeren,  
winch, tafel of invoeren:

Decock Henri  
Grensstraat 13  
Oostende  
Ø 80 25 05

Uur van aanvang lossen te vernemen vanaf 15 uur  
daags voor de verkoop in de week en vanaf 10 uur op  
zon- en feestdagen, op het bord in de vismijn en telefo-  
nisch aan de sassen van de vissershaven.  
Ø (059) 32 12 86.



## 8. OPSTARTEN VAN EEN SYSTEEM MET NALFLEET INHIBITOREN

Indien de metaal oppervlakken van een systeem voordien zijn behandeld met een emulgeerbare olie, of verontreiniging met olie in het water heeft plaats gevonden, dient eerst een reiniging te worden toegepast om de olie te verwijderen vóórdat met de behandeling wordt begonnen.

Dit geldt in feite ook voor zwaar gecorrodeerde systemen. Geschikte producten om olie en afzettingen uit water systemen te verwijderen, adviseren wij u gaarne.

NALFLEET inhibitoren hebben zelf ook een reinigende werking op roest/corrosie producten.

In een gecorrodeerd systeem zal echter extra verbruik van produkt plaatsvinden, doordat roest reageert met de overmaat Natriumnitriet.

Het koelwater wordt dan troebel.

Het wordt daarom altijd geadviseerd, de eerste gelegenheid na circa 10 - 14 dagen na opstarten, het systeem te ledigen en opnieuw met

vers water en inhibitor op te vullen.

Behandeld koelwater dient helder, vrij van bezinksel te zijn.

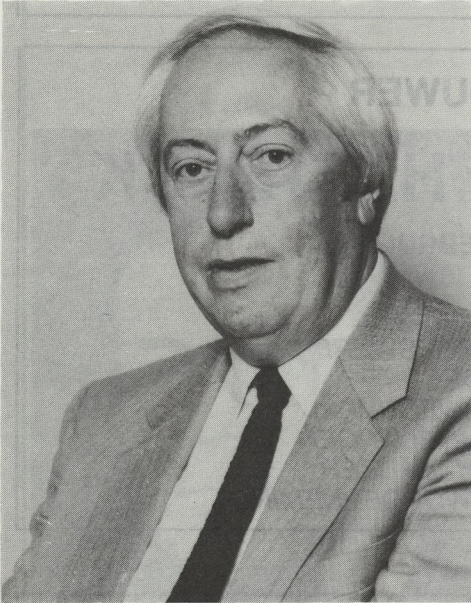
## 9. KONTROLE OP EEN NALFLEET BEHANDELING

De analytische controle is erg simpel en maakt gebruik van test strips met kleur vergelijkingskaart.

Ter controle dienen 2 waarden regelmatig te worden gecontroleerd: de nitriet overmaat en de pH.

Indien deze op het juiste niveau liggen, dan zijn automatisch de overige componenten ook in voldoende hoeveelheid in het koelwater aanwezig.

Bij waterverlies en bijvullen zullen beide waarden zakken en dienen door middel van een extra toevoeging weer op peil gebracht te worden. Indien de pH zakt bij gelijk blijvende nitriet overmaat, dan kan dit wijzen op gas lekkage en dient dit snel verholpen te worden.



# VOORLOPIGE BALANS VAN 1985

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

Het gevolg is geweest dat wij onze haring zelfs aan de straatstenen niet kwijt konden. Onze eigen binnenlandse markt neemt het zilveren visje nog slechts met mondjesmaat af, in november is de prijs per kg tot 9,20 fr. gezakt, ondanks de geringe aanvoer moest veel haring opgevangen worden en de meeste haringkoppels zijn reeds zeer vroeg geleidelijk op andere activiteiten overgestapt.

### SCHAAL- EN WEEKDIEREN

Als tussendoortje even een blik geworpen op de aanvoer van schaal- en weekdieren. Kenmerk van deze sektor: stabiliteit - weinig beweging, noch in de hoeveelheden, noch in de prijzen. Nog iets minder garnaal in 1985, een ietsje meer Noorse kreeftjes of langoestines, teruglopende schelpenaanvoer. Amper 200 miljoen fr. op een totale besomming die de 2,5 miljard fr. overtreft; de statistieken geven op dit vlak een eerder monotoon en weinig opwekkend beeld te zien.

### BODEMVIS

Hoe anders de situatie op de markt van ronde vis en platvis (samen de categorie bodemvis uitmakend).

Daar hebben dit jaar merkwaardige verschuivingen plaatsgevonden, niet zozeer in de aangevoerde hoeveelheid, dan wel in de prijzen en de besommingen.

De uitschieter van 1985 is tong: grotere vangsten, fel oplopende prijzen en dus dito besommingen. Om precies te zijn (na elf maanden): 3.570 ton (tegen 2.930 ton) of 22% meer - gemiddeld 260 fr./kg (tegen 225 fr./kg) of 15% duurder - besommingen reeds 926 mln fr. (tegen 660 mln fr.) of 40% hoger dan vorig jaar. Verwacht wordt dat tegen nieuwjaar de tongenvangsten alleen al de kaap van het miljard frank zullen overschrijden. Of hoe deze edele vissoort hedentendage ons marktbeeld beheerst en domineert!

De overige bodemvissoorten kenden qua hoeveelheid eerder lichte verschuivingen: in de lift zaten schol, rog, tongschar en schelvis. Statusquo voor kabeljauw, tarbot en griet, de rest in lichte daling.

Wat de vismijnprijzen betreft, is er eerder gematigde toename van de prijzen voor de meer populaire vissoorten (die allen beneden de 100 fr./kg liggen). Daarentegen zijn er

opvallende prijsstijgingen voor de z.g. „prime fish“-soorten, zoals zeeuivel, tarbot en griet. Samen met tong zijn dit de vier meest gegeerde en hoe langer hoe meer gevraagde vissoorten, die reeds in het stadium van de groothandel tegen werkelijk zeer hoge prijzen worden afgenomen.

Opmerkelijk is de ontwikkeling van de vraag naar zeeuivel of staartvis. Onze populair geworden „lotte“ werd in 1983 nog tegen 172 fr./kg gemijnd; twee jaar later is dit 252 fr./kg geworden (even duur als de tongen), een stijging met eventjes 45%. Let ook op tongschar die op stuk van prijzen de nummer vijf aan 't worden is: ook voor deze lekkere vissoort heeft de verhoogde vraag op twee jaar tijd voor een prijsstijging met 40% gezorgd.

### SLOTSOM

Als slotsom kan de verheugende vaststelling gemaakt worden dat de vraag naar vis en dus het visverbruik verder in stijgende lijn gaan. De weerslag op de prijzen en bijgevolg op de besommingen was onmiskenbaar. Eind 1985 zal de totale in eigen vismijnen geboekte waarde niet ver meer van de 3 miljard frank verwijderd liggen. Het jaar er voor was dat slechts 2,4 miljard. Zeebrugge alleen al overschreed de kaap van het anderhalf miljard reeds begin december; Oostende bereikte een week eerder voor het eerst het miljard frank aan besommingen. Ook Nieuwpoort zal straks zijn eigen rekord kloppen.

Al met al kan de Belgische zeevisserij op een welgeslaagd jaar 1985 terugblikken. De nieuwe vaartuigen doen het goed en de beperkingen, door het E.G. quoteringssysteem opgelegd, hebben de vangstverrichtingen slechts in geringe mate kunnen aan banden leggen.

Op deze weg te mogen voortwandelen, zonder al te grote bokkesprongen of hinderpalen, is hetgeen ik de visserman voor het komende jaar van harte toewens.



Naar goed jaarlijks gebruik wil ik graag, ten gerieve van de lezers van „Het Visserijblad“, enkele kanttekeningen maken bij de evolutie van de visaanvoer in 1985, zoals die uit de cijfertaal van de statistieken te distilleren valt.

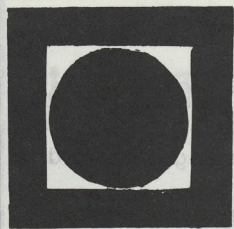
Dit wordt uiteraard geen eindbalans, het jaar is nog niet vol, maar wij kunnen ons bij deze analyse toch reeds steunen op de aanvoergegevens tot einde november, dus over de elf eerste maanden van 1985.

Naar hoeveelheid gerekend is er voor de totaliteit van de vangsten een lichte vermindering te konstateren, in procent uitgedrukt 5%. Bij nadere ontleding evenwel is deze daling volledig op de rug te schrijven van de terugloop der pelagische vangsten, inzonderheid haring.

### HARING

Dat het geen schitterend haringseizoen zou worden was in feite al van vóór de aanvang ervan te voorzien. Ik herinner mij persoonlijk een E.G.-vergadering te Brussel in mei van dit jaar, waar toen reeds de vrees werd uitgesproken voor een overzadiging van de Europese markt in de loop van 1985. De grootste afnemer van haring is traditioneel de West-Duitse verwerkende nijverheid. Zij zat toen reeds met grote voorraden diepgevroren haring, zodat het niet te verwonderen is dat haar belangstelling voor onze herfst-haring eerder gering is. Duitse verwerkers zijn altijd bereid reeds tot „Lappen“ bewerkte haring af te nemen (een „hint“ voor Belgische leveranciers?), maar met hun volle koelhuizen is het animo voor het vres produkt miniem te noemen.





## opdedrynck p.v.b.a.

Hendrik Baelskaai 35, 8400 OOSTENDE  
Ø (059) 32.37.76 - B.T.W. 411.924.059

- ALGEMENE ELEKTRICITEITSONDERNEMINGEN
- BOUW-, INDUSTRIE- EN SCHEEPSINRICHTINGEN
- ELEKTRISCHE VERWARMING

**Alle veranderingswerken - SIEMENS DEALER**

**Magazijn en toonzaal met vrije toegang**



## EUROPA HOTEL

KAPELLESTRAAT 181  
8401 BREDENE A/ZEE  
TEL. (059) 32 11 93

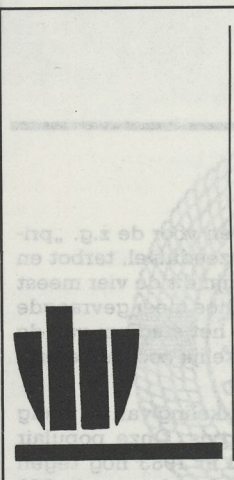
JEAN SLEGERS-VANSLEMBROUCK



- Zalen van 20 tot 200 personen voor recepties, huwelijken, banketten en vergaderingen
- Ruime eigen parking
- Open gans het jaar



Vraag vrijblijvend alle inlichtingen ter plaatse bij de heer Jean Slegers, oud-leerling Hotelschool Oostende - Prom. 61

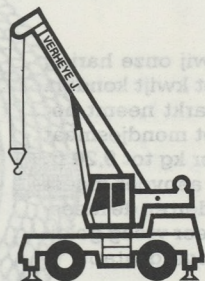


## Joël Verheye

vissersstraat 44  
8380 zeebrugge  
tel. 050/54 45 41  
(bureel en werkplaats)

(bij afwezigheid)  
tel. 050/54 69 89  
en 050/54 64 68

scheepsherstelling  
metaalkonstruktie  
draai-  
en schaaferk  
verhuring kranen



## SCHEEPSBOUWER

# Gustaaf HAERINCK

WERFKAAI 21, ZEEBRUGGE  
Ø (050) 54 41 96

- SCHEEPSWERF
- SMIDSE
- NIEUWBOUW en HERSTELLINGEN
- HOUT- en IJZER BOUWONDERNEMING

## N.V. DELANGHE

- ★ Rolbruggen en alle hijstoestellen tot 100 ton
- ★ Portaalkranen en galgkranen
- ★ Naverkoopdienst „UNELEC” takels
- ★ Algemene metaalkonstruktie

PATHOEKEWEG 104-106, 8000 BRUGGE  
TEL. (050) 31.71.81  
Telex: 81.141

# EVEREST

## Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE  
Ø 32.00.07

**het koudste  
het best bewerkbaar**

## HAND IN HAND OOSTENDE

*wenst al haar leden  
EEN VOORSPOEDIG  
EN GELUKKIG 1986*

# Scheepsmekaniek

## P.V.B.A.

ALGEMENE HERSTELLINGEN -  
VERKOOP - WISSELSTUKKEN

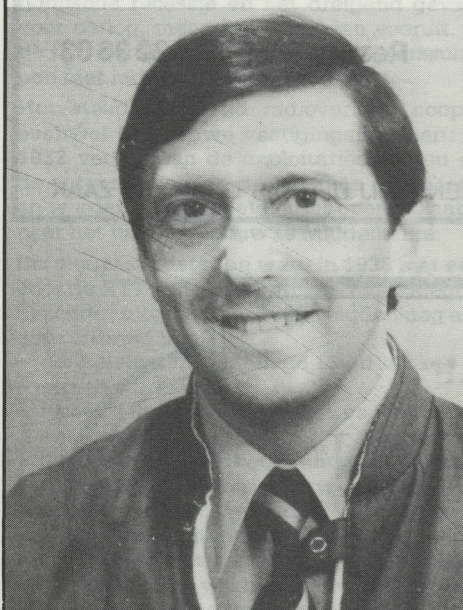
## DIESELMOTOREN

Rederskaai, 22, 8380 Zeebrugge - Ø 050/54.44.10

# GEWEST VAN DE RADIO MARITIEME DIENSTEN: 20 JAAR



Door Ir. G. BRABANT,  
Gewesthoofd RMD



G. MARES, Afdelingschef  
bij Oostende-Radio

Voor het Gewest RMD waarvan de zetel is gevestigd te Oostende in de Perronstraat 6, was 1985 een jubileumjaar: 20 jaar geleden werd immers beslist om de kuststations Oostende-Radio en Antwerpen-Radio die, volgens hun geografische ligging, onder verschillende T.T.-gewesten ressorteerden, te verenigen in het Gewest van de Radio Maritieme Diensten.

Dergelijke verjaardag mocht natuurlijk niet onopgemerkt voorbijgaan. Hoewel onze kuststations in de zeevaartmiddelen voldoende bekend zijn, werd gemeend dat het geen kwaad kon ook een ruimer publiek kennis te laten maken met deze unieke R.T.T.-dienst. Er vonden dan ook een aantal passende manifestaties plaats:

- zowel in Oostende-Radio (OST) als in Antwerpen-Radio (OSA) werden de deuren opengesteld. In OST b.v. konden talrijke belangstellenden hun weetgierigheid bevredigen einde juni 1985;
- in het Feestpaleis te Oostende liep van 21 tot 28 juni 1985 een druk bezochte tentoonstelling;
- in het Media-Center te Oostende ten slotte was RMD aanwezig op de nagenoeg het ganse topseizoen 1985 lopende tentoonstelling over het Openbaar Vervoer, die plechtig geopend werd door onze vorsten.

Benevens de steeds weerkerende thema's van een tentoonstelling of een opendeurdag waren er toch een paar markante blikvangers.

In Oostende-Radio genoot vooral de sedert 2.5.1985 in werking gestelde „Mailbox” een grote aandacht. Dit systeem, dat kadert in de automatische radiotelex (TOR), stelt de landtelexabonnees in de mogelijkheid hun berichten, bestemd voor een schip, in een computerbestand, nl. de Mailbox, op te slaan.

De operatoren aan boord kunnen zich dan in verbinding stellen met de Mailbox en na het wisselen van de nodige gegevens – de sleutel – **automatisch** de voor hen bestemde berichten, zonder tussenkomst van de operator in het kuststation, rechtstreeks opvragen.

In Antwerpen-Radio werd kennis gemaakt met de vernieuwde apparatuur, waarbij de mechanische verbindingen werden vervangen door computergestuurde elektronische schakelingen en die bestaat uit een klavier

voor het insturen van de bevelen en een videodisplay met deels vaste en deels variabele gegevens ter controle van de uitgevoerde bewerkingen.

Beide realisaties die – toeval of niet – in 1985 operationeel werden, zijn niet alleen een duidelijk bewijs van de bestendige bekommernis die RMD aan de dag legt voor een zo vlot mogelijke afwikkeling van het ons toevertrouwde commercieel verkeer. Zij zijn bovendien kenschetsend voor de nimmer aflatende inspanningen die onze diensten zich getroosten om die andere grote, humanitaire opdracht tot een goed einde te brengen, nl. door gebruik te maken van de steeds sneller evoluerende technische mogelijkheden een bijdrage te leveren tot de beveiliging van mensenlevens op zee.

Ook voor de leek is het duidelijk dat een grote weg werd afgelegd sinds de indiensttreding van het eerste Belgische radiostation. Aangezien 1985 voor het Gewest van de Radio Maritieme Diensten een jubileumjaar is, past het m.i., zoals de traditie het wil, dat een balans wordt opgemaakt van het verleden van de gevierde.

\* \* \*

Nadat Marconi in maart 1900 op uitnodiging van Koning Leopold II in het Koninklijk Paleis te Brussel een demonstratie had gegeven van zijn 4 jaar eerder uitgevonden „telegrafie zonder draad” werd, in de loop van dit zelfde jaar, begonnen met de bouw van een radiohut op de brug van de Belgische Maalboot „Princesse Clémentine” van de Oostende-Doverlijn. In een villa in de duinen van De Panne werd een voorlopig kuststation opgericht.

De Panne werd als vestigingsplaats gekozen omdat men hoopte van daaruit de maalboot over de ganse tocht te kunnen volgen. Ondanks de primitieve installatie waarover men toen beschikte, slaagden de operatoren erin, gedurende gans de overtocht met elkaar in verbinding te blijven.

Kort na deze eerste proefneming werd het groot belang van de telegrafie zonder draad (of T.S.F. – télégraphie sans fil) aangetoond doordat op dit „moderne” communicatiemedium met succes beroep kon worden gedaan bij enkele dreigende scheepsrampen. Het duurde dan ook niet lang of alle Belgische maalboten werden met radio uitgerust. Al-



Zo zag het vroegere ontvangststation te Steene eruit.



# Stork Gears & Services B.V.

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'  
TANDWIELKASTEN  
KEERKOPPELINGEN  
ASLAGERS  
STUWBLOKKEN



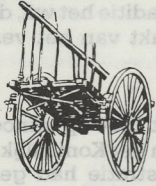
REPARATIE  
MONTAGE  
ONDERHOUD  
SERVICE

en dat  
24 uur per dag...

Pannerdenstraat 3-9, 3087 CH Rotterdam (Waalhaven)  
Postbus 5420, 3008 AK Rotterdam.  
Telefoon (010) 299822, b.g.g. (010) 299649  
Telex 28183

RESTAURANT

GUIDO DEVOLDER-  
MINY



VOORHAVENLAAN  
20  
8400 OOSTENDE

*Prettige  
Feestdagen*

Onze Kerst-  
en  
Nieuwjaars-  
viering

Altijd iets  
bijzonders

*'t Schuurke*

KERSTREVEILLON 24/12/1985

KERSTDAG 25/12/1985

OUDEJAARSVOND 31/12/1985

NIEUWJAARSDAG 1/1/1986

Menu: 1.400 fr.

Menu: 950 fr.

Menu: 1.600 fr.

Menu: 950 fr.

*Délice de marcassin et  
foie gras en gelée au  
vieux Porto*

*Feuilleté de homard et  
loup de mer dans son coulis*

*Homard de Norvège Marie  
Walewska*

*Le cocktail de crustacés*

*Le consommé en tasse*

*Velouté de tomates*

*Suprême de caneton*

*La crème d'endives*

*Filet de sole et saumon  
à la crème légère*

*Le dindonneau des Flandres  
Sauce Bigarade à l'orange  
Gratin dauphinois*

*Trou normand*

*Gigotin et côte d'agneau  
Primeurs du marché  
Pommes croquettes*

*Sorbet au muscat*

*La bûche glacée du Père Noël*

*Cœur de charolais garni du  
médaillon au foie gras des  
Landes. Sauce Périgord*

*Choix de petits gâteaux*

*Aiguillettes de pintade sauvage  
à la façon Châtelet*

*Moka*

*Gâteau Saint Sylvestre*

*Moka*

*Bavarois les Trois Mages*

*Parfum du Brésil*

*Parfum du Brésil  
Mignardises*

Reservatie: (059) 32 36 03

OOK TRAITEURDIENST - KOUDE BUFFET - WARME MAALTIJDEN - VRAAG INLICHTINGEN - BIJ U THUIS OF IN UW ZAAK

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

## LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 OOSTENDE - TEL. (059) 32 08 21

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

dus was België één van de eerste landen die een regelmatige lijn van met radio uitgeruste passagiersschepen exploiteerde.

Nadat reeds in 1902 een nieuw en beter uitgerust kuststation in dienst werd genomen te Nieuwpoort-Bad, nam de radiotelegrafie aan boord van de schepen steeds meer uitbreiding en bouwden ook andere landen kuststations (b.v. Scheveningen-Haven in 1904). Er werden ook meer en meer private telegrammen verzonden.

De uit deze evolutie volgende noodzaak van een internationale samenwerking leidde tot een eerste internationaal reglement in 1906.

In 1914 had te Londen een „Conferentie ter beveiliging van de mensenlevens op zee” plaats. Vergeten wij niet dat de hele wereld in spanning was gebracht door enkele ophefmakende reddingsoperaties, zoals die bij het vergaan van de Titanic in 1912.

Met het uitbreken van de 1e Wereldoorlog werd evenwel een halt toegeroepen aan de internationale samenwerking en werd bovendien het kuststation Nieuwpoort vernield. Het personeel werd overgebracht naar Le Havre waar een voorlopige werkplaats werd ingericht.

Onmiddellijk na de oorlog in 1918, werd met nieuwe moed aan de wederopbouw van onze radiomarietieme diensten begonnen met Oostende als vestigingsplaats. Ingevolge de gevorderde techniek speelde de afstand Nieuwpoort - Oostende immers geen rol meer voor de zend- en ontvangmogelijkheden van de maalboten. Het nieuwe station, met roepletters „OST”, werd gevestigd in houten barakken nabij de Watertoren en was uitgerust met materiaal dat door de uitgeweken techniciens in Le Havre was vervaardigd.

In dit „Circus” (aldus gekend door de zeevarenden) was het zendvermogen veel groter dan destijds te Nieuwpoort en een permanente luisterdienst op de noodfrequentie 500 kHz waakte over de Noordzee.

In 1928 werd de radiotelefonie operationeel en in 1930 startte Oostende-Radio met proefnemingen in telefonie in duplex.

In de periode tussen 1930 en de tweede Wereldoorlog ging de techniek, ondanks de economische recessie en het dreigend gevaar voor oorlog, met rasse schreden vooruit. In de tijd werden ook coasters en vissersschepen met radio uitgerust.

Het steeds groeiend radioverkeer noopte evenwel tot nieuwe vestigingsplaatsen: in 1932 verhuisden de exploitatiediensten en de ontvangpost van de telefonie naar Stene en werden de zendinstallaties overgeplaatst naar het nieuw gebouw te Middelkerke.

Dit nieuw zendstation werd in 1938 met een door de RTT zelf gebouwde nieuwe telegrafiezender uitgerust. In 1939 volgden nog andere uitbreidingen:

- een telefoniezender in de 15 MHz-band
  - een telegrafiezender
  - twee 65 meter hoge pylonen voor de zendantennes
  - de eerste afstandsbediening vanuit Stene.
- Intussen had men ook in Antwerpen niet stilgezeten: einde 1919 werd er begonnen met de bouw van Antwerpen-Radio. Het toenemend aantal met radio uitgeruste schepen en de uitbreiding van het radioverkeer leidde tot de aanwending van lampenzenders met smaller bandbreedte dan de tot dan toe gebezigde vonkzenders met gedempte golven.

Maar vooral de ontwikkeling van de kortegolftechniek droeg ertoe bij dat, tot 1940,



**De fel opgemerkte stand van het Gewest van de Radio Maritieme Diensten op de Expo „GO 85” in het Media Center te Oostende.**

Antwerpen het belangrijkste Belgische kuststation zou blijven. Denken wij hierbij vooral aan de „Kongoboten” die steeds meer passagiers vervoerden naar Belgisch-Kongo.

In verband met de grotere zendmogelijkheden past het het grote belang te citeren van het Radio-elektrisch Centrum te Ruiselede dat in korte tijd werd uitgebouwd tot een waar zendantennepark. Hier werden o.m. reeds vóór de oorlog kortegolfzenders met gerichte antennes in dienst gesteld. In de zendapparatuur werd daarbij voor het eerst gebruik gemaakt van elektrodenbuizen. Om de frequentie stabiliteit te verzekeren, werden reeds kwartskristallen gebruikt.

De bloeiperiode van het radiomaritiem verkeer werd in 1940 na de inval van de Duitse troepen echter onderbroken, alle radiostations werden bezet en door onze genietroepen werd het achtergebleven materiaal zoveel mogelijk onbruikbaar gemaakt.

Na de terugtrekking van de bezetter diende nagenoeg van vooraf aan opnieuw begonnen. Toch slaagde men erin in betrekkelijk korte tijd Oostende-Radio zijn vooroorlogse mogelijkheden terug te bezorgen en zelfs te overschrijden. Daartoe moest men zich echter aanvankelijk tevreden stellen met de vroegere lokalen aan de Watertoren en met een van de Duitsers gerecupereerde gelegenheidszender. Reeds op 1.9.1945 kon Oostende de telefoniedienst met de vissersschepen hervatten. In 1946 werden de 2 60-meter hoge pylonen van Middelkerke wederopgebouwd en kon het ontvangstcentrum terug naar Stene.

Op 6.10.1946 werd de KG-trafiek met de „Vilboten”, via Ruiselede, geopend. In Middelkerke werden in 1949 2 bijkomende middengolftelefoniezenders geplaatst. In 1955 stond Ruiselede voor de eerste keer een zender van 15 kW af ten dienste van Oostende-Radio, om de draagwijdte van de KG te vergroten. In 1956 werd OST uitgerust met 2 KG-ontvangers en een auto-alarmsignaal op de 500 kHz en in 1961 beschikte het over de eerste VHF-zenders en -ontvangers.

Op 1.4.1964 werd een nieuw ontvangstcentrum te Oudenburg in dienst genomen, waarbij niet was nagelaten de technologi-

sche mogelijkheden van dat ogenblik ten volle te benutten.

Een gelijkaardig spoedig herstel van de oorlogswonden werd vastgesteld zowel te Antwerpen-Radio als te Ruiselede. In Antwerpen kon reeds in 1945 een gemengde telefoon- en telegraafzender in gebruik worden genomen. In 1948 kwam de telefonieafdeling in dienst. Een nieuw zendcentrum aan de Kruisschanssluis werd in 1958-59 operationeel en de mobiele dienst voor de Rijnvaart werd in 1959 opengesteld. Naast de 35 m hoge antennemast werden nog 2 nieuwe MG-zendantennes opgericht in 1960.

In Ruiselede was de herstelperiode zo mogelijk nog korter en in 1946 waren de hoogste vooroorlogse verkeerscijfers reeds overschreden. In dit zendcentrum ging, aangezien het in de eerste plaats voorzien was voor intercontinentaal verkeer, de aandacht vooral uit naar de vaste verbindingen met Belgisch Kongo, Amerika en de voornaamste Europese steden. In 1948 werd een nieuw LG-station opgericht waarvan de 2 antennes (120 m hoog) later werden omgebouwd tot MG-antennes. In 1956 werden 3 nieuwe antennes opgericht om de verbindingen met de schepen in de Golf van Mexico en in de Perzische Golf te verbeteren.

In het begin van de jaren '60 werden o.a. 5 omnidirectionele antennes bijgevoegd en werden 5 krachtige SSB-zenders met automatische frequentiekeuze aangebracht.

### **1965: Het Gewest van de Radio Maritieme Diensten**

Het radioverkeer en de technische middelen om dit verkeer te bevorderen, hadden in de loop der jaren een zo enorme expansie gekend dat de noodzaak van een coördinerende leiding sterk werd gevoeld.

In 1965 werd dan ook beslist tot de oprichting, in de schoot van de Regie T.T., van een autonoom Gewest van de Radio Maritieme Diensten (RMD) dat het beheer en de exploitatie verder moest verzekeren van de tot dan rechtstreeks van de klassieke telegraafkantoren Oostende-Centrum, resp. Antwerpen afhankende kuststations. (Het zendstation Ruiselede werd pas in 1972 aan RMD toegevoegd).



# LIPS n.v. *scheepsschroeven*

KERKSTRAAT 46 – 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN  
Ø 03/252.73.42

*REPAIR, SERVICE AND SALES*  
LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

Agent :  
**JAMES A. LAMBERT**  
Werfkaai 43,  
8380 Zeebrugge  
Ø (050) 54.64.26  
Privé : (02) 731.74.66

## OPGEPAST!

DE WINTER IS IN AANTOCHT! – DENK AAN UW HOOFD!  
BESCHERMT HET MET EEN HOOFDDEKSEL

natuurlijk van bij

## Jacqueloot

OOK GROTE KEUS HEMDEN EN BREIGOEDEREN  
Hoek Witte Nonnenstr. en Christinastraat, Oostende

De raad van beheer,  
de direktie en  
het personeel van

## HULP IN NOOD

(onderlinge verzekeringsmaatschappij  
voor vissersvaartuigen)

wensen hun leden  
**EEN VOORSPOEDIG 1986**

## SCHEEPSSMEDERIJ

## n.v. SCHOCKAERT O.

H. BAELSKAAI 7 – 8400 OOSTENDE  
Ø (059) 32.04.88

**ALLE HERSTELLINGEN  
EN ONDERHOUD**

De raad van beheer,  
de direktie en  
het personeel van

## S.C.A.P. s.v.

wensen hun leden en relaties  
**EEN VOORSPOEDIG 1986**

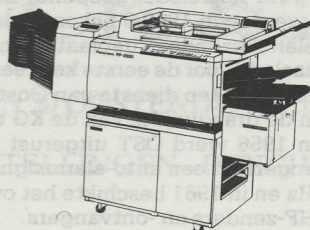
## Kantoormachines **A. VANDE VEIRE P.V.B.A.**

Alf. Pieterslaan 55, 8400 OOSTENDE – Ø (059) 70 57 72

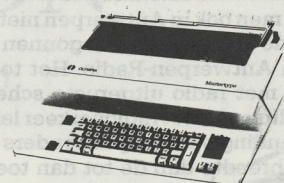
▶ ALLE KANTOORMACHINES AAN DE BESTE PRIJZEN – SERVICE IN EIGEN ATELIER



**BROTHER**  
ELEKTRONISCHE PORTABEL



**OLYMPIA**  
FOTOCOPIEERAPPARATEN



**OLYMPIA**  
BURELMACHINES ELEKTRONISCH

In dit zelfde jaar paste OST zijn installatie aan met SSB-adaptors, zoals door het Internationaal Consultatief Comité voor Radioberechtiging (CCIR) was geadviseerd en sedert 1966 kon de operator, belast met het opmaken van de „traffic-list”, met behulp van een gesloten TV-circuit, onmiddellijk nagaan of voor een oproepend schip geen berichten in vertoef zijn.

Van de andere technische realisaties die sindsdien aan bod zijn gekomen, onthouden we vooral:

- het selectief oproepsysteem, waarbij de menselijke stem wordt vervangen door een laagfrequenttoon, waarbij elke toonhoogte overeenstemt met een cijfer van 0 tot 9. Door OST wordt, met behulp van een „semi-automatische selcall-encoder”, de oproep uitgestuurd, terwijl aan boord een decoder de informatie vertaalt.
- Teleprinting over Radio (TOR): Oostende Radio ontwierp en realiseerde als een der eersten ter wereld een volautomatische radiotelexdienst in de richting schip-wal. Voor de richting wal-schip werd, zoals gezien in de inleiding van onderhavig artikel, op 2.5.1985 het „Mailbox”-systeem gestart.
- NAVTEX: in samenwerking met diverse andere kuststations, zendt OST veiligheids- en weerberichten uit in „broadcast”-vorm, via TOR, op de internationale frequentie 518 kHz. Dit is het zgn. NAVTEX-systeem (Navigational warnings met behulp van de Radiotelex). De uitzendingen voor de veiligheidsberichten van de

deelnemende landen in NAVAREA ONE (Noordzee) zijn zodanig gecoördineerd, dat de scheepvaart steeds op de hoogte blijft van de vitale berichten voor een veilige vaart.

Antwerpen-Radio van zijn kant kreeg, ook al in 1965 (het jaar van de oprichting van het Gewest RMD) de beschikking over een nieuw ontvangststation aan de Antwerpse Linkeroever.

Het VHF-verkeer met de binnenvaart nam een ongewone vlucht, zodat RMD, om een groter gebied te kunnen bestrijken, in de loop der jaren besloot meerdere relaisstations in dienst te nemen (o.a. Gent - Mol - Luik - Ronquières).

Ook OSA kreeg in 1967 een gesloten Tv-keten voor het mededelen van de „traffic-list” en in 1973 werd er het „Selcall”-systeem in dienst gesteld.

Na 1975 werd begonnen met de geleidelijke vernieuwing van de technische uitrusting van de VHF-radiotelefonie. De vernieuwde apparatuur waarvan reeds sprake in de inleiding, werd officieel in dienst gesteld op 9.1.1985 in aanwezigheid van de Hogere Overheid, de Provinciegouverneur, de Schepen van de Haven en de Administrateur-Generaal van de Regie T. T.

In Ruiselede ten slotte werd in 1968 t.b.v. de radio-maritieme diensten voor de eerste keer een draaibare logaritmisch periodieke KG-antenne met een nieuwe zelfafstemmende zender opgericht, die op korte tijd een willekeurige frequentie naar een willekeurige

richting kon uitstralen.

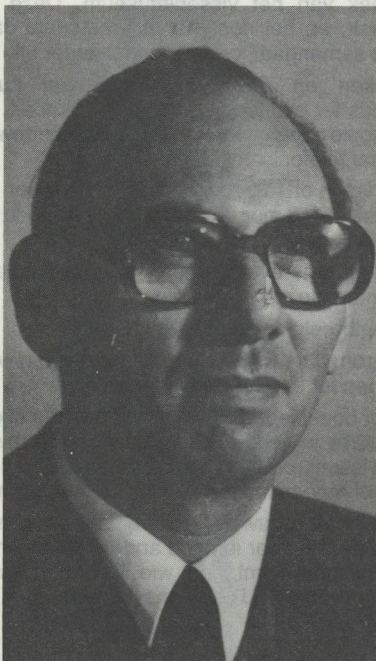
Vanaf 1976 tot heden is, om te voldoen aan het snel stijgende maritiem verkeer, in hoofdzaak TOR-trafiek, het zender- en antennepark voortdurend vernieuwd en uitgebreid. Aldus konden de zeer verouderde installaties er worden afgeschaft.

Zoals U hebt kunnen vaststellen uit dit, weliswaar beknopt, historisch overzicht, kenden de radio maritieme diensten een boeiend verleden. Het is onnodig dieper op de ondervonden moeilijkheden (zoals economische crisissen, wereldoorlogen) in te gaan en te klagen. Onze vissers, met wie Oostende-Radio steeds een nauwe band heeft gehad, weten maar al te goed welke ontberingen moeten geleden worden en welke offers zij moeten brengen, wil men iets bereiken.

Daarom: laten wij enkel de positieve klanken onthouden en ons gelukkig achten dat wij gekomen zijn tot ons huidige peil, nl. de internationale goede reputatie van een betrouwbaar kuststation waarop kan worden gerekend, maar vooral dat groot gevoel van voldoening als wij voor de zoveelste keer doeltreffend zijn opgetreden bij de ontvangst van een noodoproep.

Op het einde van dit jubileumjaar rest ons alleen nog in naam van de Regie T. T. en van de directie van het Gewest van de Radio Maritieme Diensten aan alle zeevarenden, reders en hun families, onze oprechte wensen aan te bieden voor een voorspoedig, maar vooral veilig 1986.

## KERST- EN NIEUWJAARSGROET UIT HET KONINKLIJK WERK IBIS



door de Heer CAESTECKER,  
directeur K.W. Ibis

Wanneer buiten de gierende wind over strand en polder jaagt, wanneer Koning Winter ons op regen- en sneeuwbuien, op ijzel en vriesweer vergast, wanneer binnen het houtvuur in de open haard gezellig knettert en een heerlijke warmte uitstraalt, dan is het weer Kerstmis en

Oudejaar - dan is er weer een jaartje voorbij, verdwenen in het kielzog van de eeuwigheid.

En wat gaat het vlug - die jaren, één na één gestaag voorbischuivend, dag na dag, week na week, maand na maand,...

Als ik dan, zoals het hoort bij oudejaar, even achterom kijk dan is het jaar 1985 voor het K.W. IBIS wel van uitzonderlijk grote betekenis geweest. Op 1 september 1985 werd de nieuwe verblijfsinstelling in gebruik genomen.

Dat betekent dat de huidige en komende generaties IBIS-jongens voortaan echt voortreffelijk gehuisvest zijn, over accommodatie beschikken van deze tijd.

Het heeft geen zin te wijzen op de vele hinderissen op de weg naar deze realisatie, hoofdzak is dat IBIS er in slaagde het vooropgestelde doel te verwezenlijken.

En zo, mijmerend over de ditjes en de datjes van het wegebbend jaar, krijgen we een gevoel van dankbare warmte.

Er zijn immers zovelen die onze erkentelijkheid

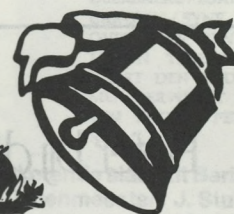
verdienen omdat zij allen, beziel met éénzelfde gedachte, hechte steun en medewerking verleenden.

Wanneer aan de Voorzitter van het K.W. IBIS, Vice-Admiraal Vlieger A. Schlim, de enorme verdienste toekomt het dossier „nieuwbouw” van onder het stof te hebben gehaald en de verwezenlijking te hebben geactiveerd dan zijn er tientallen andere personen die letterlijk en/of figuurlijk hun duit in de zak deden.

Naar hen allen gaan bij het aflopen van het jaar 1985 onze dankbare gedachten vergezeld van allerbeste wensen voor een vreugdevol Kerstfeest en een gezond en gelukkig nieuw jaar.

De 90 IBIS-jongens sluiten zich graag hierbij aan om alle weldoeners en sympathisanten, alle vrienden op zee en aan wal, met een guits knip-oogje en een big smile een welgemeend „dank je wel” en al even oprechte wensen toe te wijven.

Moge 1986 voor U allen een echt vreugdevol jaar uitgroeien.



# HET VISSERIJMUSEUM IN 1985

Het Nationaal Visserijmuseum hoeven we U niet meer voor te stellen; -dat hopen we althans! Indien U het visserijmuseum nog niet bezocht dan wordt dat zo stilaan de hoogste tijd; er zijn U reeds heel veel bezoekers voor gegaan. Tot op heden zo'n slordige 350.000 sedert het museum in juli '74 zijn deuren opende.

Dat brengt ons meteen bij de bezoekcijfers. Zoals in 1984 zullen we in 1985 tegen eind december 50.000 bezoekers tellen. Geen stijging dus, eerder een geringe teruggang. De maand augustus werd de topmaand inzake bezoekcijfer. Nog nooit werden zoveel betalende bezoekers genoteerd in één maand sedert de openingsdatum. Het recordcijfer bedraagt: 10.213. Vrijdag 26 juli 1985 werd een topdag. Tijdens de normale openingsuren (van 10 tot 12 en van 14 tot 18 uur) werden maar liefst 716 bezoekers opgetekend. Op dezelfde dag ging ook de visserijfolkloreavond door. Tussen 19 en 22 uur werden nog eens 308 bezoekers geteld. Dit bracht het totaal op een recordhoogte van 1.024. Als referentie geven we hierbij het hoogste cijfer voor de maand augustus van 1984: 8.385. Het hoogste dagcijfer in 1984 kwam voor op vrijdag 20 juli: 879.

Het Nationaal Visserijmuseum blijft dus een onverminderde belangstelling bij het grote publiek genieten. Dat dit zo is, is niet alleen aan de mooie en rijke verzameling te danken. De hoge bezoekcijfers zijn evenzeer het gevolg van een grote uitstraling van het museum.

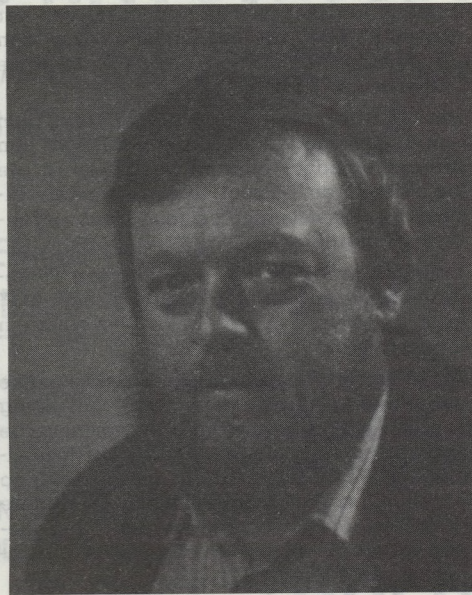
Zonder de inzet van het museum personeel onder de leiding van conservator Gaston Desnerck en zonder de inzet van heel wat mensen die het museum steeds in de belangstelling weten te houden zou het bezoekcijfer heel vlug terugvallen. Zonder hun inzet zou de verzameling niet verder aangroeien. Het visserijmuseum zou ongetwijfeld mooi blijven, doch de belangstelling ervoor zou verdwijnen en het zou een dode instelling worden.

De inzet is er wel en daar mogen we ons ten eerste om verheugen. Dank zij allerhande initiatieven en samenwerkingen groeit het geheel steeds verder uit.

Het gemeentebestuur laat niets onverlet om hun museum in de kijker te plaatsen en om het op gezonde wijze te beheren en verder uit te bouwen.

Uit de schoot van het museum groeide, jaren geleden, een vereniging: „de vrienden van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke”. Dank zij de begeesterende werking van deze vereniging groeit de verzameling, door het verwerven van nieuwe aanwinsten, verder aan, en wordt, door het nemen van allerhande initiatieven, de belangstelling van het publiek voor het visserijmuseum levend gehouden.

Ook de modelbouwclub „De Dissel”, een andere vereniging gegroeid uit de schoot van het museum, draagt haar steentje bij. De leden van de Dissel stellen hun scheepsmodellen ter be-



door Willem LANSZWEERT

schikking voor allerhande tentoonstellingen waar het visserijmuseum haar medewerking aan verleent.

Er zijn de jaarlijkse visserijfolkloreavonden iedere vrijdagse vakantieavond die telkens opnieuw veel toeristen naar het museum domein en meteen naar het museum lokken. De visserijfolkloreavonden worden ingericht door de vereniging voor vreemdelingenverkeer.

Verder zijn er vele instanties en personen die het visserijmuseum daadwerkelijk helpen door het aanbrengen van voorwerpen, Boeken of documentatiemateriaal.

Een bijzonder waardevol initiatief op publicitair vlak was de tentoonstelling „Een maand Nationaal Visserijmuseum te Brussel”. Deze expositie werd ingericht door de Nationale Loterij en door het gemeentebestuur van Koksijde. In de prachtige tentoonstellingsruimte van de Nationale Loterij stonden 37 scheepsmodellen ten-

toongesteld alsook diverse voorwerpen, schilderijen, beeldhouwwerken, foto's enz. Danny Pylser, werkzaam in het visserijmuseum, werkte er aan een scheepsmodel terwijl Marcel Vermoote, eveneens in het visserijmuseum werkzaam, in de tweede zaal het netten breien demonstreerde. De tentoonstelling genoot ruime belangstelling en de groepen werden er rondgeleid door de museumgidsen Marcel Vermoote en Willem Lanszweert. Eén maand lang, namelijk van 7 tot 31 oktober, werd het visserijmuseum zeer sterk in de kijker gesteld te Brussel. Ongetwijfeld zal dit zijn weerslag hebben op het bezoekcijfer.

Naast het aanzienlijk aantal voorwerpen dat in de loop van 1985 de museumverzameling kwam verrijken en waarvan een opsomming ons hier te ver zou leiden werden er een niet minder belangrijk aantal boeken aan het museum geschonken.

Belangrijke aanwinsten zijn tijdschriften als „Le Chasse Marée” en „Spiegel der Zeilvaart”. Ten behoeve van het visserijmuseum abonneerde de gemeente Koksijde zich op beide tijdschriften.

„Le Chasse Marée” is een geschiedkundig en ethnologisch maritiem tijdschrift. Het wordt uitgegeven door „Abri du Marin” te Douarnenez in Bretagne-Frankrijk. Dit luxueus en prima verzorgd tijdschrift bevat degelijke artikels van hoge wetenschappelijke waarde.

„Spiegel der Zeilvaart” is een stichting die onder deze naam een tijdschrift uitgeeft dat 10 maal per jaar verschijnt. Ook deze uitgave is bijzonder interessant. Ze bevat artikels over de maritieme geschiedenis, over de visserij, modelbouw, yachting enz.

Beide tijdschriften liggen ter inzage in de bibliotheek van het visserijmuseum. Deze bibliotheek, en het documentatiemateriaal dat ermee samengaat, groeit steeds verder uit.

Boeken en documentatiemateriaal kunnen steeds ter plaatse geraadpleegd worden. Voor de goeie gang van zaken is het wel aangewezen vooraf telefonisch af te spreken.

Het ligt in onze bedoeling om de mensen in de mate van het mogelijke aan de gevraagde informatie te helpen.

We zijn ons evenwel ten volle bewust van de leemten die er nog bestaan.

Er ontbreekt nog zo veel!

Daarom durven we langs deze weg een warme oproep tot U richten.

Ieder boek, iedere vorm van informatie of documentatie in verband met de geschiedenis van de visserij, omtrent vissersvaartuigen en alles wat er mee te maken heeft is zeer welkom.

Uw inbreng, uw hulp kan van onschatbare waarde zijn voor iemand anders die bij ons om inlichtingen komt...en wie weet... misschien kunnen we ook U ooit eens helpen.



Beter bij de bank van hier **KB** KREDIETBANK

# ZEELUI, ZEEROVERS EN DE HEILIGE DRIEVULDIGHEID

door W. DEBROCK

Sinds de zee bestaat en gelegenheid gaf tot vissen en beoefenen van de koopvaardij zijn er personages en staten geweest die zich begeven hebben aan de praktijk van de zeeroverij.

De zeerover is een wetteloze rover die buit maakt op zee: wanneer hij gevangen genomen wordt, wordt hij gehangen of op een andere brutale wijze ter dood gebracht. Is de rover een staat of een vorst, dan kan alleen een oorlog het pleit beslechten, ofwel wordt een diplomatie ingezet die leidt tot restitutie en straf van allerlei aard.

De oudste tijden kennen reeds verhalen van zeeroverij. Zelfs Julius Caesar, de Romeinse veroveraar van onze gewesten, begon zijn carrière als gevangene van zeerovers, op wie hij bovendien later duchtig wraak nam.

Wat gebeurde er met de gevangen zeelui van de door zeerovers veroverde schepen? De gevangenen werden soms heel eenvoudig in zee gegooid, wat humoristisch het „voet spoelen” werd geheten... ofwel werden zekere vooraanstaanden onder hen gebruikt als gijzelaars om later tegen klinkende munt te worden uitgewisseld, ofwel - en dit gebeurde vooral als algemene regel bij de zeerovers van Barbarije - werden ze aan land gebracht en verkocht als slaven.

We spraken van Barbarije: wat is Barbarije?

Barbarije is hoofdzakelijk de noordkust van Afrika, de Maghreb van thans, en omvatte grosso modo het huidige Marokko, Algerije, Tunesië en Libië. De benaming stamt af van de oudste bewoners der streek, de Berbers. Na 1519 viel de Maghreb onder de heerschappij van de Osmaanse Turken die aan de strijd in de Middel-

landse Zee, tegen de christenen, een wreedaardig karakter gaven. Barbarijse zeerovers noemt men in de geschiedenis de zeerovers die, stammende uit de Noordafrikaanse staten, de zee onveilig maakten oost en west van Gibraltar, soms tot aan en rond Ierland. Hun talrijke christene slaven werden ingezet op hun schepen als bemanning of werden overgebracht naar Barbarije om er als slaaf de heersende Dei te dienen of te worden verkocht op de slavenmarkt. De slaaf kon zich doen vrijkopen door zijn verwanten of vrienden en, natuurlijk als het edelen of rijken betrof, was de losprijs navenant!

Men kan aanvaarden dat de zeeroversnesten echte of roofondernemingen werden, die, in de 17de eeuw tot ongekende bloei geraakten.

Die bloei werd bijzonder opgevoerd door de aanwezigheid van talrijke Westeuropese overlopers, de zogenaamde „renegaten”, die de Islam hadden omhelsd en trouwens aan de Barbarijse zeerovers hun stiel hadden geleerd, zodat de Noordafrikanen weldra hun handwerk tot in de puntjes kenden. De namen van renegaten als Simon Danser, afkomstig van Dordrecht, en van de Engelsman John Warde waren in hun tijd zeer berucht. Simon Danser leerde de Algerijnen schepen bouwen van de factuur waarmee op Westeuropese zeeën werd gevaren.

Andere beruchte zeeroverkapiteins waren: de Harlingers Seffer-Reis en Murad Reis (Jan Janssens), Regeb-Reis, een Hagenaar, Seliman-Reis, een Rotterdammer, en zelfs een Murad Flamenco, naar zijn naam waarschijnlijk een Vlaming.

Het valt dan ook niet te verwonderen dat de Brugse edelman Emmanuel de Aranda, toen zijn schip op de hoogte van de Bretoense kust in 1640 werd aangevallen door de Algerijnse piraten, hoorde hoe zijn schip werd uitgenodigd zich over te geven door de in het Vlaams gebrulde kreet: „Strijkt voor Algiers!”...

Er zijn soms tienduizenden christenslaven in Barbarije. We kennen hun lot door talrijke journales en mémoires die ze achterlieten na hun behouden terugkomst in het vaderland.

Hoe kwamen deze gevangenen uiteindelijk soms vrij?

Natuurlijk zoals reeds gezegd, door het betalen van een losprijs. Maar niet iedereen had vermogende familie of vrienden en precies voor deze gevallen werd de Heilige Drievuldigheid ingeroepen.

We schreven reeds dat de zeeroverij zeer oud is. Welnu, de hulp die men de door zeerovers gemaakte christenslaven wilde bezorgen is eveneens zeer oud.

Reeds in 1198 werd de orde opgericht van de „Trinitariërs”, „Ordo Sanctissimus Trinitatis de redemptione captivorum”, de allerheiligste Orde van de Heilige Drievuldigheid voor de verlossing van de slaven. Deze Orde werd gesticht door de H. Johannes van Matha en de H. Felix van Valois.

De Orde verspreidde zich spoedig over gans Europa en werd slechts opgeheven in 1894.

Ze richtte confrerieën (broederschappen) voor leken op, om de Orde bij te staan.

In eigen land werd in 1642, op 8 juni, door pastoor Jennyn, in de Sint-Gilliskerk te Brugge, de „Aerts-Broederschap der Alderheiligste Drievuldigheid van de Verlossing dre gevangene Slaeven” opgericht. Jennyn werd een onvermoeibaar propagandist van deze confrerie.

Zeer waarschijnlijk komt de datum van de oprichting te Brugge niet zo maar toevallig voor. Inderdaad, een paar jaren voordien waren twee Brugse edellieden, Emmanuel de Aranda en Jan-Baptist van Caloen, samen met twee vooraanstaande West-Vlamingen, Philip de Cherv van Veurne en Renier Saldens van Koolskamp, en wel in 1640, in de handen gevallen van de Turkse zeerovers. Hun lot werkte natuurlijk heel wat opziens te Brugge en in gans West-Vlaanderen. We zien trouwens dat Jennyn in vele dorpen en steden van West-Vlaanderen confrerieën van de H. Drievuldigheid gaat oprichten.

Ook Oostende kreeg haar beurt.

De Bisschop van Brugge, Monseigneur Nicolaes de Haudion, stelde de „Aertsbroederschap” in op 22 mei 1644, in de parochiale kerk van de HH. Petrus en Paulus.

Voortaan zouden ook Oostendse burgers en burgeressen kunnen lid worden en de volgende regels in ere houden, zoals ze vermeld staan op de „Acte van Ontfangenisse” van de aanvaarde leden:

- 1) „Laet uwen naem opschrijven in den boeck van het Aerts-Broederschap.
- 2) Ontfangt een gewyd Schapulierken van witte wolle, geteekent met een Kruys van blauw en rood.
- 3) Geeft, naer uw vermogen en devotie, eene Aelmoesse, die ten minsten jaerelycks vernieuwende, tot Verlossing van de gevangene Slaven.
- 4) Leest dagelycks sesmael Pater noster, met het Versken Gloria Patri, etc. en sesmael Ave Maria, oock het Versken Gloria Patri, etc. tot verheffing van onse MOeder de H. Kercke,

Grafzerk van J. Stul en echtgenoten; wit marmer, h. 127 cm, b. 64 cm. Bovenaan is een geketende slaaf afgebeeld.



Fig. 75 - Detail grafzerk J. Stul.

„VRY / SEPULTURE VAN DEN / EERSAEMEN EN DISCRETEN / IOANNES STUL F<sup>s</sup> JOSEPH / IN SYN LEVEN SLAEF- ENDE / O.L.VRAUWE M<sup>re</sup> DESER KERCKE / OVERLEDEN DEN [niet ingevuld] / EN VAN DEERBAERE / ANNA MARIË MAERTENS / F<sup>a</sup> CHRISTIAEN SYN HUYSVRAUWE / GEBORTICH VAN MOERKERCKE / T'SAEMEN IN HUYWELYCK GEW / EEST DEN TYDT VAN 9 IAEREN / OVERLEDEN DEN 23 IANUARY 1754 oudt / 43 IAEREN T'SAEMEN VERWECKT / DRY WETTELYCKE KINDEREN / PETRUS ANDREAS EN PETRUS / ENDE VAN DEERBAERE / IOANNA VAN DE WALLE F<sup>a</sup> CAROLUS / SYNE TWEDE HUYSVRAUWE OVERLEDEN DEN / 12 APRIL 1759 OUDT 21 IAEREN T'SAEMEN / IN HUYWELYCKE GEWEEST DEN TIJDT / VAN 5 IAEREN T'SAEMEN VERWECKT DRY / KYNDEREN TE WEE-TEN PETRUS / PETRONILLA EN JOANNES / R.I.P.”.

Geketende slaaf uit Barbarije. Op de zerk van „Slavenmeester” J. Stul, in de kerk van Lapscheure, staat de hierbij afgedrukte tekst.



Figuur van een zeeman uit Hamburg, die slaaf is in Barbarije. Dergelijke figuren werden gebruikt bij de collecte in de kerken ten behoeve van de afkoop van slaven.



*uytroeyinge der Ketteryen, en eendrachtig-  
heydt der Christene Princen, etc.*

*Nota: De Regelen en verbinden niemant op de  
minste sonde; dan die de selve veron-  
achtsaemt, verliest de verdiensten van  
dien dag".*

De laatste regel slaat op de „Gratien, Privile-  
gien, Aflaeten en geestelycke Goederen" die de  
„H.STOEL van Roomen" verleent aan de be-  
doelde broederschap.

Het kruis van „witte wolfe" draagt de kleuren van  
de broederschap, het blauw en het rood; dit  
kruis werd ook gedragen op het witte gewaad  
dat eens de kledij was van de kruisheren van de  
Orde van de H. Drievuldigheid.

De confrerie van Oostende was een grote en ac-  
tieve confrerie, die heel wat geld besteedde aan  
de vrijkoop van christene slaven.

Oostende telde immers heel wat slaven onder  
haar zeelui, omdat talrijke Oostendse matrozen  
de zeven wereldzeeën bevaren hebben.

Soms moest Oostende beroep doen op andere  
confrerieën om aan het nodige geld te geraken.  
Aldus kreeg Oostende hulp van de confrerie van  
Nieuwpoort bij de vrijkoop van Gaspar Cools, uit  
Oostende, gevangen in Algiers.

Verskillende confrerieën uit West-Vlaanderen  
droegen ook bij tot de vrijkoping van de bekende  
kapitein Joseph Gezelle en zijn bemanning, die  
in de zomer van 1724, in de monding van het  
Kanaal, door Turkse zeeroovers waren overval-  
len en gevangen genomen, varende op de  
„Keyserinne Elisabeth".

De vrijlating van de gevangen slaven uit Bar-  
barije werd doorgaans gevierd met slavenpro-  
cessies.

De bekende Oostendse kroniekschrijver Bo-  
wens geeft over de vrijlating van elf slaven van  
de bemanning van Gezelle een tamelijk precies  
verslag en verhaalt ons het volgende:

*„Op den 14 December (in 1735) kwaemen al-  
hier elf slaeven aen, het meeste deel Oostende-  
naars, zynde de laatste, de welke ten jaere 1724  
by 't inkomen van het Canael door twee Algeryn-  
sche Zeeroovers met het schip van Kapiteyn Jo-  
seph de Geselle genomen en sedert dien aldaer  
in Slaavernye geweest waren. Veele van de zel-  
ve waeren sedert het jaer 1731 gelost geweest  
en 't huys gekomen, zynde allegaeder afgekogt  
geweest door het Broederschap der Allerheylig-  
ste Dryvuldigheid. Weynige daegen naer hun-  
nen komste wierd er in de Parochiaele kerke eene  
plegtige misse gezongen met eenen alge-  
meeynen Omgang, waer in die elf Slaeven ge-  
leyd wierden door een zeker getal Kinderkens,  
gekleed in Engelkens en men betoonde eene  
grootte blydschap over hunne wederkomst".*

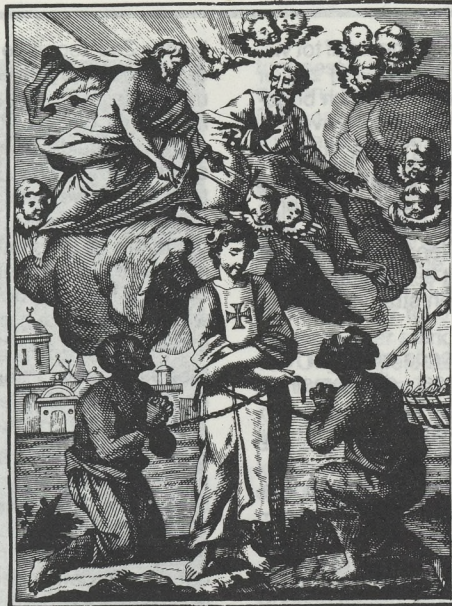
Slavenstoeten waren helemaal geen uitzonde-  
ring. Integendeel.

De eerste bemanningsleden van kapitein Ge-  
zelle konden naar huis gebracht worden in de  
zomer van 1725. Ze ontscheepten te Marseille  
om, via Fontainebleau, waar ze begroet werden  
door de Franse Koningin, te Brugge aan te ko-  
men. Toen hadden ze reeds opgestapt in pro-  
cessies in Aix, Avignon, Orange, Lyon, Vienne  
en Nevers. In Vlaanderen zelf sleepten men ze in  
een wekenlange tocht van de ene gemeente  
naar de andere. Immers, vele confrerieën had-  
den meegeholpen in de betaling van de enorme  
losprijs.

Men was dan ook bijzonder fier de verlost sla-  
ven den volke te tonen!

Deze processies waren trouwens tevens propa-  
gandatochten om nieuwe gelden in te zamelen.  
De verblijfkosten van de bevrijden waren ten  
koste van de plaatselijke confrerie.

Te Brugge weten we dat de slaven feestelijk  
werden onthaald in de St.-Gilliskerk en, naar al-



*F. Heylbrouck fecit*

*Gloria Patri,  
& Filio, & Spi-  
ritui Sancto.*

*Sicut erat in  
principio &  
nunc & semper,  
& in secula  
seculorum.  
Amen.*

Glorie zy den  
Vader, en den  
Sone, en den  
H. Geest.

Gelyck het was  
in den beginne,  
ende nu, en al-  
tydt, en inder  
eeuwen dereeu-  
wigheden. Am.

## ACTE VAN ONTFANGENISSE

In het Aerts-Broederschap der Alderheyligste DRYVULDIGHEYDT van de Verloffinge  
der gevangene Slaeven, wettelyck ingestelt door den Eerw. Heer

**NICOLAES DE HAUDION, Bisschop van Brugge,**

*In de Parochiaele Kercke van de HH Petrus en Paulus,  
tot Oostende, op den 22. Mey 1644.*

**I**N DEN NAEM VAN DE ALDERHEYLGSTE DRYVULDIGHEYDT.

*Aen den Godvruchtigen Perfoon, ...*

SALUUT:

**B**Emerckende den goeden iever, die wy verstaen u te dryven tot vermeerderinge van die  
glorie van de ALDERHEYLGSTE DRYVULDIGHEYDT, en werken van bermhertigheydt,  
tot Verloffinge van de gevangene Christene Slaeven: Soo is't, dat wy steunende op het  
betrouwen in Godts Bermhertigheydt, achtervolgens de autoriteyt en meeninge van den  
H. Apostolycken Stoel van Roomen, ontfangen u, en laeten u inkomen in de gemeenschap  
van ons Aerts-Broederschap van de Alderheyligste Dryvuldigheidt, Verloffinge van die gevan-  
gene Christene Slaven, en oock in die mededeeling van alle Gratien, Privilegien, Aflae-  
ten en geestelycke Goederen, van den H. Stoel van Roomen gegeven aen het voorseyde  
Aerts Broederschap ende Ordre van de Alderheyligste Dryvuldigheidt; door Godt ingestelt in't  
jaer 1198. den 28. January. Alles bevestigt door 4<sup>h</sup>. Paulen, tot INNOCENTIUS den XI.  
Op dat gy in't leven en in de doot moogt wesen in de bewaernisse van Godt, en de ge-  
lukfzalige Heyligen, ontfangende hier tegenwoordiglyck vermeerderinge van gratie, en hier  
namaels 't eeuwig leven. In den Naem des Vaders, ende des Soons, ende des H. Geest. Amen.

*Gegeven tot Oostende den ...*

By laste en befondere Commissie van de Overften van het voorseyde Ordre der Alderheylig-  
ste DRYVULDIGHEYDT.

Regelen en onderwys, van het gene men moet onderhouden in dit  
**H. AERTS-BROEDERSCHAP.**

**L**Act uwen Naem opschryven in den Boeck van het Aerts-Broederschap.

I I.

Onfangt een gewyd Schapulierken van witte wolfe, geteekent met een Kruys van blauw  
en rood.

I I I.

Geeft, naer uw vermogen en devotie, eene Aelmoesse, die ten minsten jaerelycks ver-  
nieuwende, tot Verloffinge van de gevangene Slaven.

I V.

Leest dagelycks selsmael *Pater noster*, met het Versken *Gloria Patri, &c.* en selsmael *Ave Ma-  
ria*, oock met het Versken *Gloria Patri, &c.* tot verheffing van onse Moeder de H. Kercke,  
uytroeyinge der Ketteryen, en eendrachtigheydt der Christene Princen, &c.

*NOTA: De Regelen en verbinden niemant op de minste sonde; dan die de selve veronacht-  
saemt, verliest de verdiensten van dien dag.*

Tot BRUGGE, by JOSEPH VAN PRAET, op de Kuypers-plaets.

**Bewijs van Lidmaatschap in de Aartsbroederschap van de H. Drievuldigheid van Oosten-  
de. Deze „acte" staat op naam van Maria Coleta Pieters (1779).**

**De prachtige ets bovenaan de tekst is van de hand van F. Heylbrouck.  
(M.C. Pieters behoorde tot de familie van de zeilmakers Pieters).**



Les Pirates Algériens. Naar een schilderij van Lecomte (1781-1857).

le waarschijnlijkheid werden ze ook te Oostende, zoals hun makkers enkele jaren later, plechtig ontvangen. Te Veurne werden de elf mannen begeleid door een broeder trinitaris en, naar de gezegden van een kroniekschrijver: „des anderdaghs deede men op den autaar van de h. drijvuldigheid die op het selve jaer opgemaekt was 's mergens ten 7 uren een syngende misse onder het luyden van de klokke en tot vreugt van een jder”.

Van die elf zijn er vijf Oostendenaars : Antoine Pieters, 28 jaar; Jean Ingelet, 24 jaar; Pierre Vallouard, 19 jaar; Bernard Hollebecque, 16

jaar; Jan Pedre, 21 jaar. Ze hadden een jaar en vier maanden in gevangenschap vertoefd. Herhaaldelijk met kleine en grotere groepjes zullen de andere slaven van de Keyserinne Elisabeth teruggehaald worden uit Algiers.

De laatste slaaf van de bemanning van Gezelle kwam te Oostende aan begin 1737 : het was Rochus De Craene.

Waarschijnlijk zijn de laatste Vlaamse slaven die door de „Aertsbroederschap” van de H. Drievuldigheid werden bevrijd de Bruggeling François De Mulder, in 1781 vrijgekocht, en Simon de Grave, uit Ieper, vrijgekocht in 1783.

Van 1198, datum van de stichting van de Orde der Trinitariërs, tot 1787 gedurende ongeveer zes eeuwen, kochten, naar het schijnt, de Trinitariërs 900.000 slaven vrij.

Men begrijpt zeker dat gelovige christenen te bewegen waren om aan dit bijzonder menslievend werk mee te helpen. Het is dus niet te verwonderen dat de aartsbroederschap heel wat succes kende tot in soms kleine gemeenten.

Zelfs in het dorp Lapscheure bestond een confrerie, opgericht in 1652. Nu nog vindt men in de kerk aldaar veertien grafzerken van „slavenmeesters”, d.i. van leden van de confrerie belast met het ophalen van de gelden bestemd voor de broederschap. Boven de grafzerk van J.STUL, slavenmeester, prijkt een geketende slaaf als symbool van zijn activiteit.

Van de confrerie te Oostende weten we niet zo veel. Immers, gedurende het beleg van 1706 werden de boeken der confrerie verbrand.

We weten dat de bekende schilder Garemyn van Brugge, die ook in andere kerken tonelen schilderde van vrijgelaten slaven, de standaard van de Oostendse confrerie schilderde.

Te Oostende zaten eveneens verblijvende Engelse kooplieden in het bestuur der confrerie.

Het leven van die slaven in Barbarije maakt een kappittel op zichzelf uit. Maar dat zou in het bes-tek van dit artikel te ver leiden.

De bittere klachten die vanuit Barbarije ons land bereikten laten echter met zekerheid weten dat het geen lachedingen was en het de actie van de confrerieën van de H. Drievuldigheid ruimschoots rechtvaardigde.

## EVOLUTIE EN AANPASSING

Door Y. DEKEYSER

De visserij-wereld evolueert steeds vlugger. Wanneer een reder 50 jaar geleden een schip had uitgerust, dan bleef deze basisuitrusting praktisch voor een heel leven. Wel moest ervoor worden gezorgd, dat tijdig werd vervangen, maar aan de basisuitrusting veranderde er zeer weinig. Vandaag wordt de reder geconfronteerd met bijzonder vlug veranderende omstandigheden, welke hem dwingen soms binnen een periode van 10 jaar de gehele basisuitrusting van het schip te herzien, zelfs, in sommige gevallen, het schip te laten slopen en te vervangen door een andere eenheid. Deze veranderingen, die op ons afkomen, zijn vanuit alle hoeken te zoeken:

- duurdere olieprijs met als gevolg een behoefte aan meer zuinige motoren en zoeken naar minder ver afgelegene visgronden;
- andere visgronden met als gevolg een behoefte aan ander vistuig;

- kwota's op bepaalde vissoorten en andere internationale reglementeringen;
- beschikbaarheid van nieuwe apparatuur, nieuwe materialen;
- nieuwe technieken gebruikt bij het vissen;
- verhoogde levensstandaard welke zich vertaalt in een hogere exploitatiekost en terzelfdertijd een gewijzigde vraag naar vis;
- nieuwe havens met andere mogelijkheden, e.d.

Het is verbazend wanneer men even terugblijkt op al deze punten, welke als totaal pakket voorgesteld, iedereen laat huiveren bij de gedachte alleen reeds dat men 10 jaar geleden een schip zou hebben laten bouwen en nu in een toch totaal andere situatie moet werken.

In de praktijk komen al deze wijzigingen niet op hetzelfde ogenblik aan bod, zodat men trapsgewijs zich aanpast.

De vraag wordt dan meestal gesteld: wanneer moet ik deze of gene aanpassing doorvoeren...

Ook de toeleveringsindustrie wordt hiermee geconfronteerd. Nemen wij even als voorbeeld de diesel: de hoeveelheden welke men vandaag opneemt liggen toch duidelijk anders dan 10 jaar geleden.

Het netwerk: wegens veranderde omstandigheden wordt in Europa minder purseine netwerk gevraagd. Binnen de trawlvisserij ervaart men duidelijk een toename van het gebruik voor polyethyleen en polyester ten nadele van polyamide.

Als toeleveringsbedrijf moet dit allemaal worden gevolgd, meer nog - voorzien worden, waarbij investeringen in nieuwe outillering niet kunnen uitblijven. De harde economische wetten zijn niet te omzeilen: mee-gaan of verdwijnen...

De jaarwende brengt voor ons allen steeds een mogelijkheid om even te bezinnen over wat voorbij is en waar het naartoe kan...

Als toeleverancier voor de visserij overkomt ons daarbij het gevoel van fierheid om te kunnen meewerken aan deze grootse evolutie. Het is toch bekend dat de Belgische visserij zich aardig uit de slag heeft getrokken...

De ervaringen uit het verleden en de vaste wil om het in de toekomst nog beter te doen, geven ons het beeld van een verzekerde toekomst.

Aan alle lezers wensen wij van harte een Zalig Kerstfeest en een voorspoedig Nieuw Jaar, namens directie en personeel van de N.V. OSTEND STORES & ROPEWORKS.



# „DE BOLLE”, VISSERSTEHUIS VOOR JONGEREN



vertrouwen dat U in onze jongens hebt gesteld, kunnen wij stellen dat onze jongens tot volwaardige burgers zijn uitgegroeid.

Bij het naderen van de jaarwende is het belangrijk even terug te blikken op het afgelopen jaar. Wij wensen hierbij even aandacht te besteden aan twee veranderingen die invloed zullen hebben op het leven in DE BOLLE, met name de verlenging van de leerplicht tot 18 jaar en de nieuwe inzichten inzake jeugdbescherming.

De verlenging van de leerplicht brengt met zich mede dat er zich een verandering zal voordoen in de populatie van de jongens die aan ons worden toevertrouwd door de diverse instanties. Na verloop van tijd zullen er meer studerende die-

nen opgenomen te worden. Het is dan ook evident dat voorrang zal gegeven worden aan jongeren die een studierichting kiezen die in nauw verband staat met de visserijsector.

In deze optiek is het dan ook vanzelfsprekend dat wij DE BOLLE qua infrastructuur, accommodatie en werking zullen moeten veranderen, wat ongetwijfeld hoge kosten met zich mee zal brengen, maar waar wij in het belang van onze jongens niet voor zullen terugschrikken. Het is immers voor hen dat wij er zijn en zo menen wij geen enkele mogelijkheid tot verbetering laten teloor gaan.

Door de verlenging van de leerplicht zal het te-

Allen die met onze zeevisserij begaan zijn, kennen ongetwijfeld het Visserstehuis DE BOLLE gelegen aan het kruispunt van de baan Oostende-Blankenberge en Oostende-Brugge. Niettegenstaande deze bekendheid zijn wij opgetogen om naar jaarlijkse traditie de stem van DE BOLLE en van zijn jonge vissers te kunnen laten horen. Hiervoor willen wij in de eerste plaats onze dank betuigen aan Mej. Martine VANDENBERGHE, uitgever van het Visserijblad, voor de kans die ons hiertoe wordt aangeboden.

DE BOLLE verzekert sedert haar oprichting op 21 november 1963 de opvang, zowel op het materiële, als op het morele vlak, van jonge vissers en werkende jongeren, jongens die varen of uit werken gaan en die na hun zeereis of dagtaak op het werk naar hun „thuis” terugkeren.

Naast de opvang wenst DE BOLLE ook een „thuishaven” te zijn waar de in het verleden opgelopen averij kan hersteld worden en waar het „schip” terug zeewaardig kan worden gemaakt om de talloze rotsen en gevaarlijke klippen bij een nieuwe zeereis te kunnen omzeilen.

DE BOLLE wenst een „aanlegplaats” te zijn waar de jongens, na geleden familiale en morele averij, aan zichzelf kunnen werken om zo vlug mogelijk hun plaats in de maatschappij terug in te nemen, en om er de moeilijkheden naar eigen best vermogen, zelfstandig en met eigen middelen te overwinnen.

Vandaag mogen wij ons verheugen bij het feit dat vanaf de stichting van DE BOLLE in 1963 niet minder dan 205 jongeren langs DE BOLLE de nodige zelfstandigheid werd bijgebracht om hun plaats in de maatschappij in te nemen. Door de opvang en de begeleiding hebben zij het etiket van „kansloos” of „kansarm” van zich af te kunnen schudden. Door hun eigen inspanningen en hun eigen mogelijkheden hebben zij er voor gezorgd dat er geen wijzende vinger naar hen kan uitgestoken worden dat zij „minderbedeelden” of „minderwaardigen” zouden zijn. Door hun eigen inzet leerden zij beter zichzelf kennen, en leerden zij samen met ons, hun moeilijkheden te verminderen en op te vangen waardoor zij in de toekomst weerbaarder en sterker zullen zijn om de tegenslagen in hun leven te trotseren.

Hierbij zijn wij dan ook veel dank verschuldigd aan de reders en werkgevers binnen het visserijbedrijf die aan onze jongens de voor hen belangrijke en stimulerende kansen bieden om het beroep van visser aan te leren of tewerkgesteld te worden in de visverwerkende nijverheid.

Door Uw jarenlange inzet, door het geloof en het



De Bolle is dringend toe aan belangrijke herstellingen en verbouwingen. - De Bolle bruist van activiteiten, dynamiek en vernieuwing.

vens noodzakelijk zijn de werking van het Fonds voor Scheepsjongens aan te passen daar onze toekomstige vissers slechts op oudere leeftijd kunnen aangemonsterd worden.

Buiten de verlenging van de leerplicht betekenen de vernieuwde inzichten inzake bijzondere jeugdzorg evenzeer een belangrijke evolutie.

De bijzondere jeugdzorg zal niet meer zo duidelijk gericht zijn op de bescherming en het uit handen nemen van alle verantwoordelijkheid van de jongeren, maar zij zal voornamelijk gericht zijn op het geven van zelfbeschikkingsrecht aan de jongeren, opdat zij meer verantwoordelijkheid zouden verwerven om een menswaardige plaats in te nemen in onze maatschappij. Naar aanleiding van deze nieuwe inzichten zal het voor DE BOLLE belangrijk zijn in de toekomst haar visie en haar beleid, naar de jongens toe, uit te bouwen met eigentijdse middelen. Wij denken hierbij aan de nodige verbouwwerken die zich op korte termijn zullen opdringen.

DE BOLLE moet voor onze jongens een lichtbaan zijn die hen de weg wijst, een licht in de duisternis van moeilijke periodes in hun leven.

Voor ons allen, welke plaats wij in de maatschappij ook innemen, is het een bestendige opdracht om samen te werken voor een mooiere en een betere wereld, waar het ook goed is om te leven, ook voor de jongens van DE BOLLE, die, hoe pijnlijk ook, niet bij hun eigen vader, moeder, broers of zusters kunnen of mogen opgroeien.

DE BOLLE is een thuis voor onze jongens en ook voor diegenen, die ons reeds verlieten en een heuse plaats in de maatschappij hebben verworven, een wegwijzer door moeilijke tijden.

Wij menen samen met U allen fier te kunnen zijn op het gepresteerde werk van de voorbije 22 jaar en kunnen met zekerheid zeggen dat wij het niet bij deze voorbije jaren laten, maar verder gaan om onze jongens bij te staan in omstandigheden waarin geborgenheid, veiligheid en liefde

geen holle woorden zullen zijn.

Het is in de geest van solidariteit dat DE BOLLE, als sociale instelling, iedereen oproept om zich in te zetten tot het uitbouwen van een meer menselijke maatschappij. Wij zijn overtuigd dat „HET VISSERIJBLAD”, samen met ons Visserstehuis, verder hand in hand, zich zal inzetten om dit doel te bereiken.

Met onze dank voor de trouwe sympathie en de jarenlange samenwerking, bieden wij „Het Visserijblad” onze welgemeende gelukwensen aan en wensen wij al onze vissers, hun familie en allen die onze visserij genegen zijn, een VROLIJK KERSTFEEST en GELUKKIG NIEUWJAAR.

Namens DE BOLLE,  
Visserstehuis voor Jongeren, v.z.w.  
Tweebruggenstraat 2, Oostende

J. CLAEYS  
directeur

A. OPSTAELE  
voorzitter

## DE OOSTENDSE SCHOVER

De Oostendse schover of open garnaalboot zag het licht rond het begin van de 19de eeuw. Aanvankelijk niet veel groter dan een roeiboot groeiden de laatste exemplaren uit tot zeilschepen van doorgaans 8 meter lengte. Nog langere types werden dan later van een hulpmotor voorzien. Allen hadden een intrekbare kluiver en één mast die van een trapeziumvormig emmerzeil was voorzien.

De grootste concentratie van schovers bevond zich te Oostende (vandaar de benaming) doch ook in Blankenberge en Nieuwpoort vond men dit type vissersvaartuig terug, weliswaar in veel mindere mate. De grotere exemplaren hadden doorgaans een gladboordig afgewerkte romp in karveelwerk, terwijl enkel het voorsteven door een roeffje was overdekt, en dat de rest van de boot volledig open was.

Dergelijke schepen vaarden 's morgens vroeg uit en keerden nog dezelfde dag terug. Door de barre weersomstandigheden was in vroeger jaren de bemanning van deze zeilschepen soms genoodzaakt één of meerdere overnachtingen in Frankrijk door te brengen meestal in de havenstad Duinkerke. Er zijn gevallen bekend van schovers die 4 ton vis naar huis brachten: gezien de werkmiddelen van die tijd weliswaar een flinke prestatie.

De bemanning bestond uit 2 man en er werd hoofdzakelijk langs de kust op garnaal gevisst, die echter aan wal werd gekookt. Gedurende de winter werd dan op de sprotvangst overgeschakeld.

### BESCHRIJVING VAN EEN OOSTENDSE SCHOVER DE O.30 „ROMANIE”

Interview afgenomen door Verleene Georges van Margory Marcel, naar aanleiding voor het maken van een model.

De schovers onderling verschillen wel ietwat van elkaar, doch in grote trekken waren ze allen identiek.

Marcel heeft reeds vanaf zijn 8e jaar tot zijn 18e samen met zijn vader met schovers gevaren.

**Vertel eens Marcel: in welk jaar en door wie werd O.30 gebouwd?**

De O.30 werd gebouwd door de werf Panesie in 1923. Het had een lengte van 8 m. over al en was een van de laatste en grootste boten die nog werden gebouwd. De buitenhuid was in zetwerk (karveelwerk) gemaakt. Dit was wel

algemeen voor deze periode en volgens de lengte terwijl vroeger wel kleinere boten in klinkwerk werden gebouwd. Het zetwerk heeft ook de eigenschap om veel dichter te zijn daar men die ook kan kalfaten met stoppe of lament.

**Welke houtsoorten werden er gebruikt bij het maken van de schover?**

De beplanking (buitenheid) bestond uit olmenhout, terwijl voorsteven, kiel en achterspiegel alsook het roer in eik waren. De doften en doftwegers waren eveneens in eik. De mast, ra en boegspriet waren in R.N.D. terwijl de inhouten en knieën in es waren.

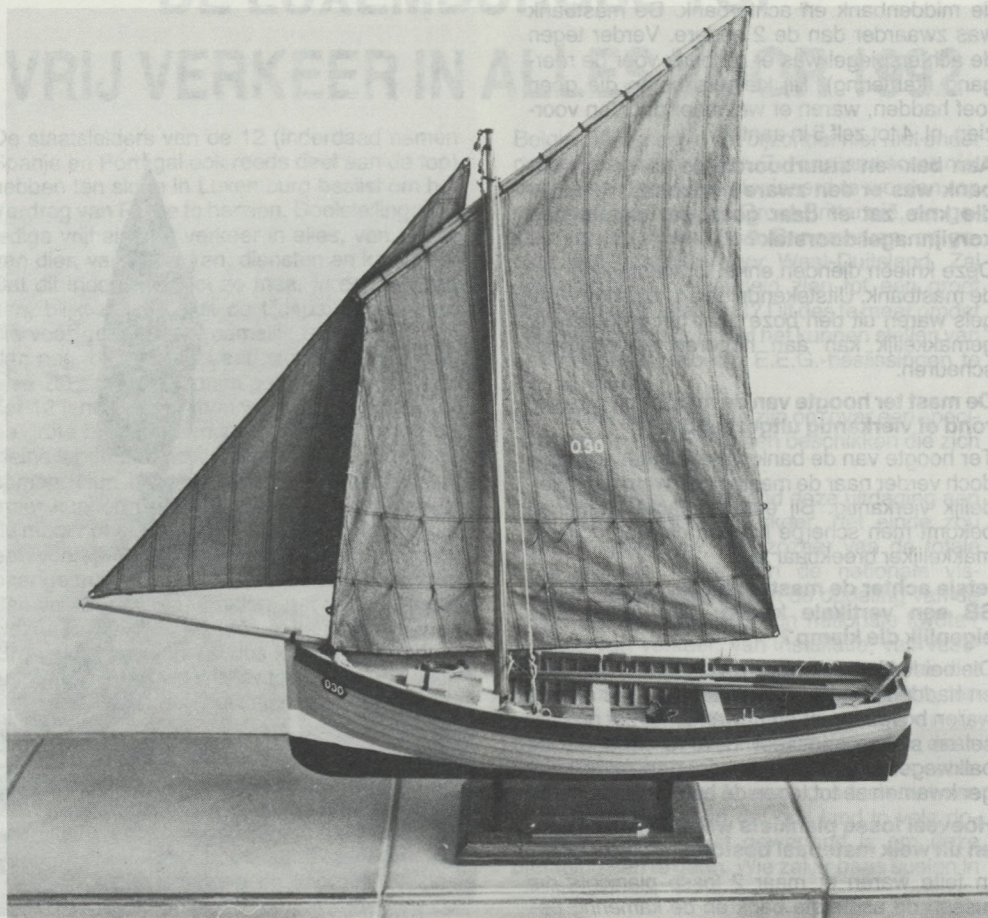
**Uit welk materiaal bestond het dek van het roef?**

Het dek van het roef bestond uit gewone grenen

planché-planken van 1" dikte en  $\pm 10$  à 12 cm. breed. De planken pasten met tand en groef in elkaar en waren aan de dekbalken genageld. Het dek was ook niet gekalfaat. Daardoor gebeurde het regelmatig dat het dek lek was wanneer de boten een paar dagen in de zomer in het dok of aan de kade lagen.

**Op ongeveer 50 cm van de achterzijde van de voorsteven was er de stopdocht. Hoe zag die eruit?**

De stopdocht of tornbalk had dezelfde vorm als die op de jollen doch was wel iet of wat zwaarder. Die was ook lichtjes gebogen en afgerond. Aan de achterzijde was er aan bak- en stuurboord een klampje voorzien als versterking. Verder was er niets anders voorzien ter bevestiging van de boegspriet. Die rustte gewoon op



de stopdocht en werd met enkele strakke slagen kruisgewijze errond vastgesjord.

### **Waar bevond zich het luik dat toegang gaf in het roef?**

Het luik stond aan bakboordzijde, doch dit was wel geen algemene regel. Bij vele schovers stond het luik zelfs in het midden. Dit hingde af van werf tot werf en volgens de eisen van de eigenaar.

### **Waren er nog andere voorzieningen op het dek van het roef?**

Op het dek was er nog enkel een metalen koker voor het kachelkje die in het roef zat. Praktisch alle schovers met roef hadden de laatste jaren een kachelkje. Die werden gebruikt wanneer men bij slecht weder in een andere haven moest binnenlopen om er de nacht door te brengen. Wel waren er nog tegen de zijkant van de keper 4 ogen met een haak voorzien: nl. 2 aan BB en 2 aan SB-zijde waarvan 1 voor de stopdocht en 1 achter de stopdocht was. Deze dienden om het groot zeil vast te pikken.

### **Wat lag er nog allemaal in het roefetje?**

In het roef lag er een losse plankiet. De hoogte tussen dek en plankiet bedroeg ongeveer 80 à 90 cm. (Een volwassen persoon kon wel tussen de dekbalken er goed in recht zitten). Verder werd er het kluiwerzeil in geborgen, alsook het petroleumlampje, een kachelkje en iet of wat reservetouw. Ook bennen, krabbezak, zeef en garnaalzak. Reservenetten werden nooit meegenomen, en weinig schovers hadden reddingsgordels of boei aan boord.

### **Op achterzijde van het voordek was er daar een waterbalk voorzien en op andere boten?**

Op de rand van het dek van het roef was er geen waterbalk voorzien. Het water kon dan ook gewoon in de boot lopen waardoor men bij slecht weder de boot regelmatig moest leegschepen. Dit gold ook bij andere schovers.

### **Hoeveel dochten waren aan boord?**

Er waren 3 dochten of banken: nl. de mastbank, de middenbank en achterbank. De mastbank was zwaarder dan de 2 andere. Verder tegen de achterspiegel was er de bank voor de roergang (kamerling). Bij kleinere boten die geen roef hadden, waren er wel meer dochten voorzien, nl. 4 tot zelf 5 in aantal.

### **Aan bak- en stuurboordzijde van de mastbank was er een zware horizontale knie. In die knie zat er daar geen gat waarin een korvijnnagel doorstak?**

Deze knieën dienden enkel tot versterking van de mastbank. Uitstekende delen zoals korvijngels waren uit den boze daar het groot zeil er gemakkelijk kan aan haperen en daardoor scheuren.

### **De mast ter hoogte van de mastbank was dat rond of vierkantig uitgezaagd?**

Ter hoogte van de bank was de mast nog rond doch verder naar de mastpot toe werd die geleidelijk vierkantig. Bij een vierkante uitsparing bekomt men scherpe hoeken die dan ook gemakkelijker breekbaar zijn.

### **Ietsje achter de mastbank was er aan BB en SB een verticale klamp. Hoe groot was eigenlijk die klamp?**

Die beide klampen waren in eikenhout gemaakt en hadden een doorsnee van  $\pm 8 \times 8$  cm. Ze waren bovenaan effen gewerkt met het potdekseel en staken ongeveer 12 à 15 cm onder de balkweger uit. Tussen de keper en de balkweger kwamen ze tot tegen de beplanking.

### **Hoeveel losse plankiets waren er aan boord en uit welk materiaal bestonden die?**

In feite waren er maar 2 losse plankiets die tussen de achterste bank en de kamerling be-

vonden. Ze waren uit grenenhout van  $\pm 1'' \times 10$  cm. gemaakt en werden door klampen aan de onderzijde bevestigd. Deze werden regelmatig uitgenomen om de boot te kunnen leegschepen. Ze bevonden zich daarom ook boven het laagste punt waar het meeste water bleef. Vooraan echter werden de planken nooit tegen elkaar aan de dekbalken genageld.

De naden dienden wel goed dicht te zijn ten einde geen vuil of klein vis onder in de boot te krijgen. Eenmaal per jaar, juist voor het sprotsseizoen, werden die planken los gemaakt om de boot grondig te kuisen en opnieuw vastgespijkerd.

### **Werd de ruimte onder de bank, waar de roerganger zat, afgesloten of niet en was dat algemeen?**

De kamerling, zo heette deze ruimte, was volledig open en dit ook bij de meeste schovers. Daar werd het stokanker weg geborgen alsook een stuk ballast. Bij boten die volledig open waren en dus geen roef hadden was de kamerling vertikaal afgesloten. Dit was dan ook de enige droge bergplaats.

### **Aan de binnenzijde van de achtersteven was er een oog met ring. Waartoe diende deze ring?**

Deze ring had verschillende functie's. Eerst en vooral werd die gebruikt voor het aanleggen van de boot of voor het vastsjorren van de korrestok. Verder diende die ook als beveiliging van het roer. Aan het roer was een touw verbonden die met enkele slagen aan de ring vast zat. Daardoor kon men het roer niet verliezen wanneer men die uitnam voor onderhoud of tijdens het varen.

### **Iets vóór de knieën tegen de achterspiegel waren aan BB en SB zijde horizontale klampen voorzien. Buiten deze klampen waren er nog andere voorzieningen?**

Naast de 2 zware knieën die de achterspiegel

moesten vasthouden en die vanaf de keper tot tegen de achtersteven kwam, was er nog enkel de twee horizontale lipklampen, waaraan men het schoot van het groot zeil vastlegde. Wel waren er bij enkele schovers een gat in de knieën voorzien waarin een dol inpaste wanneer men aan de korre lag.

### **Hoeveel roeiklampen waren er op de reling voorzien?**

Er waren zowel aan BB als aan SB-zijde 4 roeiklampen waarvan er een ter hoogte van het luik op het roef.

De 2 achterste roeiklampen werden wel het meest gebruikt, doch wanneer de boot vol met sprot zat werd wel eens de voorste roeiklampen gebruikt. Op het achterspiegel naast de helmstok was er een wrikgat voorzien.

### **Hoe werd de mast gestaagd?**

Door het optrekken van de ra waaraan het grootzeil verbonden was, werd de mast enkel aan de loefzijde (windzijde) gestaagd door een zware touw of later door een stalen kabel van  $\pm 10$  mm  $\varnothing$ . Aan het einde van de touw was er een splitsing voorzien waaraan een enkele blok verbonden was. Aan de onderste enkele blok was een lus of strop voorzien die over de zware verticale klamp schoof. Bij het optrekken van de ra komen de beide blokken dichter bij elkaar en wordt de schoot aan dezelfde klamp vastgelegd.

### **Wat was er voorzien aan de top van de mast?**

Aan de top van de mast was er een metalen beugel voorzien met aan de voorzijde een horizontaal oog. Daaraan was er door middel van een schakel een enkele blok voorzien. Deze blok diende niet alleen om het kluiwerzeil op te hijsen maar ook voor verscheidene andere doeleinden zoals bijvoorbeeld:

- tijdens het vissen werd er een ben of een oude emmer of een bol voorwerp opgehesen
- wanneer er praktisch geen wind was trok



men de boot van op het staketsel de haven binnen.

Dit gebeurde door een lange touw die door de bovenste blok liep en onderaan aan een klamp vast zat. Een kleine 20 cm lager zat een schijf van voor naar achter waarover het touw voer waarmee de ra werd opgetrokken.

#### **En wat aan de onderzijde van mast?**

Aan de onderzijde van de mast op  $\pm 1,20$  m van het dek was er een verticale kruisklam aan de achterzijde van de mast genageld, waaraan onder ander het schoot van het kluiverval vast zat.

#### **Uit welke houtsoort was de ra?**

De ra was zoals mast en boegspriet in grenen-hout. Vooraan had de ra een  $\varnothing$  van  $\pm 10$  cm. terwijl het achteraan (aan de top) maar een  $\varnothing$  heeft van 5 à 6 cm. Daar die anders gemakkelijk plooibaar waren, werden de meeste ra's voorzien van versterkingen. Op ongeveer 1/3 van de voorzijde nagelde men een eiken lat zowel boven als onder van  $\pm 1,50$  m. lengte en 3/4" dik. Verder waren er aan de onderzijde 2 klampen van 20 cm. lengte voorzien waartussen de strop vast zat. Dit belette het verschuiven van de strop die rechtstreeks aan de traveelaar hing.

#### **Hoe werd de boegspriet of kluiverboom en kluiver vastgezet?**

De boegspriet had een lengte van 4 m. ongeveer en vooraan een  $\varnothing$  van 10 cm. terwijl achteraan een  $\varnothing$  van 12 cm. De boegspriet ging door een metalen beugel die aan BB-zijde van de voorsteven was bevestigd en rustte aan het uiteinde op de stopdocht. Aan de beide uiteinden was er een gat door de boom voorzien waardoor een touw heen stak. Vooraan was dit van het kluiverzeil terwijl achteraan het touw gebruikt werd voor het vaststorten van de kluiverboom (zie vraag 4). Deze laatste bleef vast aan de boegspriet terwijl deze vooraan met een korte splitsing vast zat aan het kluiverzeil via kous. Bovenaan was het zeil vast aan de val met 2 halve steken (dus geen splitsing) daar men die val ook voor ander doeleinden moest gebruiken (zie vraag 19).

De schoot van het kluiverzeil was vast aan het zeil via een kous door een splitsing van vastgesjord aan een van de 2 zware verticale klampen. De 3 kousen aan de hoeken staken buiten het zeil uit. Het waren ook kleine kousen daar het zeil ook uit baalkatoen bestond. Er was ook een lichte voorlijk voorzien die iets voorbij de kous liepen. Verder waren er geen achter- en onderlijk, maar wel  $\pm 1$  m aan weerszijden van de achterste kous. Het zeil mocht ook niet zwaar zijn want die werd maar gebruikt wanneer praktisch geen wind was.

#### **Uit wat bestond het groot zeil of emmerzeil?**

Het groot zeil bestond uit kleden van  $\pm 45$  cm breed en liepen gelijk met het achterlijk. Het zeildoek was wel veel zwaarder dan de kluiver doch wel lichter dan op grotere schepen.

Aan de onderzijde van het zeil waren er 2 reefbanden, nl. 1 op 1 m van het onderlijk en de ander 1 m. hoger. Ze liepen wel evenwijdig met het onderlijk. Daar waren ook aan weerszijden van het zeil reefbindsels voorzien. Deze dienden om het zeil samen te binden wanneer men reefde d.w.z. het zeil verminderen.

Juist boven de reefbanden waren kousen voorzien zowel vooraan als achteraan. Dit noemde men een rif. Tussen die rifs waren er op het voorlijk alleen ook halfweg nog een kous voorzien, deze noemde men een leuver. Ook boven de bovenste reefband waren er leuvers of kousen voorzien op het voorlijk. Ze stonden ongeveer 1/2 m van elkaar. Op de 2 bovenste kousen na staken die kousen allen buiten het zeil. De leuvers en rifs werden op het lijk vastgezet, terwijl de 2 onderste kousen binnen het lijk lag

doch wel buiten het zeil. Enkel de 2 bovenste kousen zaten in het zeil ingewerkt en dit om het zeil heel dicht tegen de ra te kunnen vastbinden. Bij iedere naad van de kleden zat bovenaan een zeilkousringel waardoor een touw  $2 \times$  liep en ook  $2 \times$  over de ra ging en dan vastgeknoopt.

#### **Hoe werd het groot zeil vastgezet?**

Wanneer men het zeil heeft opgetrokken pikt men een van de kousen in het voorlijk in één van de haken die vooraan de boot tegen de keper voorzien waren (zie vraag 6).

De schoot zat met een splitsing vast aan de onderste kous van het achterlijk en vastgebonden aan de lipklamp achteraan de boot.

#### **Gebeurde het soms dat men zodanig moest reven dat men één van de bovenste kousen moest gebruiken?**

Hoe krachtig de wind hoe meer men moest reven. Bij een bootramp in het jaar 24 of 26 waren verschillende boten gekapseisd omdat ze met de bovenste leuver nog teveel zeil hadden.

#### **Was er overal rond het zeil een lijk voorzien en was die rondom even zwaar?**

Er was niet overal rondom het zeil een lijk voorzien. Er was wel een zwaar lijk over de ganse lengte van de voorste zijde van het zeil genaaid = voorlijk. Het zwaar voorlijk liep onderaan ongeveer 1 m verder door. Ook op ongeveer 1 m voor de onderste kous van de achterzijde van het zeil was er een ietwat lichter lijk genaaid die eindigde op  $\pm 40$  cm. boven de bovenste reefband = achterlijk. Het lijk aan de ra was wel veel lichter daar die er het minst te lijden had, deze liep een eindje achteraan naar beneden door.

#### **Wat was er nog aan boord voorzien?**

Over het algemeen waren er 2 roeiriemen aan boord. Sommige boten hadden nog een 3e suppl. riem als reserve mee. Ook was er een bootshaak of knoek. Verder nog een zeef, krab-

bebak, een aantal bennen, garnaalzak om die levens te houden, reservedollen, enkele touwen, een stokanker en ballast. Er was ook een petroleumlamp.

#### **Welke visserij deed men met de schover?**

In de winterperiode ging men achter sprout met een stroopnet. In de zomer ging men op garnaalvangst. Wanneer dan later geen garnalen meer te vangen waren ging men met een viskorre wat vis en tongen vangen.

#### **Voor hoelang ging men op zee tijdens de sproutperiode?**

Over het algemeen was men hier voor onze kust voor 12 à 14 uren weg. Wanneer men echter voor de Franse kust ter hoogte van Duinkerke, Calais of Grevelingen viste moest men wel in één van die havens 's avonds binnenvaren.

Al naargelang de wind varieerde de reis van 4 tot 7 uren eer men er was. Wanneer men ongeveer wist waar de sprout zat vaarde men binnen omwille van de duister.



## **DE LUXEBURGSE TOP: VRIJ VERKEER IN ALLES VOOR 1992**

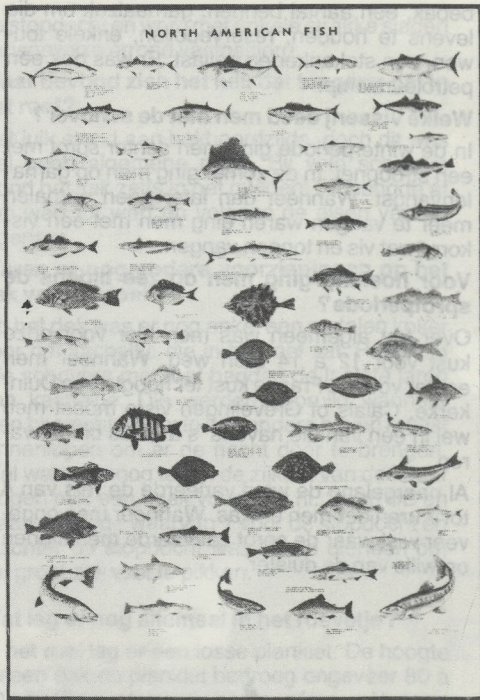
De staatsleiders van de 12 (inderdaad namen Spanje en Portugal ook reeds deel aan de top) hebben ten slotte in Luxemburg beslist om het Verdrag van Rome te herzien. Doelstelling: volledige vrijheid van verkeer in alles, van mens, van dier, van goederen, diensten en kapitalen. Dat dit inderdaad niet zo maar in een jaar tijd kan, blijkt duidelijk uit de tijdspanne die men hiervoor gezet heeft, namelijk tegen 1992. En dan nog, daar zal wel een staart(je) bijkomen. Men zal zich dus kunnen gaan vestigen in één der 12 landen waar men wil. Dit zal vooral voor de grote holdings een kans worden, waarin de kleine landen wellicht minder aan de bak zullen komen. Hun instellingen zullen nationaal niet meer kunnen beschermd worden. Het land of de mogendheid die in een bepaalde technologie een voorsprong heeft, zal daar natuurlijk dankbaar gebruik van maken, zoals bv. door slechts één voorbeeld aan te halen, het verzekeringswezen in Groot-Brittannië die kan bogen op de Groep Lloyds. Men zal dus kunnen investeren waar men wil en we vrezen toch wel een beetje dat de kleine landen het slachtoffer zullen worden.

Bepaalde kleine landen zijn echter groot in bepaalde domeinen, denken we in dit geval maar aan Denemarken (op visserijgebied), met zeer vooruitstrevende technieken. Ook Nederland op gebied van treilerbouw staat sterk met zijn bekende scheepswerven en vooruitstrevende technieken. Zal België in het algemeen en de

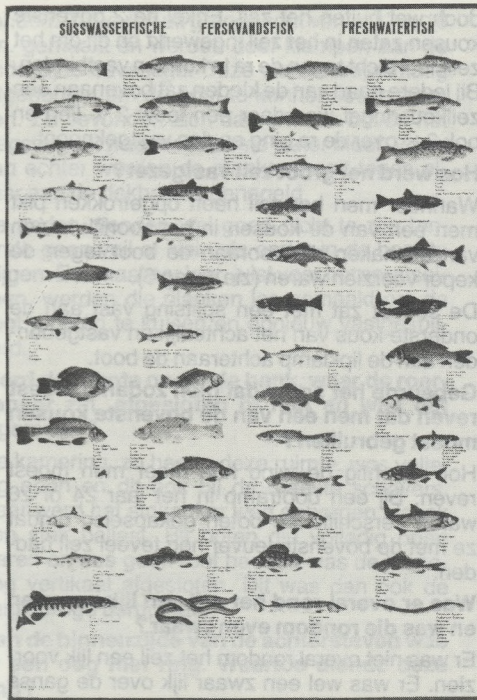
Belgische visserij in het bijzonder hier niet onder de voet gelopen worden. Zal ons land soms niet het gevaar lopen gekoloniseerd te worden, op maritiem gebied door Groot-Brittannië, op gebied van de visserij door Denemarken, op gebied van financiën door West-Duitsland. Zal ons land zich niet herleid zien tot een groot filiaal van het buitenland? Dit des te meer omdat het tevens uit zal zijn met het kunnen stellen van een nationaal veto om E.E.G.-beslissingen te kunnen weren.

Het zal thans voldoende zijn om over een speciale meerderheid te kunnen beschikken die zich zal situeren rond de 70%.

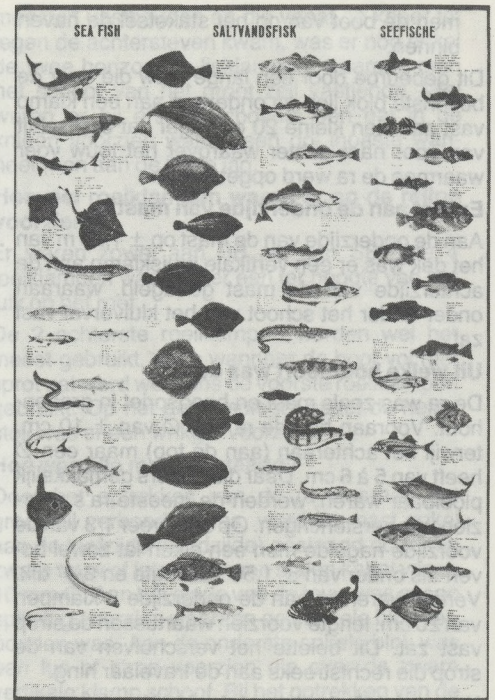
De vraag is dus of ons land deze uitdaging aan kan en of totaal vrij verkeer, het einde zou kunnen betekenen, niet zozeer van de totale EEG-viskwota, maar van de nationale viskwota? Dat wil zeggen van de opdeling van de totale viskwota per soort, in nationale kwota? Vrijheid van verkeer, van installatie, van vestiging, enz., zal dit soms kunnen betekenen dat men er zo maar zal kunnen op losgaan, ten voordele in de eerste plaats van diegenen die over de middelen beschikken? We zullen daarvoor natuurlijk de uitvoeringsbesluiten moeten afwachten, maar we kunnen ons toch niet van de gedachte ontdoen dat ons land in vele domeinen absoluut niet gewapend is om deze uitdaging aan te gaan. Wie zal er baas spelen in „Groot-Europa“?



**TYPE A: Noord-Amerikaanse vissen.**  
64 van de meest verspreide vissen van de Stille Zuidzee, de Atlantische Oceaan en van de grote meren van N. Amerika. De namen staan in het Latijns, in het Engels, bepaalde zelfs in het Spaans en in het Frans.



**TYPE B: Zoetwatervissen.**  
53 van de meest verspreide vissen van de Europese meren en rivieren. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Fins, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands en in het Italiaans.



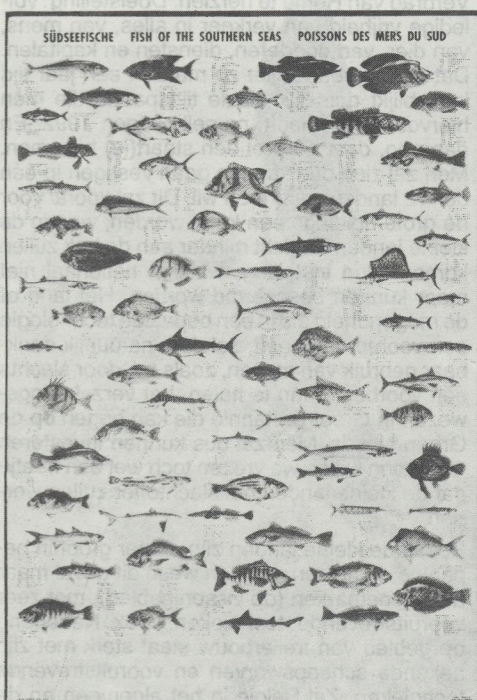
**TYPE C: Zeevissen.**  
62 van de meest verspreide vissen van de Atlantische Oceaan en de Europese Zeeën. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Spaans. De grootte staat eveneens aangeduid.

**Die vismappen zijn verkrijgbaar voor de prijs van 500 fr. + verzendingskosten ter drukkerij „Nieuwsblad van de Kust”, Hendrik Baelskaai 30, te 8400 Oostende - ☎ (059) 32 11 13**

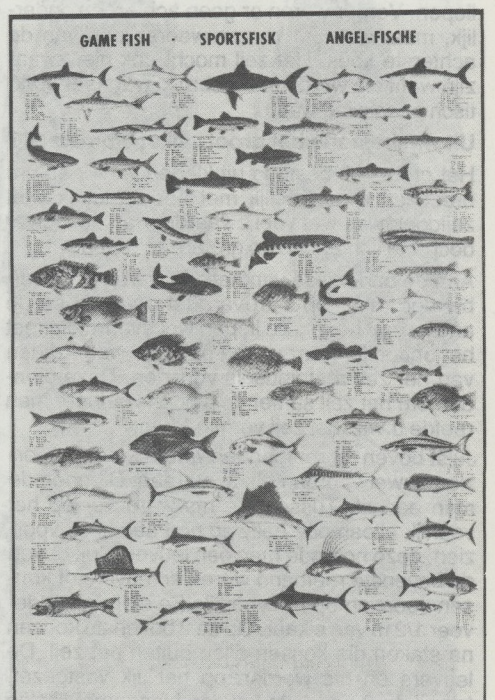
**TYPE D: Eetbare mosselen en schaaldieren, enz.**  
75 verschillende soorten van de hele wereld. De namen staan in het Latijn, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Frans. De grootte staat eveneens aangeduid.



**TYPE J: vissen van de Zuiderse Zeeën.**  
72 van de meest verspreide vissen van de Zuiderse Zeeën. De namen staan in het Latijns, het Engels, het Zuid-Afrikaans en in 12 andere talen. De grootte staat aangeduid.



**TYPE K: Sportvissen.**  
67 van de meest bekende soorten uit de wereld. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands, het Italiaans, het Spaans en het Portugees. De grootte is eveneens aangeduid.



# RETROSPECTIEVE 1985

## JANUARI

♦ Het jaar werd ingezet met de in bedrijfsname van weeral een nieuwe treiler, met name de Z.76 „Zeejager” die werd gebouwd voor rekening van de rederij Romeo. De „Zeejager” is een grote bokkentreiler waarvan het casco werd gebouwd op de Westvlaamse scheepswerven terwijl de technische afbouw gebeurde op de Scheepswerven De Graeve. De h. Luc Maertens fungeerde voor die gelegenheid als „Peter” terwijl mejuffer Sabine Lammens, dochter van een der reders het meterschap waarnam.



♦ Eind januari werd er uitbundig gevierd in de Zeebrugse vismijn maar daar bestond dan wel een goede aanleiding toe. In amper drie dagen werd tot twee keer toe het record inzake opbrengst per vaartuig gebroken. Op 28 januari verkocht de Z.46 „Neptunus” een vangst en dat was goed voor omzet van 3.732.780 fr. Amper twee dagen later kwam de Z.14 „Brandon Star” aan de afslag en die haalde een nog hogere omzet dan de „Neptunus”, met name 3.765.520 fr.

♦ En ook in De Panne werd gevierd. Het echtpaar Jozef Vanhove-Popieul was in januari inderdaad 50 jaar getrouwd en meteen werd die gouden bruiloft op een passende manier herdacht. Jozef Vanhove is in de vissersmiddens een bijzonder goed gekend figuur.

## FEBRUARI

♦ Records zijn er om verbroken te worden en dat gebeurde dan ook begin februari. Nadat de voorgaande maand respectievelijk de Z.4 „Neptunus” en de Z.14 „Brandon Star” voor een recordomzet hadden gezorgd bij verkoop in de Zeebrugse vismijn, werd dit nu verbeterd door de Z.67 „Rubens” die na een achttiendaagse reis een omzet liet optekenen van 4.651.971 fr. Een record dat niet zo vlug zal verbeterd worden.

♦ Op de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp werd begin februari de Z.122 „Noordster” te water gelaten. De „Noordster” is een kustvissersvaartuig dat aldaar

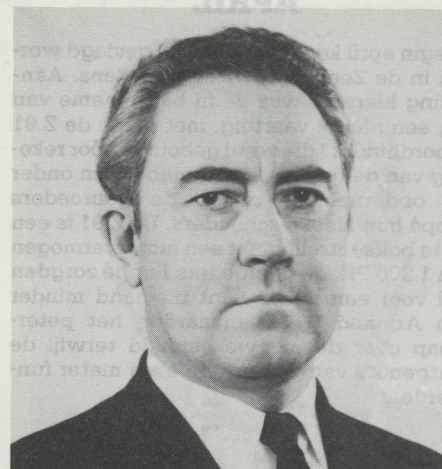


in aanbouw is voor rekening van reder Vlietinck Louis. Het vaartuig werd nadien naar Zeebrugge gesleept waar de firma Perfecta instond voor de verdere afbouw.

♦ Nog in januari werd ook de Nieuwpoortse vissersvloot uitgebreid met de N.563 „Zee Adelt”. Dat vaartuig werd door reder Francois Legein aangekocht in Zeebrugge en nadien aan de Nieuwpoortse vloot toegevoegd.

♦ Medio februari overleed de h. Albert Balbaert, gewezen vismijndirecteur van Zeebrugge, op 70-jarige leeftijd. De h. Balbaert begon zijn loopbaan in de Zeebrugse vismijn als hallchef en bracht het in de loop der jaren tot directeur.

♦ Ook in februari werd de h. Omer Waeghe,



directeur van de Rijksvisserijschool te Heist op rust gesteld en dat ging gepaard met een uitbundige viering. De heer Waeghe, die in de visserijmiddens, een grote waardering genoot en nog geniet, stond gedurende 37 jaar ten dienste van de school, zeg maar twee derden van een mensenleven. Hij maakte ondermeer de fusie mee van de twee visserijscholen die toen te Heist waren gevestigd.

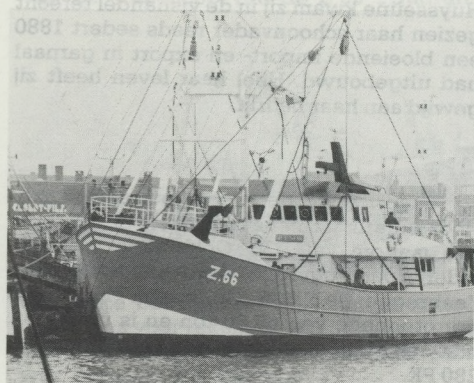
♦ In februari viel het overlijden te betreuren van de h. Louis Major, staatsminister en gedurende vele jaren een der kopstukken van de socialistische beweging. De vader van Louis Major was een zeevisser en verloor het leven op zee. Louis Major had de leeftijd van 82 jaar bereikt.



♦ In februari werd de Oostendse vissersvloot uitgebreid met de O.62 „Sea Bird II”, een kustvissersvaartuig dat door reder Luc Bogaert werd aangekocht in Nederland en voorzien van een nieuwe motor.



♦ De Z.66 „Nelson” werd eind februari in bedrijf genomen. Deze grote bokkentreiler werd gebouwd voor rekening van de rederij „Nelson” uit Knokke-Heist met de heren Depaepe en Vlietinck als de stuwende krachten achter de onderneming. De „Nelson”, met een brutotonnage van RUIJ 200 ton werd gebouwd op de Scheepswerven Seghers te Oostende en is voorzien van een ABC-motor met een vermogen van 900 PK.





## MAART

◆ Begin maart overleed te Oostende op 76-jarige leeftijd de h. Camiel Menu, een van de monumenten uit ons visserijbedrijf. De h. Menu werd geboren op 19 april 1908 en kwam na zijn studies vrij vroeg in de visserij-middens terecht. Nagenoeg zijn ganse loopbaan stond hij in dienst van de rederij „Motorvisserij” en was tevens directeur van de



visafslag „Movis”. In 1965 kwam de fusie tussen de visafslagen tot stand en toen werd hij beheerder van die onderneming. Later werd hij ook beheerder van de Rederscentrale.

◆ Eveneens in maart overleed op 85-jarige leeftijd Mevrouw Huysseune, in de vishandelmiddens beter gekend als „Madame

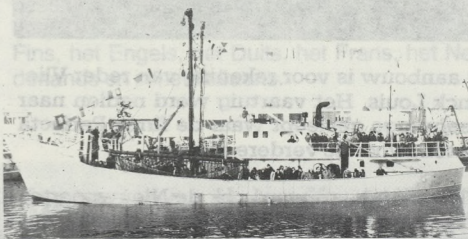


Huysseune”. Via haar huwelijk met Raphael Huysseune kwam zij in de vishandel terecht gezien haar schoonvader reeds sedert 1880 een bloeiende import- en export in garnaal had uitgebouwd. Heel haar leven heeft zij gewijd aan haar bedrijf.

◆ In maart werd de Nieuwpoortse vissersvloot andermaal met een eenheid uitgebreid. Het gaat om de N.525 „Golfbreker” die door reder Noël Dugardijn werd aangekocht in Zeebrugge. De N.525 „Golfbreker” heeft een brutotonnage van 65,80 ton en is uitgerust met een MAN-motor met een vermogen van 280 PK.



◆ En in maart viel andermaal een sterfgeval te betreuren. Op 83-jarige leeftijd overleed te Oostduinkerke inderdaad mevrouw Leonie Adam, echtgenote van de gekende vishandelaar Georges Vanelverdinghe. Leonie Adam stond gekend als een nooit rustende vrouw ten bate van haar viswinkel die zij aan de kaai te Nieuwpoort uitbaatte.



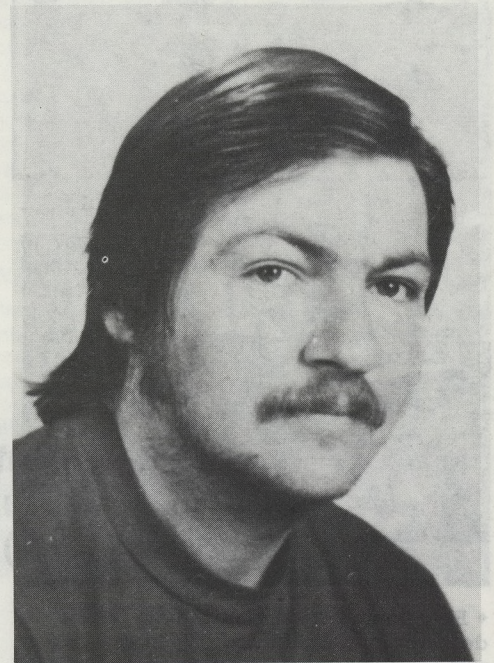
◆ Eind maart viel helaas ook een scheepsramp te betreuren. De kloeke Zeebrugse treiler Z.289 „Jan Breydel” van de rederij Vandebroucke-Schiltz kwam in aanvaring met het containerschip „Arabian Express” ter hoogte van Hoek van Holland en ingevolge zware lekkage zonk het vaartuig in zeer korte tijd. Gelukkig konden de zes opvarenden gered worden.

## APRIL

◆ Begin april kon er andermaal gevlagd worden in de Zeebrugse visserijmiddens. Aanleiding hiervoor was de in bedrijfname van nog een nieuw vaartuig, met name de Z.91 „Noordhinder” die werd gebouwd voor rekening van de rederij „Noordhinder” en onder die onderneming zetten de gebroeders Rappé hun kloeke schouders. De Z.91 is een grote bokkentreiler met een motorvermogen van 1.200 PK. De gebroeders Rappé zorgden wel voor een stunt want niemand minder dan Armand Pien aanvaardde het peterschap over de nieuwe eenheid terwijl de echtgenote van Oscar Rappé als meter fungeerde.



◆ In april viel andermaal een schipbreuk te betreuren. Tijdens het helpen bij het binnenhalen van de netten van de Z.509 maakte de Z.589 „Esperanza” dermate zware slagzij dat het vaartuig niet meer recht kwam en reddeloos verloren ging. Helaas viel hierbij een slachtoffer te betreuren, namelijk de 27-jarige matroos Walter Verbeke.



◆ En eind april was er gelukkig ook nog aanleiding om te vieren. Dat kon omdat de O.333 „Marco” in bedrijf werd genomen door de rederij Marinsens-Coussaert. De „Marco”, een van de meest revolutionaire bokkentreilers van onze vloot werd gebouwd door de scheepswerven SCAP te Oostende. Het was een hele tijd geleden dat nog een vissersvaartuig voor de Oostendse vloot in bedrijf werd genomen.



## MEI

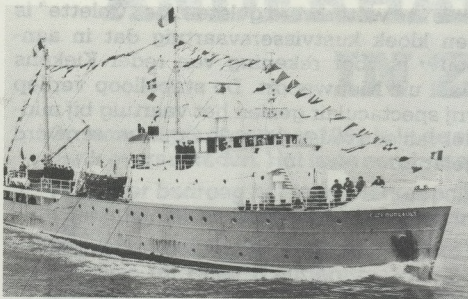
◆ Halfweg mei werd de Zeebrugse vissersvloot andermaal met een nieuwe eenheid uitgebreid. Het gaat om de Z.122 „Noordster”, een kloeke kusttreiler die in bedrijf werd genomen door de rederij „Noordster” uit Zeebrugge maar iedereen kent Louis

Vlietinck en zijn familie als de stuwende krachten achter de onderneming. De „Noordster” is een prachtig kustvisserstvaartuig met een motorvermogen van 300 PK. Het casco werd gebouwd op de Westvlaamse Scheepswerven terwijl de firma Perfecta zorgde voor de technische afbouw.

◆ In mei kwam de heer Van de Velde in dienst als adjunct-rijkscommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Oostende, in opvolging van de heer Carly die tot rijkscommissaris werd benoemd. De h. Van de Velde werd geboren te Bredene-Sas en is verbonden aan het Ministerie van Verkeerswezen als adjunct-rechtskundig adviseur.

◆ Onder het voorzitterschap van de h. Coene, voorzitter, hield de onderlinge verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood zijn algehele statutaire vergadering te Zeebrugge. Tijdens die bijeenkomst werd meer dan zes miljoen teruggaven uitgekeerd aan de leden en werd de mededeling gedaan dat het verzekerd kapitaal van de vloot binnen kort de twee miljard zal bereiken.

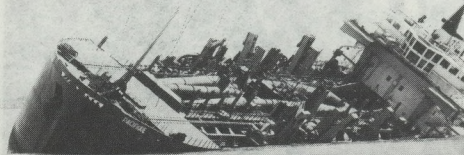
◆ En tenslotte nog in mei werd het opleidingsschip „Cdt. Fourcault” uit bedrijf genomen nadat het vaartuig gedurende 22 jaar in dienst had gestaan voor de opleiding van



zeelieden. In de plaats kwam de loodsboot I die omgevormd werd tot nieuw opleidingsvaartuig en die eveneens de naam „Cdt. Fourcault” mee kreeg.

## JUNI

◆ In juni kwam het voor de Zeebrugse haveningang tot een spectaculaire aanvaring tussen de sleephopperzuiger „Pacific” en de uitvarende hopperzuiger „Rupel”. Door die aanvaring werd een lek geslagen in de romp van de „Pacific” waardoor het vaartuig



zware slagzij maakte en vastliep. Gelukkig vielen ingevolge deze aanvaring geen slachtoffers te betreuren.

◆ Op de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp werd medio juni de grote bokken-



treiler Z.54 „De Bounty” te water gelaten. Dat vaartuig was aldaar in aanbouw voor rekening van de rederij „De Bounty” met de familie Gilbert Derudder als de stuwende krachten achter de onderneming. Het vaartuig werd nadien naar Zeebrugge overgebracht waar de scheepswerven De Graeve instonden voor de verdere afbouw.

## AUGUSTUS

◆ Met ingang van 1 augustus werd de heer J. De Vocht benoemd als nieuwe directeur van de Rijksvisserijschool te Knokke-Heist. De heer De Vocht volgt de heer Omer Waeghe op die eerder dit jaar op rust ging.



◆ Het was fuisen geblazen op de scheepswerven Seghers te Oostende toen half augustus de stalen bokkentreiler O.124 „Fighter” te water werd gelaten en tevens gedoopt. De „Fighter” werd op voornoemde werf gebouwd voor rekening van de rederij „Jami” uit Oostende waarvan de hh. Maesen en Dezutter de vennoten zijn. Voor die gelegenheid trad de heer Wittevrongel, directeur van de Rederscentrale als peter op terwijl mejuffer Maesen het meterschap waarnam.



◆ In augustus overleed op amper 63-jarige leeftijd de heer Jacques Hinderyckx na een slepende ziekte. De afgestorvene genoot in

de visserij bekendheid als kompaszetter en was tevens de initiatiefnemer voor een nieuw soort visserij bij middel van lijnen. Helaas heeft de heer Hinderyckx de realisatie van het project niet meer mogen beleven.

◆ Eveneens in augustus hing ook de feestvlag hoog in de top op de scheepswerven Industrielle des Pecheries te Oostende. Aanleiding hiervoor was de stapelloop van de kloeke kusttreiler Z.207 „Adamtje” die aldaar werd gebouwd voor rekening van reders Adams en Amandels.



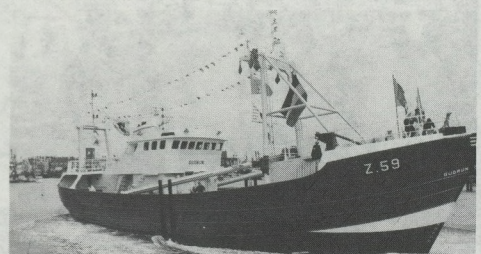
## SEPTEMBER

◆ Medio september werd in de Oostendse vismijn een opbrengstrecord gevestigd. De O.318 „Belgian Sailor” een van de laatste nog in bedrijf zijnde IJslantreilers zette toen 1.280 manden vis in de markt na een reis naar de IJslandse visgronden en dat



was goed voor een recordomzet van 4.225.230 fr. Vele jaren eerder haalde de O.81 nog een opbrengst van 4.034.000 fr.

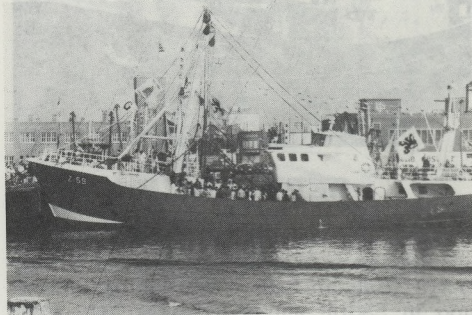
◆ Half september werd gevierd op de scheepswerven De Graeve naar aanleiding van de stapelloop van de Z.59 „Gudrun”.



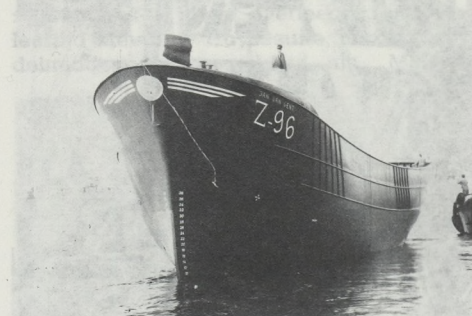
een grote bokkentreiler die aldaar in aanbouw was voor rekening van de rederij „Gudrun”. Meter was mevrouw De Croo en peter was minister De Clercq.

♦ En eind september werd er andermaal feest gevierd nadat de kloeke kusttreiler Z.207 „Adamtje” in bedrijf werd genomen door de reders, de hh. Adams en Amandels. De Z.207 werd gebouwd op de scheepswerven Industriële des Pecheries te Oostende en deed het sedertdien bijzonder goed. „Adamtje” wordt voortgestuwd door een motor met een vermogen van 300 PK.

♦ September zal geboekt staan als de maand van de nieuwbouw. Eind van de maand werd inderdaad de Z.59 „Gudrun” in bedrijf genomen door de gelijknamige rederij nadat het vaartuig in de Zeebrugse vissershaven werd gedoopt in tegenwoordigheid van Minister De Clercq die als peter fungeerde en me-



vrouw De Croo die het meterschap had aangevaard. Amper twee dagen later was het dan aan de scheepswerven SCAP om de feestvlag hoog in de top te vieren want op die werf werd overgegaan tot de stapelloop van de Z.96 „Jan van Gent”. Dat vaartuig is aldaar in aanbouw voor rekening van de rederij Jacomina van het echtpaar Casier en is de grootste bokkentreiler die ooit door een Belgische werf werd gebouwd.



## OKTOBER

♦ Oktober is traditioneel de maand van de eerste haring. Andermaal trokken dus per 1 oktober de haringspannen de grote vlakke op en het was net als de voorgaande jaren het span N.3 - O.232 die voor de eerste haringaansvoer zorgde. De eerste haring haalde een prijs die begrepen lag tussen 16,56 fr. en 19,72 fr. het kg.



♦ In oktober trok een bijzonder markant figuur uit de Zeebrugse vismijn zich terug. Michel „De Weger” ging met name op rust nadat hij zijn ganse leven had doorgemaakt

in de voornoemde vismijn en waar hij door iedereen omwille van zijn vakkennis zeer hoog werd gewaardeerd.

♦ Te Oostende overleed op 78-jarige leeftijd de h. Marcel-Pieter Lambregt en met hem verloor de visserij een van de markantste figuren. Hij werd geboren te Adinkerke op 13 januari 1908 en kwam, als zoon van een vissersfamilie, zeer jong in de visserij te staan. Zijn ganse leven heeft hij op zee de vissersstiel uitgeoefend, tot hij door een fatale ziekte geveld werd.

♦ In de tweede helft van oktober werd op de Westvlaamse scheepswerven te Oostkamp de stalen kusttreiler Z.93 „Aalscolver” te water gelaten. Het casco van dit vaartuig werd aldaar gebouwd voor rekening van reder Jozef Vantorre uit Knokke-Heist en werd nadien naar Oostende overgebracht voor de verdere afbouw door de firma Valcke. Eind februari, begin maart van volgend jaar zal het vaartuig in bedrijf worden genomen.

♦ In oktober viel het afsterven te betreuren van de h. Raphael Walraeve op amper 63-jarige leeftijd. De afgestorvene stond zijn ganse leven in de visserij. Hij bracht het van matroos tot kapitein bij de rederij Walraeve en genoot in de vissersmiddens een groot aanzien.

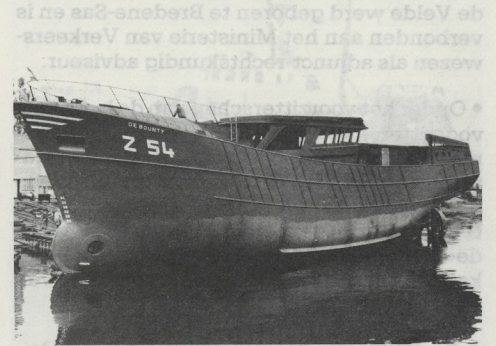
## NOVEMBER

♦ In november overleed te Oostende de H. Henri Opdedrynck. De afgestorvene genoot in de visserijmiddens een grote bekendheid als exploitant van een electriciteitszaak en was daarnaast ook zeer gekend in de sportmiddens. De heer Opdedrynck was amper 58 jaar toen hij overleed.

♦ De Zeebrugse vissersvloot werd op een en dezelfde dag nog maar eens met twee nieuwe eenheden uitgebreid; de doopplechtigheid van deze nieuwe eenheden was meteen de aanleiding voor een uitbundig vieren. Er was de Z.54 „De Bounty”, een grote bokkentreiler die werd gebouwd door de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp voor wat de romp betreft, terwijl de scheepswerven De Graeve instonden voor de technische



afbouw. De nieuwe eenheid is eigendom van de gelijknamige rederij uit Knokke-Heist met Gilbert Derudder als zaakvoerder. Op dezelfde dag werd ook de Z.70 „t Westdiep” gedoopt en in bedrijf genomen. „t Westdiep” is een kleiner kustvissersvaartuig waarvan het casco werd gebouwd door de scheepswerven Industriële des Pecheries uit Oostende terwijl de technische afbouw gebeurde door de firma Perfecta. Eigenaars van dit vaartuig zijn de hh. Vantorre en Loewyck die hun kloeke schouders zetten onder de Rederij „De Branding”.



♦ En amper twee dagen later was het aan de scheepswerven SCAP om luid hoera te roepen. Dat mocht omdat toen de N.350 „Colette” te water werd gelaten. De „Colette” is een kloek kustvissersvaartuig dat in aanbouw is voor rekening van reder Kiekens Noël uit Nieuwpoort. De stapelloop verliep vrij spectaculair gezien het vaartuig bij middel van een reusachtige kraan te water werd gelaten.



♦ In zitting van de beheerraad besliste de onderlinge verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood dat voorzitter Coene Arthur nog voor de drie komende jaren het beheer van deze bloeiende maatschappij zal waarnemen. Onder het beleid van de heer Coene ging Hulp in Nood een nieuwe weg op en dat was de aanleiding waarom meerdere, vroegere leden opnieuw de maatschappij kwamen vervoegen. Binnen afzienbare tijd zal Hulp in Nood de kaap van de twee miljard verzekerd kapitaal overschrijden. Eendracht maakt macht blijft de leuze van Hulp in Nood.



## ANDERHALF MILJARD F. BESOMMING IN ZEEBRUGSE VISMIJN!

Op maandag 9 december 1985 is in de stedelijke vismijn van Zeebrugge het verkoopcijfer, van het lopende jaar, van anderhalf miljard B. frank overschreden. Het is de eerste maal in de geschiedenis dat dergelijk verkoopcijfer door een Belgische vismijn wordt bereikt.

Vorig jaar bedroeg het totale verkoopcijfer 1.385.982.318 fr., zodat dit cijfer tegen eind december ruimschoots zal overschreden zijn en waarschijnlijk meer dan 1.600.000.000 fr. zal bedragen.

Het verkoopcijfer van anderhalf miljard B.fr., werd behaald bij de afslag van de vangst van het vaartuig Z.19 (Sonja) van de reder André Vantorre uit Heist (Laurierstraat 40, 8390 Knokke-Heist). Dit vaartuig besomde 2.055.750 fr. en behaalde in 1985 reeds een totale besomming van 23.203.311 fr. De vangst bestond uit 4.473 kg. en tong, 406 kg. tarbot en griet, 1.097 kg. steenschar, 5.309 kg. schol, 814 kg. rog, 893 kg. gul, 1.750 kg. andere vis, en 20 kisten wulken en krabben.

De koper was de h. Louis van Eetveldt, die vis aankoopt in de Zeebrugse vismijn voor de firma Pieters uit Brugge.

De reder, de bemanning, en de koper, worden gevierd op een receptie op dinsdag 10 december in de vismijn, in aanwezigheid van de h. Schepen Pieter Leys.

En vermelden we nog dat afgelopen maandag 9 december de dagverkoop opliep tot een bedrag van 24.393.631 fr. Ook dat dagrekord is uniek in de geschiedenis van de zeevisserij!



# VISLOSSEN IN OOSTENDSE VISMIJN VOORTAAN MET TIEN TRANSPORTBANDEN

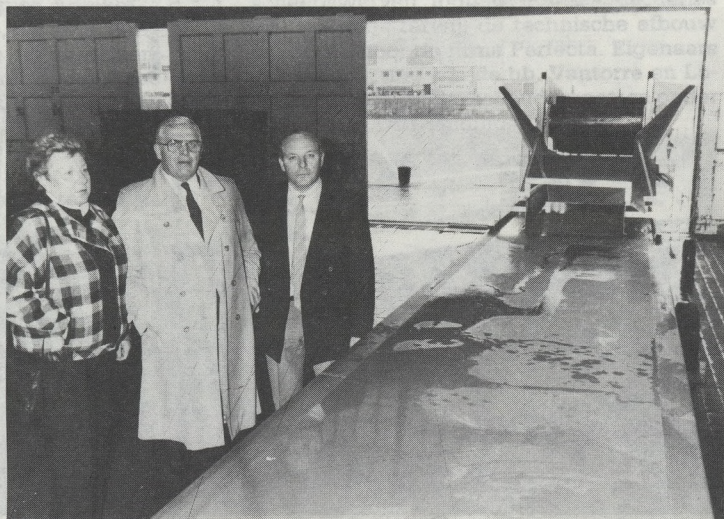
Afgelopen zaterdag heerste er in de Oostendse vismijn een abnormale drukte. Daar waar er anders nauwelijks beweging is in de vishal, werd dit keer de aanwezigheid opgetekend van de vele belangstellenden uit de visserij of mensen die relaties hebben met deze sector. Aanleiding hiervoor was het voorstellen van de nieuwe transportbanden, tien in totaal, die door de Vislossersbond Van Waes voortaan zullen aangewend worden voor het lossen van de vangsten die in de plaatselijke vismijn worden aangevoerd.

Het waren de heren Willy Van Waes en André Baert, zaakvoerders van de Vislossersbond Van Waes die de vele genodigden rond leidden langsheen de loskaai van de vismijn waar de nieuwe transportbanden stonden opgesteld. Schitterende apparaten die het lossen vlotter moeten doen verlopen, hetgeen dan weer positieve gevolgen zal hebben op de kwaliteit van de aanvoer. De heren Van Waes en Baert gaven aan de genodigden een vakkundige uitleg tijdens de rondgang in de vismijn.

Nadien greep in de hall van het bestuursgebouw van de vismijn een receptie plaats waarop het woord werd gevoerd door de heer Van Waes namens de Vislossersbond.

De heer Van Waes legde de bijzondere nadruk op een nauwe samenwerking tussen de stedelijke overheid en de privé-sector en wees er verder op dat de in gebruikneming van de transportbanden het gevolg is van een samenvoeging van de concessie voor het vislossen enerzijds en het verhuren van manden anderzijds. Dat was de verplichting die de vislossersbond had aangegaan en daaraan werd ook gevolg gegeven. De heer Van Waes liet verstaan dat, met het in gebruik nemen van de transportbanden, een investering van 1,3 miljoen fr. gepaard gaat, inbegrepen de aankoop van 3.000 nieuwe vismanden voor de Oostendse vismijn. Deze transportbanden werden ontworpen door de zaakvoerders van de vislossersbond zelf, aan de hand van ervaring die ondermeer in het buitenland werden opgedaan. Aan de hand van die gegevens, en rekening houdend met de arbeidsomstandigheden in de Oostendse vismijn, werden de transportbanden dan gebouwd waarbij de bijzondere nadruk moet gelegd worden op het feit dat bedoelde apparaten dienstig zijn voor elk soort vissersvaartuig.

Nadien nam de heer Makelberge, schepen voor de Oostendse Haven en Industrie het woord. Hij loofde de ondernemingsgeest van de Vislossersbond Van Waes en hoopte dat dit zal bijdragen tot een engere samenwerking tussen enerzijds de Stad Oostende en anderzijds het prive-initiatief. Spreker liet verder nog uitschijnen dat binnen afzienbare tijd van stadswege enkele projecten zullen uitgewerkt worden die een maand geleden de goedkeuring mee kregen van de gemeenteraad. Het moderniseren van de Oostendse vismijn en het aanpassen aan de zich steeds maar uitbreidende vissersvloot.



ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR. – BUITENLAND 2.200 FR. – NEDERLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR.

REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAL 30, 8400 OOSTENDE – TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 – P.C.R. 000-0418987-44 OF BANK BRUSSEL LAMBERT 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST, 8400 OOSTENDE – B.T.W. 412.522.588. VERANTW. UITGEVER: M. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAL 30, 8400 OOSTENDE

het  
visserijblad

## STAATSSEKRETARIS P. DE KEERSMAEKER BEKOMT GOEDE VANGSTMOGELIJKHEDEN VOOR BELGISCHE VISSERS

Tijdens de EEG-Ministerraad voor Visserij van 16 en 17 december, werd bepaald in de ochtend van 18 december, werd een voorlopig akkoord bereikt voor de totale toegelaten vangsten en de vangstmogelijkheden per vissoort voor elke lidstaat voor het jaar 1986. Ierland maakt nog een voorbehoud, maar algemeen wordt verwacht dat dit het formeel akkoord over deze zaak niet zal in de weg staan.

De zogenaamde Total Allowed Catch (T.A.C.'s) of totale toegelaten vangsten waren door de Commissie, op advies van de Internationale Commissie voor de Uitbating van de Zee en op basis van internationaal overleg, lager gesteld dan in 1985, vooral dan voor kabeljauw, tong en schol. Dit brengt dus automatisch een ernstige vermindering van de vangstmogelijkheden voor de lidstaten met zich mee.

Staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw, P. De Keersmaeker, slaagde er nochtans in de door de Europese Commissie voor België voorgestelde vangstmogelijkheden (quota) voor deze soorten op te trekken en gedeeltelijk te compenseren met verhoogde vangstmogelijkheden voor andere vissoorten.

Voor kabeljauw in de Noordzee (Zone IV) had de Commissie zich voorgenomen 4.500 ton van de totale toegelaten vangsten in reserve te houden. Op voorstel van Staatssecretaris De Keersmaeker werd deze reserve toch verdeeld zodat onze vissers in deze zone toch 5.740 ton mogen opvissen.

Eveneens op vraag van België werd voor kabeljauw in het grootste deel van zone VII (Zuidwesten van de Britse Eilanden) de door de Commissie voorgestelde totale toegelaten vangsten van 14.000 ton opgetrokken tot 16.000 ton.

Staatssecretaris De Keersmaeker vroeg en verkreeg tevens dat de totale toegelaten vangsten van schol in het Bristol-kanaal (zone VII fg) van 1.400 ton (commissievoorstel) verhoogd werd tot 1.600 ton en die van tong in de Noordzee (zo-

ne IV) van 18.000 ton (commissievoorstel) werd opgetrokken tot 20.000 ton.

In de voor onze vissers zo belangrijke Ierse Zee (zone VII a), waarvoor de totale toegelaten vangsten in het commissievoorstel met 1.650 ton reeds hoger lagen dan in 1985 (1.250 ton), kon Staatssecretaris De Keersmaeker de T.A.C. verder doen optrekken tot 1.900 ton.

Deze voorlopige overeenkomst geeft voor Bel-

gië, wat de voor ons belangrijkste vissoorten betreft, het volgende resultaat:

Tijdens de EEG-Ministerraad voor Visserij van vrijdag 20 december e.k. zal over deze overeenkomst een formeel besluit worden genomen. In die Raad zullen ook de TAC's en quota voor de Gemeenschap van de twaalf worden behandeld.

## FORSE UITBREIDING VAN NIEUWPOORTSE VISSERSVLOOT

Ook de Nieuwpoortse vissersvloot roert zich, nadat reeds eerder Oostende en vooral Zeebrugge druk in de weer waren op het vlak van de nieuwbouw. Nieuwpoort heeft vandaag inderdaad een dubbele reden om luid hoera te roepen. In de voornoemde haven is er in de eerste plaats de dooplechtigheid van de N.350 „Colette” die door de firma SCAP werd gebouwd voor rekening van reder Kiekens Noël uit Nieuwpoort. De „Colette” is een stalen kustvissersvaartuig dat zowel de garnaalvisserij als de gewone visvangst kan bedrijven. Het vaartuig is 19,60 meter lang. Vandaag, omstreeks 11 u. verliet de „Colette” op eigen kracht de haven van Oostende om enkele uren later voor het eerst de thuishaven binnen te lopen. Om 15 u. deze namiddag greep dan de dooplechtigheid plaats en 's avonds werd dit feestelijk gebeuren afgesloten met een feestmaal.

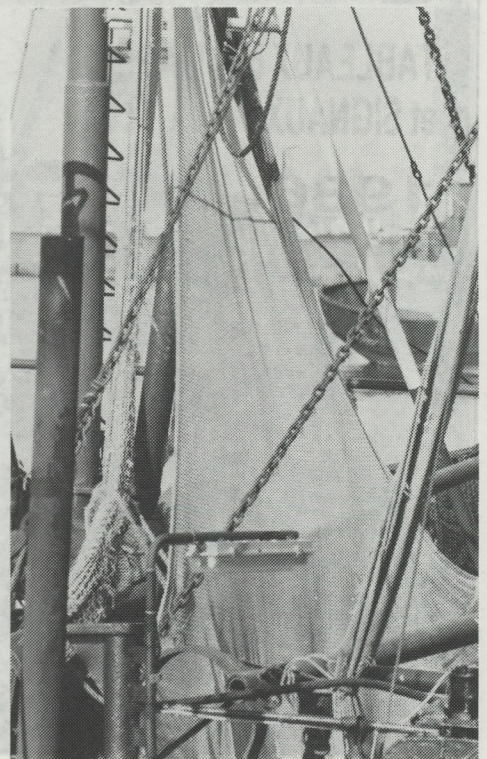
Enkele tientallen kilometer meer landinwaarts, te Oostkamp om precies te zijn, werd eveneens gevlagd. Op de Westvlaamse Scheepswerven werd inderdaad de N.58 „Pascin” te water gelaten en dat is eveneens een kustvissersvaartuig dat eerlang de Nieuwpoortse vissersvloot nog méér allure zal geven. De „Pascin” is 19,60 meter lang en zal worden voortgestuwd door een motor met een vermogen van 300 PK. Het vaar-

tuig is in aanbouw voor rekening van de rederij „Pascin” met de heren Vanhoutte en T'Jaeckx als de impulsen gevende krachten achter de onderneming. Binnen kort wordt het vaartuig naar Zeebrugge gesleept waar de Scheepswerven De Graeve dan moeten instaan voor de verdere afbouw.

Namens ons blad in ieder geval de beste heilwensen aan de beide rederijen en de opvarenden die straks de „Colette” en de „Pascin” zullen bemannen.

### BELGISCHE QUOTA - 1986

	1985	Voorstel '86 Voorstel Commissie	Resultaat vd. overeenkomst	Vergelijking 1985 - 1986
Kabeljauw	9.330	6.740	7.010	— 2.320
Schelvis	1.960	2.250	2.250	+ 290
Koolvis	90	110	120	+ 30
Wijting	4.090	3.410	3.410	— 680
Schol	13.225	12.285	12.885	— 340
Tong	4.035	4.220	4.510	+ 475
Haring	9.120	9.625	9.625	+ 505
Zeeduivel	2.780	3.060	3.060	+ 280



## VERANDERINGEN IN „OFFICIELE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN” – MAAND NOVEMBER 1985

### Nieuwe vaartuigen:

O.124 „FIGHTER” - roepnaam: OPET  
Bt. 259,00 - Nt. 77,00 - bouwjaar 1985 - werf 15  
- staal - motor ABC - 1200 PK. - bouwjaar 1985 -  
boomkorvisserij.

Navigatie-instrumenten: RF - US - 2 R - OP - DN  
- DNP - VHF - Aut. pil.

Eigendom: P.V.B.A. Rederij JAMI, Meeuwen-  
laan 18, bus 4, 8400 OOSTENDE. Tel. (059)  
801982.

Zeebrief: 6.11.1985.

N.152 „EVY” - roepnaam: OPFV

Bt. 37,00 - Nt. 11,00 - bouwjaar 1966 - werf 24 -  
staal - motor Poyaud - 300 PK. - bouwjaar 1981 -  
boomkorvisserij.

Navigatie-instrumenten: RF - US - R - OP - DN -  
GC - VHF.

Eigendom: ASAERT Alain, Kaaistraat 3, 8450  
NIEUWPOORT. Tel. (058) 23 51 78.

Zeebrief: 20.11.1985.

O.278 „LONGLINER I” - roepnaam OPKR

Bt. 324,00 - Nt. 97,00 - bouwjaar 1963 - werf 40  
- staal - motor Deutz - 672 PK. - bouwjaar 1985 -  
L.

Navigatie-instrumenten: RF - US - RG - 2 R -  
OP - 2 DN - DNP - GC - VHF - Aut. pil.

Eigendom: S.V. LONGLINERS, Vismijn 134,  
8400 OOSTENDE. Tel. (059) 70.82.35.

Zeebrief: 29.11.1985.

### Verandering van eigendom:

N.752 „TER YDE” - Eigendom: B.V.B.A. MAR-  
JORIE, Hoogstraat 77, 8450 NIEUWPOORT.  
Tel. (058) 23.50.09.

Zeebrief: 21.11.1985.

### Geschrift:

Z.42 „MIDAS” - Eigendom: VANDIEREN-  
DONCK André, Parkstraat 31, 8390 KNOKKE-  
HEIST.

Geschrift op 18.11.1985.

### Adresverandering:

O.111 „KATY” - Eigendom: VERMEULEN Vic-  
torine, A. Liebaertstraat 8, 8400 OOSTENDE.

**Erratum veranderingen maand OKTOBER  
1985**

Bij nieuw vaartuig Z.59 „GUDRUN”, roepnaam  
OPCG i.p.v. OPCB.

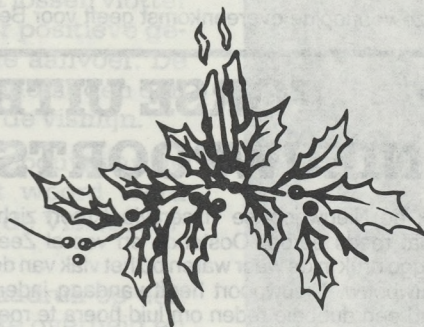
### Verandering van adres en naam:

O.118 „MAURITS-ROGER” wordt O.118  
„DANDY”.

Eigendom: P.V.B.A. „DE TRAWLER”, Vissers-  
kaai 18, 8400 OOSTENDE. Tel. (059) 50.23.25.  
Zeebrief: 26.11.1985.

### Adresverandering + wijziging telefoonnum- mer:

Z.84 „DE KLAUWAERT”. Eigendom: P.V.B.A.  
Rederij DE KLAUWAERT, Heesterstraat 32,  
8390 KNOKKE-HEIST. Tel. (050) 51.52.55.



## A.B.C. (ANGLO BELGIAN CORPORATION N.V.) MAAKT BELANGRIJKE STAP VOORWAARTS

Zoals bekend uit de pers, heeft het Gentse  
bedrijf, dat gespecialiseerd is in de fabricage  
van dieselmotoren, generator sets en mechani-  
sche onderdelen in het verleden enkele moei-  
lijkheden gekend.

De belangrijke investeringen, uitgevoerd in de  
jaren 1982-1984, hadden niet onmiddellijk de  
verhoopte omzetstijging tot gevolg.

Ongeveer een jaar terug werd de heer G.A.  
HESELINK aangesteld als Afgevaardigd-Bes-  
tuurder.

Als eerste taak heeft de heer G.A. HESSELINK,  
na een grondige studie, een herstructurerings-  
plan voor A.B.C. opgesteld. Dit herstructure-  
ringsplan is nu reeds voor een belangrijk ge-  
deelte doorgevoerd.

Het bedrijf heeft op 7.12.85 een kapitaalverho-  
ging van 50.000.000 BF uitgevoerd. Het is de  
N.V. OGEPAR, een Luxemburgse onderne-  
ming, die de bestaande aandelen overgenomen  
heeft en de kapitaalverhoging met 50.000.000  
BF volstort heeft. Tevens ligt het in de bedoeling  
om in de eerstkomende twee jaar nog eens een  
bijkomende kapitaalverhoging uit te voeren.

De financiële oplossing kwam er na herhaalde  
kontakten met de Zaïrese vertegenwoordiger  
van A.B.C.

Zaïre is namelijk sinds lang een belangrijk afzet-  
gebied voor A.B.C.

A.B.C. heeft op 16.10.85 een belangrijk know-  
how kontract met de Volksrepubliek China afge-  
sloten. Dit licentiekontract betekent dat A.B.C.,  
over een periode van 10 jaar, zeer belangrijke  
opbrengsten voor de verkoop van know-how  
zal boeken. Tevens zullen de Chinese partners  
motoren en onderdelen bij A.B.C. aankopen.

Recent kon A.B.C. haar orderboek in een be-  
langrijke mate aanvullen.

De nieuwe activiteit onderaanneming kent  
eveneens een grote bloei. In deze bedrijfstak  
maakt men mechanische stukken op maat. Er  
worden zelfs volledige machines afgewerkt en  
gedemonteerd.

De technologie en uitrusting die A.B.C. verwor-  
ven heeft, door haar fabricage van dieselmoto-  
ren, laat uiteraard de fabricage toe van produk-  
ten met een hoge graad van technologie.

A.B.C. heeft beslist om haar produktengamma  
in de nabije toekomst verder te blijven evalueren  
en waar mogelijk uit te breiden.

Afgevaardigd-Bestuurder, de heer G.A. HES-  
SELINK, en zijn management team zijn dan ook  
zeer tevreden over de huidige gang van zaken.  
Zij kunnen bepaald stellen dat zij de toekomst,  
op de moeilijke internationale markt, realistisch  
maar toch rooskleurig tegemoet zien.

Het verheugt ons vast te stellen dat een Bel-  
gisch bedrijf, dat zich duidelijk op de internatio-  
nale markt bevindt (meer dan 80% export) met  
hoogstaande technologische producten, op-  
nieuw bloeit en groeit.

## GETIJTAFELS en SEINEN TABLEAUX des MAREES et SIGNAUX 1986

## HOOGWATERBOEKJE 1986

Het Hoogwaterboekje 1986 is  
reeds ter beschikking in de  
drukkerij van „Het Nieuwsblad  
van de Kust”.

Het geeft ook de tijdsverschillen  
voor het hoog water te Dover,  
Boulogne, Calais, Duinkerke,  
Nieuwpoort, Zeebrugge, Ant-  
werpen, en al de voornaamste  
havens van Nederland.

Dit zeer nuttig zakboekje is in  
alle boekwinkels verkrijgbaar  
tegen de prijs van 40 fr. (BTW  
inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar  
door storting van 40 fr. + 25 fr.  
verzendingskosten op postre-  
kening 000-0418987-44 van  
„Het Nieuwsblad van de Kust”,  
H. Baelskaai 30, 8400 Oost-  
ende.



# BELGISCHE KWOTA VOOR 1986 OP VOORSTEL VAN DE COMMISSIE 500 TON TONG EN MEER!

De EEG-ministerraad zal zich nog deze week te buigen hebben, of zich gebogen hebben over een voorstel van de EEG-Commissie te Brussel over de viskwota voor het jaar 1986.

We ontlenen aan dit voorstel de aan België toegekende kwota:

## Kabeljauw

In de Noorse Zee, de Noordzee, de gebieden Ices IIa en IV, voor 1986, 5700 ton, in '85 was dit 8.160 ton. De Faroë, W.-Schotland, gebieden Vb en VI: 80 ton, blijft onveranderd. West- en Zuid-Ierland, Bristol en Engels Kanaal, Baai van Biscaye gebieden VII (niet VIIa) en VIII, blijft 620 ton. Ierse Zee gebied VIIa, blijft 400 ton.

## Schelvis

Noorse Zee en Noordzee, gebieden IIa en IV, thans 2.070 ton tegen 1.770 ton. Zuid-Faroë, West-Schotland, gebieden Vb en VI, thans 70 tegenover 80 ton. Ierse Zee, West en Zuid-Ierland, Bristol en Engels Kanaal, Baai van Biscaye, gebieden VII en VIII, blijft 60 ton.

## Koolvis

Noorse Zee (Skagerak, Kattegat), de Baltische Zee en de Noordzee, thans 90 ton tegenover 70 ton. Zuid-Faroë, West Schotland, gebieden Vb en VI, blijft 2.030 ton. Ierse Zee, W. en Zuid-Ierland, Bristol en Engels Kanaal, Baai van Biscaye, gebieden VII en VIII, blijft 20 ton.

## Wijting

Noordzee en Noorse Zee, thans 3.110 ton tegenover 3.790 ton. Zuid-Faroë en West Schotland, gebieden Vb en VI, blijft 100 ton. Ierse Zee, gebied VIIa, blijft 100 ton. West en Zuid-Ierland, Bristol en Engels Kanaal, gebied VII, maar niet VIIa, blijft 200 ton.

## Pladijs

Noorse Zee en Noordzee, gebieden IIa en IV, 10.350 ton tegenover 11.440. Zuid-Faroë, West

Schotland, gebieden Vb en VI, België niets, blijft gelijk. Ierse Zee, gebied VIIa, blijft 260 ton. West-Ierland, gebieden VIIb en c, blijft niets. Engels Kanaal, gebieden VIId en e, 1.130 tegenover 1.060. Bristol Kanaal, Zuidoost-Ierland, gebieden VIIf en g, blijft 345 ton.

## Tong

Ierse Zee, gebied VVa, thans 815 tegenover 620 ton. West-Ierland, gebieden VIIb en c, blijft niets. Engels Kanaal-Oost, gebied VIId, thans 860 tegenover 725. Westen van Engels Kanaal, gebied VII e, thans 45 ton tegenover 50 ton. Bristol Kanaal en Zuidoost-Ierland, gebieden VIIf en g, thans 940 ton tegenover 750 ton. Zuid-Ierland, gebieden VIIh, j, k, blijft 50 ton.

## Makreel

Noorse Zee, Skagerak, Kattegat, Baltische Zee en Noordzee, thans 450 ton tegenover 330.

## Sprot

Engels Kanaal, gebieden VIIs en e, thans 30 ton tegenover 100 ton.

## Mooie meid

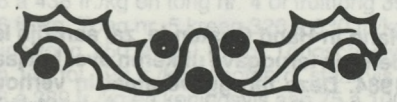
Noorse Zee en Noordzee, gebieden IIa en IV, blijft 40 ton. Faroë, West Schotland, Ierse Zee, West en Zuid-Ierland, Bristol en Engels Kanaal, thans 240 tegenover 200 ton.

## Haring

Zuidelijke Noordzee, Oost-Engels Kanaal, gebieden IVc en VIId, thans 9.825 tegenover 9.120 ton.

*De mooie kافت voor het jaar 1986 werd gemaakt aan de hand van een dia van Daniël Moeyaert uit Nieuwpoort. Hij weze hier van harte bedankt.*

M.V.



## WINNENDE NUMMERS TOMBOLA 1985

VRIJE VISSERISCHOOl „PASTER PYPE“  
STUIVERSTRAAT 108, TE OOSTENDE

1e Prijs: Draagbare Kleurentelevisie nr. 14887

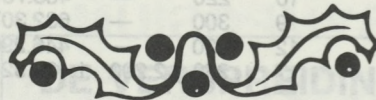
2e Prijs: Vloertapijt (Aziatic) 4m op 3m nr. 2511

3e Prijs: Haardroger Philips nr. 14317

1477	2263	2581	3170	4018	4399
4668	5956	7195	7979	8330	8843
9240	10098	11297	12312	12698	13258
13826	14329	14618	14865	15270	15909
16301	16773	17723	18382	18595	19368
19837	20381	20694	2004	2347	2827
3332	4026	4412	4700	6087	7315
8283	8573	8984	9429	10789	12136
12432	12882	13630	14156	14362	14624
15150	15732	15924	16337	16931	18052
18401	19017	19581	19926	20480	20908
2045	2540	2976	3710	4221	4618
5646	6524	7740	8305	8635	9176
9444	11235	12298	13185	13797	14188
14606	14640	15230	15882	16111	16515
17171	18112	18515	19162	19825	20352
20689					

De prijzen kunnen afgehaald worden vanaf 16-12-1985, iedere schooldag tot 31 januari 1986, op de VRIJE VISSERISCHOOl PASTER PYPE, Stuiverstraat 108, Oostende. Na datum blijven de prijzen eigendom van de vereniging.

De Vriendenkring Paster Pype.





# MARKT- EN VISMIJNECHOS

## HAND IN HAND OOSTENDE KEERT AAN ZIJN LEDEN UIT

Hand in Hand Oostende, zal aan zijn leden een teruggave uitkeren over het jaar 1984. Deze teruggave staat in verhouding tot de door de leden betaalde bijdragen over het desbetreffend jaar.

## OOSTENDE

Een nogal ruime aanvoer, verdeeld over vier verkoopdagen dit keer. Goed verzorgde vis, na, over het algemeen, korte reizen. De prijs voor de meeste soorten is vrij goed gebleven, fijne soorten waren zeer duur waarbij de tarbotprijs de pan uitrees en tot 750 fr. het kg. opliep.

Kabeljauw bleef weer boven de 100 fr. noteren en liep zelfs op tot 135 fr., dinsdag en woensdag lag die prijs lager. De gulsorteringen werden verkocht tussen 60 en 90 fr., wat ook ver van slecht is.

Een ruime aanvoer van wijting, geraakte toch verkocht, zij het dat de kleine sortering tot het minimumpeil terugviel. Rekening houdend met het jaargetijde en de feestkosten die de meeste verbruikers nu toch gaan hebben of al gehad hebben, is dat een meevaller. Grote wijting bleef rond de 40 fr. schommelen.

De aanvoer van pladijs was redelijk ruim. Hier leed de prijs vanaf dinsdag onder de staking in Nederland, waardoor platjes niet meer verkocht geraakten. Voor grote pladijs bleef men echter rond de 60 à 70 fr. betalen, iek kreeg ruim 50 fr. en derde slag viel terug onder de 40 fr.

Traditiegetrouw zijn deze laatste weken van het jaar, de weken van de zotte prijzen voor „fijne” soorten als tarbot, griet en staart. Ook steenschol werd dit keer in de draaikolk meegesleurd en liep dinsdag op tot 285 fr. het kg., de mid-densoort bleef ook al boven de 200 fr. en kleine steenschol noteerde ruim 100 fr.

Grote tarbot is gestegen van even boven de 600 fr. in het begin van de maandagmarkt naar 750 fr. op het einde van de dinsdagverkoop. Voor griet werd tussen 200 en 310 fr. betaald, volgens de grootte. Staartvis kreeg ook al ruim 420 fr. het kg. op de dinsdagmarkt, de kleine soort bleef hier even onder de 300 fr. Wat de tongen betreft, de kleine sorteringen kenden dalende prijzen op het einde van de dinsdagmarkt toen slips terugvielen tot rond de 220 fr., maandag werd nog ruim 250 fr. betaald. De duurste sorteringen zijn nu de driekwartsortering en de blok-tong geworden, waarvoor ruim 400 fr. het kg. betaald werd.

Voor de haringvissers was de vangst dinsdag vrij goed, de prijs lag rond de 8 fr., of het ook een goede week geworden is, is wat anders. De in span vissende gulvangers hebben het redelijk goed gedaan, al zetten ze meestal wijting in de afslag. Wijting die gelukkig allemaal verkocht werd, zodat de resultaten uiteindelijk nog meezaten.

De garnaalvisserij was vrij onregelmatig, wegens minder goed weer. De prijs is nu wel opgelopen tot 160 fr. het kg.

### VRIJDAG 13 DECEMBER 1985

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
O.114	14	220	2.000	1.477.577
O.231	14	450	2.200	2.659.568
Z.92	12	250	5.500	2.948.470
O.705	7	60	600	459.419
KUST				
N.152/N.723	—	50	—	135.900
N.597/575	—	200	—	373.122

### MAANDAG 16 DECEMBER 1985

	dag.	vis	tong	fr.
IJSLAND				
O.129	18	520	—	1.824.241
WEST				
N.752	10	220	—	629.381
Z.502	12	260	—	651.819
O.118	12	140	—	579.784
O.369	14	300	—	923.108
O.206	12	200	—	518.941
O.33	16	300	4.000	2.193.864
O.124	16	350	5.000	2.959.061
Z.596	12	130	800	908.077
Z.53	11	220	3.000	1.763.543
Z.186	11	160	4.000	1.952.816
KUST				
O.127/N.706	6	260	—	680.266
O.278	5	30	—	121.416

### DINSDAG 17 DECEMBER 1985

	dag.	vis	tong	fr.
KUST				
O.26/306	5	380	—	619.652
WEST				
O.427	6	30	600	394.989
O.500	8	60	800	504.361
N.40	10	220	—	463.757
N.45	9	300	—	632.307
O.135	12	220	—	446.290
O.333	7	250	2.200	1.429.521
WEST				
O.518	8	120	1.000	671.093
O.275	3	100	—	245.368
KUST				
N.3/232	—	35.000	—	304.850
N.708/709	—	40.100	—	362.758

### WOENSDAG 18 DECEMBER 1985

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
Z.296	7	120	1.800	1.147.149
O.108	8	220	1.300	1.190.422
O.128	4	100	—	352.287

## IJSLANDSE VISSOORTEN

### Prijs per kg. op maandag 16 december 1985

Schelvis groot	78,00/
Mid. schelvis	65,00/ 68,00
Kleine schelvis	45,00/ 50,00
Kabeljauw	88,00/ 93,00
Gul	58,00/
Wijting	50,00/
Schaat	107,00/
Zeebaars	71,00/ 75,00
Witte leng	78,00/
Blauwe leng	96,00/103,00
Schartong (Schotse schol)	41,00/ 64,00
Heilbot	216,00/332,00
Koolvis	52,00/ 60,00
Hondstong (mieten)	76,00/ 78,00
Zeewolf	97,00/
Staart	.....

Wegens de Kerstfeesten verschijnt ons blad niet op 27 december 1985.

Onze eerstvolgende editie verschijnt terug op vrijdag 3 januari 1986.

## Verwachtingen

### VRIJDAG 20 DECEMBER

WEST:	O.274 (100 vis - 800 tong)
	Z.431 (55 vis - 700 tong)
	O.499 (150 vis - 2200 tong)
	O.279 (100 vis)

### MAANDAG 23 DECEMBER

IJSLAND:	O.318 (550 m ttz 20 kab., 60 kools, 120 schelvis, 15 wijting, 300 bonen, 10 leng, 5 heilbot, 20 varia)
NOORD:	Z.319 (300 vis - 2200 tong) - Z.571 (200 vis - 1600 tong)
WEST:	Z.324 - Z.507 - B.5 - Z.321 - Z.284 - O.303 - O.51 - N.719 - O.309 - Z.183 - O.229 - Z.583

## ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

### VRIJDAG 13 DECEMBER 1985

Z.576	W	2.400	260	14	1.669.330
Z.484	N	1.000	200	14	914.720
Z.198	KRP	50	120	12	922.480
Z.55	K	700	60	9	643.370
Z.568	K	350	60	8	356.410
Z.243	KRP	—	120	12	953.725
Z.185	W	6.500	450	15	3.859.090

Gullevangers:

Z.201-578	20 gul + 20 wijt.	197.192
Z.56-471	20 gul + 20 wijt.	174.290
Z.403-472	30 gul + 50 wijt.	342.430
Z.554-560	15 gul + 20 wijt.	156.830
		<b>10.189.867</b>

### MAANDAG 16 DECEMBER 1985

Z.60	—	4.000	430	13	2.554.360
Z.181	KRP	200	110	13	1.114.845
Z.50	—	3.000	300	15	2.433.510
Z.80	—	2.700	200	15	1.953.150
Z.307	KRP	50	110	10	850.990
Z.474	K	400	50	7	405.010
Z.12	—	400	40	7	384.300
Z.91	W	3.000	300	9	2.018.980
					<b>11.715.145</b>

### WOENSDAG 18 DECEMBER 1985

Z.41	KRP	—	70	—	679.505
Z.141	KRP	50	130	11	790.844
Z.573	KRP	—	110	11	646.785
Z.54	—	3.800	500	15	2.343.840
Z.408	—	1.000	180	10	679.670
Z.196	—	9.000	250	14	1.980.782
Z.200	N	900	400	10	1.371.610
Z.519	W	1.700	250	12	1.387.268
Z.584	W	1.200	220	12	1.646.874
Z.90	W	3.600	340	12	2.873.376
					<b>14.400.554</b>

# NIEUWPOORT

## DONDERDAG 12 DECEMBER 1985

### GARNAAL

N.106	27 kg.	2.852 fr.
N.700	78 kg.	8.006 fr.
N.782	92 kg.	9.200 fr.

## VRIJDAG 13 DECEMBER 1985

### VIS

N.736	3.164 kg.	401.465 fr.
N.525	3.976 kg.	496.050 fr.
N.172	2.872 kg.	112.213 fr.
N.738	2.872 kg.	112.213 fr.
N.88	2.359 kg.	89.210 fr.
N.590	2.360 kg.	89.210 fr.
N.22	3.236 kg.	139.083 fr.
N.720	3.236 kg.	139.083 fr.

### GARNAAL

N.700	93 kg.	10.974 fr.
-------	--------	------------

Twee bokkennisers en drie koppels spanvissers losten op de vrijdagmarkt ongeveer 1500 kg tong en 23000 kg vis, voor een bruto-opbrengst van 1.578.527 fr. Voor varia en tong werd een fikse prijsstijging waargenomen, dit mede in de hand gewerkt door de geringe aanvoer van deze soorten gedurende de voorbije week. Tong nr. 1 kreeg 382 à 388 fr./kg en tong nr. 2 388 à 397 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 356 à 364 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 302 à 309 fr./kg. Voor tong nr. 5 werd 282 à 290 fr./kg betaald en voor kleine tong 260 à 272 fr./kg. Grote tarbot bekam 368 à 424 fr./kg, middenslag tarbot 221 à 304 fr./kg, varia 180 à 290 fr./kg en griet 160 à 245 fr./kg. Voor tongschar werd 90 à 178 fr./kg genoteerd, voor staartvis 261 à 396 fr./kg en voor knorhaan 2500 à 2750 fr. de ben. Vlaswijting kreeg 2400 à 2750 fr. de ben en kongel 2250 à 2500 fr. de ben. Grote pladijs werd tegen 2750 à 3000 fr. de ben aangekocht, drieling- of middenslagpladijs tegen 2300 à 2850 fr. de ben en visjes aan 1500 à 1600 fr. de ben. Kabeljauw noteerde men aan 5900 à 6500 fr. de ben en gul aan 4000 tot 5500 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 2200 à 2400 fr. de ben geboekt en kleine wijting tegen 1300 à 1400 fr. de ben. Grote zandschar haalde 2600 à 2740 fr. de ben en kleine zandschar 1920 à 2000 fr. de ben. De schaars aangevoerde rog werd tegen de volgende prijsnotering aan de koper gebracht. Moerrog haalde 4000 à 4250 fr. de ben, tilten 3750 à 4000 fr. de ben, scherpstaarten 3500 à 3750 fr. de ben en katrog 2000 à 2250 fr. de ben. Zeehond kreeg 2250 à 2500 fr. de ben en doorn- of spurhaai 2800 à 3000 fr. de ben. Voor alle soorten werd op de eindeweekmarkt een goede prijsnotering bekomen en vanwege de handelaars was er een goede interesse waar te nemen. De markt kende een vlot verloop, gekenmerkt door een stijgende prijsstijging gedurende gans de veiling.

## MAANDAG 16 DECEMBER 1985

### VIS

N.563	6.842 kg.	316.963 fr.
N.512	2.705 kg.	373.004 fr.
N.152	901 kg.	45.727 fr.
N.723	902 kg.	45.727 fr.

Slechts één bokkennisser, één vaartuig van de West en één koppel spanvissers losten op de maandagmarkt hun vangst. De slechte weersomstandigheden verhinderden de andere vaartuigen hun visserij naar behoren te bedrijven. Tong nr. 1 bekam 396 à 398 fr./kg en tong nr. 2 416 à 420 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong kreeg

421 à 428 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 376 à 380 fr./kg. Voor tong nr. 5 werd 318 à 338 fr./kg bekomen en voor kleine tong 268 à 278 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 437 à 508 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 240 à 300 fr./kg, varia tegen 240 à 320 fr./kg en griet tegen 230 à 300 fr./kg. Voor staartvis werd 394 à 400 fr./kg genoteerd, voor tongschar 101 à 196 fr./kg en voor rode soldaten 4500 à 4750 fr. de ben. Grote pladijs werd tegen 2600 à 2800 fr. de ben aangekocht, middenslag- of drieling pladijs tegen 2200 à 2500 fr. de ben en visjes tegen 1600 à 1700 fr. de ben. Kongel haalde 2000 à 2250 fr. de ben en vlaswijting 2250 à 2750 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 6400 à 6900 fr. de ben genoteerd en voor gul 4500 à 4600 fr. de ben. Grote wijting noteerde men aan 2600 à 2700 fr. de ben en kleine wijting aan 1350 à 1500 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2600 à 2750 fr. de ben opgetekend en voor kleine zandschar 2080 à 2200 fr. de ben. Rog werd in geringe mate aangevoerd en bekam zodoende een dure prijsnotering. Moerrog kreeg 4750 à 5000 fr. de ben, tilten 4500 à 4750 fr. de ben, scherpstaarten 4250 à 4500 fr. de ben en katrog 2500 à 3000 fr. de ben. Voor zeehond werd 2750 à 3000 fr. de ben opgetekend en voor knorhaan 1800 à 2000 fr. de ben. De maandagmarkt werd gekenmerkt door een geringe aanvoer, met een dure prijsnotering voor alle soorten.

## WOENSDAG 18 DECEMBER 1985

### VIS

N.49	328 kg.	25.130 fr.
N.52	7.106 kg.	740.789 fr.
N.575	737 kg.	41.937 fr.
N.597	738 kg.	41.938 fr.
N.152	1.066 kg.	45.410 fr.
N.723	1.065 kg.	45.410 fr.

### GARNAAL

N.700	148 kg.	20.995 fr.
N.106	26 kg.	3.406 fr.

Eén bokkennisser, twee koppels spanvissers en één warrelnetvisser losten hun vangst op de woensdagmarkt. Er werd tong, varia en Westvis aangevoerd, zodat iedere handelaar in de mogelijkheid werd gesteld zijn voorraad op te doen. Samen werd er ongeveer 11.000 kg aangevoerd voor een bruto-opbrengst van 940.614 fr. Tong nr. 1 haalde 396 à 398 fr./kg en tong nr. 2 401 à 404 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong bekam 435 à 438 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 392 à 396 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 326 à 330 fr./kg en kleine tong 250 à 260 fr./kg. Tongschar werd aan 110 tot 190 fr./kg genoteerd, staartvis aan 298 à 389 fr./kg en koningsvis aan 75 à 100 fr./kg. Voor robaard noteerde men 70 à 85 fr./kg, voor rode soldaten 3500 à 4000 fr. de ben en voor knorhaan 1500 à 2250 fr. de ben. Vlaswijting kreeg 2250 à 2500 fr. de ben en kongel 2000 à 2250 fr. de ben. Grote pladijs werd tegen 2250 à 2500 fr. de ben aangekocht, middenslag- of drielingpladijs tegen 1750 à 2200 fr. de ben en kleine pladijs tegen 1350 à 1500 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 6900 à 8000 fr. de ben opgetekend en voor gul 4000 à 5500 fr. de ben. De marktprijs voor grote wijting werd op 2250 à 2400 fr. de ben gesteld en voor kleine wijting op 1350 à 1450 fr. de ben. Grote zandschar boekte men aan 2480 à 2600 fr. de ben en kleine zandschar aan 1860 à 2000 fr. de ben. Moerrog kocht men tegen 3000 à 3300 fr. de ben op, tilten tegen 3000 à 3100 fr. de ben, scherpstaarten tegen 2900 à 3050 fr. de ben en katrog tegen 1800 à 2000 fr. de ben. Voor zeehond werd 2000 à 2300 fr. de ben neergepend en voor doorn- of spurhaai 2750 à 3000 fr. de ben. Vanwege de handelaars was een goede interesse waar te nemen. Eveneens werd voor tong en varia een dure prijsnotering bekomen, dit met het oogpunt op de naderende kerstdagen. Voor garnaal werd de marktprijs op 131 à 136 fr./kg gesteld.

## DE VERSPREIDING VAN «HET VISSERIJBLAD»

Om te voldoen aan de vraag van veel vissersfamilies en al wie belang stelt in de visserij en vishandel, is HET VISSERIJBLAD elke vrijdag te verkrijgen, tegen de prijs van 50 fr., bij de dagbladverkopers en in de hiernavolgende boekhandels.

Wie zich wil abonneren, kan dit steeds ten kantore of ter post.

### AAN DE MIDDENKUST:

#### Algemene Lektuur

Dedecker O.

Dirix

Internationale Boekhandel

Internationale Boekhandel

Internationale Boekhandel

Internationale Boekhandel

Lievens M. Fr.

Saelens

Thoon G.

Van Belle J.

Algemene Lektuur

Berten M.

Bolle G.

Paulus

Torhoutsesteenweg 332, Oostende

Torhoutsesteenweg 442, Oostende

Spaarzaamheidstraat 1, Oostende

Kapellestraat 65, Oostende

Ad. Buylstraat 33, Oostende

Alf. Pieterslaan 9, Oostende

Th. Van Loostraat 26, Oostende

Koninginnelaan 39, Oostende

Langestraat 95, Oostende

Voorhavenlaan 179, Oostende

Stuiverstraat 422, Oostende

Duinenstraat 302, Bredene

Buurtspoorwegstraat 48, Bredene

P. Elisabethlaan 72, Bredene

Vosseslag 123, De Haan

### AAN DE OOSTKUST:

Verstraete

Alg. Lektuur

Vanderveen A.

Verstappen

Wicke

Heiststraat 71, Zeebrugge

Knokkestraat 118, Heist

Vlamingstraat 22, Heist

St. Antoniusstraat 45, Heist

Stationsplein 2, Knokke-Heist

### AAN DE WESTKUST:

Vermote

Vandenbruwaene

Langestraat 127, Nieuwpoort

Pyliserlaan 25, Koksijde

# Tong- en pladijsprijzen

## TONG

### OOSTENDE

	16 december	17 december	18 december
Lappen .....	422 429	390 416	395 400
Grote .....	400 438	395 404	410 411
3/4 .....	390 400	415 430	410 418
Bloktongen .....	360 380	400 420	400 411
Vóór-kleine .....	315 326	325 332	325 330
Kleine .....	255 265	246 260	242
Slips .....	250 255	225 250	232

### ZEEBRUGGE

	16 december	17 december	18 december
Grote .....	427 458	.....	407 422
Bloktongen .....	426 446	.....	409 445
Fruittongen .....	402 438	.....	396 437
Schone kleine .....	319 360	.....	389 396
Kleine .....	304 336	.....	294 329
Tout petit .....	252 273	.....	281 258
Slips .....	249 252	.....	230 240

### NIUWPOORT

	16 december	17 december	18 december
Tong I .....	396 398	.....	396 398
Tong II .....	416 420	.....	401 404
Tong III .....	421 428	.....	435 438
Tong IV .....	376 380	.....	392 396
Tong V .....	318 338	.....	326 330
Slips .....	268 278	.....	250 260

## PLADIJS

### OOSTENDE

	16 december	17 december	18 december
Platen .....	68 74	65 68	60 68
lek (groot-klein) ...	53 61	55 62	53 60
Derde slag .....	36 45	37 57	36 46
Platjes .....	22 30	27	27

### ZEEBRUGGE

	16 december	17 december	18 december
I .....	55 65	.....	57 50
II .....	56 61	.....	51 49
III .....	40 50	.....	38 36
IV .....	34 36	.....	28 26
V .....	.....	.....	.....

### NIUWPOORT

	16 december	17 december	18 december
Moeien .....	.....	.....	45 50
Platen .....	52 56	.....	35 44
3e slag .....	44 50	.....	27 30
Platjes .....	32 34	.....	.....

## SYMPOSIUM

# DE BRUINVIS IN DE BELGISCHE TERRITORIALE WATEREN

ingericht door de „VLAAMSE VERENIGING VOOR DE BESTUDERING VAN DE ZEEZOOGDIJEN” (VVBZ) onder de auspiciën van het „INSTITUUT VOOR ZEEWETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK” (IZWO) en de „EUROPEAN ASSOCIATION FOR AQUATIC MAMMALS” (EAAM).

### MAANDAG 23 DECEMBER 1985, RIJKSSTATION VOOR ZEEVISSERIJ, OOSTENDE

**Eerste zitting:** De bruinvis in onze zeeën in verleden en heden.

Voorzitter: Stips W.

- 9.30: Ontvangst en koffie.
- 10.00: Verwelkoming der deelnemers namens het Rijksstation voor Zeevisserij (Hovart P.), de VVBZ (Asselberg R.), de EAAM (van Haafden J.L.) en het IZWO (Schockaert E.E.).
- 10.15: Asselberg R.: Algemeenheden over de bruinvis, **Phocoena phocoena**.
- 10.30: Van der Bracht H.: Middeleeuwse gegevens over de bruinvis of marswin.
- 10.45: De Smet W.M.A. en Rappé G.: Beschouwingen over de talrijkheid van de bruinvis in het verleden.
- 11.00: Moens J.: Aanwezigheids van bruinvissen in binnenwateren.
- 11.15: Rappé G.: Bruinvismeldingen uit de laatste decennia.
- 11.45: Broekema J.W. en Duyndam R.: Gegevens over de bruinvis in de Nederlandse wateren.
- 12.15: Gelegenheid voor de deelnemers om korte mededelingen te doen over waarnemingen van bruinvissen.

#### NOTA'S:

1. Het Rijksstation voor Zeevisserij is gelegen langs de baan Oostende-Blankenberge op ongeveer 2 km. van het spoorwegstation. Het is te bereiken met de tram Oostende-Knokke (halte Militair hospitaal) die om 15 en 45 minuten na het uur aan het spoorwegstation vertrekt. Tel. van het Rijksstation: (059) 32 08 05. Adres: Ankerstraat 1.
2. Een middagmaal aan de prijs van 110 Bf. kan genuttigd worden mits melding voor 15 december aan het sekretariaat van de VVBZ, Hoogheide 64, 2659 Puurs, tel.: (052) 30 15 41.
3. Deelneming is kosteloos.

**Tweede zitting:** Mogelijke redenen van plaatselijke achteruitgang van het bruinvisbestand.

Voorzitter: Asselberg R.

- 14.00: De Smet W.M.A. en Stips W.: Van wat sterven bruinvissen?
- 14.15: van Nie C.J.: Techniek, mogelijkheden en beperkingen bij de autopsie van bruinvissen.
- 14.30: De Clerck R.: Het voedsel van de bruinvis.
- 14.45: Declerck D.: Inwendige parasieten van bruinvissen.
- 15.00: Fiers F.: Walvisluizen (Cyamidae) en hun invloed.
- 15.15: Baeteman M.: Vergiftigingsverschijnselen met koolwaterstoffen en zware metalen bij zeezoogdieren.
- 15.30: Koffiepaauze.

**Derde zitting:** Mogelijke beschermingsmaatregelen inzake de bruinvis.

Voorzitter: Rappé G.

- 15.45: Martens D.: Wat denken onze Vlaamse vissers over de bruinvis?
- 16.00: Lina P.H.C.: Effecten van beschermingsmaatregelen in Nederland.
- 16.30: Resumering van de krachtlijnen van dit symposium (secr.: Asselberg R., Stips W.).
- 17.00: EINDE.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	16 dec.	16 dec.	16 dec.	16 dec.	17 dec.	17 dec.	17 dec.	17 dec.	18 dec.	18 dec.	18 dec.	18 dec.	18 dec.	18 dec.	18 dec.	18 dec.
Tarbot groot	630	700	708	625	743	750	.....	.....	750	775	437	508	625	630	.....	.....
Tarbot middel	380	429	568	554	420	472	.....	.....	498	596	616	240	300	315	430	.....
Tarbot klein	255	322	383	259	300	374	.....	.....	267	367	450	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot	257	282	322	358	295	307	.....	.....	310	329	342	230	300	180	290	.....
Griet middel	183	220	220	213	270	278	.....	.....	240	249	275	230	.....	.....	.....	.....
Griet klein	138	178	157	160	190	225	.....	.....	149	170	130	161	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	53	.....	29	26	50	56	.....	.....	.....	29	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	65	83	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	95	100	65	66
Keilrog	109	.....	99	94	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	93	103	111	112	.....	.....	.....	.....	96	100	90	90	95	60	62	.....
Tilten	83	97	.....	.....	.....	.....	.....	.....	72	.....	.....	90	120	80	110	.....
Scherpstaart	48	92	103	111	.....	.....	.....	.....	53	66	96	.....	.....	.....	.....	.....
Halve mans	56	99	76	68	.....	.....	.....	.....	66	100	67	90	95	60	62	.....
Teelt	.....	.....	74	77	.....	.....	.....	.....	.....	.....	67	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	34	43	33	35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	67	50	60	36	40	.....
Kabeljauw	97	135	136	135	115	129	.....	.....	119	145	114	116	128	138	138	160
Gul (groot)	83	100	103	108	81	90	.....	.....	103	110	89	90	120	.....	110	.....
Gul (middel)	72	83	86	94	69	76	.....	.....	72	90	73	86	90	.....	80	.....
Gul (klein)	55	69	64	67	56	69	.....	.....	62	70	60	66	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	277	400	254	440	299	428	.....	.....	429	.....	294	438	394	400	298	389
Wijting groot	46	57	42	43	40	46	.....	.....	37	46	46	52	54	45	48	.....
Wijting klein	22	28	26	27	22	28	.....	.....	23	26	30	27	30	27	29	.....
Schar	33	49	28	30	26	45	.....	.....	22	44	20	28	40	55	40	52
Steenschol	.....	.....	93	208	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	32	63	48	52	.....	.....	.....	.....	64	66	54	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	37	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35	43	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	45	62	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	101	196	110	190
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	15	27	.....	.....	12	.....	.....	.....	15	20	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	70	114	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45	55	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	222	227	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	75	100
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	55	60	40	46
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	20	15	20
Rode Poon (roobaard)	55	80	69	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	65	.....	.....	70	85	.....
Grauwe poon (knorhaan)	44	.....	35	.....	35	.....	.....	.....	.....	.....	18	36	40	30	45	.....
Rode knorhaan	28	105	.....	.....	.....	.....	.....	.....	46	93	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	25	28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22	.....	.....	.....	.....	.....

# NEDERLAND

## IJMUIDEN

**Aan de dinsdagmarkt van 10 dec. werden de volgende besommingen gemaakt:** UK 11 + UK 333 f 2.400, UK 27 + UK 137 f 4.000, UK 89 + UK 307 f 12.500, UK 90 + VD 54 f 11.300, UK 135 + UK 145 f 28.300, UK 234 f 10.400, VD 6 f 750.

**Aan de woensdagmarkt van 11 dec. werd aangevoerd:** 101 kisten kabeljauw, 239 kisten wijting, 24 kisten schar, 5.160 kisten haring, 3 kisten makreel, 10 kisten diversen.

**Prijzen in guldens. Per 40 kg.:** kabeljauw twee 264-256, kabeljauw drie 234-188, kabeljauw vier 206-188, kabeljauw vijf 204-170, schol vier 140, wijting vier 98-76, schar 112-90, makreel twee 80, bot 45-40, haring twee 23,40-22,80.

**De besommingen waren:** KW 26 + KW 167 f 17.800, KW 77 + IJM 27 f 5.600, UK 138 + UK 208 f 34.000, UK 234 f 3.800, VD 19 + VD 73 f 14.200, VD 32 + VD 77 f 1.400, WR 20 + WR 36 f 15.300, IJM 154 f 12.200, IJM 207 + IJM 209 f 18.200.

**Aan de donderdagmarkt van 12 december werden aangevoerd:** 491 kisten kabeljauw, 674 kisten wijting, 2 kisten schol, 160 kisten schar, 7.532 kisten haring en 39 kisten diversen.

**Prijzen in guldens. Per 40 kg.:** kabeljauw één 260, kabeljauw twee 252-174, kabeljauw drie 198-174, kabeljauw vier 184-174, kabeljauw vijf 180-148, schol vier 172-162, schar 96-65, wijting vier 104-80, bot 48-36, haring twee 23,20-22,80, kuit 170.

**De besommingen waren:** KW 4 + KW 149 f 29.600, KW 125 + KW 173 f 25.200, UK 6 + UK 121 f 17.600, UK 27 + UK 137 f 3.600, UK 48 + UK 49 f 2.900, UK 89 + UK 307 f 14.500, UK 90 + VD 54 f 8.900, UK 135 + UK 145 f 25.200, UK 141 + UK 271 f 29.400, UK 234 f 1.400, WR 224 f 15.200, VD 6 f 1.900, IJM 207 + IJM 209 f 36.400, verder vier Texelaars en twee IJmuidenaren die te zamen f 98.000 besomden.

**Aan de vrijdagmarkt van 13 december werden aangevoerd:** 10.215 kg. tong, 53 kisten tarbot en griet, 120 kisten kabeljauw, 455 kisten wijting, 708 kisten schol, 117 kisten schar, 5.149 kisten haring, 3 kisten makreel, 9 kisten sprat, 30 kisten diversen.

**Prijzen in guldens. Per 1 kg.:** tarbot 36,86-30,32, grote tong 27,07-25,87, grootmiddel tong 27,22-26,08, kleinmiddel tong 21,92-20,56, tong één 19,12-18,00, tong twee 17,49-16,33.

**Per 40 kg.:** tarbot 1.200-442, griet 607-409, kabeljauw twee 282, kabeljauw drie 232-208, kabeljauw vier 198-186, kabeljauw vijf 194-158, schol één 214-212, schol twee 220-212, schol drie 144-124, schol vier 110-92, wijting vier 112-65, schar 100-80, makreel twee 96, bot 55-42, steenbolk 100-96, sprat 33, tongschar 274, haring twee 24,40-22,80.

## COLIJNSPLAAT

**Aanvoer week van 8 t.m. 14 december 1985**

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	53.417	6,08
Handels Garnalen	685	5,41
Schar		1,62
Bot		0,89
Kabeljauw		4,73
Wijting		2,23
Paling		16,62
Kuit		4,63
Steenbolk		1,87
Schardijn		0,95
Diversen		—

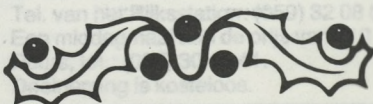
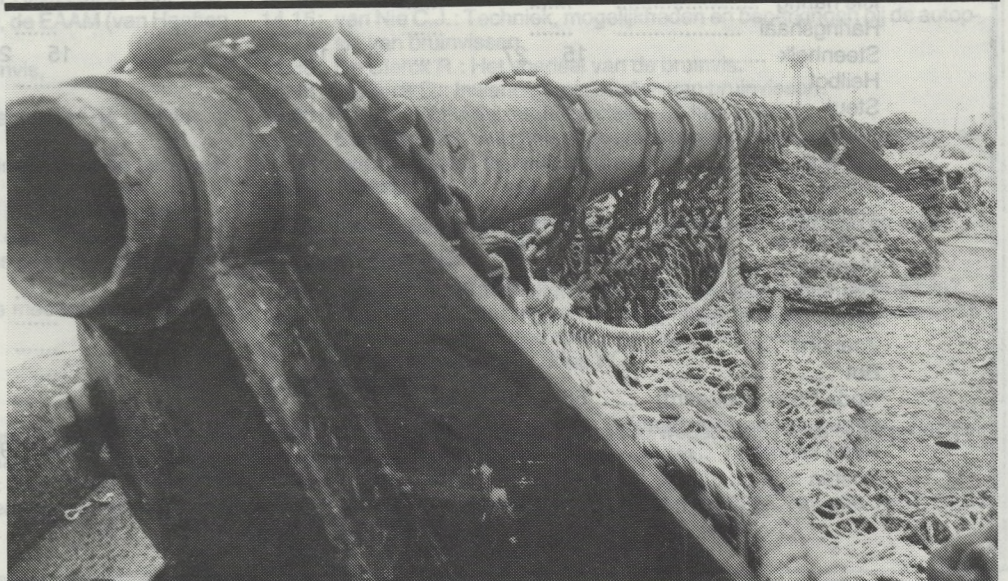
## GOEDEREDE

**DONDERDAG 12 DECEMBER 1985**

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Kab 1 (G)			5,53
Kab 2 (G)			5,80
Kab 3 (G)			4,68
Kab 4 (G)			4,40
Kab 5 (G)			4,24
Wijt. 4 (G)			2,44
Schar 1/D			2,62
Schel. 3 (G)			4,50
Bot			88
Schol 2 (O)			4,56
Schol 3 (O)			3,43
Schol 4 (O)			2,75
Kuit/Lever			3,50
Steenbolk			2,00
Diversen			1,00
Garn. Exp. 2			5,16
Garn. Bnl 2			5,50
<b>TOTAAL</b>	<b>8.654</b>	<b>39.573</b>	

**VRIJDAG 13 DECEMBER 1985**

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			26,50
Tong gm			26,20
Tong km			21,69
Tong I			18,63
Tong II			15,89
Tarbot I			37,05
Tarbot II			26,74
Tarbot III			15,75
Tarbot IV			11,52
Tarbot afw			9,46
Griet I			13,45
Griet II			10,90
Schol 1 (G)			4,46
Schol 2 (G)			4,59
Schol 3 (G)			3,20
Schol 4 (G)			2,27
Kab 1 (G)			5,32
Kab 2 (G)			5,47
Kab 3 (G)			4,58
Kab 4 (G)			4,40
Kab 5 (G)			3,96
Kab (afw)			51
Wijt. 4 (G)			1,84
Schar 1/D			2,00
Makr. III			1,00
Poon 2			1,88
Poon zw			1,22
Rog I			4,88
Rog II			2,51
Koolv. 1 (G)			2,54
Schel. 3 (G)			3,84
Bot			86
Tongschar			8,84
Schol 1 (O)			4,43
Schol 2 (O)			4,68
Schol 3 (O)			3,00
Schol 4 (O)			2,15
Haai + P			5,04
Krab			1,44
Inktvis W			9,41
Inktvis ZW			3,14
Kuit/Lever			4,60
Steenbolk			1,60
Hammen			18,86
Paling			7,33
Diversen			5,23
Garn. Exp. 2			5,85
Garn. Bnl. 2			6,00
<b>TOTAAL</b>	<b>345.991</b>	<b>2.347.288</b>	



# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## VERPLICHTING VOOR BRITSE VISSERSVAARTUIGEN MINSTENS 50% VAN GEVANGEN VIS IN EIGEN LAND AAN TE VOEREN

Door de minister voor de visserij, Michael Jopling werd een nieuwe regeling aangekondigd voor de Britse schepen die zullen verplicht worden minstens 50% van hun gevangen vis in eigen havens aan te voeren en op de markt te brengen.

Het is duidelijk dat dit gericht is tegen de Spaanse schepen die onder Britse vlag heringeschreven werden en op het Brits kwota vissen. Er bestaan reeds verscheidene rederijen onder Brits recht die heel wat Spaanse treilers uitbaten die in Groot-Brittannië hergeregistreerd werden. Een vroegere maatregel om de invasie door Spaanse vissersvaartuigen te verhinderen of minstens aan banden te leggen, is de verplichting dat de bemanning aan boord van de, onder Britse vlag hergeregistreerde schepen minstens voor 75% uit Britten dient te bestaan. Dit heeft niet belet dat, na enkele strubbelingen, de Spaanse schepen die onder Britse vlag heringeschreven waren, toch deze hindernis genomen hebben.

Door de Britse minister die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, wordt daarom de uitbating van de betrokken schepen meer Brits gemaakt door hen te verplichten, minstens voor 50% van de gevangen vis in Britse havens in te voeren. Voor het ogenblik wordt praktisch alle vis naar Spanje verkocht.

De door het Britse departement opgegeven reden is dat Groot-Brittannië, van de vis die door de schepen die onder haar vlag voeren minstens een gedeelte in de eigen economie wenst te zien opgenomen worden. De maatregel zal betrekking hebben en van toepassing zijn op alle Britse schepen die de vlag van dit land voeren en die meer dan 10 meter lengte hebben. Om de zes maanden zal er een opgave moeten gedaan worden aan de hand van Britse haven-dokumenten, dat over deze periode minstens 50% van de gevangen vis afgezet werd in Britse afslagen. Het zal dus gedaan zijn met de, zogenaamde vlaggeschepen die als Britse vaartuigen, de Britse contingenten kwamen helpen uitputten, zonder zelf ooit één enkele maal in het ganse jaar een Britse haven of visafslag gezien te hebben. Voor het ogenblik zijn er nog een 45-tal van deze schepen, aantal dat vroeger nog groter was, vóór de invoering van het reglement op de verplichting 75% van de bemanningsleden uit Groot-Brittannië of uit de EEG-landen aan boord te hebben. Vermits Spanje op 1.1.86 deel uitmaakt van de EEG zouden vanaf dit ogenblik dus een ganse Spaanse bemanning volstaan omdat aldus minstens 75% van de bemanning behoort tot een EEG-land! Het is duidelijk dat men in Groot-Brittannië (en waarom ook niet in de andere landen-lidstaten) begint te vrezen dat de Spaanse schepen zich nog in groter aantal zullen laten inschrijven onder de vlag van één dezer landen, en helpen de landelijke viskwota uitputten.

Of de verplichting die nu de vlaggeschepen op-

gelegd worden, om minstens de helft van hun aanvoer (helft in waarde?) in Britse havens aan te voeren, met enthousiasme door de Britse visser zal ontvangen worden, valt nog te betwijfelen. Zullen zij deze schepen niet als een concurrentie aanzien?

Toch vragen we ons af wat nu de wederzet zal worden vanwege de vlaggeschepen?

### ALLERLEI

■ Zoals men weet heeft de EEG-Commissie te Brussel voor de volgende vergadering van de EEG-ministerraad, grote vangstverminderingen voorgesteld voor de Noordzeekabeljauw en de Atlantische makreel, dit op aandringen van de marinebiologen. De grootte van deze verminderingen zal zeker bijkomende moeilijkheden veroorzaken voor de visserijvloeden van praktisch alle ledenstaten, en in het bijzonder voor deze vloeden die nu reeds niet meer aan de bak komen. De producentenorganisaties hebben dan ook druk uitgeoefend bij hun onderscheidelijke regeringen opdat, zeker dergelijke drastische vangstverminderingen niet goedgekeurd zouden worden. Voor sommige landen zou het tot 30% vangstvermindering gaan. Volgens de Britten, is, wat de makreel betreft, de voorgestelde vangstvermindering de schuld van de Nederlanders die verscheidene malen hun vangstkwtum overschreden hebben? Er zouden ook vangstverminderingen komen in de Noordzee voor wijting en pladijs. Voor koolvis en schelvissoorten is er een verhoging voorzien.

■ Een konflikt dreigt te ontstaan op de West-Franse kust ter hoogte van Brest waar de oestertelers hun oog hebben laten vallen op een honderd hectaren gebied ten zuiden van de Loumergat-bank, waar zij moeder-oesters wensen uit te zetten. Hierdoor zouden de vissers uit dit gebied geweerd worden, vooral dan de schelpenvissers. Deze laatsten hebben gedreigd hun monsterrol neer te leggen als protestmaatregel.

■ De aanhouder wint zegt het spreekwoord. Dit zou nu weerom het geval worden met Noorwegen die ten zeerste dwars lag in de besprekingen tussen dit land en de EEG in verband met de opdeling van de haring die gemeen is aan het Noorse en EEG-deel van de Noordzee. De Noren kregen, volgens de Schotse Redersfederatie zeker 50 duizend ton haring te veel toebedeeld.

■ De aanwezigheid van buitenlandse vissersvaartuigen, alhoewel tot de E.E.G. behorende wordt nog altijd strikt door de Britse Navy en luchtmacht gecontroleerd. Aldus vernamen we uit Britse bron dat verleden week 14 Belgische bokkenvissers 12 mijl uit de kust van Yorkshire

in de Centrale Noordzee aan het vissen waren en in de zuidelijke Noordzee werden er nog 11 Belgische vaartuigen opgemerkt. We zelf vernamen vanwege een Belgische schipper dat er gevaarlijk veel treilers op de West vissen, in een gebied met een zeer groot vrachtverkeer. Duiden we dat de West-rage die er voor het ogenblik heerst, geen aanleiding zal geven tot ongevallen.

■ De visserijministers die deze week vergaderden te Brussel zullen zich ook te buigen gehad hebben over het voorstel om het subsidieschema voor de modernisering van de E.E.G.-visserijvloot die voor drie jaar vastgelegd werd, met een jaar te verlengen. Dit zou op een ekstrakost van 3,3 miljard B.fr. neerkomen. Tegen modernisering hebben we niets, wanneer maar de hand gehouden wordt aan de overuitrusting, een probleem dat bijzonder akkuis is geworden voor de Nederlandse visserij.

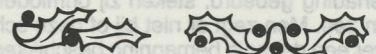
■ Volgens Brussel zijn praktisch alle grote visbestanden overbevist geworden, hierdoor komt het dat nog weinig volwassen vis gevonden wordt en dat men volop aan het ledig vissen van de laatste jaarklassen bezig is om het kwotum te halen en dit kwotum zelfs over te bevissen. Tot nog toe heeft Brussel niet strikt de marinebiologen gevolgd uit sociaal-economische redenen, maar daarin schijnt te Brussel verandering te komen, volgens het principe dat „nood wet dwingt”. Door het wederzijds uitwisselen onder de landen-leden van kwota die zij zelfs niet konden uitputten en die dus niet zouden gevist worden, worden deze nu wel gevist, zodat dit systeem nog een handje bijsteekt om de visbestanden zoveel mogelijk aan te tasten.

### IERLAND

■ In Ierland heerst grote onrust onder de makreelvissers. Inderdaad is er een voorstel om het Iers makreelkwotum met 17.500 ton te verminderen en van 80.000 ton tot 62.500 terug te brengen, ten minste als dit voorstel door de ministerraad komt. Volgens de woordvoerder van de Ierse Producentenorganisatie Frank Doyle, zou dit beduiden dat de enige leefbare sektor van de Ierse visserij nu ook met grote problemen zou te kampen hebben. Rekening dient tenslotte gehouden te worden dat het kwotum over 1984 reeds van 93.000 ton tot 80.000 ton voor 1985 vermindert werd. In twee jaar tijd zou dit kwotum dus terugvallen van 93 tot 62.500 ton. Toegegeven dat dergelijke vangstvermindering problemen moet scheppen.

### NOORWEGEN

■ Als gevolg van de laatst gehouden verkiezingen in Noorwegen is de, in visserijmiddens zeer gekende Noorse minister voor de visserij, de heer Thor Listau, uit dit departement verdwenen en vervangen door de heer Eivind Reiten van de Centrum-partij. De nieuwe minister telt slechts 32 jaar.



# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## INVOER VAN KABELJAUWFILETS IN 1986

Door de EEG wordt een invoerkontingent van 10.000 ton kabeljauwfilets over 1986 toegekend aan een invoerrecht van 8%. Dit invoerkontingent wordt verdeeld in een onmiddellijk ter beschikking staand kontingent van 5.845 ton en de rest vormt een reserve, waarop het land kan beroep doen wanneer reeds 90% van het haar toegekend kontingent bereikt is. De verdeling van de eerste 5.845 ton gebeurt als volgt:

Beneluxlanden	25 ton
Denemarken	500 ton
Duitsland	1.800 ton
Griekenland	5 ton
Frankrijk	1.000 ton
Ierland	5 ton
Italië	10 ton
Groot-Brittannië	2.500 ton

Voor kabeljauw, gedroogd, gezouten, gepeld, wordt een jaarlijks invoerkontingent geopend aan „nulrecht” van ten hoogste 25 duizend ton, dit ingaande op 1 januari 1986. Ook dit invoerkontingent wordt in twee delen toegekend, waarvan een eerste deel van 87% zijnde 21.669 ton. Dit kontingent wordt als volgt onderverdeeld:

Benelux	348 ton
Denemarken	206 ton
Duitsland	552 ton
Griekenland	3.158 ton
Frankrijk	5.056 ton
Ierland	1 ton
Italië	12.000 ton
Groot-Brittannië	336 ton

De Beneluxlanden moeten zelf hun kontingent in overeenkomst onderling onderverdelen. Na uitputting voor ongeveer 90% van zijn kontingent mag het land beroep doen op het overschot.

### FRANKRIJK

■ Er is in de Franse vissershaven Concarneau eindelijk een overeenkomst tot stand gekomen tussen de vislossers (met dokkerstatuut) en de rederijen waarbij beiden elkaar een eind tegemoet gekomen zijn.

Onderbrekingen in het vislossen zijn aldus van de baan, evenals het dreigen om het lossen door de bemanning te laten gebeuren.

### GROOT-BRITANNIË

■ De schepen die ter hoogte van het Schotse Ullapool op makreel vissen, hebben een transportschip gecharterd dat 500 ton kan laden om hun makreel naar de vismeelfabriek in Barra te vervoeren. Inderdaad is het voor het ogenblik volle bak wat de makreel betreft en is de vangst nog altijd onbelemmerd. De makreelschepen kunnen zich dan ook het weg- en weer varen naar Barra niet toestaan, want eens binnen en de overlading gebeurd, steken zij onmiddellijk terug in zee. Men zegt er niet bij of deze schepen over een dubbele bemanning beschikken.

■ In Groot-Brittannië zou om de 8 dagen een visserman het leven laten, door ongeval aan boord, of door verdrinking. Dit is de aanleiding tot het indienen door elf leden van het Lagerhuis van bijkomstige verplichte veiligheidsmaatregelen

aan boord van de vissersvaartuigen. Dit zal echter ook de uitbatingskosten van de Britse vaartuigen verhogen vinden de enen. Anderen menen echter dat het voorkomen van ongevallen omgekeerd een nuttig effect zal hebben op het rendement van een vaartuig.

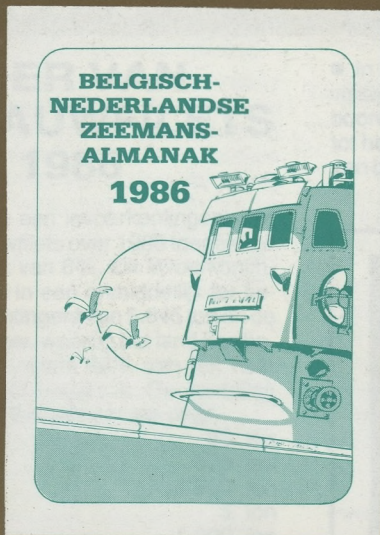


## MET DE MERCATOR NAAR DE STILLE ZUIDZEE



### A. DE BOCK

**Verkrijgbaar in België door storting van 330 fr. + 20 fr. B.T.W. + 30 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 of bankrekening 384-1605797-46 van drukkerij „Het Nieuwsblad van de Kust” te Oostende. Voor Nederland door storting van 330 fr. + 75 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44.**



**zee  
mans  
almanak  
1986  
verkrijgbaar**

**In België:**

Door storting  
van het bedrag  
van 1.200 fr.  
plus 72 fr. BTW  
plus 140 fr. verzendingskosten  
op P.C.R. 000-0418987-44  
of B.B.L. 384-1605797-46  
van  
drukkerij  
„Nieuwsblad van de Kust”  
Hendrik Baelskaai 30  
8400 Oostende  
☎ 059 - 32 11 13  
32 11 49  
BTW-nr 412.522.588

Verder is dit werk  
in België  
nog te verkrijgen bij:

Beroepsvereniging  
Hand in Hand  
Vismijn, Oostende

Martin en Co  
Brouwersvliet 28, Antwerpen

Fa Bogerd  
Brouwersvliet 36-38, Antwerpen

**In Nederland:**

door storting van het bedrag van  
1.200 fr. + 175 fr.  
verzendingskosten op  
P.C.R. 000-0418987-44  
van de drukkerij  
„Nieuwsblad van de Kust”  
Hendrik Baelskaai 30  
B - 8400 Oostende - België  
IJmuiden Stores,  
Trawlerkade 44, IJmuiden  
Maritiem,  
Vissersweg 46, Scheveningen  
Observator,  
Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam  
Van Beelen,  
Middenhavenweg 58, IJmuiden  
Coöperatieve Inkoopvereniging,  
Texel

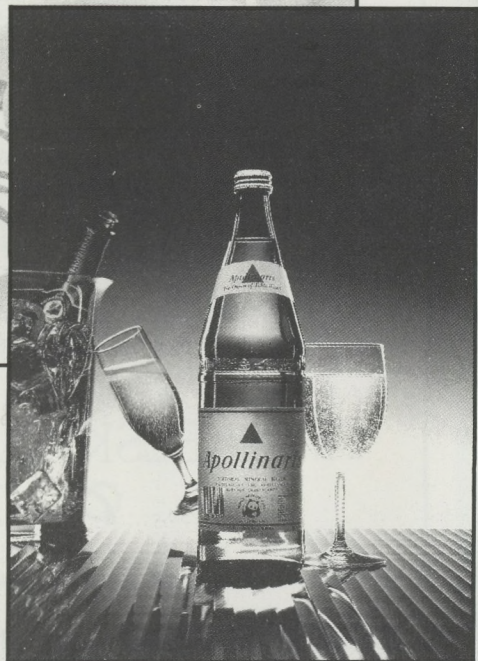


# Apollinaris



**op uw feesten**

*Apollinaris wenst U prettige feesten  
en voor een frisse nieuwe dag  
eindig de Avond met Apollinaris*





DRUKKERIJ  
NIEUWSBLAD VAN DE KUST  
HET VISSERIJBLAD

REEDS MEER DAN EEN HALVE EEUW  
TOT UW DIENST VOOR  
AL UW DRUKWERKEN

WIJ DRUKKEN VAN VISITEKAARTEN  
TOT KLEURRIJKE BOEKEN  
EN BROCHURES.

BEKWAME VAKLUI  
MODERN MACHINEPARK

VRAAG ONZE PRIJZEN !

H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE  
☎ (059) 32 11 13