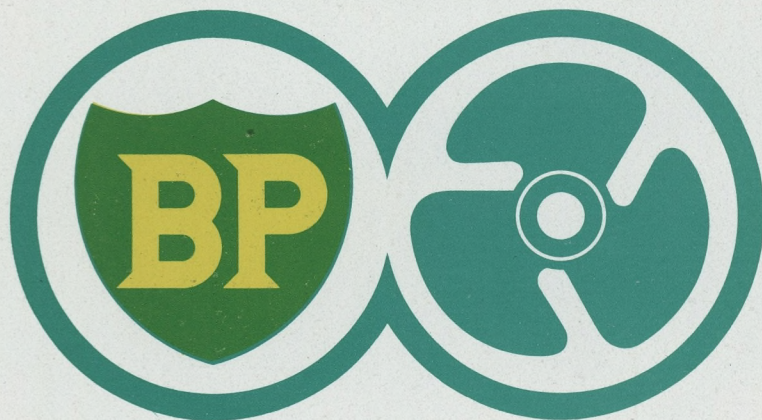


HET VISSERIJBLAD





*EEN GOEDE
GEZONDHEID
RIJKE VANGSTEN
EEN BEHOUDEN
VAART
WENST U*



FINIS

Jaren
uit en van
azuren zee
stormwind
grijze regen
lied der baren
spoor dat dooft
in sterrenlicht
vergaat tot
herinnering
mist van het
verleden

1 9 8 8

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



OP DE VALREEP

Monumenten! Elke stad heeft er staan. Op straathoeken en op pleinen vind je gedenkstenen en standbeelden die getuige zijn van een roemrijk verleden. Elke sektor ook heeft haar eigen monumenten. Er zijn er van generaals en van schrijvers, van edelen en van het volk, van rovers, van wevers, van drukkers, van beenhouwers en ook van vissers.

Maar er zijn ook de monumenten in de figuurlijke betekenis van het woord. Vele vissersvaartuigen die jarenlang de zee getrotseerd hebben zijn méér geworden dan alleen maar schip. Ze mogen dan al roestig zijn, ze zijn een monument geworden. Vele figuren uit de visserij ook (denken we maar aan die scheepsjongens van vroeger, die nu al vele waters doorzwommen hebben) zijn méér geworden dan schipper, visser of reder. Ook zij zijn getuige van een roemrijk verleden.

Tot dezelfde figuurlijke categorie van monumenten behoort „Het Visserijblad”. Een periodiek die gedurende vierenvijftig jaar met de sektor meegedeeld heeft en die vele andere visserijbladen heeft zien komen en gaan, zo'n krant is een monument en nog geen kleintje ook.

Zo'n blad moet blijven!

Maar in de loop van die vierenvijftig jaar is er veel veranderd. De visserij ziet er anders uit dan, pakweg, dertig jaar geleden. Mensen die hun stempel gedrukt hebben op de sektor zijn gegaan en anderen, met nieuwe ideeën zijn in de plaats gekomen.

Zo is het ook gegaan met „Het Visserijblad”. De stichter ervan is overleden en zijn taak werd overgenomen door mevrouw Martine Vandenberghe, zijn dochter. Zij werd niet alleen met de verantwoordelijkheid over het blad gekonfronteerd, maar ze kreeg ook de touwtjes in handen van een bloeiende en dus snel veranderende drukkerij. Anno 1988 spreekt het eigenlijk voor zichzelf dat Martine verkiest om al haar energie in de eigen drukkerij te steken.

In de voorbije drie jaar heeft zij, veelal vruchteloos, geprobeerd „Het Visserijblad” een bredere redaktionele basis te geven. Tevergeefs dus en net op het ogenblik dat ze beslist heeft een punt te zetten achter de publikatie van het blad komt zich een nieuwe ploeg aanbieden. Daarmee wordt een spreekwoord bewaarheid: „als de nood het hoogst is, is de redding nabij”.

„Het Visserijblad” gaat ermee door en met jeugdige enthousiasme zetten wij de vijfenvijftigste jaargang in.

Jeugdige overmoed zeggen sommigen en ze vergeten daarbij welke jeugdige overmoed er aan de basis lag van vele prachtige verwezenlijkingen, ook in de visserij.

Maar genoeg over het verleden. Wat brengt de toekomst?

Vanaf nu zal „Het Visserijblad” de stem zijn van de HELE visserij. Het zal niet de spreekbuis zijn van één bepaalde haven of van één bepaalde belangengroep, niet van de groten alleen of niet van de kleintjes,... We stoppen de opsomming van tegengestelden want ze zou te lang worden en dan nog zouden we vele partikuliere belangen vergeten zijn, maar ingewijden begrijpen wat we bedoelen: we doorbreken de „kapellekespolitiek” in de visserij. Méér nog: de redactie zal niet nalaten zijsprongen te maken naar terreinen die vlak naast de eigenlijke visserij liggen.

„Het Visserijblad” zal interessant zijn voor de reders, de schippers, de vissers, maar voor hen niet alleen. Iedereen die, van dicht of van ver, met de sektor te maken heeft zal er interessante, gemakkelijk leesbare, niet al te technische achtergrondartikels in vinden.

Interviews, rondetafelgesprekken, geschreven „portretten” van beroemde of „beruchte” figuren uit de visserijwereld, achtergrondinformatie... daar mikken we op.

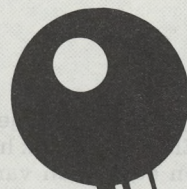
Het is ook in deze optiek dat wij „Het Visserijblad” omvormen tot een MAANDBLAD. Dat ritme laat ons toe vooral interessant leesvoer te brengen.

„Het Visserijblad” zit dus niet in het vaarwater van de andere sektorbladen, die technischer zijn (en dat ook moeten zijn) en die uit de aard van de zaak, alleen maar voor de deelsektor interessant.

Het „nieuwe” Visserijblad dat wij zullen brengen is een goede zaak voor heel de visserij en dus voor heel de kust. Daartegen kan niemand gekant zijn. Wij hopen dan ook op medewerking uit heel de sektor. Koop het blad, neem een abonnement, plaats er uw publiciteit in.

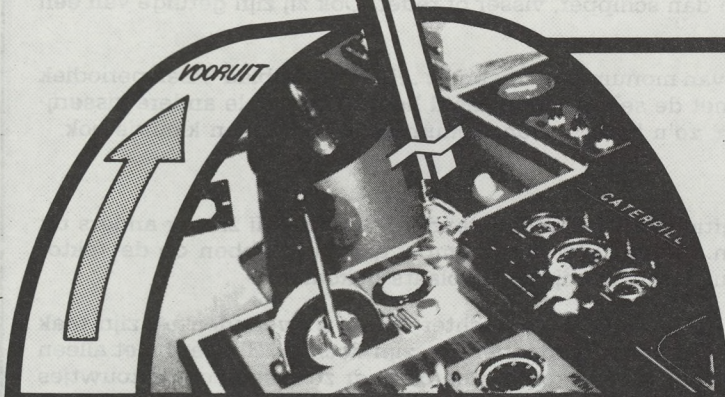
Open deuren en een open geest, daar staat de nieuwe redactie voor. Doe zoals ons en open uw deuren, ook voor de nieuwe uitgevers van „Het Visserijblad”, die vanaf nu hun lokalen hebben op de Hendrik Baelskaai 2, te Oostende.

Flor Vandekerckhove.



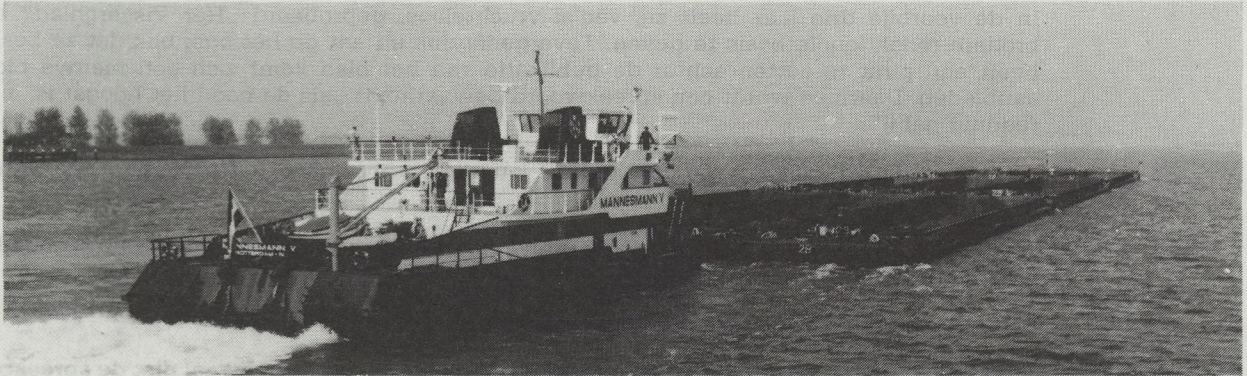
SEMPRESS

en de Scheepvaart



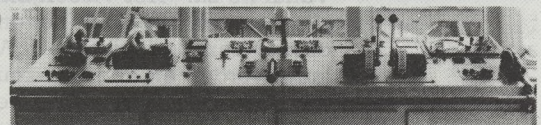
Pneumatische en
Hydraulische
Afstandsbediening

Afstandsbediening

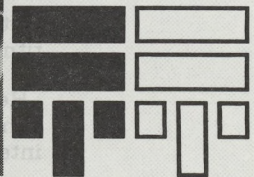
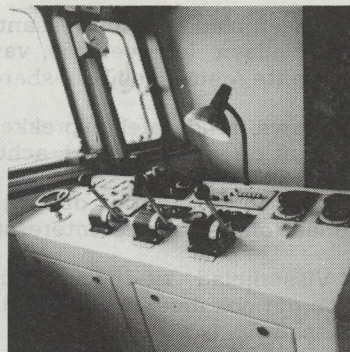
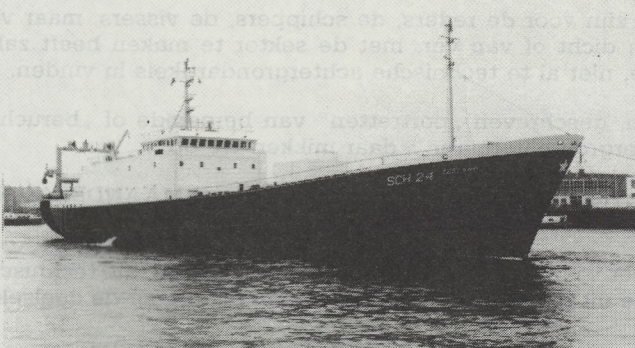


- van de hoofdmotoren

Afstandsbediening



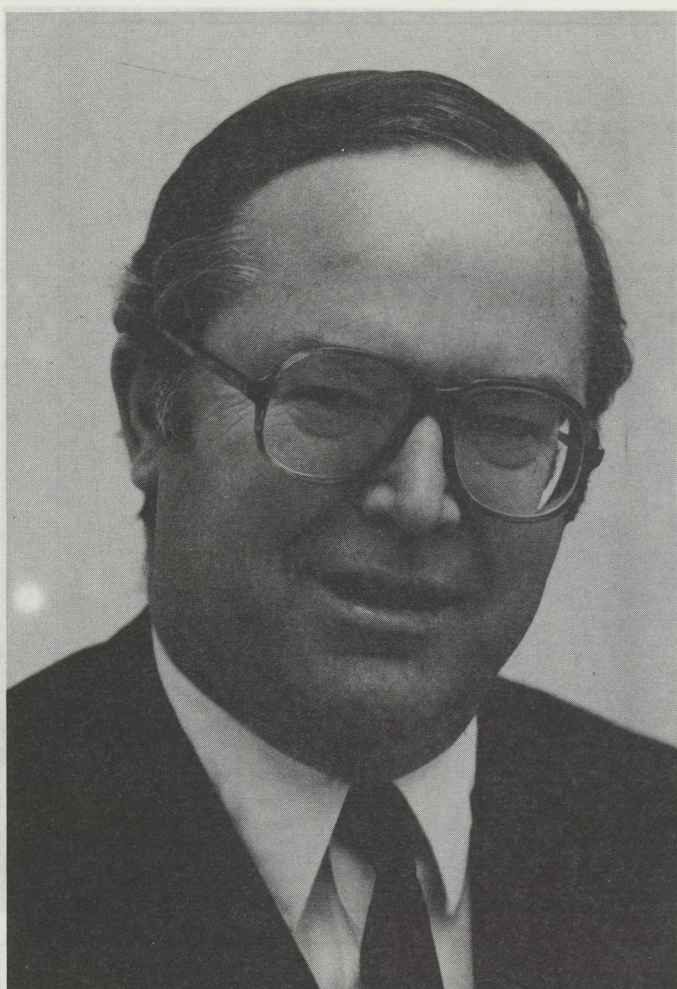
- van de lieren



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



NIEUWJAARS- BOODSCHAP VAN W. MARTENS

Dankzij de vriendelijke attentie van het Visserijblad krijg ik de kans om u allen en uw families persoonlijk mijn beste wensen van geluk en voorspoed voor 1988 aan te bieden.

Deze wensen verwoorden tevens mijn gevoelens van warme sympathie waarop de vissers steeds mogen rekenen. In verschillende omstandigheden heb ik de gehechtheid van de vissers aan hun hard maar mooi beroep leren waarderen.

Als amateur-zeeman ben ik niet ongevoelig voor de charme die uw beroep uitstraalt. Maar zelfs als zondagvisser werd ik geconfronteerd met de schaduwzijden van uw beroep, en ik denk hierbij in de eerste plaats aan de afhankelijkheid van de natuurelementen. Hoe vaak kijkt een visser of vissersvrouw niet bezorgd naar de lucht wanneer de donkere wolken aan de einder zwaar weer voorspellen. Beter dan wie ook weten de vissers op zee dat het lot van een boot op dat ogenblik afhangt van het vakmanschap en de inzet van ieder bemanningslid. Alleen als iedereen zijn specifieke taak naar behoren vervult wordt er veilig gevaren. Elk jaar opnieuw eist de zee haar tol en komen er foto's en namen bij in de kapel van de vissers. Aan de familieleden en vrienden van deze slachtoffers wil ik in deze kersttijd speciaal mijn steun betuigen.

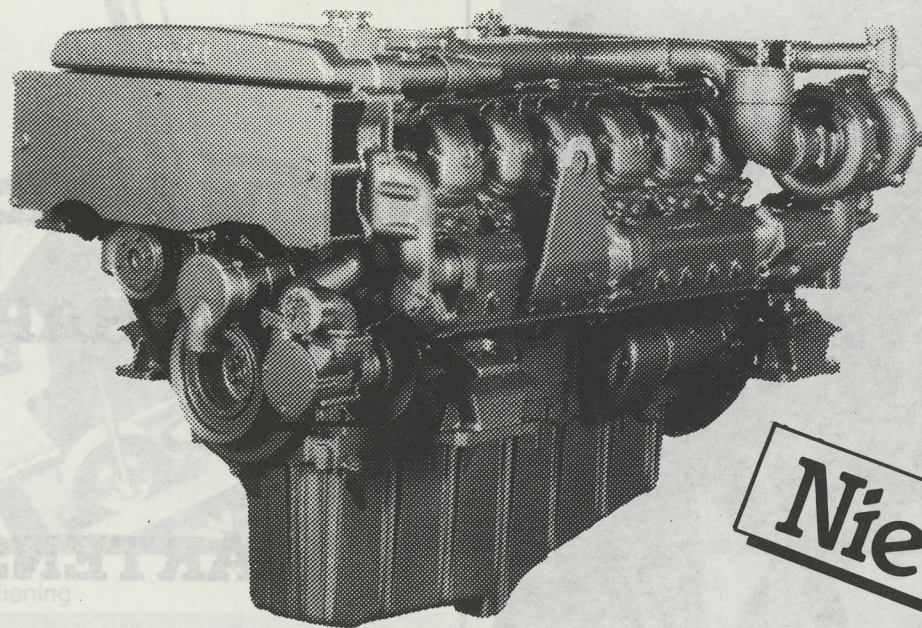
Laten we hopen dat in 1988 iedereen een behouden thuisvaart kent. Ik ben er evenwel van overtuigd dat uw vakmanschap de risico's tot een minimum zal beperken.

In dit verband wil ik mij ook richten tot de jongeren die gekozen hebben voor de zeevisserijschool. Ik wens hen proficiat met hun keuze en in deze gelukwensen betrek ik ook de leerkrachten van de school want het is hier dat de bekwame en moderne vissers van morgen opgeleid en gevormd worden.

Moge 1988 veel geluk en vreugde brengen in alle vissersgezinnen.

W. MARTENS.

... de Mercedes-Benz onder de scheepsmotoren.



Nieuw!

Op basis van Mercedes-Benz-Dieselmotoren,
de garantie voor kwaliteit, vermogen,
betrouwbaarheid en spaarzaamheid,
van 31 kW (42 pk) tot 443 kW (602 pk)

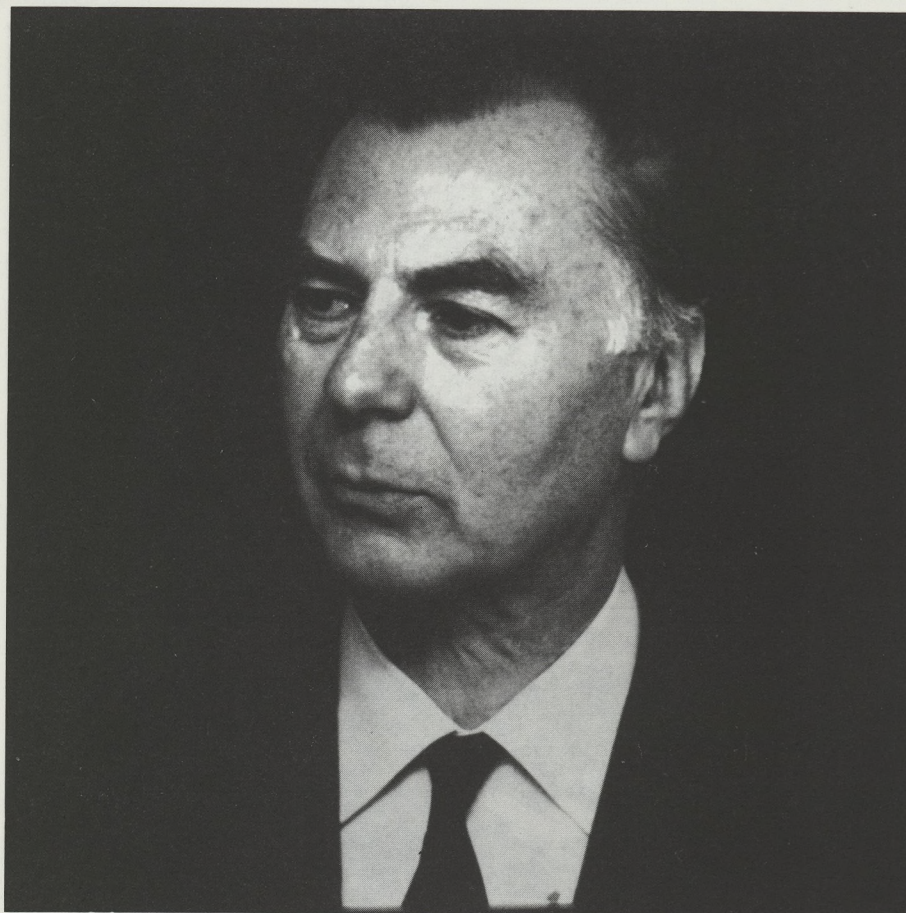
mtu



Mercedes-Benz Belgium n.v.

Dienst verkoop motoren:

Tollaan 68 - 1200 Brussel - Tel.: (02) 722 16 66



SR
EERSWEZEN
PDS% HANDEL



Leo TINDEMANS

KERSTBOODSCHAP AAN DE LEZERS VAN „HET VISSERIJBLAD”

Ik beschouw het als een voorrecht nogmaals de gelegenheid te krijgen om in „Het Visserijblad” mijn Kerstwensen te kunnen richten tot onze Belgische reders en vissers.

Het is U misschien bekend dat ik in 1972-73 het Departement Landbouw - tot wiens bevoegdheid de visserij in de eerste plaats behoort - zelf beheerd heb en dat mijn bewondering steeds is uitgegaan naar mensen die, om hun gezin een menswaardig bestaan te waarborgen, dagelijks de strijd met de natuurelementen moeten aanbinden.

Vooraf in deze Kersttijd, die bij uitstek knus in de familiesfeer wordt doorgebracht, gaan mijn gedachten ongedwongen en oprecht uit naar diegenen die, in weer en wind, hun taak op volle zee volbrengen.

Voor België en de visserij is 1987 een belangrijk jaar geweest. De Regering heeft immers beslist tot de uitbreiding van onze territoriale wateren tot 12 mijl, zoals ook onze buurlanden dit voordien gedaan hebben. Om verschillende redenen konden wij niet achterop blijven en het Parlement heeft bij wet van 6 oktober 1987 deze beslissing goedgekeurd. Onmiddellijk daarna werd aan de Europese Commissie, aan de Ministerraad en aan de andere lidstaten officieel medegedeeld dat de uitbreiding van onze territoriale zee in niets de bestaande visserijrechten van de partners schaadt. België blijft dus trouw aan zijn EG-verplichtingen zodat onze vissers niet moeten vrezen voor represailles van andere lidstaten.

Thans worden er reeds onderhandelingen met Frankrijk gevoerd over de laterale begrenzing van deze territoriale wateren. Met Nederland worden dergelijke onderhandelingen eveneens voorbereid. Het spreekt vanzelf dat er bij deze besprekingen niet aan onze essentiële belangen mag geraakt worden en dat het Ministerie van Buitenlandse Zaken zich daarvoor volledig inzet.

U kan ervan overtuigd zijn dat in het Departement dat ik nu leid, uw bekommernissen mij niet ontgaan en dat uw belangen met hart en ziel verdedigd worden. Wat helaas soms als administratieve plagerijen overkomt, heeft bij nader toezicht slechts één fundamentele doelstelling, nl. de bescherming van de visstand of met andere woorden, de leefbaarheid van uw sektor.

De mensen die belast zijn met het verwezelijken van deze doelstelling, zijn niet blind voor de sociaal-economische problemen die daarmee gepaard gaan en proberen de juiste middenweg te vinden tussen de noden van elke dag en de oplossingen op langere termijn. Zij maken daarbij nuttig gebruik van de opbouwende kritiek van Het Visserijblad en zijn lezerspubliek.

Aan allen die moeten leven van de visserij en aan allen die begaan zijn met het wel en wee van deze sektor wens ik

een Zalig Kerstfeest!
een Gelukkig Nieuwjaar!

MET ALLE SYMPATHIE

S. A. **MEUSE & SAMBRE**

CHANTIER NAVAL — SCHEEPSWERF

16, rue de Namur

B 5128 — BEEZ - SUR - MEUSE (Belgique)



- **NIEUWBOUW**
- **HERSTELLINGEN**
- **DWARSHELLING VAN 85 m.**

tel.: (081) 22 02 33

DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN EN VAN BUITENLANDSE HANDEL



Herman DECROO

Ik dank het Visserijblad dat het mij ook dit jaar de gelegenheid geeft mijn beste wensen over te brengen voor het nieuwe jaar aan allen die bij het Belgisch zeevisserijgebeuren betrokken zijn.

Traditioneel wordt bij deze gelegenheid van een Minister en in het bijzonder van deze verantwoordelijk voor het vlootbeleid, verwacht dat hij een inventaris opmaakt van het door hem in het voorbije jaar gevoerd beleid, alsook van een tip van de sluier oplicht van wat de toekomst zal brengen.

Dit jaar zou ik evenwel, in het kader van deze boodschap, willen breken met deze traditie. Aangezien de komende jaren meer dan ooit te voren geconditioneerd zullen worden door het Europees zeevisserijbeleid acht ik het voor de sektor meer aangewezen enkele basisprincipes van het door mijn departement, consequent, gevolgde beleid toe te lichten.

In dit verband hou ik eraan duidelijk te stellen dat, zoals in het verleden, vandaag en morgen het departement van Verkeerswezen zich zal blijven inzetten voor het welzijn van de zeevisserijsector in al zijn gedingen.

Alhoewel in België, rekening houdend met de groot- en kleinhandel verspreid over het ganse land, ongeveer 20.000 gezinnen rechtstreeks of onrechtstreeks een inkomen genieten dankzij de zeevisserijsector, gaat mijn aandacht in het bijzonder naar diegene wiens bestaan rechtstreeks afhangt van de Belgische zeevisserij.

Stilaan maar zeker ruimt de nationale dimensie de plaats voor de Europese realiteit. In deze context zou het derhalve niet uitgesloten kunnen zijn dat, in het Europa van morgen, de vishandel en de visverwerkende nijverheden in ons land niet langer zouden teren op een Belgische aanvoer.

Gelukkig is en blijft zulke toekomstvisie, dank zij een nationaal vlootbeleid Europese fictie.

Het beleid van mijn departement dat instaat voor schip en bemanning viseert dan ook in de eerste plaats het behoud van het inkomen en de tewerkstelling van zij die rechtstreeks en onrechtstreeks afhangen van de Belgische zeevisserij.

In het beleid staan dan ook in de eerste plaats de rederijen en de bemanningen centraal, doch mijn aandacht gaat ook naar onze scheepswerven.

Op 1 januari 1987 stonden 182 rederijen garant voor de tewerkstelling van 896 vissers en verschaften de zeevisserijscheepsbouw, alleen al in West-Vlaanderen, rechtstreeks werk aan 213 mensen. Hierbij moet, volledigheidshalve, de niet onbelangrijke tewerkstelling van de met deze bedrijven verbonden toeleveringsbedrijven nog worden gevoegd.

Deze feiten noodzaken mij, hierbij onverminderd rekening houdend met de realiteit van de kwota, de instandhouding van een operationele vissersvloot van ongeveer 200 vaartuigen als primordiale doelstelling van het nationale vlootbeleid voorop te stellen.

Bovendien is het een noodzaak, in alle omstandigheden, de toekomst van de op familiale basis geëxploiteerde rederijen veilig te stellen.

Dit impliceert een permanente inspanning inzake aanpassing en modernisatie van de vloot alsook het in de hand werken van een noodzakelijke verjonging van de rederskaders.

Na raadpleging van de betrokken middens hebben mijn collega van

Landbouw en ik deze principes verwerkt in een vijfjarenprogramma, dat, overeenkomstig de in december 1986 op EEG-vlak vastgestelde reglementering, enkele maanden geleden bij de EG-Commissie werd ingediend.

Dit programma resulteert wat het vlootbeleid betreft, essentieel in het stimuleren van de vervangingsnieuwbouw en in beperkte mate tot het ondersteunen van enkele bouwinitiatieven van jonge vakbekwame schippers, die nog geen eigen schip bezitten.

Ten volle inspelend op de wens van de rederijen werd afgezien van de vervangingsnieuwbouw PK voor PK, waardoor een zekere vrijheid aan de reders wordt gegeven om binnen twee categorieën enerzijds deze beneden de 300 PK en anderzijds deze begrensd tussen 300 en 1.200 PK, de vlootvernieuwing te laten voltrekken.

De niet aan vervanging gekoppelde nieuwbouw werd beperkt tot 600 PK per jaar. Deze laatste maatregel werd niet onverdeeld gunstig ontvaard. Het is derhalve niet onnuttig de aandacht erop te vestigen dat in 1987 onze vloot, enkel en alleen door hermotorisatie, toenam met meer dan 850 PK, wat schril afsteekt met de hiervoor geciteerde schamele 600 PK.

Rekening houdend enerzijds met een door de reders onderschreven, aan de vervangingsnieuwbouw inherente, verhoging van het PK-volume en anderzijds met een beperkte nieuwbouw, welke op het vlak van de PK via beëindigingspremies wordt gecompenseerd, geeft het Belgisch programma per 31.12.1991 een vlootprognose van 201 vaartuigen met een gezamenlijk motorvermogen van 108.706 PK.

Aangezien dit programma door mijn collega van Landbouw en mijzelf in evenwicht met de kwota's wordt geacht, werd dit programma halstarrig op EG-vlak verdedigd.

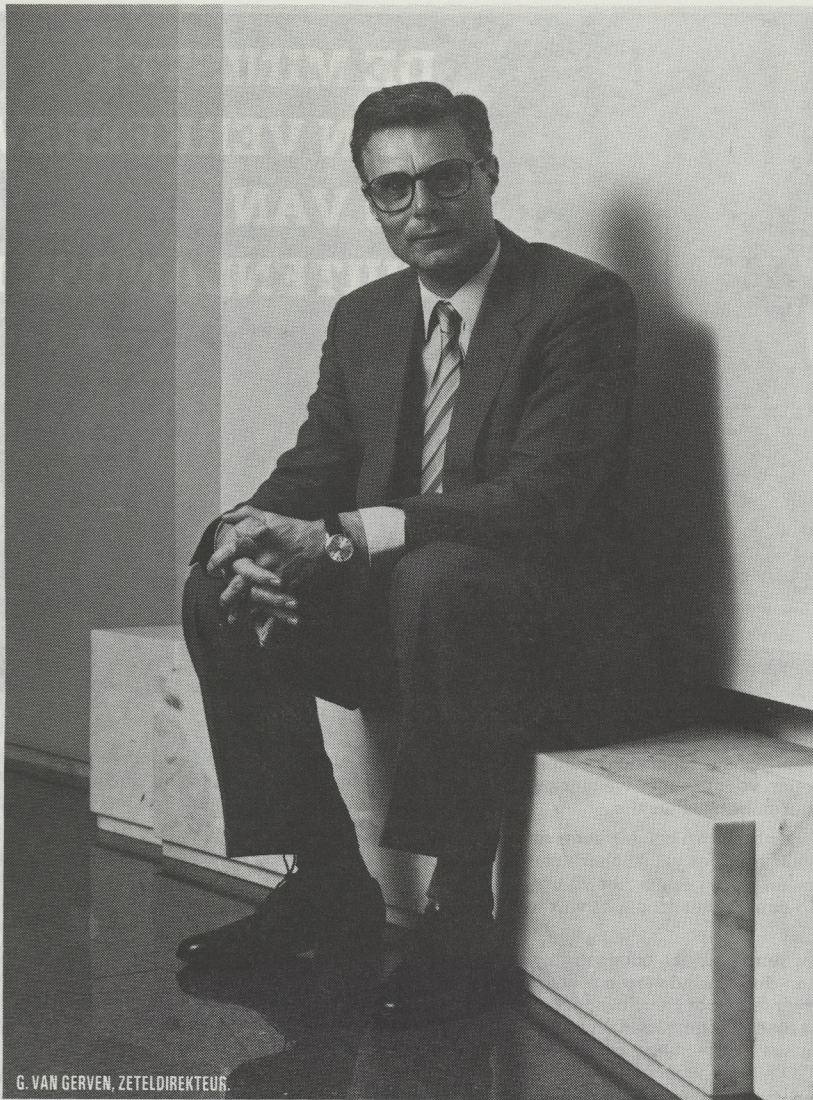
Vooruitlopend op de officiële appreciatie van de EG-Commissie terzake kan vandaag evenwel met zekerheid worden gesteld dat de EG-Commissie, los van elke realiteitszin, België een capaciteitsreductie zal opleggen, welke tijdens de looptijd van het programma zou moeten gerealiseerd worden.

Van mijn kant zie ik mij dan ook genoodzaakt bij mijn collega van Landbouw aan te dringen opdat op het vlak van de EG-Raad een meer realistische zeevisserijpolitiek zou worden gevoerd. Mocht deze aanpak niet tot een ombuiging van het appreciatiebeleid van de EG-Commissie leiden, dan zal de Belgische regering noodgedwongen haar beleid terzake moeten amenderen.

Uiteraard zal dit bijsturen na raadpleging en zo mogelijk in harmonie met de wensen van de zeevisserijsector in al zijn gedingen geschieden, doch, wat mij betreft, hou ik eraan nu reeds te stellen, dat niet ten koste van de door mijn departement onderschreven principes zal geschieden.

Verzaken aan de hiervoor gestelde principes, zou immers de toekomst van de in de Belgische zeevisserij gelovende jeugd zwaar hypothekeven en de vitaliteit van de artisanale sector aantasten.

Het belang van deze principes onderstrepd, wil ik mijn boodschap afronden met een dankwoord aan al diegenen die zich inzetten voor de sector, in het bijzonder aan zij die in vaak moeilijke omstandigheden het vissersberoep uitoefenen, doch ook aan hen die vandaag en morgen, dank zij onze steun, in de Belgische zeevisserijsector, en hierdoor hun geloof in de Belgische zeevisserij aantonen.



G. VAN GERVEN, ZETELDIREKTEUR.

*“Wij pakken zo’n kredietdossier
gewoon achterstevoren aan.
Want achter elk dossier zit een ondernemer,
en daar begint alles mee.”*



Met elke ondernemer tot gesprek bereid. Bel voor een afspraak op 050/33.51.33

AAN ONZE REDERS EN VISSERS

P. DE KEERSMAEKER

Staatssecretaris voor Europese
Zaken en Landbouw



Het jaar is weer bijna voorbij en nog steeds zijn de meeste vaartuigen op zee, zij het met enige beperkingen. In het begin van 1987 werd overeengekomen om het aantal zeedagen per vaartuig te beperken tot 280, dit in tegenstelling tot de 265 zeedagen van het jaar voordien. Deze beslissing was dan ook niet zonder risico maar nu reeds mogen wij zeggen, „Oef we hebben het voor mekaar gekregen, al was het op het randje af”.

Dit mooie resultaat zou zeker niet mogelijk geweest zijn zonder nationale bijsturingen tijdens het jaar en zonder quotautuisselingen, die met de andere Lid-Staten doorgevoerd werden, in totaal 15 maal.

Zoals U bekend waren de twee voornaamste problemen in 1987, de kabeljauwquota en de tongquota in de Noordzee. Natuurlijk waren er nog andere gebieden die vroegtijdig gesloten werden voor één of andere vissoort, maar de moeilijkheden daarvan staan niet in verhouding tot deze van de kabeljauw en tong in de Noordzee.

Voor deze beide vissoorten, doch vooral voor de kabeljauw waren nationale beperkende maatregelen nodig in die mate dat zelfs tot individuele quota moest worden overgegaan en daarenboven de minimum aanvoerlengte tot 45 cm opgetrokken werd. Vermits de totaal toegestane vangsthoeveelheid voor kabeljauw in de Noordzee voor 1988 lichtjes afneemt, ben ik ervan overtuigd dat ook volgend jaar voor deze vissoort in de Noordzee, de nodige maatregelen moeten genomen worden op een wijze dat de reders en vissers hun beroep planmatig kunnen uitoefenen.

Wat de tong in de Noordzee in 1988 betreft, hier ook zal behoedzaam moeten opgetreden worden en een bijvangsregel van tong gedurende een bepaalde periode van het jaar zal moeten overwogen worden.

Gelukkig hebben we bij de vaststelling van de quota in de EG-Raad van Visserijministers de beperkende voorstellen van de Commissie gevoelig kunnen verbeteren zodat voor tong en kabeljauw de vermindering ten aanzien van 1987 werd beperkt tot respectievelijk 11% en 2% en de quota voor schol werd verhoogd met 16,6%.

Een ander probleem, niet minder belangrijk maar eerder een probleem op lange termijn, is dit van het nationaal meerjarig oriëntatieprogramma 1987-1991 in het kader van de Verorde-

ning 4028/86 dat dit jaar moest aangenomen worden.

In dit verband hebben wij ons tot het uiterste tegen de voorstellen van de Commissie verzet, maar toch werden voorstellen van de Commissie, nl. een vermindering van de capaciteit op 1.1.1992 tot 94.080 PK tegen de wil van België in aanvaard.

Op nationaal vlak zal dit programma ongetwijfeld een rem op de nieuwbouw betekenen, vermits alle nationale steun zal moeten wegvallen. Anderzijds betekent dit ook een bescherming voor de gevestigde reders en een rem op nog strengere nationale maatregelen die bij ongebreidelde nieuwbouw ongetwijfeld zouden moeten genomen worden.

Op internationaal vlak kan de aanneming van de programma's van de Lid-Staten slechts ten gunste van onze eigen visserij uitkomen vermits deze programma's voor de meeste Lid-Staten een vermindering van de capaciteit inhouden, dus een vermindering van de vangst. In de toekomst zou deze gang van zaken een verbetering van de stocks tot gevolg hebben.

Om al deze redenen meen ik dat het reeds enkele jaren gevoerde beleid van voorzichtigheid in de nieuwbouw voor de toekomst alleen maar gunstig kan zijn.

Het lijkt geen twijfel dat de Belgische zeevisserij op dit ogenblik goede jaren beleeft. Het komt erop aan de voorwaarden te scheppen om dit te bestendigen. Wij moeten er ons nochtans van bewust zijn dat deze gunstige gang van zaken voor het overgrote gedeelte te danken is aan de gedaalde gasolieprijs en dat slechts een vonk nodig is in het internationaal gebeuren om deze prijs te doen stijgen met alle nadelige gevolgen vandien.

Daarom meen ik dan ook dat het Belgisch meerjarig oriëntatieprogramma noodzakelijk is met het oog op de toekomstige leefbaarheid van onze visserij.

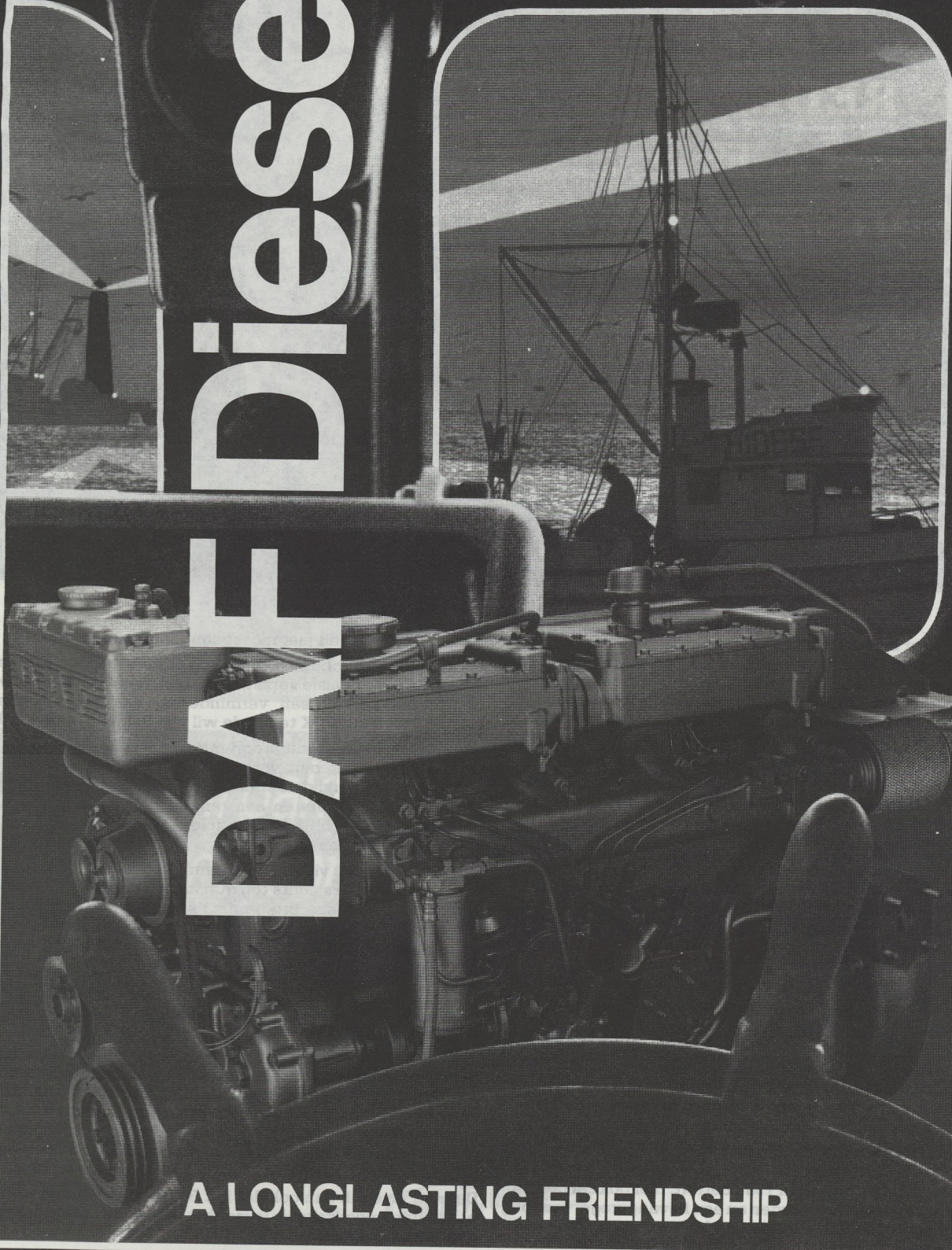
Om te besluiten meen ik dat 1987 spijs alle moeilijkheden een goed visserijjaar geweest is waarvan wij 280 dagen hebben kunnen vissen. De verdienste daarvoor komt in de eerste plaats toe aan onze reders en vissers.

Hiervoor mijn hartelijke gelukwensen.

In 1987 is er bovendien geen enkele schipbreuk geweest die mensenlevens heeft geëist.

Ik wens U dan ook een zalig en gelukkig nieuwjaar, met de wens dat 1988 even voorspoedig zou kunnen worden.

DAF Diesel



A LONGLASTING FRIENDSHIP

DAF Trucks N.V. - DAF België

Antwerpsesteenweg 126 - B-2630 Aartselaar
Tel.: (03) 870.02.11 Tlx: 31647

ZEEBRUGGE WIL EEN VISMIJN VOOR DE 21ste EEUW WORDEN

Zeebrugge heeft met 1987 weer een goed en belangrijk visserijjaar achter de rug. Allereerst zijn er de gunstige verkoopcijfers die kunnen voorgelegd worden. Verwacht wordt dat de besomming dit jaar zal oplopen tot circa 1.800 miljoen fr. Dat bedrag is nagenoeg identiek met dat van vorig jaar. Het had nog heel wat hoger kunnen zijn, ware er niet de fameuse quotaregeling geweest, waardoor er o.m. minder kabeljauw en tong kon gevestigd worden. Ook de gemiddelde prijs van de vis is dit jaar licht gedaald, en dat is dan weer het gevolg van de grotere aantallen goedkopere vissoorten die aangevoerd worden.

Ook de huidige uitbreidingswerken aan de Vismijn schieten goed op. Bedoeling is om het gebouw met 80 m uit te breiden tot de totale respectabele lengte van 360 m. Gehoopt wordt om deze werken in het voorjaar van '88 te kunnen voltooien.

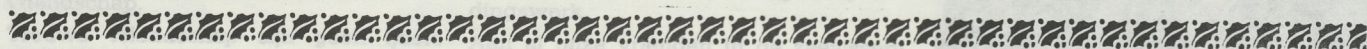
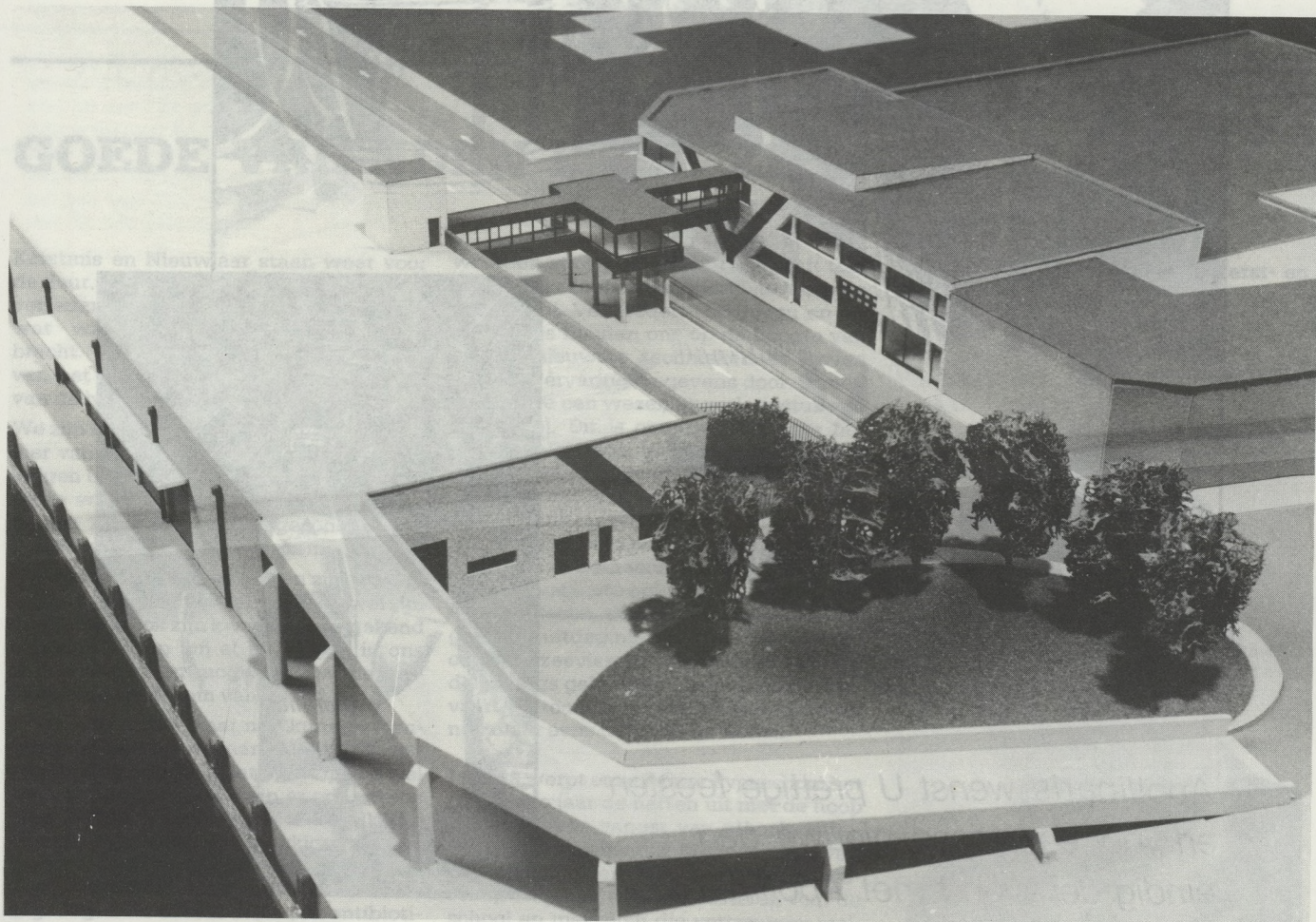
Maar het grote nieuws van het afgelopen jaar is uiteraard de beslissing van het Brugs Stadsbestuur om de Vismijn en het gewezen eigendom Debra te Zeebrugge in erfpacht te geven aan een privé-partner, en dit met ingang van 1 januari 1988.



Frank VAN ACKER
Burgemeester van Brugge
Minister van Staat.

Wij hebben de beslissing pas na rijp beraad genomen, maar het leek ons de enige mogelijkheid om voor Zeebrugge in de toekomst een belangrijke plaats te reserveren tussen de andere visserijhavens in Belgisch en zelfs in Europees verband. Om de visveiling te moderniseren en tevens de mogelijkheden qua vishandel en verwerking maximaal uit te bouwen, was er geld, veel geld nodig. Gelukkig vonden wij een privé-partner die bereid was om in het project 350 miljoen fr. te investeren in uitrusting, automatisatie en gebouwen. Zo zullen de Vismijn en het complex Debra aan de overzijde van de Vismijnstraat via een overbrugging met mekaar verbonden worden. De nodige aanpassings- en vernieuwingswerken zullen in totaal circa 3 jaar in beslag nemen. Daarnaast zal de nieuwe vennootschap „Zeebrugse Visveiling” de nodige know-how en een professioneel management inbrengen om de Vismijn tot een spitsbedrijf in zijn genre.

Wij menen dat deze omvorming de enig zinnvolle op lange termijn is. De komende jaren zal er hard moeten gewerkt worden, maar het zal ongetwijfeld lonend zijn voor hetgeen wij nu op gang brengen.



Apollinaris



op uw feesten

*Apollinaris wenst U prettige feesten
en voor een frisse nieuwe dag
eindig de Avond met Apollinaris*



Antwerpsesteenweg 126 - B-2630 Aartselaar

T. 03 233 67 55 - F. 03 233 67 57

MIJMERINGEN

Heel wat mensen die op pensioen zijn hebben tijd te kort. De anderen, deze die niet weten wat te doen, zijn diep te beklagen. Het is alsof ze zitten te wachten op Pietje-de-dood!

Gelukkig heb ik na meer dan 7 jaar pensioen nog goed mijn bezigheid.

Dat komt omdat je ook al eens dingen kan doen waarvoor je vroeger geen tijd had. Soms eenvoudige menselijke contacten. Soms eens een bezoek aan een zieke vriend of kennis. Soms een boodschap doen voor een hoogbejaarde. Soms een begrafenis bijwonen van goede kennissen.

Hoeveel begrafeniszen heb ik vroeger moeten laten wegens andere verplichtingen. Hoe dikwijls heb ik het niet betreurd te moeten afwezig zijn op begrafeniszen van goede vrienden uit de visserij, omdat een aanwezigheid in het parlement of elders absoluut noodzakelijk was!

Mijn vrouw en ik zijn dit jaar meer dan eens samen naar een begrafenis geweest. Onder andere naar Sint-Truiden, naar een begrafenis van Mevrouw Bertrand, weduwe van Minister Bertrand. Zijn verdiensten voor de Zeevisserij moeten wij niet meer verkondigen. Die zijn voldoende gekend, maar jammer genoeg allang vergeten. Wij hebben hem nog eens, aan zijn

graf nu, bedankt voor al wat hij vooral voor de visserij gedaan heeft.

Wij gingen ook samen naar de begrafenis van een weduwe van een goede vriend uit de visserij en ook naar een echtgenote van een visser, ook goed bevriend. Vrouwen die geleefd hebben voor hun echtgenoot en kinderen. Vrouwen uit de visserij die al de moeilijkheden en problemen hebben meegemaakt. Al de tegenslagen mede hebben verwerkt. Al de bemoeiding hebben gegeven als hun man diep teneergeslagen was. Al de schrik en onrust en vrees hebben gedragen bij aanhoudend slecht weer als 't schip op zee was. Al de last en kommer en zorg voor de kinderen die ze zo dikwijls alleen te dragen had. Al dat gevoel van eenzaamheid dat hen soms overvallen is.

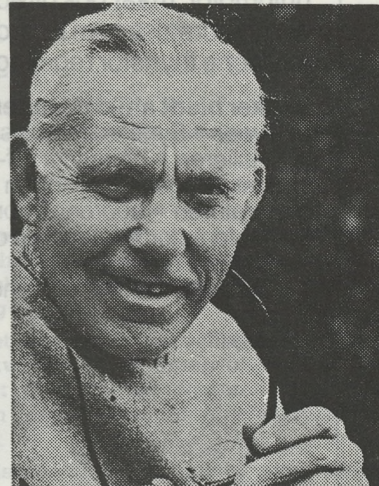
Wat hebben deze vrouwen moeten doorbijten in hun leven. Hoe dikwijls hebben ze een kerk of kapelleke binnengegaan om te bidden voor hun volk.

Wat hebben de vrouwen uit de visserij toch een enorme betekenis. Het is waar dat de visserij moet kunnen steunen op stevige, hartelijke, in-goede, spaarzame, moedige en bemoedigende vrouwen.

Dit dachten wij bij de lijkbaar van die overleden vissersvrouwen, die alles bezaten wat een vrouw groot en schoon maakt.

Daarom dan dat wij iedere visser zulk een vrouw toewensen. Daarom dan dat wij aan de vrouwen uit de visserij deze hulde willen brengen, hun een zalig Kerstfeest toewensen en dat ze met hun man en kinderen en familie een gelukkig jaar mogen hebben

van ganser harte toegewenst door
Dries Claeys,
Ere-volksvertegenwoordiger.



GOEDE VRIENDEN IN DE ZEEVISSERIJ

Kerstmis en Nieuwjaar staan weer voor de deur. Een periode waarin we ons laten vertederen door een kind dat de wereld wat warmte, genegenheid en liefde bracht. Gedurende deze donkere dagen van het jaar wensen we elkaar het licht van de hoop die in ons leeft.

We zijn blij dat we langs dit speciaal nummer van het Visserijblad de gelegenheid krijgen U en allen die U dierbaar zijn, onze beste wensen voor een Zalig Kerstfeest en een 1988 vol vreugde, gezondheid en goede vangsten over te maken.

Weerom is een jaar voorbij en zijn we een jaartje ouder. In 1987 zal iedereen wel zijn goede maar ook zijn kwade dagen gekend hebben. Mogen wij al het goede in ons hart bewaren en moge het kwade verdwijnen met de gom van de tijd.

Wat zouden wij elkaar nog kunnen wensen voor het nieuwe jaar? Materiële welstand en rijkdom? Op dat punt zijn we wel allen ontuchtend. We zijn er ons tevens meer bewust van geworden dat rijkdom en genot de mens niet gelukkiger maken. Verschillende virussen bekruipt de menselijke relaties en het leven van alledag. Tegen dit alles is maar één antibioticum opgewassen en dat is de trouwe vriendschap.

Trouwe vriendschap zijn geen ijdele

woorden voor wat de relatie betreft tussen onze school en het bedrijfsleven in de zeevisserij. Vele reders, bedrijven en organisaties houden ons op de hoogte van de allernieuwste technieken en geven heel wat ervaringsgegevens door. Samen vormen ze een wezenlijk verlengstuk van de school. Dit is onontbeerlijk voor het huidige opleidings- en opvoedingswerk in deze specifieke nijverheidstak. We hopen dat 1988 het jaar wordt waarin we kunnen gebruik maken van het nautisch centrum, ons beloofd door het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. In de degelijke en aangepaste opleiding qua navigatie en visdetectie steekt voor de school de grootste uitdaging. De electronica wint, ook in de zeevisserij, steeds meer veld. Op de onlangs gehouden Internationale Zeevaart-tentoonstelling te Amsterdam is dit nog maar eens duidelijk gebleken.

In 1988 werpt onze Paster Pypeschool het honderste jaar de netten uit met de hoop op een goede vangst van schoolresultaten en beroeps-kennis. Mogen we dit verder blijven doen met allen die vriendschap en genegenheid koesteren voor de school en met allen die vertrouwen stellen en geloven in ons opleidings- en opvoedingswerk.

Aan al onze vrienden in de zeevisserij

nogmaals onze diepgemeende Kerst- en Nieuwjaarsgroeten.

D. Demaeght,
directeur
Paster Pypeschool.



De wereld van Bakker Sliedrecht

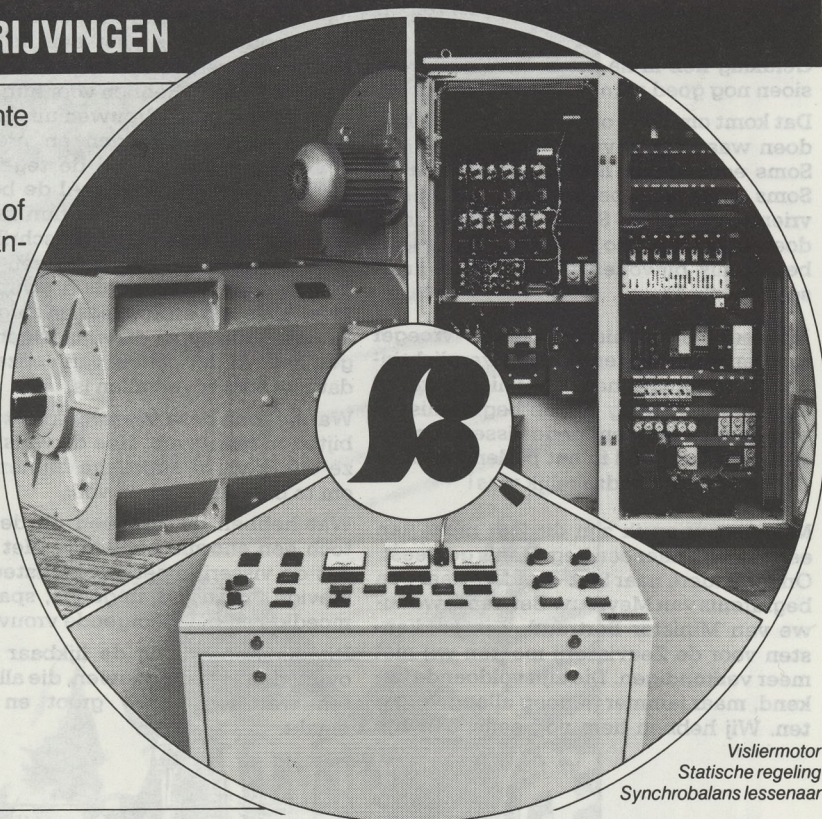
ELECTRISCHE VISLIERAANDRIJVINGEN

Bakker geeft u de keus uit vele doordachte mogelijkheden: de liermotor kan bijv. gevoed worden door een gelijkstroom-generator, aangedreven door de hoofd- of hulpmotor, maar ook direct vanuit het aanwezige draaistroom boordnet, via een statische thyristor regeling!

Bakker biedt altijd de betere oplossing. ook voor

- Synchrobalans systemen
- hulplieren
- boegschroef- en noodvoorstuwingsaandrijvingen
- boordnetgeneratoren
- boordnetvoorzieningen via de hoofdmotor
- roterende omvormers
- statische regelingen.

24-uurs service over de gehele wereld.



Visliermotor
Statische regeling
Synchrobalans lessenaar

WIJ WENSEN AL ONZE RELATIES PRETTIGE KERSTDAGEN
EN EEN VOORSPOEDIG 1988

Maximale prestaties met minimaal vermogen

Transmotor is een vertrouwde naam voor kleinere typen motoren en generatoren, bijv. voor boordnetvoorziening en acculading op vissersschepen. Bakker vertegenwoordigt deze Deense kwaliteitsmachines met scheepsomvormers, borstelloze gelijkstroom generatoren, axiaalventilatoren, draaistroom generatoren enz. Volledige documentatie op aanvraag.

- * Complete elektrische scheepsinstallaties.
- * Elektrische machines en vermogens-electronica naar maat.
- * Reparatie en onderhoud van elektrische machines.
- * 24-uurs service - overal ter wereld.

BAKKER SLIEDRECHT

Bakker Sliedrecht Energie en Systemen BV

Leeghwaterstraat 55, Postbus 25, 3360 AA Sliedrecht.
Telefoon 01840-16600. Telefax 01840-11188. Telex 23772 elinb nl

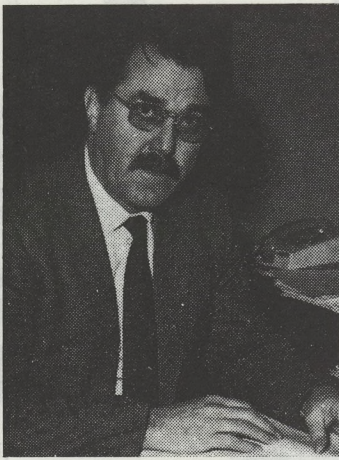


Borstelloze
gelijkstroom asgeneratoren

Roterende
éénanker
omvormers

Transmotor as

Enkele
populaire Transmotor
uitvoeringen.



EN HET VERLEDEN...

P. HOVART

Het ligt U allen misschien nog in het geheugen: op 14 oktober 11 werd het 25-jarig bestaan van het Rijksstation voor Zeevisserij gevierd. Vóór en na de viering verschenen in tal van kranten en vakbladen artikels over de activiteiten van het Station. Geen reden meer om er op terug te komen, mijnheer!!!

Ik wil het toch nog even doen.

Mij werd op 14 oktober de taak opgedragen om te handelen over de evolutie van het verrichte wetenschappelijk onderzoek. Misschien werd deze opdracht ingegeven als tegenzet van wat L. Vander Kerken, filosoof, prof. em. USIA, Antwerpen onlangs schreef (De Standaard, 21 november 1987).

„Vroeg of laat”, zo schreef hij, „komt een moment waarop de mens omkijkt. En wat ziet hij dan? Zo goed als niets: het verleden waarnaar hij terug wil kijken, is weg. Het laat alleen een donkere stilte na. Het verleden laat zich niet recupereren, d.w.z. het laat zich niet terugvinden als de realiteit die het geweest is”.

Deze vaststelling kan juist zijn. Het leven staat immers nooit stil. Wij leven onophoudelijk in beweging. Het leven maakt elke dag de straten schoon voor een nieuwe dag.

Zijn er dan geen „restanten”? m.a.w. zijn er geen zaken „van gisteren” die op een rij mogen of moeten worden gezet. M.i. wel en vandaar mijn hogervermelde opdracht.

En welke voorbeelden zijn er inzake visserijonderzoek? Een vijftal wil ik er opsommen.



1. Iedereen in de visserij is het er over eens dat de visbestanden rationeel en optimaal moeten worden bevestig.

Niet iedereen is het echter eens over de opgelegde middelen, zoals TAC's, maaswijdte, capaciteitsbeperkingen enz., om dit doel te bereiken.

Iedereen zal het opnieuw eens zijn om aan te nemen dat de doelstelling „beheersgericht” onderzoek voorstelt en dit onderzoek loopt in ons land nu reeds sedert 1973-74.

Deze oriëntering moet m.i. gezien worden tegen de ondergrond van een algemeen verschijnsel in de ontwikkeling van de wetenschap, nl. in de overgang van de wetenschap waarvan de hoogste betrachtning op het niveau van de zuivere kennis lag naar wetenschap met een economische, sociale, ja, zelfs een beleidsfunctie.

Er is ook nog een specifieke reden voor deze oriëntering.

De sterkere bevissing van de bestanden door verschillende landen, met als gevolg een hogere visserijdruk dan de bestanden konden verdragen - denken we aan het geval met de haring zoveel jaren terug, alsmede de totstandkoming van internationale organisaties deden inzien naar internationale beschermings- of beheersmaatregelen. Deze maatregelen vereisten gegevens of elementen tot overreding die in het wetenschappelijk onderzoek moesten worden gezocht - en overigens ook werden gevonden.

Iedereen is het er over eens dat de Noordzee „zuiver” moet zijn en worden gehouden.

Niet iedereen is het echter eens over de graad van de huidige verontreiniging, evenmin over de gevolgen en over de middelen die kunnen worden aangewend om de verontreiniging tegen te gaan.

Iedereen zal het opnieuw eens zijn dat onderzoek op het vlak van de verontreiniging noodzakelijk is. Welnu, sedert 1974 zijn in de programma's van het Rijksstation als onderzoekingsproject ingeschreven: de ecotoxiciteitsstudie van afvalstoffen die eventueel in zee worden gedumpt, de fysico-chemische en biologische monitoring van het dumpingsgebied en het onderzoek van zware metalen, PCB's, koolwaterstoffen en radio-activiteit in vis en visserijproducten.

3. Iedereen is het er over eens dat vanuit technisch oogpunt de visserij sterk en snel is geëvolueerd en heden ten dage nog evolueert.

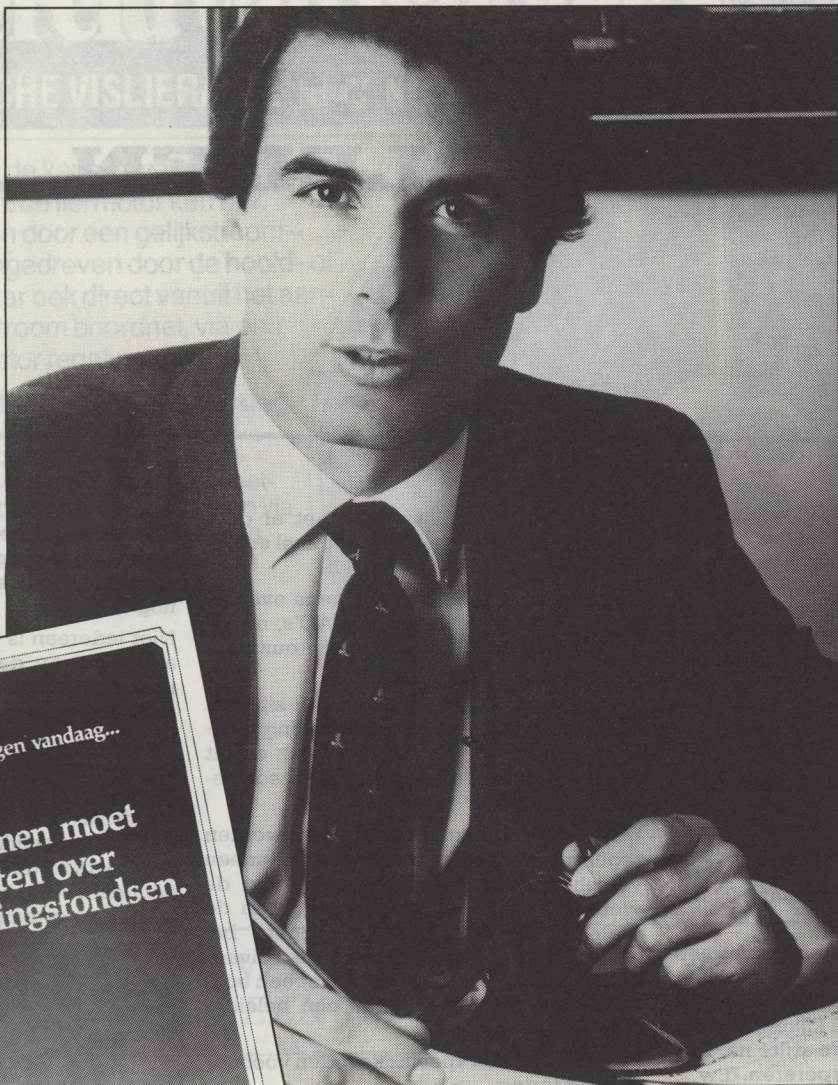
Niet iedereen is het echter eens over een antwoord op de vraag of deze evolutie niet moet worden afgeremd - in het licht dan van de vangstbeperkende maatregelen.

Iedereen zal het opnieuw eens zijn dat technisch onderzoek moet aantonen dat efficiënte, economische en selectieve visserijen mogelijk zijn. En vandaar dat reeds van bij de oprichting van het Station aandacht werd besteed aan de netmaterialen, de normalisatie en de slijtage van



het materiaal, aan de basisparameters (opening, weerstand, optuiging) van verschillende types en netten die de vangmatigheid beïnvloeden, aan de selectiviteit van de netten en de kennis van de beïnvloedende factoren, aan visserijtechniek en -taktiek, aan nieuwe visserijmethoden, aan het vaartuig, aan de brandstofbesparing, aan de arbeidsomstandigheden aan boord enz.

In onze huidige tijd is de betaalbaarheid van het technisch onderzoek zeker niet te onderschatten. En daar wordt rekening mee gehouden. Technisch onderzoek kost geld en gesofisticeerde apparatuur, zoals proeftanks, met video-camera's uitgeruste onderwatervoertuigen enz. gaan m.i. onze financiële draagkracht te boven. Twee mogelijkheden bieden zich aan: ofwel wordt de samenwerking met landen die dit nog kunnen betalen nauwer aan-



Geld beleggen vandaag...

Eén van de beleggingsformules die de laatste tijd steeds weer in het nieuws komt is het Beleggingsfonds. Terecht, want het bezit een zeer speciale aantrekkingskracht.

Maar hoe het op zijn juiste waarde schatten als men niet nauwkeurig alle voordelen, alle subtiliteiten, alle mogelijkheden ervan kent?

En hoe er zijn profijt van trekken als men niet op de hoogte is én van het vol-

ledige gamma én van elk fonds afzonderlijk?

Voor al wie, terecht, zijn geld op een moderne, dynamische en rendabele manier wil beleggen heeft de BBL een gids gemaakt over de Beleggingsfondsen.

Een kort historisch overzicht, een beetje technische informatie, de sterke kanten, de risico's en de karakteristieken van haar volledig gamma Beleggingsfondsen. U vindt het allemaal in deze BBL-Gids.

Vraag hem in een BBL-kantoor.

De BBL denkt aan u...



gespannen - wat echter ook geld kost, ofwel worden de onderzoeksmethoden veranderd. En het is in laatstgenoemde zin dat nu het onderzoek werd en wordt gesteld. Op basis van bestaande netplannen en opgeslagen kennis van netparameters kunnen aan de hand van informatietechnieken netten worden berekend en getekend. Computermodellen voor netten zullen toelaten de gedraging van het net onder verschillende omstandigheden (bv. sleepsnelheid, optuiging) te bestuderen. Tijdwinst, besparingen en grotere nauwkeurigheid worden hopelijk de resultaten.

Iedereen is het er over eens dat de consument recht heeft op prima kwaliteit en behoorlijke presentatie van de vis.

Niet iedereen is er echter van overtuigd dat er daarvoor zoveel inspanningen vereist zijn.

Iedereen zal het opnieuw eens zijn dat het Station zijn bijdrage daartoe moet leveren. En vandaar dat sedert de oprichting van het Station het onderzoek in de eerste plaats werd georiënteerd op de traditionele behandelingsprocessen van vis en visserijproducten, alsmede op de kwaliteitsbeïnvloedende factoren met het oog op kwaliteitsverbeterde technieken in de productie- en distributieschakels.

Ik mag hier wellicht verwijzen naar de studie over het strippen, wassen en fileeren van vis, over het koelen en bewaren van vis en garnalen aan boord en aan wal, over de aanvoer van vis in kisten, over het lossen van de vis, over het ijsgebruik en het verpakken, over het vervoer enz. In alle schakels van produktie en distributie werd diepgaand onderzoek verricht en ik mag beweren dat er werd bijgedragen om de visserijproducten in ons land een meer dan behoorlijke concurrentieplaats in ons levensmiddelenpakket te verzekeren.

In het licht van hogervermeld uitgangspunt is het algemeen onderzoek naar de versheidsgraad van vis eveneens uiterst belangrijk. Het bepalen van het bederfpatroon en het uitwerken van objectieve kwaliteitsnormen waren dan ook steeds doorlopende actiepunten. Verschillende objectieve kwaliteitsmethoden voor verse, diepbevroren en verwerkte vis werden ontworpen. De methoden werden regelmatig verbeterd. Zij werden ook in de praktijk getest, de voor- en nadelen werden overwogen en zij waren vaak vergelijkend met betrekking tot de gebruiksmogelijkheden, waarbij eenvoud en reproduceerbaarheid bijzonder relevant zijn.

5. Iedereen in de visserij is het er over eens dat de betekenis van het product vis in het nationaal en internationaal handelsverkeer is toegenomen en nog zal toenemen.

Niet iedereen is echter zeker van de „soort” vis die hij op zijn bord krijgt.

Iedereen zal het opnieuw eens zijn om te stellen dat hij „waar” voor zijn geld moet krijgen. Vandaar dat reeds geruime tijd een project chemisch identificeren op het programma staat.

Ieder vissoort heeft echter een eigen eivwitpatroon en gepoogd wordt op een snelle manier dit patroon te identificeren, zodat fraude tot een minimum kan worden herleid.

Er werden reeds behoorlijke resultaten geboekt, maar het is werk op lange termijn omdat veel referentiepatronen vereist zijn om tot betrouwbare, eventuele rechtsgeldige, vaststellingen te komen.

Wat heb ik nu met dat schrijven uiteindelijk nog willen doen? Behalve nog eens aantonen dat het onderzoek voor de Belgische visserijsector een goed „verleden” heeft, U allen, reders, vissers, handelaars, een prettig jaareinde en een succesvol nieuw jaar toewensen.

P. HOVART

Directeur van het Rijksstation voor Zeevisserij

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



n.v. LA COURONNE

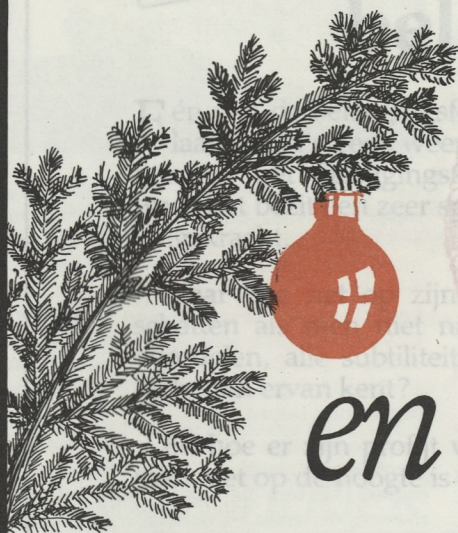
GEROOKTE VISPRODUKTEN

Specialiteit: GEROOKTE ZALM

**WENST HAAR KLIËNTEEL EEN ZALIG KERSTFEEST
EN EEN VOORSPOEDIG 1988.**

Industriepark Zandvoorde
Zandvoordestraat 446 - 8400 Oostende
Tel. (059) 70 13 24 - Telex 81202 couron b

**De "Staalmeesters"
uit de 21e eeuw**



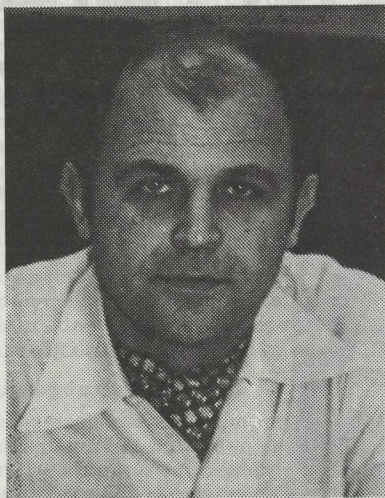
*Wij wensen u
een gezond
en succesvol 1988*

MACHINEFABRIEK VAN RIJN B.V.

Scheepmakerstraat 13 - Postbus 3074 - 2220 CB Katwijk a./Zee - Holland
Tel.: 01718-20700 - Telex 39454 - Telefax 01718-32319



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



BEHANDELING VAN DE VIS AAN WAL: ENKELE RAADGEVINGEN

door Dr. Ir. W. VYNCKE,
Rijksstation voor Zeevisserij - Oostende

Tegenwoordig wordt veel gesproken over modernisering van vismijnen, pakhuizen en visverwerkende bedrijven. In 1992 komt trouwens een EEG-reglementering over de behandeling van vis en de vishygiëne van kracht.

Het kan daarom nuttig zijn hier enkele raadgevingen in dit verband te geven.

1. Factoren van belang voor het kwaliteitsbehoud.

In alle schakels van de distributiesektor moet voor ogen worden gehouden dat vis uiterst bederfelijk is en de nodige maatregelen moeten worden genomen om de kwaliteit van het produkt hoog te houden. Er zijn drie belangrijke factoren in acht te nemen om te beletten dat de vis te snel bederft: efficiënte koeling, hygiëne en verzorgde behandeling.

Efficiënte koeling.

De temperatuur is ongetwijfeld de belangrijkste faktor voor de houdbaarheid van de vis. Kabeljauw bv. is bij 0° C 15-16 dagen vanaf de vangst houdbaar; bij 5° C echter wordt dit 5-6 dagen en bij 15° C slechts 1 à 2 dagen.

Ijs is in de meeste gevallen het meest geschikte koelmiddel voor vis. Het heeft een grote koelcapaciteit (80 kcal/kg), is veilig, gemakkelijk hanteerbaar en goedkoop. Door het rechtstreeks contact met de vis is een snelle koeling mogelijk. Door het langzaam smelten worden de tijdens de opslag gevormde bederfprodukten gedeeltelijk afgevoerd. Het ijs is verder een „autothermostaat”, m.a.w. de temperatuur van smeltend ijs blijft op ca 0°, en het dient als buffer om de temperatuurschommelingen zoveel mogelijk op te vangen. Tenslotte laat het afijzen toe de vis vochtig te houden en tegen uitdrogen te beschermen.

Koude lucht (koelruimten) mag alleen in combinatie met ijs worden gebruikt om de indringende warmte te elimineren en te beletten dat het ijs te rap zou smelten. Zonder ijs droogt de vis uit en de kans op gedeeltelijke bevriezing (wanneer de vis te dicht bij de koelelementen geplaatst is) groter. Daarenboven is het koelvermogen van lucht gering indien het niet met hoge snelheid over de vis wordt geblazen.

Hygiëne

Naast het koel houden van de vis is het beletten van contaminatie van het allergrootste belang voor de kwaliteit en de houdbaarheid. Daarenboven moet vermeden worden dat ziekteverwekkende organismen in de vis terecht komen. Wanneer vishalen, pakhuizen, enz. niet grondig worden gereinigd en gedesinfekteerd, vinden de verschillende soorten bacteriën, ook de pathogenen, in het slijm een uiterst geschikte, zeer eiwitrijke voedingsbodem om zich te ontwikkelen.

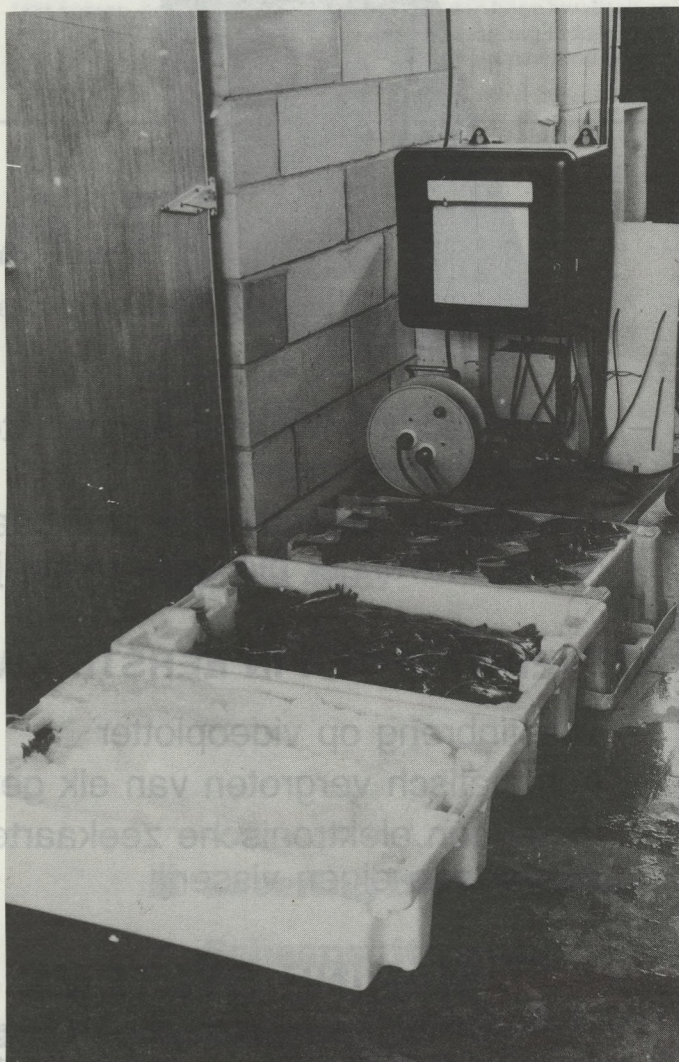
Het slijm vormt één van de hoofdproblemen bij het reinigen en desinfecteren in de visserijsektor. De samenstelling ervan varieert van vissoort tot vissoort en hangt daarenboven van de versheidsgraad van de vis af. In tabel 1 wordt de samenstelling van het vis-slijm van 3 vissoorten gegeven, een magere vis (schelvis), een vette vis (makreel) en een kraakbeenvis (rog).

Tabel 1 - Samenstelling van het vis-slijm (mg/g).

	Rog	Makreel	Schelvis
Droge stof	115	64	53
Totale stikstof	19,4	6,4	5,5

Niet-eiwit stikstof	9,7	2,9	1,6
Ammoniak-stikstof	0,87	0,11	0,10
Trimethylamine-stikstof	0,15	0,12	0,15
Fosfor	5,5	5,0	3,4
Vet	4,7	16,5	12,2
pH	8,9	6,7	7,0

Er kan worden vastgesteld, dat het slijm een hoog gehalte aan stikstof heeft (0,5 à 2%) en dat het rijk aan fosfor is. Ook kan worden gewezen op het hoog gehalte aan organische stof in het slijm van rog; bij deze kraakbeenvis is bijna tweemaal zoveel organische stof aanwezig als bij de beenvissen. Het roggeslijm is trouwens veel viskeuzer en dikker.



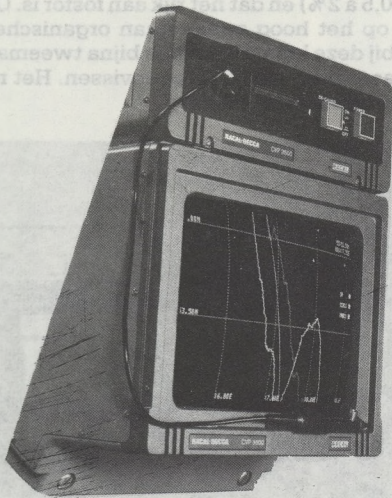
Temperatuurproeven op schol. Achteraan een meerkurvige automatische temperatuurschrijver.

DE IDEALE KOMBINATIE

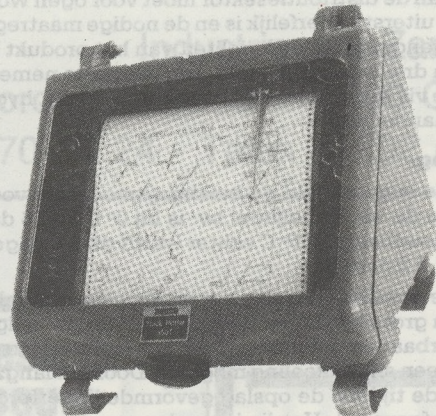
MK 53



CVP 3500



TRACKPLOTTER



- MK53 decca ontvanger aangesloten aan zowel de videoplotter als trackplotter
- Trackplotter rollen blijven bruikbaar op MK53 ontvanger (enige ontvanger die deze mogelijkheid kan bieden)

TE VERWACHTEN IN EERSTE KWARTAAL '88:

- Tekstinbreng op videoplotter
- Automatisch vergroten van elk gewenst werkgebied
- Inbrengen elektronische zeekaarten met mogelijkheid van **toevoegen** eigen visserij.



MARINE SYSTEMS

2610 WILRIJK-ANTWERP Terbekehofdreef 54 ☎ 03/828.10.32 Telefax 03/828.16.06 Telex 31895
8380 ZEEBRUGGE Wandelaarstraat 1 ☎ 050/54.47.55 Telefax 050/54.57.12
8400 OOSTENDE H. Baelskaai 17 ☎ 059/32.34.01

Het oppervlakteslijm van pas gevangen vis is eerst zeer kleverig en blijft dit gedurende 4 of 5 dagen zelfs bij de opslag in ijs. Het is dan zeer moeilijk afwasbaar. In deze eerste periode echter zou het slijm een zekere beschermende werking tegen het bacterieel bederf bieden daar de aanwezige mucoiden en mucinen (slijmstoffen) in natieve toestand tegen de aktie van proteolytische enzymen zeer resistent zijn. Bij structuurveranderingen (denaturatie) echter wordt het eiwitgedeelte zeer vlug aangestast. Dat dit ontbonden slijm een goede voedingsbodem voor bacteriën is, volgt uit de zeer vlugge stijging van het kiemgetal tijdens het bewaren van vis.

Na een periode van ca 5 dagen is dit gedenatureerd slijm door wateropname gezwollen en veel minder kleverig dan bij pas gevangen vis; op dit ogenblik zal het gemakkelijk alle oppervakten waarmede het in contact komt bevuild; het is echter ook gemakkelijker afwasbaar dan bij zeer verse vis.

Verzorgde behandeling.

Mechanische beschadigingen (kneuzingen, kwetsuren) vergemakkelijken het indringen van bacteriën en versnellen het bederf. De vis dient dan ook altijd met zorg behandeld te worden. Het uitzicht van de vis speelt trouwens voor de konsument ook een grote rol.

2. Bewerkingen in de vismijnen en de distributiesektor.

Met het oog op de veiling wordt de vis na het lossen gesorteerd volgens soort en grootte en in verkoopsrecipiënten geplaatst. Daar terzelfdertijd ook het ijs wordt verwijderd, valt alle koudeprotektie weg en kan de temperatuur van de vis, die in het scheepsruim praktisch nooit 1° C overtreft, zeer vlug oplopen. Het is dan ook ten sterkste aan te raden de vis zo vlug mogelijk af te ijzen. Andere koelmethoden (bv. het afkoelen van de verkoops-halle) zijn hierbij weinig doeltreffend en zijn alleen hulpmiddelen.

Ook de verkooprecipiënten zelf zijn belangrijk voor het kwaliteitsbehoud.

De nu gebruikte plastic kisten bezitten veel technologische voordelen zoals een laag en konstant gewicht, goede stapelbaarheid, geruisloosheid en vooral een effen en ondoordringbaar oppervlak hetgeen de hygiëne ten goede komt. Niettemin

dienen de reiniging en de desinfectie met zorg te worden uitgevoerd. Uit proeven in W-Duitsland is gebleken dat tussen niet ontsmette, slechts sporadisch ontsmette en regelmatig ontsmette plastic vismijnkisten een verhouding in kiemgetal van 500 tot 15 tot 1 bestaat.

Voor een doeltreffende reiniging en desinfectie van de verkooprecipiënten werden in de meeste W-Europese vissershavens (ook in België) automatische reinigingsmachines in dienst gesteld. Men kan hier zeker spreken van een gevoelige vooruitgang op hygiënisch gebied, op voorwaarde uiteraard dat de machines korrekt worden gebruikt.

Na de veiling komt de vis die voor verse consumptie bestemd is in de vishandel of -industrie terecht. De meeste vis wordt hier gefileerd of panklaar gemaakt, nl. ontdaan van kop, vinnen en resten van ingewanden; dikwijls wordt de vis ook geportioneerd. Met het oog op de verkoop in de zelfbedieningswinkels wordt een deel ook voorverpakt.

Tenslotte wordt de vis verpakt en naar de kleinhandel of rechtstreeks naar de konsumenten verstuurd.

Het wassen en fileren.

De meeste delikate faze in de visbewerking is het fileren. Alhoewel hiervoor moderne machines bestaan, wordt het grootste gedeelte van de vis nog met de hand gefileerd. Een eerste reden hiervoor is dat niet voor alle vissoorten fileermachines bestaan. Een tweede reden is dat dikwijls door de grote diversiteit aan vissoorten en grootte-klassen een te groot aantal machines zou moeten worden aangeschaft. Gedurende het snijden en het ontvellen worden het slijm en de erin aanwezige bacteriën op de snijtafels en andere oppervlakten overgeplaatst en komen dan zo in de filets terecht. Onderzoekingen hebben uitgewezen dat 80 à 90% van de besmetting tijdens het ontvellen gebeurt.

Het vooraf wassen van de vis en het regelmatig en grondig reinigen en ontsmetten van het materieel waarmede de filets in contact komen, kunnen evenwel een produkt van hoge kwaliteit geven. Tabel 2 geeft een beeld van de vermindering in kiemgetal van de filets gemaakt van vooraf in een trommelmachine gewassen vis t.o.v. filets van niet gewassen vis.

S.C.A.P.

Samenwerkende Vennootschap

**H. BAELSKAAI 27
8400 OOSTENDE
(059) 32 29 51 - 32 09 31**

**Werkhuizen:
(059) 32 39 79 - 32 08 20**

Telex 81.123

■ **Bouwen vissersvaartuigen**
Alle sloopsherstellingen

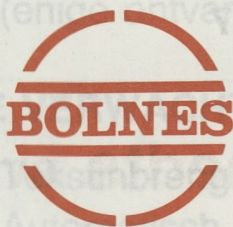
**REDERSKAAI 23-24
(Voorheen Felix Degroote)
8380 ZEEBRUGGE
(050) 54 48 87**

■ **Levering brandstoffen**
Scheepsuitrusting

Uitvoeren van plaatdiktemetingen



Direktie
en
medewerkers
van
Bolnes Motorenfabriek
wensen u
en de uwen
prettige kerstdagen
en een
behouden vaart
door 1988



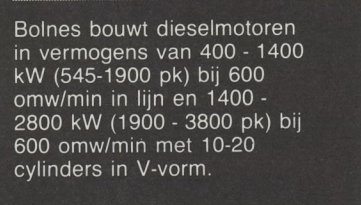
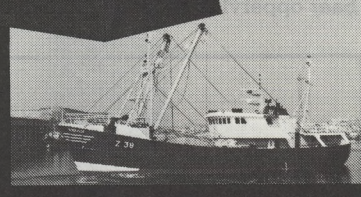
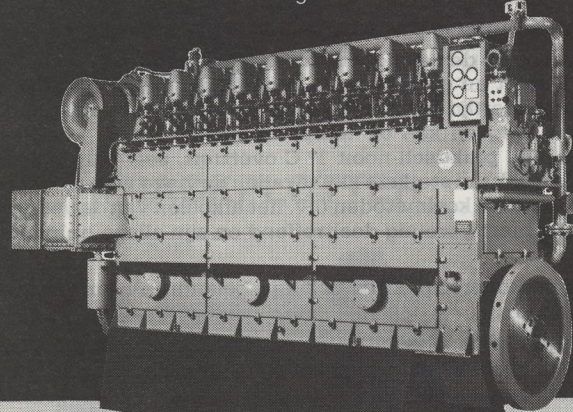
stuwkracht in staal

VISSERIJ



KRUISSHOOFD DIESELMOTOREN

De eenvoudige gekonstrueerde Bolnes dieselmotor wordt overal als krachtbron toegepast. Dankzij voortgaande ontwikkeling en toepassing van het kruishoofd-systeem, is de Bolnes dieselmotor een eerste klas ekonom. Een bedrijfszekere, krachtige en zuinige dieselmotor welke geschikt is voor zware olie.



Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 400 - 1400 kW (545-1900 pk) bij 600 omw/min in lijn en 1400 - 2800 kW (1900 - 3800 pk) bij 600 omw/min met 10-20 cilindrs in V-vorm.

Vraag uitgebreide dokumentatie

BOLNES MOTORENFABRIEK BV

2930 AA Krimpen a/d Lek, Postbus 2003
tel. 01807 - 14900, telex 22439

Vertegenwoordiger voor de Belgische visserij:
Fa. s v SCAP, H. Baelskaai 27, Oostende
tel. (059) 32.29.51/32.09.31/32.09.32 na 18 uur 70.45.32

Tabel 2 - Percentuele reductie van het totaal aantal bacteriën (TAB) per gram filet gesneden respectievelijk van ongewassen en gewassen vis.

TAB/g ongewassen vis	Reduktie in % bij gewassen vis
40.000 tot 100.000	35 tot 88
100.000 tot 500.000	45 tot 95
500.000 tot 1.000.000	83 tot 99
1.000.000 tot 10.000.000	99 tot 99,9

Uit deze gegevens blijkt dat het waseffekt relatief gezien het meest uitgesproken bij sterk besmette vis is. De reden hiervoor ligt vooral in het feit dat zoals boven reeds vermeld het slijm gemakkelijker kan worden verwijderd naarmate het bederf meer gevorderd is en dan ook hogere kiemgetallen worden gevonden. In absolute cijfers echter zullen sterk gekontamineerde vissen nog het meest het materieel besmetten.

Afhangende van de initiële versheidsgraad van de vis werd door het wassen van de vis een houdbaarheidsverlenging van gemiddeld 2 tot 3 dagen genoteerd.

Op hygiënisch gebied vormen de snij- en ontvelplanken zwakke punten. Een regelmatige reiniging en ontsmetting is noodzakelijk. Het is ook aan te raden permanent een straaltje water over de planken te laten lopen. Er wordt hierbij aan herinnerd dat houten snijplanken niet meer toegelaten zijn. Alleen planken uit kunststof zijn te gebruiken.

Door hun glad oppervlak en het feit dat geen vocht wordt opgenomen kunnen de organische resten vrij gemakkelijk worden verwijderd en de mikro-organismen beter worden gedood.

Naast geschikte hygiënische maatregelen kan het kiemgetal van de filets evenwel ook gevoelig door het gebruik van fileermachines en vooral van onthuidmachines worden vermindert. De reductie in kiemgetal bedraagt hierbij 80 à 90 %.

Filets die met huid worden verkocht en afkomstig zijn van schubbenrijke vis, zoals schelvis, rode zeebaars, koolvis dienen eerst ontschubd te worden. Dit dient zorgvuldig te geschieden om de vis niet te beschadigen. Het gebruik van elektrische roterende ontschubbers is aan te bevelen. Borstels met (roestige) pinnen dienen vermeden te worden.

Na het fileren is het dikwijls aangewezen de filets te belichten ten einde de aanwezigheid van parasieten, stukken huid, bloedklonters, graten, enz. vast te stellen en te verwijderen. Dit dient te geschieden op een belichtingstafel met fluorescerend licht ten einde de temperatuur laag te houden.

Gedurende het fileren kan de temperatuur van de vis gemakkelijk 10 à 15° C bereiken. Het is dan ook van het grootste belang de filets zo spoedig mogelijk af te koelen en koel te bewaren. Dit kan gebeuren in een gekoeld waterbad of het gemakkelijkst door rechtstreeks de vis te verpakken en in dunne lagen af te ijzen.

Verpakking en transport.

Met het oog op het vervoer naar de konsumentencentra dient de vis degelijk verpakt te worden. Als retour-verpakking komen

tegenwoordig bijna uitsluitend plastic kisten in aanmerking. Hout mag hier niet gebruikt worden daar het zeer moeilijk te reinigen en te desinfecteren is.

De meeste vis wordt in verloren verpakkingen verstuurd. Hiervoor kunnen nieuwe houten kisten of kisten uit geëxpandeerd polystyreen worden gebruikt. Deze laatste worden meer en meer gebruikt en hebben duidelijk voordelen t.o.v. houten kisten: zij zijn goedkoop, licht en hebben een sterk isolerend vermogen; als schaduwzijde geldt de grotere broosheid van deze recipiënten.

Het oordeelkundig afijzen van de vis in de kisten is van essentieel belang. Daar vis een slechte warmtegeleider is dienen dunne lagen (max. 7-10 cm) aangebracht te worden. Tabel 3 geeft de afkoelingstijd van vis in functie van de laagdikte. Het ijs dient boven en onder de vis te worden aangebracht. Uit tabel 4 volgt duidelijk dat de laagdikte relatief gezien belangrijker is dan de begintemperatuur van de vis.

Tabel 3 - Afkoelingstijd van 10° C tot 1,5° C (ijs boven en onder).

Vislaag (cm)	Tijd (uur)
7,5	2
10	4
12,5	6,5
15	9
25	24
60	120

Tabel 4 - Afkoelingstijd tot 1,5° C (ijs boven en onder).

Laagdikte	Begin-temp.	Tijd (uur)
7,5 cm	5° C	1,5
	10° C	2
	15° C	2,75
15 cm	5° C	6
	10° C	9
	15° C	12

De aan te brengen hoeveelheid ijs hangt van de buitentemperatuur, het isolatievermogen van de kist, de begintemperatuur van de vis en de duur van de reis af. Met kisten uit geëxpandeerd polystyreen en bij een buitentemperatuur van 10-15° C kan een verhouding ijs/vis van 1/4 worden genomen. In ieder geval moet rekening gehouden worden met het feit dat de kisten bij de bestemming dikwijls nog verschillende uren moeten blijven staan.

Visfilets worden best niet rechtstreeks met ijs in contact gebracht, daar ze anders te slap worden en water opnemen. Een vel perkamentpapier of plastic folie wordt tussen het ijs en de vis geplaatst.

De transportmiddelen dienen gesloten en geïsoleerd te zijn. Een bijkomende koeling is niet absoluut noodzakelijk op voorwaarde dat voldoende ijs wordt gebruikt; het is evenwel nuttig daar het toelaat minder ijs toe te voegen en een grotere lading vis te vervoeren.



GIETERIJ Debaedts BVBA

☎ (059) 32 10 99

Victorialaan 69, 8400 Oostende

**WENST ZIJN KLIENTEEL
EEN VOORSPOEDIG 1988**

"appetit"

als het om vis gaat:

van den abeele, n.v.

pathoekeweg 68 – 8000 brugge

tel. 050/315141 – telex: 81153

sedert 1859

al meer dan 128 jaar in het vak





VAN SONAR TOT MULTISECTORSONAR

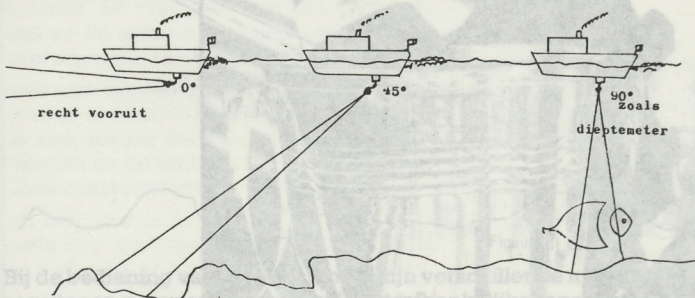
Door G. VANDEN BROUCKE
Burgerlijk Ingenieur
Werkgroep „Techniek in de Zeevisserij”

Werkgroep visvangstechniek

Ter herinnering wordt een korte uitleg gegeven over de werking van de klassieke sonar.

Vooreerst hebben we de tilt instelling.

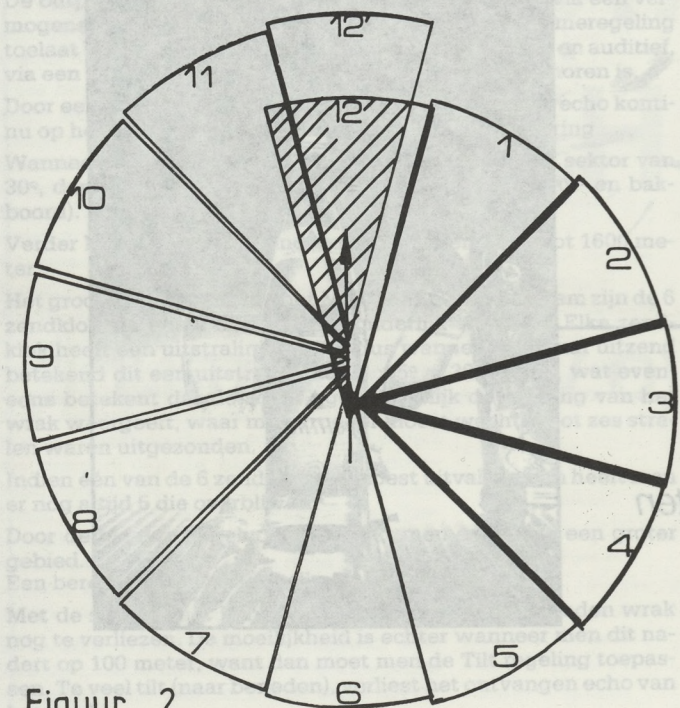
Dit is het richten van de zendstraal. Deze straal is bij een dieptemeter altijd naar beneden gericht en bij een Sonar is die zendstraal regelbaar van 0 tot 90 graden, met de mogelijkheid tot ronddraaien over een gebied van 360 graden.



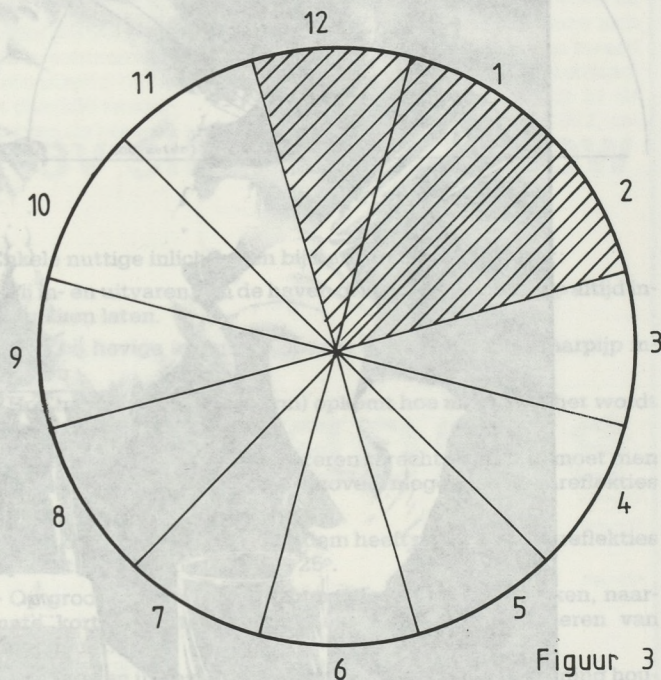
Figuur 1

Tilt afstelling is ook afhankelijk van volgende factoren:

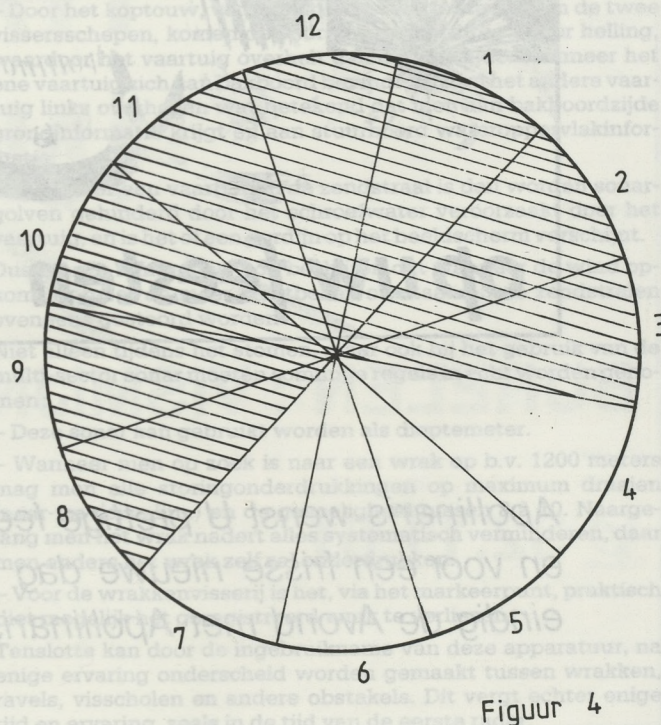
- a) **Bouw van het vaartuig:** Hellingshoek van voorsteven tot achtersteven.
- b) **Lading van het vaartuig:** Hoe meer lading vooraan (ijs, vis, enz...) hoe dieper de voorsteven in het water.



Figuur 2



Figuur 3



Figuur 4

Apollinaris



op uw feesten

*Apollinaris wenst U prettige feesten
en voor een frisse nieuwe dag
eindig de Avond met Apollinaris*



c) Diepte van de zeebodem: In ondiep water moet men de Tilt instelling zoveel mogelijk naar 0 graden draaien.

d) Visserij in span: Wanneer in span wordt gevist helt voorsteven aan de ene kant meer over dan aan de andere kant, deze kan zelfs 10 à 20 graden bedragen.

Dit rondraaien van de transducer over een gebied van 360° kan bij de multisector sonar gesplitst worden over sectoren van 30°, zodat een beter definitie van de detectie wordt verwezenlijkt.

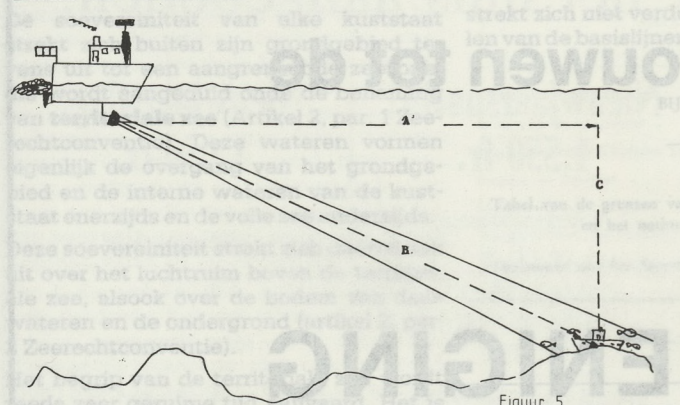
Bij de kleuren sonar heeft men 12 standen (12 x 30° = 360°). Indien men het gebied over 360° wil afzoeken dan schakelt men de standen in van 1 tot en met 12.

Tussen de standen 1 en 12 kan men de afstelling doen bv. voor 30°, 90°, 240°, enz... (zie figuren 2, 3 en 4 de gearceerde sectoren).

Deze kleuren sonar werkt als een kleurenradar. De acht kleuren indicaties variëren volgens de sterkte der ontvangtsignalen. Terwijl ook de instellingen digitaal worden weergegeven op het scherm.

Bij het opsporen van een wrak is op het bedieningspaneel een speciale instelling voorzien, waardoor het volgende wordt weergegeven:

- Afstand wrak in rechte lijn
- Afstand wrak volgens diepte
- Diepte wrak vanaf wateroppervlak
- Bearing, op hoeveel graden het wrak gepeild wordt ten opzichte van voorsteven.



Figuur 5

Bij de bediening van de sectorsonar zijn verschillende instelbare regelingen voorzien. Met de snelheidsafhankelijke regeling kunnen verder afgelegen kleinere echo's worden versterkt.

Ook de gevoeligheid van de ontvangen signalen kan worden bijgesteld. Deze kan men vergelijken met de definitie van de echo's op een radarscherm. Een te grote gevoeligheid geeft te veel echo's zodat een onduidelijk beeld wordt weergegeven van de interpretatie van de ontvangen signalen.

De outputregeling of de uitzendkrachtregeling kan via een vermogensschakeling worden ingesteld, terwijl de volumeregeling toelaat het signaal zichtbaar te maken op het scherm en auditief, via een geluidssignaal, te zien en respectievelijk te horen is.

Door een markeerpunt instelling kan een ontvangen echo continu op het scherm blijven, zelfs bij een koersverandering.

Wanneer men een bepaald gebied wil afzoeken per sektor van 30°, dan schakelt men een scan sektor op 180° (stuur- en bakboord).

Verder kan men een afstandsinstelling doen van 0 tot 1600 meter.

Het grootste voordeel van het MULTI-SECTOR systeem zijn de 6 zendklokken naast elkaar en afzonderlijk werkend. Elke zendklok heeft een uitstraling van 5°, dus wanneer de sonar uitzend betekend dit een uitstraling van 6 x 5° = 30 graden, wat eveneens betekend dat de sonar ogenblikkelijk de omvang van het wrak weergeeft, waar men vroeger moest wachten tot zes stralen waren uitgezonden.

Indien één van de 6 zendklokken moest uitvallen, dan heeft men er nog altijd 5 die overblijven.

Door de nieuwe kegelvorm bestrijkt men eveneens een groter gebied.

Een bereik van 50 meter welke goed regelbaar is.

Met de sonar is het bijna niet mogelijk om een gevonden wrak nog te verliezen. De moeilijkheid is echter wanneer men dit nadert op 100 meter, want dan moet men de Tilt regeling toepassen. Te veel tilt (naar beneden), verliest het ontvangen echo van het wrak.

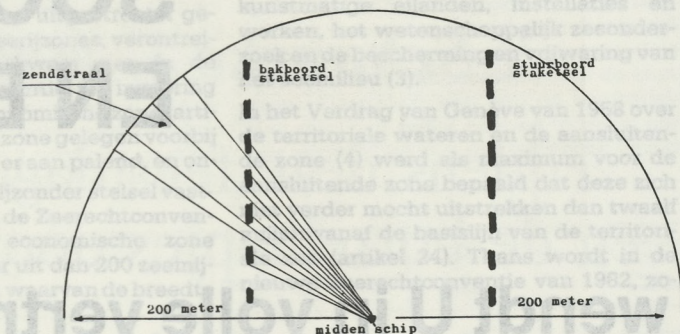
Door die nieuwe kegelvorm met de 6 zendstralen, bestrijkt men een groot gebied dat het op en neergaan of deining van het vaartuig geen invloed heeft voor de te ontvangen signalen.

De afzonderlijke regeling van storing zowel voor dichte als verdere bereiken.

Indien nodig kan men de sonar gebruiken als dieptemeter door tilt volledig naar beneden te plaatsen t.t.z. 90°.

Een voorbeeld van een instelling van het bedieningspaneel kan als volgt worden geïllustreerd:

- Bereik 200 meter
- Scan 180°
- Snelheidsafhankelijkheid 1 à 2
- Gevoeligheid 2 à 4
- Tilt 0°.



Figuur 6

Enkele nuttige inlichtingen bij het varen met de sonar:

– Bij in- en uitvaren van de haven of sassen de sonarpijp altijd ingetrokken laten.

– Ook bij hevige storm b.v. kracht 8 eveneens de sonarpijp in-trekken.

– Hoe heviger de wind (storm) opkomt hoe moeilijker het wordt om met uw sonar te werken.

– Indien men in ondiepere wateren terecht komt dan moet men tilt meer op 0° instellen, dit om zoveel mogelijk bodemreflecties te vermijden.

– Zelfs op een diepte van 25 fadem heeft men al bodemreflecties bij een tilt instelling van 17 à 25°.

– Op grootste bereiken maximum zendkracht gebruiken, naarmate kortere afstanden gebruikt worden, verminderen van zendkracht.

Bij het vissen in span moet men met het volgende rekening houden:

– Door het koptouw, verbonden met de voorsteven van de twee vissersschepen, komen de voorsteven voordurig onder helling, waardoor het vaartuig overhelt aan de ene zijde. Wanneer het ene vaartuig zich aan bakboord bevindt, dan zal het andere vaartuig links overhellen wat betekend dat men aan bakboordzijde grondinformatie krijgt en aan stuurboord wateroppervlakinformatie.

Wanneer er een vaartuig in de zendstraal is dan worden sonar-golven gehinderd door het schroefwater veroorzaakt door het vaartuig, en is het of een gordijn op het beeldscherm verschijnt.

Dus hieruit kunnen we ook besluiten dat wanneer de wind opkomt er meer en meer luchtballen ontstaan en de zendstralen eveneens gestoord worden.

Niet alleen tijdens het stomen, maar ook bij het gebruik van de multi-sector sonar moeten sommige regels in acht worden genomen:

– Deze sonar kan gebruikt worden als dieptemeter.

– Wanneer men op zoek is naar een wrak op b.v. 1200 meters mag men alle storingonderdrukkingen op maximum draaien (near-far-noise lim.) en de gevoeligheid tussen 8 à 10. Naargelang men het wrak nadert alles systematisch verminderen, daar men anders het wrak zelf zal onderdrukken.

– Voor de wrakkervisserij is het, via het markeerpunt, praktisch niet mogelijk het geregistreerd wrak te verliezen.

Tenslotte kan door de ingebruikname van deze apparatuur, na enige ervaring onderscheid worden gemaakt tussen wrakken, ravels, visscholen en andere obstakels. Dit vergt echter enige tijd en ervaring, zoals in de tijd van de eerste radar.

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

BELGIE EN DE TERRITORIALE ZEE

Yolanda VANDEN BOSCH
Advocaat

1. Een nieuwe wet inzake de breedte der Belgische territoriale wateren.

In het Belgisch Staatsblad van 22 oktober 1987 (p. 15290) werd de wet tot bepaling van de breedte van de territoriale zee van België van 6 oktober 1987 gepubliceerd. (1)

Hiermee werd de breedte van de Belgische territoriale wateren gewijzigd, meer bepaald werd deze uitgebreid tot 12 zeemijl (artikel 1). Hiermee wordt ingegaan op de tendens die zich reeds geruime tijd heeft ontwikkeld inzake de uitbreiding van de breedte der territoriale wateren van een kuststaat. In de nieuwe Zeerechtconventie van 10 december 1982 van Montego Bay (2) werd deze breedte vastgelegd op maximaal 12 zeemijlen (artikel 3 Zeerechtconventie).

2. Begrip territoriale zee

De soevereiniteit van elke kuststaat strekt zich buiten zijn grondgebied tevens uit tot een aangrenzende zeezone, die wordt aangeduid onder de benaming van **territoriale zee** (Artikel 2, par. 1 Zeerechtconventie). Deze wateren vormen eigenlijk de overgang van het grondgebied en de interne wateren van de kuststaat enerzijds en de volle zee anderzijds.

Deze soevereiniteit strekt zich daarbij ook uit over het luchtruim boven de territoriale zee, alsook over de bodem van deze wateren en de ondergrond (artikel 2, par. 2 Zeerechtconventie).

Het begrip van de territoriale zee wordt reeds zeer geruime tijd aanvaard. Het is ten tijde van de Middeleeuwen ontstaan.

3. Breedte van de territoriale zee

3. 1 Algemeen

Discussiepunt evenwel was bepaling van de breedte van deze territoriale wateren. Destijds werd deze breedte van de territoriale zee in de statenpraktijk ontwikkeld tot een breedte van drie zeemijlen. Idee die hieraan ten gronde lag is dat de Staat zijn gezag kan handhaven tot waar zijn macht effectief reikt.

Voor bepaling der breedte van de territoriale zee werden verschillende criteria aangewend. De meest gekende is wellicht deze van „de reikwijdte van een kanoenschot” en deze van „het zicht vanaf de kust”. Bij het einde der 19e eeuw werd deze driemijlenregel aanvaard als internationaal gewoonterecht.

Stilaan evenwel kwam hiertegen verzet. De kuststaten eisten en eisen rechtsbevoegdheid op over steeds maar bredere zeestroken (deze gingen dus van driemijlenzones tot zelfs tweehonderdmijlenzones). Bedoeling van de kuststaten is een betere bescherming van het kustmilieu en behoud van de biologische rijkdommen van de zee. In de territoriale wateren bezit de Staat immers volheid van bevoegdheid. Deze eisen en de toepassing van soevereine rechten op deze gebieden waren meermaals aanleiding tot internationale visserijgeschillen.

Meerdere Staten gingen aanspraak maken op „functionele zones” (voornamelijk visserijzones), waaraan dan zelfs meer-

maals eenzijdig het statuut van territoriale wateren werd toegekend. Op dit ogenblik zijn er dan ook nog slechts weinig kuststaten die nog de driemijlenregel aanvaarden (zie bijlage). Thans (eind 1986) hebben 89 Staten hun territoriale zee vastgelegd op 12 zeemijl en 22 Staten hebben een territoriale zee waarvan de breedte verder gaat dan twaalf zeemijlen.

Soevereine rechten worden daarnaast tevens uitgeoefend op allerlei functionele zones, die dan zelf veel uitgestrekter gebieden betreffen (visserijzones, verontreinigingszones,...). Zo kwam men in de nieuwe Zeerechtconventie tot invoering van de exclusieve economische zone (artikel 55 e.v.). Dit is een zone gelegen voorbij de territoriale zee en er aan palend, en onderworpen aan een bijzonder stelsel vastgelegd in deel V van de Zeerechtconventie. De exclusieve economische zone strekt zich niet verder uit dan 200 zeemijlen van de basislijnen waarvan de breedte

van de territoriale zee wordt gemeten. De kuststaat heeft in deze zone 1) soevereine rechten van verkenning en uitbating, van bewaring en van beheer van natuurlijke rijkdommen, biologische en niet-biologische, van de wateren boven de diepzeebodem, de diepzeebodem en hun ondergrond, alsook op andere activiteiten zoals op energie voortkomende uit water, stromen en wind; en 2) rechtsmacht betreffende het plaatsen en gebruiken van kunstmatige eilanden, installaties en werken, het wetenschappelijk zeeonderzoek en de bescherming en vrijwaring van het zeemilieu (3).

In het Verdrag van Genève van 1958 over de territoriale wateren en de aansluitende zone (4) werd als maximum voor de aansluitende zone bepaald dat deze zich niet verder mocht uitstrekken dan twaalf mijlen vanaf de basislijn van de territoriale zee (artikel 24). Thans wordt in de nieuwe Zeerechtconventie van 1982, zo-

BIJLAGE

Tabel van de grenzen van de nationale soevereiniteit en het nationale rechtsgebied

(Document van het Secretariaat-generaal van de V.N.)

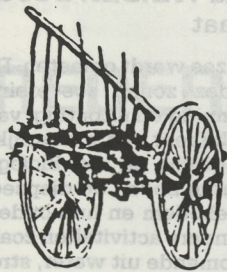
ANNEXE

Tableau des limites de la souveraineté et de la juridiction nationales

(Document du Secrétariat général de l'O.N.U.)

Land — Pays	Territoriale zee Mer territoriale	Aansluitende zone Zone contiguë	Exclusieve economische zone Zone économique exclusive	Visserijzone Pêches	Continental plat Plateau continental
Zuid-Afrika. — Afrique du Sud	12	—	—	200	200m/EXP
Albanië. — Albanie	15	—	—	—	200m/EXP
Algerije. — Algérie	12	—	—	—	—
Bondsrepubliek Duitsland. — Allemagne, République fédérale d'	3	—	—	200	200m/EXP
Angola. — Angola	20	—	—	200	—
Antigua en Barbuda. — Antigua-et-Barbuda	12	24	200	200	—
Saedi-Arabië. — Arabie saoudite	12	18	—	—	—
Argentinië. — Argentine	200	—	—	—	200m/EXP
Australië. — Australie	3	—	—	200	200m/EXP
Bahama's (1). — Bahamas (1)	3	—	—	200	200m/EXP
Bahrein (1). — Bahrein (1)	3	—	—	—	—
Bangladesh. — Bangladesh	12	18	200	—	CM
Barbados. — Barbade	12	—	200	—	—
België. — Belgique	3	—	—	—	—
Belize (1). — Belize (1)	3	—	—	—	—
Benin. — Bénin	200	—	—	—	—
Birma. — Birmanie	12	24	200	—	CM/200
Brazilië. — Brésil	200	—	—	—	—
Brunei. — Brunéi Darussalam	12	—	—	—	—
Bulgarije. — Bulgarie	12	—	—	—	200m/EXP
Kameroen (1). — Cameroun (1)	50	—	—	—	—
Canada. — Canada	12	—	—	200	200m/EXP
Kaap Verde. — Cap-Vert	12	—	200	—	—
Chili (2). — Chili (2)	3	12	—	200	200/350
China. — Chine	12	—	—	—	—
Cyprus. — Chypre	12	—	—	—	200m/EXP
Colombia. — Colombie	12	—	200	—	200m/EXP
Comoren. — Comores	12	—	200	—	—
Kongo. — Congo	200	—	—	—	—
Costa-Rica. — Costa Rica	12	—	200	—	200m/EXP
Ivoorkust (1). — Côte-d'Ivoire (1)	12	—	200	—	200m
Cuba (1). — Cuba (1)	12	—	200	—	—
Denemarken. — Danemark	3	—	—	200	200m/EXP
Djibouti. — Djibouti	12	—	200	—	—
Dominique. — Dominique	12	24	200	200	—

Restaurant - Traiteurdienst



't SCHUURKE

Voorhavenlaan 20 - Oostende - 059/32.36.03

't Schuurke... steeds iets méér !!!

Tijdens deze feestdagen wordt het aperitief en de borrelhapjes door het huis aangeboden.

Kerstnacht: 1.300 fr.

- Kreeftensoep met Armagnac
★ ★ ★
- Verse Zalm en Tongfileetjes
op bed van fijne groentjes
en licht romig sausje
★ ★ ★
- Champagne sorbet
★ ★ ★
- Het fijnste van de Eend met
bigarode saus en muskaatdruij
★ ★ ★
- 3 Vruchtenbavarois
★ ★ ★
- Geurige Braziliaanse Moka
★ ★ ★

Kerstdag: 1.050 fr.

- Witloofroomsoep
★ ★ ★
- Zeevruchtenshotel van
Neptunus met langoustines
in licht roomsausje
- Kerstkalkoen met
jagermeestersaus gearmeerd
met fijne groenten moesjes
★ ★ ★
- Dessert van de Kerstman
★ ★ ★
- Koffie
★ ★ ★

Nieuwjaarsnacht: 1.550 fr.

- Waterkersroomsoep
★ ★ ★
- 1/2 Noordzeekreeft
Marie Walewska
★ ★ ★
- Sorbet van Clementientjes
★ ★ ★
- Fazanten delicatessie
met
Champagneroomsaus
★ ★ ★
- Eindejaarsflensjes geflambeerd
met Grand-Marnier
★ ★ ★
- Geurige Braziliaanse Moka
★ ★ ★

Nieuwjaarsdag: 1.050 fr.

- Zeevruchtenshotel
★ ★ ★
- Tomatenroomsoep
★ ★ ★
- Rundsmedaillon met
groentenprimeur
★ ★ ★
- Chocolade parfait
★ ★ ★
- Koffie
★ ★ ★

Suggesties: Sfeervol voor de feestdagen bij U thuisgebracht

- | | | | | | |
|-----------------------|---------|---|---------|--|-------------------|
| - Kreeftensoep | 200 fr. | - Gerookte Zalm | 475 fr. | - Tarbot met Kreeftencoulis: | 800 fr. |
| - Vissoep | 200 fr. | - 1/2 Noordzeekreeft met Cruditeiten:
Prijs volgens de markt | | - Fazant met witloof
of roomsaus: | 1.400 fr. (2 pp.) |
| - Witloofroomsoep | 70 fr. | - Tongfileetjes op z'n Oostends: | 650 fr. | - Kalfsgebraad met champignon-
roomsaus of met appelsienensaus: | 550 fr. |
| - Tomatenroomsoep | 70 fr. | - St. Jacobsschelp met room
en fijne groenten: | 525 fr. | - Koud buffet te bespreken. | |
| - Ganzeleverpastei | 525 fr. | | | | |
| - Zeevruchtencocktail | 525 fr. | | | | |

als reeds hoger gesteld een maximumbreedte van twaalf zeemijlen voor de territoriale zee zelf weerhouden (artikel 3). In de zone aangrenzend aan de territoriale zee en die zich niet verder mag uitstrekken dan 24 zeemijlen van de basislijnen waarvan de breedte van de territoriale zee wordt gemeten, mag de kuststaat het nodige toezicht uitoefenen om inbreuken op zijn wetten en reglementen inzake douane, fiscus, gezondheid en immigratie op zijn grondgebied of in zijn territoriale wateren te voorkomen of te bestraffen (artikel 33 Zeerechtconventie).

3. 2 België

Tot voor de recente wetswijziging bleef **België** vasthouden aan de driemijlenregel voor vaststelling van de breedte der territoriale wateren. Dit werd via meerdere K.B. vastgelegd op deze wijze. Zo werd in het Koninklijk Besluit van 4 augustus 1981 (B.S., 1 september 1981 en 27 oktober 1981) houdende het politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust nog een afstand van drie zeemijlen (5556 m) weerhouden (artikel 2, par. 1). Hierin werd tevens het begrip „Belgische territoriale zee” omschreven, alsook de berekeningswijze voor de afstand van 3 zeemijlen. In de wet van 26 maart 1971 (art. 1,3) inzake de bescherming van de oppervlakte wateren tegen verontreiniging werd gesproken over „wateren van de zee langs de kusten over een breedte van 3 geografische mijlen naar rata van zestig mijlen per breedtegraad vanaf de laagwaterlijn”.

Op 5 december 1984 ondertekende België de derde Zeerechtconventie (tot op heden geen ratificatie - België heeft de Conventie trouwens niet goedgekeurd, doch heeft zich onthouden) er op wijzend dat het niet het karakter van de territoriale zee zou erkennen voor wateren die voorbij de twaalf zeemijlen als zodanig zouden opgeëist blijven of worden.

Zoals reeds eerder vermeld, wordt de breedte van de Belgische territoriale wateren thans door de nieuwe wet gebracht op **12 zeemijlen**, zijnde tweeëntwintig-duizend tweehonderd vierentwintig meter, gemeten hetzij vanaf de laagwaterlijn van de kust, of van bij eb droogvallende bodemverheffingen indien deze zich binnen de twaalf zeemijl vanaf die laagwaterlijn bevinden, hetzij vanaf de uiteinden der permanente havenwerken welke buiten voornoemde laagwaterlijn uitsteken, zoals een en ander op de officiële Belgische op grote schaal uitgevoerde zee-kaarten is aangeduid (artikel 1). In artikel 2 van de nieuwe wet wordt uitdrukkelijk gesteld dat elke verwijzing in de Belgische wetgeving of reglementering naar de territoriale zee van België moet worden begrepen in de betekenis van territoriale zee waarvan de breedte overeenkomt met deze vastgesteld bij de nieuwe wet. Dit geldt dus ook voor de verwijzingen naar de territoriale zee zoals in hoger vermeld Koninklijk Besluit.

Bij de bespreking in de Senaat werd gewezen op het feit dat de maritieme ruimtes van ons rechtsgedebied (territoriale zee, continentaal plat, visserijzone) nooit officieel werden omschreven doch dat enkel officieuze coördinaten werden uitgewisseld. Over de begrenzing van de Belgische territoriale zee werd met Frankrijk en Nederland nooit onderhandeld. De

kwestie van deze begrenzing is blijkbaar slechts belangrijk geworden nu de territoriale zee van drie zeemijl op 12 zeemijl wordt gebracht, hetgeen in Frankrijk reeds gebeurde in december 1971 en in Nederland met de wet van 1 juni 1985, waarvan verscheidene bepalingen ons dreigen te benadelen. Besprekingen met de buurlanden Frankrijk en Nederland werden ingezet.

Met de uitbreiding van de haven van Zeebrugge dient tevens rekening te worden gehouden. Gelet dat dit een uitbouw is in zee, zal dit als gevolg hebben dat de grens van de Belgische territoriale wateren naar voren zal schuiven.

Tenslotte dient er op gewezen dat bij de stemming in de Senaat de Volksunie-fractie zich heeft onthouden (**Parl. Hand.**, 18 juli 1987, p. 3054). Op de 150 aanwezigen werden 144 JA-stemmen uitgebracht en 9 onthoudingen (Volksunie-fractie). Als reden van onthouding werd gesteld dat de Belgische grondwet 3 territoria, met name het Vlaams Gewest, het Waals Ge-

west en het gebied Brussel voorziet en geen andere indeling. De fractie meent dat normaal de territoriale oppervlakte van de zee derhalve in aanmerking moet worden genomen voor de oppervlakteberekening van het Vlaams Gewest wat belangrijk is voor het bepalen van de dotaties.

4. Rechten van de kuststaat over de territoriale zee

De kuststaat bezit dus soevereine rechten over deze territoriale wateren, meer bepaald dus inzake **visserij-, navigatie- en gezondheidsreglementering, mogelijke toepassing van douane- en fiscale maatregelen alsmede defensie maatregelen**. De kuststaat heeft over deze territoriale wateren **volheid van bevoegdheid**. De rechtsmacht over dit gebied zal tevens worden uitgeoefend door de kuststaat. De uitbreiding van de territoriale wateren kan gelijk gesteld worden met een uitbreiding van ons nationaal grondgebied.

Land - Pays	Territoriale zee Mer territoriale	Aansluitende zone Zone contiguë	Exclusieve economische zone Zone économique exclusive	Visserijzone Pêches	Continentaal plat Plateau continental
Egypte (1). — Egypte (1)	12	18	—	—	200m/EXP
El Salvador. — El Salvador	200	—	—	—	—
Verenigde Arabische Emiraten (5). — Emirats arabes unis (5)	3/12	—	—	—	200m
Ecuador. — Equateur	200	—	—	—	200m
Spanje. — Espagne	12	—	200	—	200m/EXP
Verenigde Staten van Amerika. — Etats-Unis d'Amérique	3	12	200	—	200m/EXP
Ethiopië. — Ethiopie	12	—	—	—	—
Fidji (1). — Fidji (1)	12	—	200	—	200m/EXP
Finland. — Finlande	4	6	—	12	200m/EXP
Frankrijk. — France	12	—	200	—	200m/EXP
Gabon. — Gabon	12	24	200	—	—
Gambia (1). — Gambie (1)	12	18	—	200	—
Ghana (1). — Ghana (1)	12	24	200	—	200m
Griekenland. — Grèce	6	—	—	—	200m/EXP
Grenada. — Grenade	12	—	200	—	—
Guatemala. — Guatemala	12	—	200	—	200m/EXP
Guinea (1). — Guinée (1)	12	—	200	—	—
Equatoriaal Guinea. — Guinée équatoriale	12	—	200	—	—
Guinea-Bissau (1). — Guinée-Bissau	12	—	200	—	—
Guyana. — Guyana	12	—	—	200	CM/200
Haiti. — Haïti	12	—	200	—	200m/EXP
Honduras. — Honduras	12	—	200	—	200m/EXP
Cook-Eilanden. — Iles Cook	12	—	200	—	CM/200
Salomon-Eilanden. — Iles Salomon	12	—	200	—	—
India. — Inde	12	24	200	—	CM/200
Indonesië (1). — Indonésie (1)	12	—	200	—	—
Iran. — Iran	12	—	—	50	—
Irak (1). — Iraq (1)	12	—	—	—	—
Ierland. — Irlande	3	—	—	200	—
Ijsland (1). — Islande (1)	12	—	200	—	CM/200
Israël. — Israël	6	—	—	—	200m/EXP
Italië. — Italie	12	—	—	—	200m/EXP
Libië. — Jamahiriya arabe libyenne	12	—	—	—	—
Jamaica (1). — Jamaïque (1)	12	—	—	—	200m/EXP
Japan. — Japon	12	—	—	200	—
Jordanië. — Jordanie	3	—	—	—	—
Kampuchea. — Kampuchea démocratique	12	24	200	—	200m/EXP
Kenia. — Kenya	12	—	200	—	200m/EXP
Kiribati. — Kiribati	12	—	200	—	—
Koeweit (1). — Koweït (1)	12	—	—	—	—
Libanon. — Liban	12	—	—	—	—
Liberia. — Libéria	200	—	—	—	—
Madagascar (3). — Madagascar (3)	12	24	200	—	200/iso
Maleisië. — Malaisie	12	—	—	200	200m/EXP
Maldiven. — Maldives	12	—	—	—	—
Malta. — Malte	12	24	—	25	200m/EXP

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 tachografen
- Industrie en marine toestellen - batterijen en batterijladers
- Gereedschap: Metabo - Hitachi - Draadsnijmachinen
- Betontrillers - lasposten
- Herstellen alle merken



AMRC

N.V. Antwerp Marine Radio S.A.

NOORDHINDERSTRAAT 6-8

8380 ZEEBRUGGE

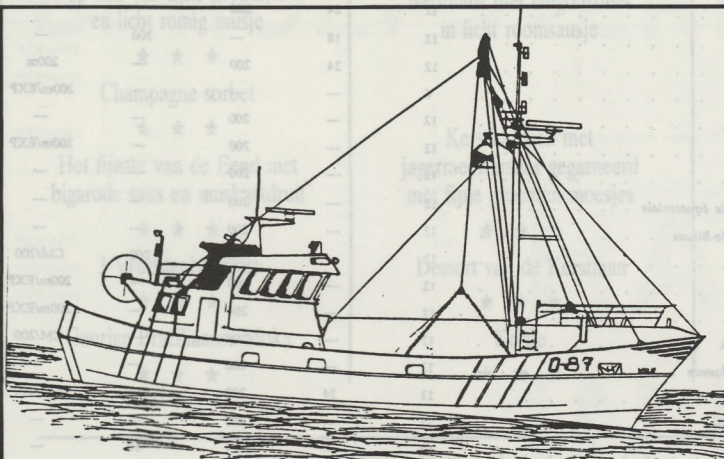
Ø (050) 54 42 71

FAX (050) 54 76 78

TLX 31734B

OFFICIEEL INVOERDER VOOR ELEKTRONISCHE NAVIGATIE- EN VISSERIJAPPARATUUR

**BIEDT AAN ALLE REDERS EN BEMANNINGEN
ZIJN BESTE WENSEN AAN VOOR 1988**



**N.V. SCHEEPSBOUW
PERFECTA**

- nieuwbouw vissersvaartuigen
- herstellingen vissersvaartuigen
- afdeling electriciteit
- afdeling mechanika
- afdeling koeling
- afdeling schrijnwerkerij

KIELBANKSTR. 1, 8380 ZEEBRUGGE

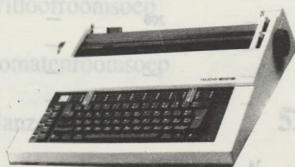
TEL. 050/54 62 75

B.T.W.: 428.347.743

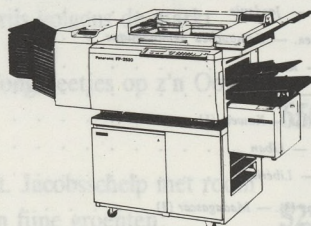
Kantoormachines A. VANDE VEIRE B.V.B.A.

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

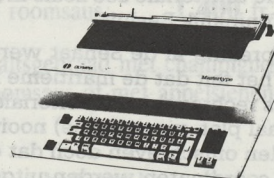
▶ ALLE KANTOORMACHINES AAN DE BESTE PRIJZEN – SERVICE IN EIGEN ATELIER



BROTHER
ELEKTRONISCHE PORTABEL



OLYMPIA
FOTOCOPIERAPPARATEN



OLYMPIA
BUREELMACHINES ELEKTRONISCH

Inzake de visserij beschikt de kuststaat dus soeverein over zijn territoriale wateren. De kuststaat is volkomen vrij in de regeling van de visserij en de jacht in deze zone. Artikel 34 van het Koninklijk Besluit van 4 augustus 1981 verbiedt zo het neerschieten van vogels en waterwild vanaf een vaartuig dat zich in de Belgische territoriale zee bevindt. De wetgeving uitgevaardigd door een kuststaat inzake zijn territoriale wateren inzake de visserij is zowel door de onderdanen van de kuststaat als door vreemdelingen na te leven. De doorvaart door de territoriale wateren zal niet meer vreedzaam zijn wanneer deze vreemde vissersvaartuigen zich niet houden aan de wetten en voorschriften door de kuststaat uitgevaardigd.

Ook in geval van verontreiniging voor onze kust of schending van visserijreglementen zal België thans dus ingrijpender kunnen optreden tengevolge van de uitbreiding van de territoriale wateren.

5. Beperking van de volheid van bevoegdheid

Een beperking op deze volheid van bevoegdheid spruit echter uit het recht op vreedzame doorvaart van de territoriale zee door vaartuigen van andere Staten (artikel 17 Zeerechtconventie).

Onder deze doorvaart wordt verstaan het feit te varen in de territoriale zee ten einde a) deze over te steken zonder in de binnenwateren te varen, noch stil te houden in een haven buiten de binnenwateren; b) zich te begeven in de binnenwateren of deze te verlaten, of stil te houden in een haven of deze te verlaten (artikel 18, par. 1 Zeerechtconventie). Deze doorvaart dient evenwel snel en voortdurend te gebeuren (artikel 18, par. 2 Zeerechtconventie).

Een doorvaart is vreedzaam zolang deze de vrede, de goede orde en de veiligheid van de kuststaat niet aantast (artikel 19, par. 1 Zeerechtconventie). In artikel 19, par. 2 van de Zeerechtconventie worden een aantal activiteiten genoemd die niet als vreedzaam kunnen worden beschouwd, zoals bijvoorbeeld het dreigen of het gebruik van geweld, het verzamelen van inlichtingen, propaganda, het laden of lossen in strijd met de wetgeving van de kuststaat inzake douane, fiscus, gezondheid of immigratie, doelbewuste en zware verontreiniging, visserij, enz. (zie onder andere artikel 21, par. 1, litt. d en e Zeerechtconventie). In zijn territoriale zee kan de kuststaat alle noodzakelijke maatregelen nemen teneinde elke niet-onschuldige doorvaart te voorkomen (artikel 25, par. 1).

6. Besluit

Dankzij deze wet wordt de breedte van onze territoriale wateren uitgebreid tot 12 zeemijlen, welke breedte reeds door de meeste andere kuststaten was aangenomen. Deze uitbreiding van onze territoriale zee is zeer belangrijk aangezien België dan de volheid van bevoegdheid krijgt over een ruimer gebied waarop het soevereine rechten kan uitoefenen.

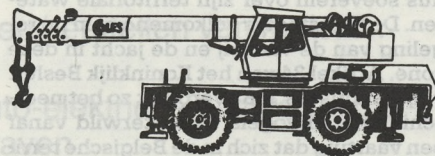
Dit alles heeft als voornaamste gevolg dat België in de toekomst maatregelen kan treffen op onder meer het vlak van de verontreiniging en de visserij. Meer indringende en verregaander maatregelen zullen de bescherming van ons leefmilieu en het behoud van onze biologische rijkdommen kunnen ten goede komen.

Land — Pays	Territoriale zee Mer territoriale	Aansluitende zone Zone contiguë	Exclusieve economische zone Zone économique exclusive	Visserijzone Pêches	Continental plat Plateau continental
Marokko. — Maroc	12	24	200	—	—
Mauritius. — Maurice	12	—	200	—	CM/200
Mauritanië. — Mauritanie	70	—	200	—	CM/200
Mexico (1). — Mexique (1)	12	—	200	—	200m/EXP
Monaco. — Monaco	12	—	—	—	—
Mozambique. — Mozambique	12	—	200	—	—
Nauru. — Nauru	12	—	—	200	—
Nicaragua. — Nicaragua	200	—	—	—	—
Nigeria (1). — Nigéria (1)	30	—	200	—	200m/EXP
Nioué. — Nioué	12	—	200	—	—
Noorwegen. — Norvège	4	—	200	—	200m/EXP
Nieuw-Zeeland. — Nouvelle-Zélande	12	—	200	—	CM/200
Oman. — Oman	12	—	200	—	—
Pakistan. — Pakistan	12	24	200	—	CM/200
Panama. — Panama	200	—	—	—	—
Papoea-Nieuw-Guinea. — Papouasie-Nouvelle-Guinée	12	—	—	200	200m/EXP
Nederland. — Pays-Bas	12	—	—	200	200m/EXP
Peru. — Pérou	200	—	—	—	200m
Filippijnen (1). — Philippines (1)	—	—	200	—	EXP
Polen. — Pologne	12	—	—	—	200m/EXP
Portugal. — Portugal	12	—	200	—	200m/EXP
Katar. — Qatar	3	—	—	—	—
Syrië (Arab. Republiek). — République arabe syrienne	35	—	—	—	—
Korea (Republiek). — République de Corée	12	—	—	—	—
Duitse democratische Republiek. — République démocratique allemande	12	—	—	—	200m/EXP
Korea (Dem. Volksrepubliek). — République démocratique populaire de Corée	12	—	200	—	—
Dominicaanse Republiek. — République dominicaine	6	24	200	—	CM/200
Oekraïne (Soc. Sovjet republiek). — République socialiste soviétique d'Ukraine	12	—	200	—	200m/EXP
Tanzanië (Verenigde Republiek) (1). — République-Unie de Tanzanie (1)	50	—	—	—	—
Roemenië. — Roumanie	12	—	200	—	200m/EXP
Verenigd Koninkrijk. — Royaume-Uni	3	—	—	200	200m/EXP
Sint-Christopher en Nevis. — Saint-Christophe-et-Nevis	12	—	200	—	—
Sint-Vincent en Grenadine. — Saint-Vincent-et-Grenadines	12	—	200	—	—
Sint-Lucia (1). — Sainte-Lucie (1)	12	24	200	—	CM/200
Samoa. — Samoa	12	—	200	—	—
Sao Tome en Principe. — Sao Tomé-et-Principe	12	—	200	—	—
Senegal (1). — Sénégal (1)	12	24	200	—	CM/200
Seychellen. — Seychelles	12	24	200	—	CM/200
Sierra Leone. — Sierra Leone	200	—	—	—	200m/EXP
Singapore. — Singapour	3	—	—	—	—
Somaliland. — Somalie	200	—	—	—	—
Soedan (1). — Soudan (1)	12	18	—	—	200m/EXP
Sri Lanka. — Sri Lanka	12	24	200	—	CM/200
Zweden. — Suède	12	—	—	200	200m/EXP
Suriname. — Surinam	12	—	200	—	—
Thailand. — Thaïlande	12	—	200	—	200m/EXP
Togo (1). — Togo (1)	30	—	200	—	—
Tonga. — Tonga	12	—	200	—	200m/EXP
Trinidad en Tobago (1). — Trinité-et-Tobago (1)	12	—	—	—	200m/EXP
Tunesië (1). — Tunisie (1)	12	—	—	—	—
Turkije (4). — Turquie (4)	6/12	—	—	12	—
Tuvalu. — Tuvalu	12	—	200	—	—
Unie van de socialistische Sovjetrepublieken. — Union des Républiques socialistes soviétiques	12	—	200	—	200m/EXP
Uruguay. — Uruguay	200	—	—	—	200m/EXP
Vanuatu. — Vanuatu	12	24	200	—	CM/200
Venezuela. — Venezuela	12	3	200	—	200m/EXP
Viet Nam. — Viet Nam	12	24	200	—	CM/200
Jemen. — Yémen	12	—	—	—	—
Jemen (democr. Volksrepubliek). — Yémen démocratique	12	24	200	—	CM/200
Joegoslavië (1). — Yougoslavie (1)	12	—	—	—	200m/EXP
Zaire. — Zaïre	12	—	—	—	—

(1) Staten die het Verdrag van de Verenigde Naties betreffende het zeerecht hebben gerechtigd.
(2) Voor Sala y Gomez en het Passelland geldt een grens van 350 mijlen.
(3) 200 zeemijlen of 100 zeemijlen vanaf de dieptelijn van 2.500 m.
(4) In de Egeïsche Zee geldt een grens van 6 zeemijlen en in de Middellandse Zee en de Zwarte Zee een grens van 12 zeemijlen.
(5) Voor Sharga geldt een grens van 12 zeemijlen en voor alle andere zones een grens van 3 zeemijlen.

(1) Etats qui ont ratifié la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.
(2) Une limite de 350 milles s'applique à Sala y Gomez et à l'île de Pâques.
(3) 200 milles marins ou 100 milles marins à partir de l'isobath de 2.500 mètres.
(4) Une limite de 6 milles marins s'applique à la mer Egée et une limite de 12 milles marins s'applique à la mer Méditerranée et à la mer Noire.
(5) Une limite de 12 milles marins s'applique à Sharga et une limite de 3 milles marins à toutes les autres zones.

NOORDZEE JACHTWERF



- Alle schrijnwerken voor jachten en vissersvaartuigen
- Specialiteit droogzetten van jachten met kraan
- Reinigen hoge druk
- Kraanverhuring.

WERFBANKKAAI, OOSTENDE - ☎ 059/32.01.00 - Privé: 051/50.28.36



Steeds tot uw dienst voor snelle service



ANTWERP MARINE RADIO CY N.V.

NOORDHINDERSTRAAT 6-8, 8380 ZEEBRUGGE - ☎ (050) 54 42 71

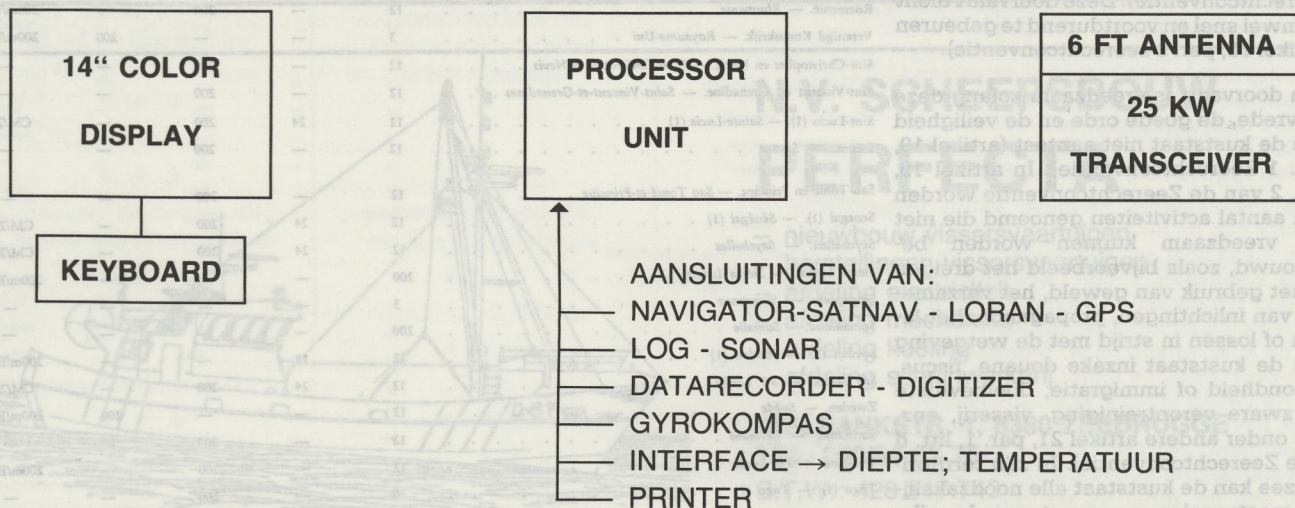
FAX (050) 54 76 78

TLX 31734B

VERKOOP - KWALITEIT - SERVICE

INTRODUCEERT DE NIEUWE **JRC** JMA-3726 MULTIFUNCTION RADAR

PLOTTER - RADAR EN COMBINATIEMODE



**FABRIEK VOOR
RUBBERBENODIGDHEDEN
VOOR DE ZEEVISSERIJ**

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

Mevr. ARNOYS Marie
echtg. Allewerelt

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

(1) Zie zitting 1986-1987:

Kamer: Documenten – Ontwerp van wet, dd° 21 oktober 1986 nr. 635-1 (1986-1987), en het Verdrag, nr. 635-2 (1986-1987) op 17 december 1986:

Parlementaire Handelingen: Bespreking zitting van 14 januari 1987 (p. 614-615); Algemene bespreking en bespreking artikelgewijze (er werden geen opmerkingen gemaakt) en de stemming in de zitting van 15 januari 1987 (p. 637) (172 aanwezigen waarvan 171 JA-stemmen en 1 onthouding)

Senaat: Documenten – Ontwerp overgezonden door de Kamer, nr. 451-1 op 15 januari 1987; het rapport nr. 452-2 dd° 2 juni 1987;

Parlementaire Handelingen: Bespreking – op de zitting van 13 juli 1987 (p. 2806) (geen opmerkingen werden gemaakt) en stemming op de zitting van 18 juli 1987 (p. 3054).

(2) Met de ondertekeningsplechtigheid van 7 tot 11 december 1982 te Montego Bay, Jamaica kwam een einde aan de 11e sessie van de derde zeerechtconferentie (welke een aanvang nam in 1968). Eind 1982 kwam op deze wijze de nieuwe Conventie van de Verenigde Naties over het zeerecht tot stand (hierna de Zeerechtconventie). De ontwerpconventie werd destijds op 30 april 1982 goedgekeurd met 130 stemmen voor, 4 tegen en 17 onthoudingen waaronder België. (Zie hieromtrent

meer VANDEN BOSCH, Y., „De Conventie van de Verenigde Naties over het zeerecht”, **Het Visserijblad**, 23 december 1983, 27 - 35).

(3) Zie o.m. VANDEN BOSCH, Y., „België en het internationaal visserijrecht”, **Het Visserijblad**, 20 december 1985, p. 31 - 35; en Vanden Bosch, Y., „De nationale visserijzone. Belgische Wet van 10 oktober 1978 gevolgd door de resolutie van de Raad van Ministers van de E.E.G.”, „Het Visserijblad”, 14 september 1979, p. 1 - 3.

(4) Wet van 29 juli 1971 tot goedkeuring van dit verdrag (**B.S.**, 2 februari 1972).

DAF DIESEL:

DERTIGDUIZEND MAAL PER JAAR MAATWERK

DAF betekent meer dan Nederlands grootste bedrijfswagenfabrikant alléén. In het Eindhovense concern neemt DAF Diesel, verantwoordelijk voor ontwikkeling, marketing en verkoop van motoren en componenten, een aparte plaats in.

DAF Diesel is een motorenspecialist in de breedste zin, een divisie die voor elke opdracht, hoe ingewikkeld ook, over de gewenste kennis en ervaring beschikt.

De activiteit van DAF Diesel is gericht op ondernemingen die industriële uitrustingen (generatorsets, compressoren, grondverzetmaterieel), voertuigen (bus- en speciale voertuigbouwers) en vaartuigen (visserij, werkbotten en jachten) produceren.

De totale productiecapaciteit van de motorenfabriek sinds de start in 1957 bedraagt zo'n 30.000 eenheden per jaar.

DAF diesels zijn tot op de laatste bout berekend op hun specifieke taak, van generatoraandrijving op een booreiland tot de stuwende kracht van een reddingsboot.

Van begin af aan met volle kracht vooruit

De basis voor de activiteiten van DAF Diesel werd gelegd in 1953, toen DAF besloot de productie van dieselmotoren in eigen hand te nemen.

Vier jaar later werd gestart met een volledig eigen motorenprogramma. Het pionierswerk in het begin, moderne aanpak nadien, miljoenen investeringen in motor- en aandrijftechnieken en vertrouwen in de toekomst, zorgden voor een hoge technologische ontwikkeling.

DAF was één van de eersten die de turbo-toepaste op snel lopende dieselmotoren.

Een techniek die al gauw werd aangevuld met een geheel eigen DAF-vinding: de laadluchtkoeling. DAF perfectioneerde dit systeem en introduceerde onder de naam A.T.i. (Advanced Turbo Intercooling) de tweede generatie turbomotoren met laadluchtkoeling voor een nog optimaler rendement.

Zo zuinig als een DAF.

De Nederlandse eigenschap die in het buitenland het meest opvalt is zuinigheid. DAF Diesel draagt daar in positieve zin veel aan bij.

Het rendement van dit Nederlandse product is bijna spreekwoordelijk. De oorzaak daarvan is te vinden in de perfecte beheersing

van de directe inspuitechniek en de warmtehuishouding, in de gunstige gewicht/kW-verhouding en in het brede laagtoerige maximum koppelgebied. Daardoor is een optimale balans tussen prestaties en exploitatiekosten gegarandeerd.

Zelfs onder de meest uiteenlopende en dikwijls extreme omstandigheden.

De zes-cilinder stilte.

Alle DAF diesels zijn zes-cilinder lijnmotoren. Een traditionele bouw die een grote bedrijfszekerheid, hoog rendement en een lange levensduur garandeert. De zes-in-lijn dieselmotor is compact en relatief licht, wat leidt tot gunstige inbouw mogelijkheden en een goede bereikbaarheid van de componenten.

Door zijn degelijke constructie is deze robuuste motor uitermate stabiel, hetgeen een geluidsarme en rustige loop garandeert.

De zevenmaal gelagerde krukas.

De rust en betrouwbaarheid van een DAF diesel wordt niet alleen gedragen door de basisconstructie van de motor. Research en praktijkervaringen leidden tot uitgeknipte materiaalkeuze.

De uit één stuk staal gesmede krukas is liefst zevenmaal gelagerd. Daarnaast heeft DAF Diesel ook gekozen voor droge-cilindervoeringen en zuigerkoeling wat een sterke constructie van het cilinderblok mogelijk maakt en een zeer gunstig thermisch rendement oplevert. Allemaal elementen die onderstrepen dat het bij DAF Diesel steeds weer om betrouwbaarheid draait.



CREVITS

B.V.B.A.

Zeebruggeaan 137
8380 Lissewege BRUGGE
Ø (050) 54.48.33

(van uit Nederland : 09.32.50.54.48.33)

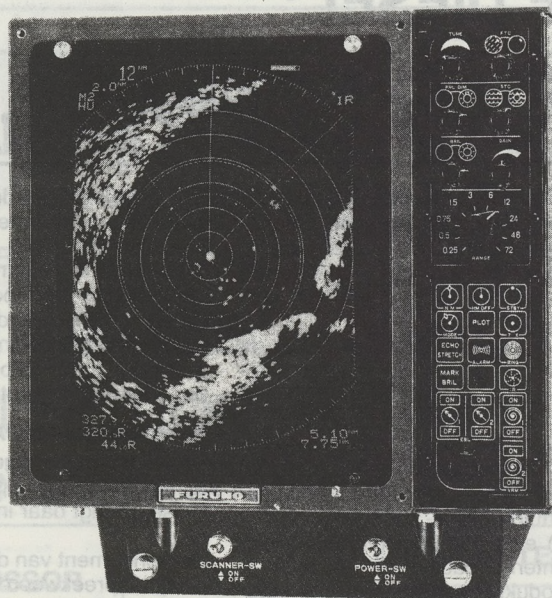
- Import - Export
- Allerlei kettingen en kettingmatten
- Ankers
- Herbruikbare materialen
- Visserijbenodigdheden
- Rubber bollen & rubber ringen

DE TOP-HIT VAN DE NAVIGATIETOESTELLEN

Eens te meer top-kwaliteit, geleverd door
het team **SAIT-FURUNO**

de daglichtradar Furuno FR 805 D-A

Unieke toepassing van
„pulse stretching”,
t.t.z. vergroten van de
echo's van nabij gelegen
objecten.



Standaard uitgerust met:

- 2 elektronische peilstrepen**
- 2 regelbare afstandsringen (range markers)**
- 2 radar alarm zones**
- 1 plottingsysteem welke toelaat om voordien te controleren of zowel varende als stilliggende objecten een gevaar zullen betekenen voor de gelopen koers.**

Reders en schippers, vraag het aan uw kollega's die reeds hun keuze voor dit toestel gemaakt hebben!

U zal niet ver moeten zoeken, er zijn er momenteel reeds een negentigtal aan onze kust.

SAIT ELECTRONICS ZEEKUST

8400 OOSTENDE, Hendrik Baelskaai 21

Tel.: (059) 32.08.11

Fax: (059) 32.05.93

ZEEBRUGGE, Wandelaarstraat 4

Tel.: (050) 54 41 21

NIEUWPOORT, Kaai 46

Tel.: (058) 23 31 51



door L.A. Inghelbrecht

Het boeiend verhaal van een onlangs gebeurde redding op zee. Rampspoed kan zich afspelen eender waar, eender wanneer op Gods grote akker. Meestal staan ervaren redders klaar om met kennis van zee en zaken te pogen zeelui uit de gretige klauwen van een door de duivels bezeten zee te redden. Doorgaans zijn de reddingsboten bemand met mensen die hun diepste wortels hebben in de oceaan, die geboren en getogen zijn in de visserijwereld, wie de zeeduivel geen angst meer kan inboezemen, zo nauw zijn zij verwant!

DE REDDING

Op zee slaapt de duivel nooit. Wind en zee worden er door niets tegengehouden. Als alle monsters losgelaten zijn, als in een grote samenzwering golven en wolken mekaar de hand reiken onder waanzinnig gebulder voert het schip een strijd op leven en dood.

Het najaar is het stormachtige jaargetijde, niets is dreigend als de najaarsstorm. Op deze sombere dag des heren vliegt het gevogelte des hemels rond het vuurtorenlicht. De zon is vuil ondergegaan, bleke zon en mooie vrouwen zijn niet te vertrouwen. Het schemerlicht verleent iets schrikwekkends aan de golven.

Met de nacht komt de storm.

De schipper van de reddingsdienst heeft de vreemde samenwerking der natuurkrachten reeds voorvoeld. Hij blijft niet hangen in de kroeg en gaat algauw te kooi. De telefoon met de melding dat de zuidwester stormkracht heeft bereikt haalt hem uit de eerste slaap.



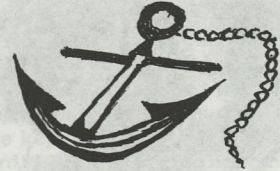
Op 5 mijlen uit de kust loopt een Noorse kuster voor de wind, zij vertoond slagzij over bakboord. De gezagvoerder hoeft de clinometer niet af te lezen. Hoe meer de lading schuift, hoe meer slagzij, hoe meer slagzij hoe meer de lading schuift: een kleine kringloop. De man weet wat hem en zijn bemanning te wachten staat. De schipbreuk wacht niet, zij maant aan tot spoed. Nog even overlegt hij met de eerste stuurman, dan roept hij de bemanning op de brug. De zee heeft zijn ware gezicht opgezet, deze van het graf. Op twee streken achterlijker dan dwars ziet hij de vuren van een cargo.

Een kwartier nadat het mayday is uitgezonden gaat een rode vuurpijl de lucht in.

Nog geen vijf minuten na ontvangst van het noodbericht steekt de schipper de motoren van de reddingsboot in gang. Langs de kaai ziet hij fiets- en bromlichten naderen. De redders. Enkele minuten later vaart hij met volle kracht 't haventje uit, de duistere woeling der golven tegemoet. Zover als het oog reikt onder 't wolkendek, is de zee wit.

De brekende golven verplichten de schipper de schroeven af te trekken op het ogenblik van ontmoeting, de boot tuimelt in een diep golfdal, richt zich opnieuw, stijgt hoog boven de woeste vlakke uit en wordt opnieuw overspoelt. Af en toe ziet hij maar de vuren van de kuster, het clear-view screen is niet opgewassen tegen de losgebroken duivels.

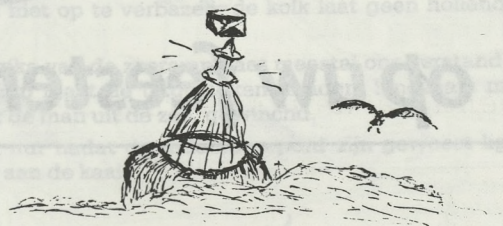
De V.H.F. meldt dat een Seaking onder weg is.



De Noorman ligt duidelijk met bakboordslagzij en kan ieder moment omslaan. Nu al merkt de schipper dat het een overstelpende onderneming wordt. Geen enkel zinnig gezagvoerder van een reddingsboot zou het risico nemen langs zij van het kantelende schip te varen met de kans eronder te verdwijnen. En naar hij nu kan oordelen schiet de furie-schuimende golven torenhoog de lucht in tegen de stuurboordzijde van het rampschip.

Het vaartuig steunt zwaar met de kop in de zee. Nu staan de schipbreukelingen op het achterschip vastgegrepen aan relingen en verschansing. De Seaking verlicht met twee schijnwerpers het toneel. Overschuimende brekers onttrekken alsmaar het vaartuig aan het zicht van de redders. De schipper is een man die zijn kans kan afwachten, voor 't ogenblik ziet hij niets anders dan de veiligheid van zijn boot en de koppen van de brulende monsters. Handigheid zou hier een grotere rol spelen dan kracht.

In de opening van de helikopter verschijnt aan een dunne staaldraad een redder. Standvastig wordt hij gevierd. Een trapezist, de storm sliert en wentelt hem. Hij is nu het traag deinende dek genaderd en plots slaat hij gedreven door een rukwind, tegen de brug. Het lijkt een onzinnig en praktisch onuitvoerbaar idee. Even blijft hij roerloos hangen, komt op dek terecht, waggelt en zoekt dan de mensen. Meteen gooit hij de dichtsbijzijnde opvarende de strop over de schouders. Snel worden de twee in het toestel gehesen.



Nog tweemaal wordt de reddende strop neergelaten. Zonder de reddende engel, zonder trapezist...

De schipper voelt zich machteloos tegen deze uitbarsting van de oceaan. De staat van de zee boezemde hem eigenlijk geen ogenblik angst in, 15 jaar bij de visserij hebben hem alle streken van de zeeduivel geleerd. Doch er zijn momenten die hem even voorzichtig als stoutmoedig maken. Geduldig afwachten is nu de eerste stelregel. Toch wacht de schipbreuk niet. De onbemande strop verschijnt niet meer uit het vliegtuig. Het dek draagt alle

Apollinaris



op uw feesten

*Apollinaris wenst U prettige feesten
en voor een frisse nieuwe dag
eindig de Avond met Apollinaris*



sporen van de dramatische konfrontatie, het helt nu 45 graden over bakboord, roer en schroef steken nu eens hoog boven de brekende golven, dan weer verdwijnt ze achter de hoge deining. Nu de strop neerlaten zou levensgevaarlijk zijn even goed voor de heli als voor haar bemanning, het zou bij haperen het toestel uit de lucht trekken en vernietigen samen met de inzittenden. De Noorse kuster is nu duidelijk overwonnen, haar ondergang is nakend. Alleen het helle licht van de schijnwerpers van de heli maakt de strijd op leven en dood van schip en bemanning zichtbaar. Eens zien de redders het achterschip hoog om het nadien te zien verdwijnen achter de enorme deining. De schipper kijkt met spanning naar de Seaking, wat zou de volgende tussenkomst zijn. Wat kan hijzelf nog aanvangen?



Het stijgt hem naar de keel dat hij geen verbinding heeft met de heli, dit kan alleen maar door tussenkomst van station aan de wal. Dan doven de navigatielichten van de kuster evenals de deklampen, dit is meteen een reden te meer voor het toestel om nabij te blijven. Manoeuvrerend tegen de storm en de rukwinden slaagt de piloot erin nipt boven het achterdek te blijven. Het is duidelijk dat de motor van de Noorman is stilgevallen. Nu pogen de bemanningsleden een rubberen boot op de verschansing te plaatsen. Abandon ship.

De redders geloven niet dat de boot zonder averij of levensgevaar nog nabij het zinkende wrak zal kunnen komen.

De dinghy wordt in 't water geworpen. En dan volgen de gebeurtenissen mekaar snel. Vliegensvlug daalt de schipbreukeling langs de vanglijn in de rubberen boot die vlug afdrijft. Dan heeft de schipper begrepen. In enkele ogenblikken ligt hij langs de yol. Dat is de oplossing. Reeds trekken de overblijvende bemanningsleden de rubberen boot terug. Niets kan de indruk weergeven van de razernij van de golven. Tot driemaal toe wordt hetzelfde reddende manoeuvre herhaald. Dan blijkt dat het nageoeg onmogelijk wordt de dinghy naar het schip terug te trekken. Ze staat volkomen onder water. Toch lukt het nog maar de vierde man komt terecht in de komende watermassa. Hij verdwijnt, en komt zestig vaam verder weer boven. Door het jagen van de zee drijft hij snel af. Toch slaagt de reddingsboot erin hem op te pikken. Er moet gehandeld worden, er is geen tijd meer om na te denken en te plannen. Hoestend, ademloos en hijgend wordt de man aan boord gehaald. Ook de vijfde man springt en komt eveneens in de zee terecht. En weerom slaagt men erin hem op te halen.



Het Noorse schip kreunt langs binnen en maakt zestig graden slagzij. Nog drie mensen houden zich vast aan de zijkant van het dekhuis. Er bestaan voor hen nog twee mogelijkheden: ofwel moeten zij samen met het overwonnen vaartuig in de schuimende afgrond verdwijnen ofwel meteen over boord spoelen. De rubberen boot is verdwenen.

Er is een monsterachtige keuze in de catastrofe.

Nu moet de ervaring van vele jaren huwelijk van schipper en ontzettende natuurelementen redding brengen. Vol vooruit achter de kruin van een overstortende golf, vol achteruit naar het nu hoge hek. Het zinkende schip vertoont alle sporen van de ontzettende gebeurtenissen. Het stalen roer steekt hulpeloos in de lucht. En dan slaagt de schipper erin de boegfender van zijn boot tegen de scheepswand te drukken. De motor op halve kracht vooruit. En reeds glijdt een van de drie mannen langs de schuine scheepswand recht in de boot. 't Is hoogtijd, de brekende zeeën zijn klaar om de boot naar het dreigende roer te spoelen.

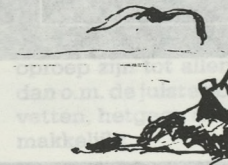
Nog twee mensen te redden. Weer herhaalt de schipper het manoeuvre en de voorlaatste schipbreukeling wordt door de redders aangepakt. Nu nog maar bemerken zij dat er beroering en stilte is, de verlatenheid van de zee is luguber. Nog één man!



De kapitein is volgens de wet van de zee tot de laatste man gebleven. Nu kan hij ook pogen het er levend vanaf te brengen. Maar schat zijn kansen gering. De boot vaart vol vooruit, half achteruit, voor de laatste man. Maar dat gezegende moment komt niet...

De kapitein heeft zijn tien mannen zien vertrekken in de schokkenste omstandigheden.

Zijn schip is ondertussen eigenlijk al gezonken. Wat de schipper van de reddingsboot heeft gevoeld gebeurt, de coaster verdwijnt langzaam kapseizend. Er is geen pauze geen op adem komen gegund. Zal hij de zuiging van het graf trotseren om te pogen in ekstremis de kapitein op te pikken? Maar hij heeft óók zeven man aan boord! Mag hij dit risico nemen? De Seaking blijft boven plaats hangen.



De voorbije twintig minuten lijken een eeuwigheid.

Vechtend om in evenwicht te blijven staat de gezagvoerder op de zijkant van de brug. Nu moet het gebeuren, het schip zal met de kiel naar boven ondergaan. Dan is er voor hem geen schijn van kans meer, dan wordt hij onverbiddelijk meegezogen in de duistere holten van de oceaan. Met geen andere metgezel dan de dood.

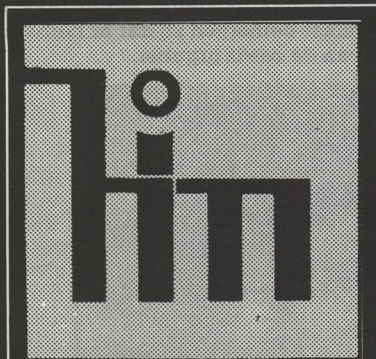
Nu omvat de zee de eenzame figuur, het water reikt hem tot de borst. Het schip gaat de dieperik in. Dan zet de schipper de beide motoren op volle kracht. De redders krimpen instiktief in mekaar door een plots afschuwelijk gehuil van motoren. Een reusachtige schaduw hangt boven hen.

De Seaking hangt over de draaiklok, de lage strop daalt gestaag naar de man in 't water. Nu is de hengel ermee gemoeid, de zee houdt niet op te verbazen, de kolk laat geen hollende brekers toe!

De logika van de zeeramp gaat meestal ons verstand te boven. De strop raakt de uitgestoken handen, langzaam maar zeker wordt de man uit de zee, gewincht.

Twee uur nadat de redders gepord zijn geweest ligt de boot terug aan de kaai.





HULP IN NOOD

Coöperatieve Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE

☎ (059) 32 16 89 – Telex: 81229

Filiaal Zeebrugge:

Wandelaarstraat 10 – ☎ (050) 54 55 27

(open dinsdag - woensdag - donderdag tussen 9 u. en 12 u.)



Gedekte risico's:

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



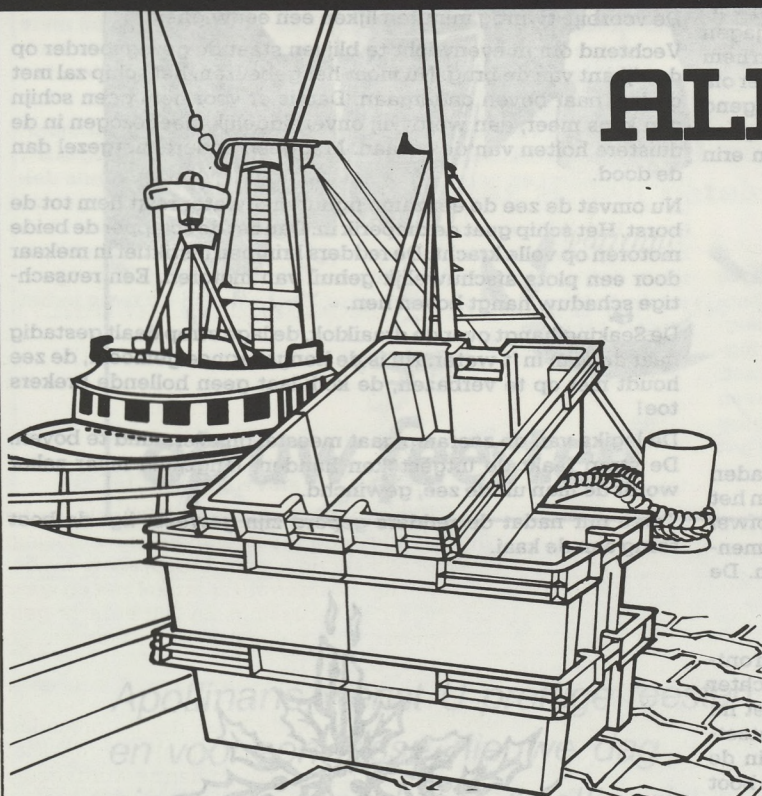
**Scheepskredieten worden verleend
aan de leden tegen zeer lage interesten.**

ALLIBERT

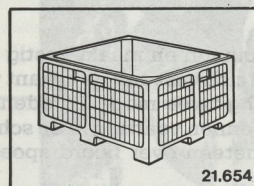
EN DE VISSERS

UW STIEL DE VIS

ONZE STIEL DE VISBAKKEN



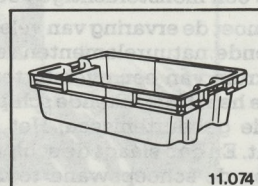
Voor andere modellen vraag onze catalogus.



21.654

Paletbak
1000x1200x760 mm
Lading : 600 kg
Wanden en bodem
opengewerkt of
gesloten.
Draagvermogen : 5 ton.

Bekend op de hele
atlantische kust.
Vaak gekopieerd,
nooit geëvenaard.



11.074

S.A. ALLIBERT N.V. - Rue du Commerce, 8 - Zoning Industriel
1400 Nivelles - tel.: 067/21.09.00 - telex: Somal B 574.33

HET KUSTSTATION IN DIENST VAN DE VEILIGHEID OP ZEE

Door: G. Mares, Afdelingschef bij Oostende Radio
Gewest van de Radio Maritieme Diensten

Het is voor iedereen, en niet in het minst voor de kustbewoners, duidelijk dat de zeevisserij niet alleen één van de zwaarste beroepen is die er bestaan, maar tevens één van de gevaarlijkste. Sinds mensenheugenis zijn er moedigen geweest die, in een poging de kost te verdienen voor zichzelf en – vooral dan in vroegere tijden – hun kroostrijk gezin, er niet voor terugdeinsden zich te meten met de onttembare krachten van de natuur. Onafgezien van de onzekerheid dat hun weken, en soms maandenlange afwezigheid van hun gezin zou beloond worden met een succesrijke vangst, is er steeds het als een verraderlijke vijand op de loer liggende gevaar geweest, waardoor menige vissersfamilie in rouw gedompeld werd.

De geschiedenis van de zeevisserij leert ons gelukkig dat de regelmaat waarmee wij met dergelijke gevallen van rampspoed worden geconfronteerd sterk afgenomen is de laatste decennia. Deze gunstige evolutie is grotendeels te danken aan de vooruitgang op het vlak van navigatiemiddelen, weersvoorspellingen, scholing en andere veiligheidsvoorzieningen. Niettemin worden wij ook nu nog af en toe opgeschrikt door één of andere scheepsramp – die niet noodzakelijk op rekening van de slechte weersomstandigheden moet geschreven worden – waarbij mensenlevens te betreuren vallen. Op zulke momenten beseffen wij dan steeds hoe kwetsbaar de mens gebleven is, spijts alle technische uitvindingen en worden wij ons bewust van de overmoed waarmee wij de natuur durven trotseren.

Bewust als zij zich zijn van hun afhankelijkheid van hun vaartuig op de onmetelijke zee, zullen onze vissers wel de laatsten zijn om dit tegen te spreken. Toch weten zij dat er een onzichtbare band bestaat met de wal, waarlangs zij, in ogenblikken van dreigend gevaar, een beroep kunnen doen voor dringende hulpverlening.

Inderdaad, op het stuk van de verberichtergeving werd, op internationaal vlak, door onderlinge akkoorden, absolute voorrang voorbehouden aan de beveiliging van mensenlevens op zee. Aldus werd door de aangesloten administraties een lange keten van kuststations opgericht die permanent enkele noodfrequenties beluisteren, hetzij in Morse radiotelegrafie, hetzij in radiotelefonie, en werd, met het oog op een zo doeltreffend mogelijke beveiliging, tevens een internationaal overeengekomen procedure vastgelegd.

Aan de hierna beschreven werkwijze neemt Oostende Radio actief deel:

1. Radiotelegrafie.

De schepen, groter dan 1600 Ton, en alle passagiersschepen boven de 300 Ton, dienen verplicht te zijn uitgerust met een Morse telegrafie-installatie.

Op de internationale noodfrequentie 500 kHz wordt, ingeval van nood, vooreerst het automatisch radiotelegrafisch alarmsein uitgezonden.

Dit alarmsein bestaat uit een serie van twaalf in één minuut geseinde strepen; de duur van elke streep bedraagt vier seconden en de duur van de tussenruimten tussen twee opeenvolgende strepen één seconde.

Het kan met de hand geseind worden, maar de overseining ervan door middel van een automatisch toestel wordt aanbevolen. Het heeft tot doel de omliggende radiostations automatisch ervan op de hoogte te brengen dat noodverkeer onmiddellijk zal worden uitgezonden.

Deze stap mag, wanneer de toestand waarin het schip zich bevindt zulks niet toelaat, worden overgeslagen. In dit geval wordt onmiddellijk de noodoproep uitgezonden, doe bestaat uit:

- het noodsein SOS SOS SOS
- het woord DE
- de roepnaam van het in nood verkerend schip (3 x).

De noodoproep wordt gevolgd door het eigenlijke noodbericht dat, benevens de positie, de aard van het noodgeval en de aard van de gevraagde hulp, tevens elke andere inlichting bevat, die de hulpverlening zou kunnen vergemakkelijken.

In bepaalde omstandigheden moet een schip of een landstation, dat verneemt dat een mobiel station in nood verkeert, een noodbericht uitzenden.

Dit bericht wordt voorafgegaan door de noodoproep, bestaande uit:

- het sein DDD SOS SOS SOS DDD
- het woord DE
- de roepnaam van het station dat uitzendt (3 x).

2. Radiotelefonie.

De internationale radiotelefonische noodfrequenties, die ook bestendig beluisterd worden door Oostende Radio zijn 2182 kHz in de Middengolf en het VHF-kanaal 16 (156,8 MHz).

De radiotelefonische noodprocedure bestaat uit:

- het alarmsein (telkens dit mogelijk is), nl. twee alternatief uitgezonden sinusoidale tonen met een hoorbare frequentie. De ene toon heeft een frequentie van 2200 Hz, de andere 1300 Hz.

Elke toon wordt gedurende 250 milliseconden uitgezonden. Ook dit signaal heeft als doel de aandacht te trekken van diegene die luisterwacht houdt of om automatische alarmtoestellen in werking te brengen.

- de noodoproep, d.i. driemaal na elkaar het woord „MAYDAY” uitgesproken als de Franse uitdrukking „m'aider”.

- Na het radiotelefonisch alarmsein en de noodoproep, volgt het noodbericht met de naam van het in nood verkerend schip, inlichtingen betreffende de positie en de aard van het noodgeval met de gevraagde hulp.

Ook in de radiotelefonie is een werkwijze voorzien die moet gevolgd worden wanneer een noodbericht wordt uitgezonden

door een station dat zelf niet in nood verkeert. Het bericht wordt hier voorafgegaan door de noodoproep, die gekenmerkt wordt door het sein „MAYDAY RELAY”, uitgesproken als de Franse uitdrukking „m'aider relais” (3 x) en de roepnaam of enige andere identificatie van het station dat uitzendt (3 x uitgesproken).

3. DSC, in het kader van de veiligheid

In de toekomst echter, zal in het kader van het GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System), dat reeds in een vorige editie werd besproken, het Digital Selective Calling system, kortweg DSC genoemd, de schepen de mogelijkheid bieden om automatisch en ogenblikkelijk in verbinding te treden met de kuststations en vice-versa, zowel voor veiligheidsberichten als voor commerciële doeleinden.

Een eenvoudige duwknop van het DSC-apparaat, opgesteld aan boord van de schepen b.v., activeert na indrukken een signaal dat in het overeenkomstig kuststation wordt ontvangen en, na decoding, op een videoscherm alle nuttige informatie over het schip weergeeft.

In het GMDSS zal deze oproep zich echter niet tot één kuststation richten maar een oproep zijn tot allen en de informatie zal dan o.m. de juiste positie van het schip bevatten, hetgeen de reddingsacties vergemakkelijkt.

De DSC-oproepen, in het kader van de veiligheid, zullen in de MF geschieden op de frequentie 2187,5 kHz en in VHF op kanaal 70 (156,525 MHz).

Het betreft echter een alarmgevende informatie.

De afwikkeling van het noodverkeer geschiedt verder op de klassieke wijze in radiotelefonie en op de internationale veiligheidsfrequentie MF 2182 kHz, respectievelijk VHF-kanaal 16.

Het ligt in de bedoeling dat Oostende Radio enigszins vooruit loopt op de veralgemeende toepassing van het GMDSS en reeds in het voorjaar 1988 een aanvraag zal nemen met een beluistering van de DSC in de Middengolf. Op het einde van 1988 volgt dan de uitbating van DSC in VHF. Het spreekt vanzelf dat de eerstkomende jaren nog zal worden uitgeluisterd op 2182 kHz en VHF-kanaal 16.

Door Oostende Radio zal DSC ook worden aangewend voor commerciële doeleinden, maar dit is een verhaal apart dat buiten het bestek van dit artikel valt en waarvan de toepassingsmodaliteiten te geleger tijd zullen bekend worden gemaakt.

* * *

Het ligt voor de hand dat de procedure van noodberichtgeving slechts doeltreffend kan fungeren, indien ze wordt gedicteerd door een nauwgezet aangehouden en nauwkeurig gevolgde internationale reglementering op het gebruik van de toegewezen noodfrequenties. Nog te vaak kan worden vastgesteld dat nutteloze op-

De raad van bestuur,
de directie en
het personeel van

HULP IN NOOD

(onderlinge
verzekeringsmaatschappij
voor vissersvaartuigen)

wensen hun leden

EEN VOORSPOEDIG

1988

C.V. HOSTYN SAELENS

coöperatieve vennootschap

DE ZAAK LANGS DE BELGISCHE KUST WAAR
DE VISSERIJ TERECHT KAN VOOR HUN SANITAIRE
EN VERWARMINGSPROBLEMEN.

VOOR VLUGGE BEDIENING ZICH WENDEN:

Fortstraat 27, OOSTENDE ☎ **(059) 32 31 80**
Bruggelaan 12, BREDENE



molimex & vanandel

Weiveldlaan, 7 - 1930 ZAVENTEM zuid

Alle apparatuur voor koelinstallaties.

HELPMAN Zeewatercondensors - Volbad verzinkte verdampers

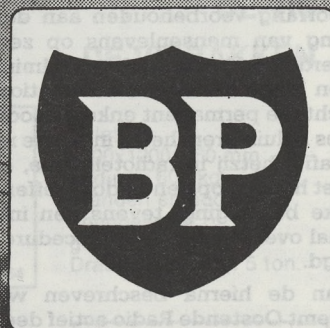
PENN Pressostaten - Thermostaten

ALCO expansieventielen, magneetventielen

PRESTCOLD open en semi-hermetische compressoren

I.C.I. Koelgas-R12/R22/R502

In moeilijke ogenblikken kunt U op BP oliën vertrouwen.



roepen de aan de hand zijnde noodgevallen ernstig storen, wat tijdrovende herhalingen van de noodberichten meebrengt.

Misschien is aan boord van een in nood verkerend schip de elektrische installatie uitgevallen en moest worden overgeschakeld op een noodinstallatie op batterij met aanzienlijk verminderd vermogen.

Iedereen dient er zich dus van bewust te zijn dat „eerst luisteren of geen noodgeval in behandeling is en pas daarna zelf oproepen” de gouden regel is, die de veiligheid van allen waarborgt.

* * *

Oostende Radio vormt een schakel in de lange keten van radiokuststations die, naast het bestendig beluisteren van de noodfrequenties, nog een aantal belangrijke diensten en uitzendingen verrichten in verband met de veiligheid van de zeevaart.

Is de door België te behoeden zeezone niet zo uitgestrekt, dan is ze beslist één der meest belangrijke en gevaarlijke voor de scheepvaart. Druk bevaren zeeroutes doorkruisen het gebied en in de zeemiddens is die zone bovendien berucht voor de ondiepe passen en de niet zelden ongunstige weersomstandigheden.

Als een vorm van preventieve actie in het hele veiligheidspakket, verzekeren de radiokuststations:

- het uitzenden van navigational warnings (dringende berichten aan zeevarenden);
- de weerberichten;
- ijs- en zichtberichten;
- deccawaarschuwingen;
- radio-medische dienst.

Dat de veiligheidsberichten voor de scheepvaart van groot belang zijn, behoeft geen betoog. Uitgedoofde en weggeslagen boeien kunnen de afbakening van de zeevaartroutes ontredde; het wrak van een gezonken schip kan een ernstige bedreiging betekenen voor de scheepvaart; soms komen er nog drijvende mijnen aan het wateroppervlak,...

De zeevaart dient hieromtrent dringend te worden geïnformeerd. Oostende radio zendt dergelijke berichten onmiddellijk en herhaalde malen uit in de radiotelegrafie op de frequentie 435 kHz, na aankondiging op 500 kHz en in de radiotelefonie op de frequenties 2761 kHz (middengolf) en kanaal 27 (VHF) na aankondiging op 2182, 2256, 2376, 2484 kHz en kanaal 16. De stormwaarschuwingen, zicht- en ijsberichten worden onder dezelfde vorm onmiddellijk na ontvangst uitgezonden op de hoger vermelde frequenties.

De toenemende verdringing van de klassieke radiotelegrafie door de TOR (Teleprinting over Radio) heeft ertoe geleid dat deze nieuwe exploitatiewijze ook nuttig wordt aangewend voor veiligheidsdoel-einden. In samenwerking met diverse andere kuststations, zendt Oostende Radio veiligheids- en weerberichten uit in „broadcast"-vorm op de internationale frequentie 518 kHz. Men noemt dit het NAVTEX-systeem.

In de toekomst, bij het in voege treden van het GMDSS, zullen de schepen, vallend onder de toepassingsmodaliteiten, met een Navtex-ontvanger moeten worden uitgerust.

Voor de Navtex-uitzendingen dient uiteraard een internationaal gecoördineerd

tijdschema gerespecteerd om gelijkaardige uitzendingen van andere kuststations niet te storen.

Wat Oostende Radio betreft, hebben deze uitzendingen plaats om 02.48, 06.48, 10.48, 14.48, 18.48 en 22.48 u. UTC.

Stormberichten, dringende waarschuwingen, noodberichten, enz. worden de ether ingestuurd om dan eventueel later te gepasten tijde te worden herhaald bij de geprogrammeerde uitzendingen.

De **radio medische dienst** biedt de schepen, die geen scheepsarts aan boord hebben, de mogelijkheid om door tussenkomst van het kuststation een medisch advies te ontvangen.

Opdat de oproep met voorrang zou worden behandeld, mogen deze berichten met het spoedsein „XXX" (radiotelegrafie - 3 x uitgezonden) of „PAN PAN" (radiotelefonie - eveneens 3 x uitgesproken) worden aangekondigd. De berichten worden, wat Oostende Radio betreft, onverwijld doorgespeeld aan het Krijgsgasthuis te Antwerpen.

De dokter van wacht stelt een diagnose aan de hand van de door de kapitein verstrekte inlichtingen en schrijft de behan-

deling voor. Komt het voor dat het ziektegeval of het ongeluk zo ernstig is dat een vlugge opname in het hospitaal noodzakelijk is, dan kan het in sommige gevallen nodig zijn het slachtoffer in volle zee, met reddingsboot of helicopter op te halen en naar de wal te brengen.

* * *

Het zal de lezer intussen wel duidelijk zijn geworden dat, ook op het vlak van de radiocommunicaties, niets onverlet wordt gelaten om de beveiliging op zee maximaal te verzekeren.

Het is niet zonder enige fierheid dat de **Radio Maritieme Diensten** hieraan een niet te ontkennen bijdrage leveren... in de hoop voor de zeevarenden dat zij zo weinig mogelijk van de veiligheidsvoorzieningen gebruik zullen moeten maken maar des te meer oproepen mogen doen voor familiale en commerciële verbindingen.

Een behouden vaart is de oprechte wens die de Directie en het personeel van RMD aan alle varende en al degenen die met hun wel en wee begaan zijn, toesturen ter gelegenheid van de jaarwisseling.

 **Kroon**.bv



hang- en sluitwerk voor schepen
messing en roestvrijstaal



**eigen fabricage van zwaar beslag
voor waterdichte deuren en luiken**

 **Kroon**.bv

hoofdstraat 190 hoogezand tel. 05980-94899 telex 53732

HET SUCCES VAN

SHIPMATE
MARINE ELECTRONICS

ZET ZICH DOOR

**Nu: RS 4000-CC navigator
RS 2000 - Video Plotter + Turb loader
AAN UITZONDERLIJKE VOORWAARDEN**

VOOR INLICHTINGEN:



AMRC

NOORDHINDERSTRAAT 6 - 8
8380 ZEEBRUGGE

TEL. (050) 54 42 71
FAX (050) 54 76 78
TLX 31734B

B.V.B.A. VISLOSSERSBOND G. VAN WAES

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten

VISMIJN 2 - 8400 OOSTENDE - ☎ (059) 32.34.91

Het ophalen van visafval en opgevangen vis in de vismijn van Oostende en het vissershavengebied voor het vismeelwerkende bedrijf Animalia en dit volgens de normen door het Instituut voor Veterinaire Keuring opgelegd.

ZAAKVOERDERS:

Van Waes Willy, Vindictivelaan 20, 8400 Oostende - ☎ (059) 50 92 09

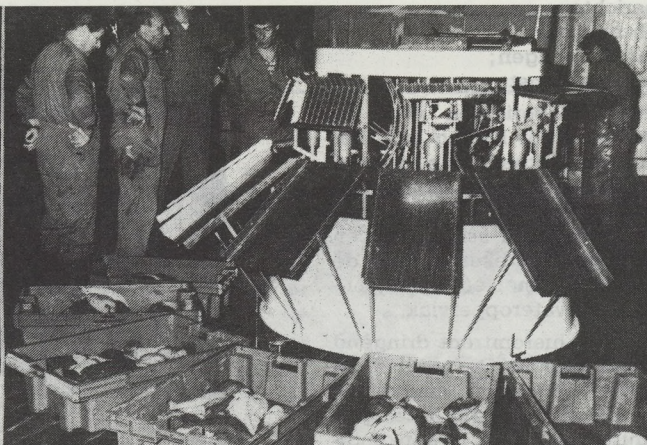
Baert André-Van Waes, Ringlaan Noord 39, 8420 De Haan - ☎ (059) 23 56 45

Ploegbazen-sorteerders:

Maes Arthur, Stuiverstraat 164, 8400 Oostende - ☎ 70 02 89

Peere Etienne, Groenendijkstr. 167, 8401 Bredene - ☎ 32 13 74

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 telefonisch aan de sassen van de vissershavens. ☎ (059) 32 12 86



Sorteermachine voor tongen. - Het vislossersbedrijf Van Waes heeft in de stedelijke vismijn van Oostende een sorteermachine voor tongen in gebruik genomen. De machine is van Nederlandse makelij en bestaat uit een transportband en een bijzonder draaiend toestel met een tiental schaaltes, gekoppeld aan evenveel weegtoestelletjes.

De tongen worden door twee personeelsleden op transportband gelegd, vallen op het einde van de band op een schaalte en worden onmiddellijk gewogen. Naar gelang het gewicht vallen de tongen in onderscheiden visbennen, gewichtsklasse per gewichtsklasse. Voortaan worden de tongen tot op de gram gewogen. Dergelijke machines zijn ook reeds in Nederland in gebruik.

b.v.b.a. STOKOTA

KILLESTRAAT 4 MOERZEKE - ☎ (052) 47 86 01 (3 l.)
Telefax (052) 47 38 61

■ Boven- en ondergrondse **OPSLAGTANKS** voor alle vloeistoffen

Industrieel en huishoudelijk gebruik in alle afmetingen

■ Transporttanks - Pijpleidingen - Silo's

Moderne uitrusting voor constructie ter plaatse

VRAAG INLICHTINGEN



„aan de Visserskaai”
olie op paneel 122 × 100 cm.

DE ZEE

Alhoewel gespecialiseerde bladen beweren dat in de zee het plankton en de maritieme flora zeer belangrijke hoeveelheden van de zo nodige zuurstof produceren, terwijl door de pollutie de hydrocarburen een film op het water leggen die de produktie van zuurstof tegenwerkt.

Ook willen sommige in zee vuilniseilanden bouwen!

Mijnen moeten uit de zee verwijderd worden.

Toch blijft de aantrekkingskracht van de zee onverminderd bestaan. Onze visserij vecht moedig voor een rendabele toekomst.

Het bijwonen van het binnenvaren in de haven na een lange vaart van een trawler, omringd door laagvliegende meeuwen, blijft steeds een indrukwekkend schouwspel.

Moge het vissersvolk in 1988 gelukkige tijden tegemoet gaan.

Regius de Herde



De gloednieuwe winkel met achteraan de werkplaats gelegen aan de H. Baelskaai 8.



De eigenaars van de nieuwe zaak: de Heer en Mevrouw Renaud Dedrie-Vantorre.



Renaud is druk bezig met het draaien van een nylon hielbus voor de eigenaar van de O.229.

PLECHTIGE OPENING VAN DE NIEUWE SCHEEPSDIESEL



RENAUD

Op vrijdag 11 december werd de gloednieuwe zaak Scheepsdiesel Renaud ingehuldigd.

Daar was het feest, op de H. Baelskaai 8, waar winkel en werkplaats zich bevinden.

Bij het binnenkomen zag men de winkel vol bloemen, planten en geschenken met in het midden Sonia die iedereen met de „big smile” ontfongde.

Nieuw is altijd mooi, maar zoals het daar is, is het echt prachtig en met smaak ingericht.

In de winkel is veel te kopen, zoals rubberen laarzen, gevoerde laarzen, klompen, werkschoenen, beschermkleidij, enz. Kortom alles wat voor schipper of aan boord bruikbaar is, tot de ketel en de „pollepel” toe.

Onder de genodigden waren o.a. Schepen Makelberge die in zijn speech het initiatief van Renaud en Sonia prees. Ook de heren Blomme, Vandecasteele en Declerck van de zeevaartinspectie waren er. Aanwezig was ook de Heer Caestecker, directeur van de Ibis, en vele reders met hun echtgenote, zoals de Heer en Mevrouw A. Vantorre-Devinck, W. Versluys, Frans Serie, R. Casier, P. Vanbillemont en nog vele anderen, te veel om ze hier allemaal op

te noemen. Leveranciers zoals P. Padmos, Peeters van Scania, J. Verhoeven van Stork, Werkspoor Diesel, R. Claeys van ABC waren er ook bij om feest te vieren.

Scheepsdiesel Renaud is gelegen aan de H. Baelskaai 8, te Oostende.

In de werkplaats staat een uitgebreid machinepark die bestaat uit een draaibank 6 m. tc. met hydro copieerder, een draaibank van 2 m. tc, een koterbank Pégard, een radiaalboormachine, een freesmachine, een steekbank, een beugelzaagmachine \varnothing 365, een pers van 20 ton en een pers van 100 ton, een SKF inductieverwarmer, een reinigingsmachine voor onderdelen en nog ander materiaal ter plaatse.

De activiteiten van **Scheepsdiesel Renaud** bestaan uit het maken en herstellen van schroefassen tot 6 m. lengte, herstellen van roeras- en busen, vislieren, pompen en keerkoppelingen.

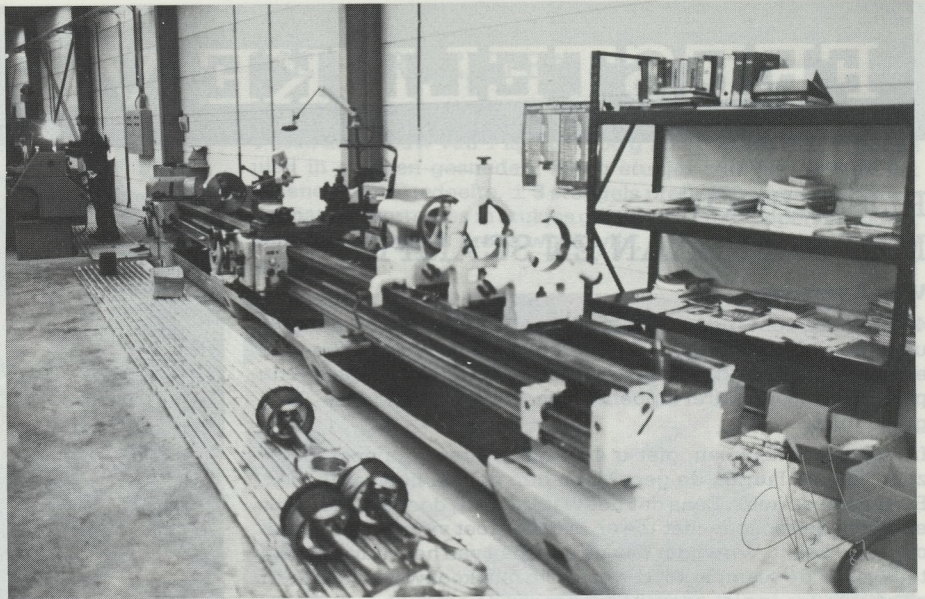
Men kan er eveneens terecht voor het plaatsen en herstellen van alle dieselmotoren, voor het opspuiten van assen, voor las- en brandwerk, voor leidingwerk, slipwaywerken, polyesteren en voor het vervaardigen van koperen scheepslantaarns.

Renaud Dedrie is door iedereen gekend voor het leveren van goed werk.

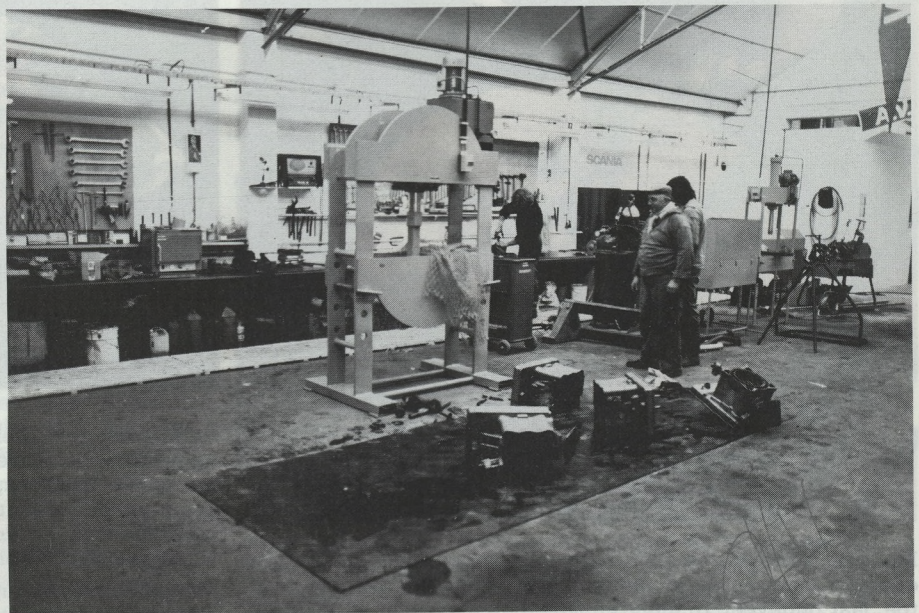
Renaud en Sonia staan dagelijks tot uw dienst op de H. Baelskaai 8, tel. (059) 32 28 75.

„Het Visserijblad” verontschuldigd zich bij hen voor de foto's van de receptie, die wij hier niet kunnen publiceren, daar deze spoorloos zijn...

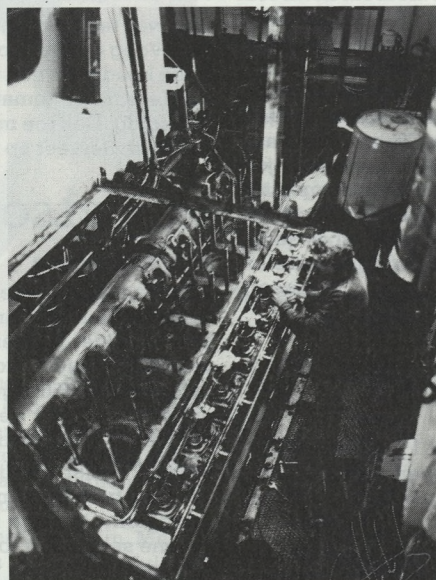
Verder wensen wij hen veel succes met hun zaak die nu reeds op volle toeren draait.



In de werkplaats staat tevens een draaibank van 6 meter T.C. met hydro copieermachine.



Een van de werkmannen doet een nazicht van de verstuurers van een ABC-motor van 375 PK van de O.135 „Maria Duyne”.



Het volledige nazicht van een Bolnes motor 7 KL aan boord van de Z.189 „Shamrock”.



Hier ziet men het vervangen van een nieuwe nylon hielbus aan de O. 229 „Roger-Jeanine” te Oostende.

FEESTELIJKE VISMENU'S

RIJSTKROON MET SAFFRAAN EN SCAMPIS

Voor 8 personen

48 scampis, zout, peper, 4 takjes tijm, 1 laurierblaadje, 2 mooie uien, 4 knoflookteentjes, 30 peperbollen, 2 capsules saffraan, 2 eetlepels fijngehakte peterselie, 200 g boter, 8 eetlepels rode port, 150 g room, 1 liter kippebouillon, 500 g Amerikaanse „long grain” rijst.

In een grote kookpan, giet u 4 l. koud water, de peperbollen, zout, tijm en laurier, de gepelde in hun geheel bewaarde uien. Breng aan de kook. Eens dat het water kookt, doet u de scampis erin, dek de kookpan niet toe en laat op groot vuur tot het water opnieuw kookt. Verwijder dan de kookpan van het vuur, dek niet toe en laat de scampis koud worden in hun kookwater (dit duurt ongeveer 2 u, is niet onontbeerlijk maar de scampis zullen hierdoor mooi geparfumeerd zijn).



Meng de rijst en de bouillon in dewelke u reeds de saffraan hebt opgelost, zout en peper indien nodig. Breng aan de kook, dek toe, laat ongeveer 15 minuten koken op een zacht vuur tot de rijst gaar is en het vocht heeft opgenomen. Voeg 50 g boter bij de gare rijst, voorzichtig mengen. Vul een kroonbakvorm met de rijst, druk goed aan, dek af, bewaar vorm.

Verwijder de schaal van de scampis. Laat ze 3 à 4 minuten op middelmatig vuur kleur krijgen in 2 grote bakpannen met in elke pan 75 g gesmolten boter. Kruid met peper en zout. Neem ze uit de pan. Giet in elke pan 3 eetlepels koud water en deglaceer de bakbodem. Alles in één pan gieten. De gehakte knoflookteentjes en de port toevoegen, aan de kook brengen op flink vuur en laat verder op klein vuur gedurende 3 à 4 minuten tot de saus lichtjes aandikt. Voeg er nu de room aan toe. Breng aan de kook op middelmatig vuur al kloppend en laat op middelbaar vuur voorzichtig roerend tot de gewenste dikte. Voeg de scampis bij de saus, laat 3 à 4 minuten op zacht vuur stoven, voorzichtig roerend.

Stort de rijstkroon op de dienschaal. Versier met de scampis en hun saus. Bestrooi met fijngehakte peterselie en dien op.

GEVULDE TOMATEN

Voor 6 personen

6 mooie tomaten, 200 g tonijn of zalm uit blik of 1 moot van 275 g diepgevroren zalm, 150 g mayonaise, zout, peper, tabasco, 1 citroen, 1 eetlepel fijngesneden bieslook, 1 latuw, 100 g Amerikaanse „long grain” rijst.

Was de tomaten. Snij de bovenkant weg op 1 cm hoog. Hol ze voorzichtig uit bij middel van een koffielepel. Doe de zaadjes weg. Bewaar het vlees. Snijd het in blokjes. Bestrooi de binnenkant van de tomaten met een weinig zout. Keer ze om met de holle kant naar onder opdat ze hun water afgeven. 1/2 uur zal volstaan.



Verkrumel de uitgelekte tonijn of verwijder de graten van de uitgelekte zalm en verkrumel eveneens of leg de nog diepgevroren zalm in een kookpan, giet er koud water over tot hij even onder staat, doe er zout bij, breng aan de kook, dek af en laat 10 minuten op zacht vuur pocheren, laat uitdruipen, afkoelen en in kleine reepjes verdelen.

Meng in een pan de rijst, 3 dl water, zout en peper. Breng aan de kook, dek toe en laat ongeveer 15 minuten op zacht vuur koken tot de rijst gaar is en het water heeft opgenomen. Neem de rijst uit de kookpan, plaats hem onder koud stromend water zodat hij onmiddellijk afkoelt. Laat flink uitdruipen.

Doe wat tabasco bij de mayonaise om de smaak pittiger te maken. Voeg de bieslook aan toe, de blokjes tomaat, de koude rijst en de koude vis, een weinig citroensap. Meng, ga even de smaak na. Keer nu de tomaten met de holte naar boven. Vul ze met de bereiding. Dek toe met het afgesneden hoedje. Plaats 1 uur in de koelkast. Serveer op individuele borden op een mooi blad latuw.

MOSSELSOEP MET BASILICUM

Voor 4 personen

1 kg mosselen, peper van de molen, cayennepeper, zout, 4 middelgrote uien in kleine blokjes gesneden, 4 takjes fijn gesneden groene selder zonder vezels, met loof (40 g), 6 takjes groene selder zonder blad en zonder vezels en fijn gesneden (60 g), 4 eetlepels olijfolie, 750 g gepelde tomaten zonder pitten (vang het sap op) en in stukjes gesneden, 24 mooie en verse blaadjes basilicum, 60 g Amerikaanse „long grain” rijst.

Warm 2 eetlepels olijfolie op in een kookpan en laat de helft van de uien fruiten op middelgrote vlam en blijf roeren tot zij een goudblond kleurtje krijgen. Voeg er de 4 takjes fijn gesneden groene selder aan toe, met loof, en laat al roerend 1 minuut fruiten op middelgroot vuur. Voeg er 1,5 liter koud water aan toe, zout en peper van de molen. Meng, breng aan de kook, voeg de rijst bij, meng en breng aan de kook op groot vuur. Voeg de tomaten en het sap toe, breng aan de kook op een groot vuur, zet het deksel op de pan en laat 5 minuten koken op een zacht vuurtje.



Voeg de basilicum toe, dek af en laat nog ongeveer 10 minuten koken op een zacht vuurtje tot de rijst en de groenten gaar zijn.

Warm in een kookpan met dikke bodem de rest van de olie op en fruit de rest van de uien en de zes takjes fijngesneden selder gedurende 10 minuten op een zacht vuur. Voeg er de goed schoon-gemaakte mosselen aan toe, kruid met peper van de molen, dek af en laat ongeveer 5 minuten koken op een fel vuur. Tijdens het koken, de pan één of twee keer stevig schudden om de mosselen goed om te zetten en regelmatig te koken. Zet de pan van het vuur zodra alle mosselen open zijn. Voeg de groenten en het kookwater van de mosselen bij de klaargemaakte rijstsoep. Proef of de soep voldoende gekruid is, voeg een beetje zout toe indien nodig, voeg naar smaak wat cayennepeper bij en dien op.

GEVULDE POMPELMOEZEN MET GARNALEN

Voor 4 personen

250 gr. gepelde garnalen, 2 grote pompelmoezen, 2 tomaten, gehakte peterselie, 2 dl. vaste mayonaise (bereid met 2 dooiers in plaats van 1), 1 eetlepel ketchup, 1 likeurglasje whisky, gin, vodka of cognac, zout, peper, 150 gr. Amerikaanse „long grain” rijst.



Meng in een pan de rijst, 4 dl. water, zout en peper, breng aan de kook, dek af en laat ongeveer 15 minuten op een zacht vuur koken tot de rijst gaar is en het water heeft opgenomen. Onmiddellijk afkoelen onder stromend koud water, grondig laten uitlekken. Snij de pompelmoezen middendoor en haal het vruchtvlees eruit. Verwijder de witte vliesjes en snij in stukken.

Pel de tomaten, verwijder de zaadjes en hak het vlees fijn. Meng de koude rijst, tomaten, pompelmoezen en garnalen. Vul de pompelmoezen met dit mengsel, bedek met aluminiumfolie, plaats 1 uur in de koelkast. Voeg ketchup en verkozen alcohol bij de mayonaise, beetje bij beetje, daarbij voortdurend kloppend met een vork. Garneer de pompelmoezen met een beetje saus en peterselie. De overige saus in een sauskom opdienen.

GEBRAISEERDE KABELJAUW MET GROENTEN

Voor 4 personen

1 stuk kabeljauw van 1 kg 200, 100 g boter, 400 g dikke groene uien in stukken gesneden, 250 g stukjes prei (het wit en het groene zachte gedeelte, ± 3 stengels prei), 400 g geschilde middelmatige worteltjes in stukjes gesneden, zout, peper, muskaat, komijn, 4 eetlepels droge witte wijn, 250 g Amerikaanse „long grain” rijst.



In een pan die iets groter dan de vis is, 60 g boter laten smelten en de gewassen en afgedroogde vis ongeveer 10 minuten op matig vuur aan alle kanten lichtjes laten kleuren. Haal de vis uit de pan en doe er wat zout en peper bij. De rest van de boter in de pan doen en fruit de uien gedurende 2 minuten op matig vuur, al roerend, zonder te laten kleuren. De worteltjes toevoegen en 3 minuten op matig vuur mee laten fruiten, af en toe roeren en ze niet laten kleuren. De prei toevoegen en 2 minuten laten fruiten op matig vuur zonder te laten kleuren, roerend. Zout, peper, muskaat, komijn toevoegen, roeren. Haal een gedeelte van de groente eruit, zodat er een laagje van 1 cm dikte overblijft. Leg op het midden van dit laagje vis en daaromheen de rest van de groente. De groente bedruipen met wijn en 2 eetlepels koud water. Aan de kook laten komen, deksel erop en ongeveer 1 u 10 in een zachte over (140°) laten bakken en alle 10 minuten de vis met het kooknat bedruipen. Vermeng de rijst met 1/2 l water, zout, peper. Aan de kook brengen, deksel erop en ongeveer 15 minuten op zacht vuur laten stoven totdat de rijst gaar is en het water volledig opgeslorpt. Opdienen met de vis met daaromheen de groente.



REDERS,

ZOWEL EENMANSBEDRIJVEN
ALS VENNOOTSCHAPPEN

VOOR AL UW BOEKHOUDINGEN

- FISKALE AANGIFTEN
- LOONBEREKENINGEN
- VERZEKERINGEN
- LENINGEN & BELEGGINGEN
- STICHTINGEN VENNOOTSCHAPPEN
- SUCCESSIES, ENZ.

Wendt U tot

ZAKENBUREEL

Arthur COENE p.v.b.a.

KAREL JANSSENSLAAN 41, 8400 OOSTENDE
Tel. (059) 70 56 73 of 70 78 28

MEER DAN 40 JAAR ERVARING IN DE ZEEVISSERIJ
Bezoek ten huize op aanvraag!

OM U NOG BETER TE DIENEN: BIJKANTOOR:
H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE - Tel. 32 13 12
Openingsuren: Ma. t/m vr. 8.15 u. - 12.15 u.

De raad van bestuur,
de directie en
het personeel van

S.C.A.P.

S.V.

wensen hun leden
en relaties

EEN VOORSPOEDIG

1988

**WERKHUIS
VANTHUYNE -
VERCOUTTER**

8450 NIEUWPOORT
Tel. (058) 23 78 84

- INOX- EN METAALWERKEN
- SCHEEPSHERSTELLINGEN

N.V. VERHEYE JOEL

- SCHEEPSHERSTELLINGEN
- AFWERKEN NIEUWBOUW + OMBOUW
- KRANENVERHUUR
- DRAAI- EN FREESWERK
- HERSTELLING VISLIEREN EN ONDERHOUD

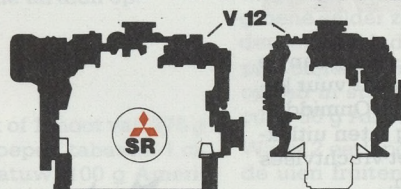
VISSERSSTRAAT 44, 8380 ZEEBRUGGE WERFKAAL 9-11
Ø (050) 54.45.41 (atelier en burelen)
54.64.68 (Verheye D.)
54.69.89 (Verscheure D.)

Z'n daden benne groot,

... z'n maten benne klein en z'n vorm is in lijn.



**De nieuwe
SR serie!**



- ✓ 6 cil. 820 pk bij 1500 omw./min.
- ✓ Lage prijs
- ✓ Laag brandstofverbruik

Onlangs met succes op de Europort geïntroduceerd.



**MITSUBISHI
DIESELMOTOREN**

MHI SAMOFA DIESEL BV
Europese hoofdvestiging van
Mitsubishi Heavy Industries-Engine
Division-Japan.
Postbus 20, 3840 AA Harderwijk.
Tel: 03410-13041, Telex 47330.
Telefax 03410-19060.



RENAUD

H. Baelskaai 8 - 8400 Oostende - Tel. 059/32 28 75

ONS MACHINEPARK BESTAAT UIT:

- Draaibank 6 m tc met hydro copieerder
- Draaibank 2 m tc
- Koterbank Pégard
- Radiaalboormachine
- Freesmchine
- Steekbank
- Beugelzaagmachine \varnothing 365
- Pers 20 ton en Pers 100 ton
- SKF inductieverwarmer
- Reinigingsmachine voor onderdelen, e.a.

WINKEL:

- Schoeisel:

Rubberen laarzen
Laarzen, gevoerd met wol (voor dames en heren)
Klommen
Werkschoenen olie- en vuilbestendig en anti-slip
Werkschoenen met stalen neus

- Beschermkledij:

Overalls, bretelbroeken, broek en vest, regenpakken met kap, gevoerd met wol of niet gevoerd, waterbestendige stof of Terlenka in koningsblauwe kleur van het Deense merk Fagmand.

Visserskielen met PVC-mouw - waterbestendig.

Oliekledij

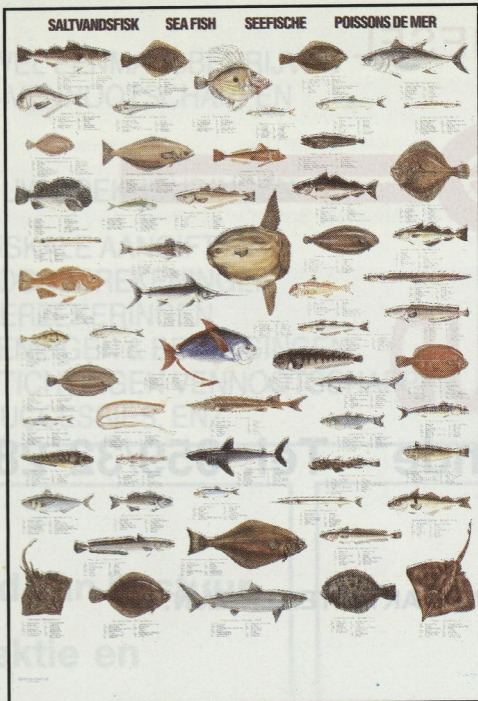
Noorse sokken

ONZE AKTIVITEITEN ZIJN:

- Scheepsatelier:

- Maken en herstellen van schroefassen tot 6 m. lengte
- Herstellen van roeras- en bussen, vislieren, pompen, keerkoppelingen
- Plaatsen en herstellen van alle dieselmotoren
- Opspuiten van assen
- Las- en brandwerk
- Leidingwerk
- Slipwaywerken
- Polyesteren
- Vervaardigen van koperen scheepsplantaarns

- Urwerken, Barometers, Hydro- en Gyrometers van het merk Schatz, Huger en Gufa.
- Raccord filters - Gasoliefilters
- Schoppen, versterkt, met speciaal op aanvraag extra korte stelen
- Zinkstukken - rond-rond - plat-rond - klein en studs
- Koperen scheepsplantaarns (gekeurd Belgische Zeevaartinspectie & decoratielantaarns)
- Refleks kachels.



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.



TYPE D: Eetbare mosselen en schaaldieren, enz.

75 verschillende soorten van de hele wereld. De namen staan in het Latijns, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Frans.

De grootte staat eveneens aangeduid.

Die vismappen zijn verkrijgbaar voor de prijs van 500 fr. 't stuk + 110 fr. verzendingskosten ter drukkerij „Nieuwsblad van de Kust”, Hendrik Baelskaai 30, te 8400 Oostende - ☎ (059) 32 11 13



TYPE I: garnalen.

56 soorten garnalen van de hele wereld.

De namen staan in het Latijns, het Duits, het Deens, het Frans, het Engels, het Italiaans, het IJslands, het Japans, het Noors, het Nederlands, het Portugees, het Zweeds, het Fins en het Spaans.

De grootte is eveneens aangeduid.



TYPE L: krabben en kreeften.

51 soorten krabben en kreeften met aanduiding van de grootte.

De namen staan in het Latijns, het Duits, het Deens, het Frans, het Engels, het Italiaans, het IJslands, het Japans, het Noors, het Nederlands, het Portugees, het Zweeds, het Fins en het Spaans.

EEN OPENBARING DE MONSTERROLLEN TER VISSERIJ (1818-1843/1860-1910)

Walter DEBROCK

De maritieme geschiedenis in België is lange tijd een werkerterrein geweest voor amateurs. Maar, die amateurs hebben dan wel veel gered dat anders verloren zou zijn gegaan. Het is dus geen wonder dat het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen, het Visserijmuseum te Oostduinkerke en zelfs de Koninklijke Marine Academie in feite recente, soms zeer recente creaties moeten genoemd worden.

Uit de publikaties van vader en zoon Desnerck kan ook afgelezen worden hoe ze zich hebben diene te behelpen met allerlei persoonlijke opzoekingen bij privé personen en met het opzoeken van verspreide documenten van oude firma's om hun werken over de Vlaamse visserij en de Vlaamse vissersvaartuigen tot stand te kunnen brengen.

Dat er te Oostende ter zake weinig officiële te plukken viel is tamelijk logisch: wat er voor interessants had kunnen zijn in archief en bibliotheek werd, na veel nalatigheden, totaal vernietigd in de oorlogsbranden van 1940.

Des te belangrijker is het om datgene, wat ergens nog verloren ligt, te kunnen recupereren en bewaren, om door latere studie ervan nieuwe en betere inzichten bij te brengen.

Wij vrezen dat echter veel onherroepelijk vergaan is en wellicht nog **bezig is te vergaan!**

Een merkwaardige recente uitgave van het Algemeen Rijksarchief, afdeling Rijksarchief Beveren, onder de leiding van departementshoofd Gustaaf **Asaert** (een man van de kust, toevallig?) bevestigt wat hiervoren over in gevaar verkerende archiefdocumenten werd gezegd.

Het is immers een model van de wijze – de wondere wijze – waarop rijke bronnen van onze visserijgeschiedenis konden gered worden. In 1952 namelijk was het Bestuur van het Zeewezen te Brussel tot de beslissing gekomen om een aanzienlijke voorraad oud papier, beschreven met verkleurde inkt, dat enkele bureaucraten in de weg lag, op te ruimen en naar de papiermolen te verwijzen. Men weet dat sinds de archiefwet van 1955 dit niet meer zo gemakkelijk zou gaan, maar we zijn pas in 1952...

Het gelukkig toeval wil dat, rond die tijd, het Nationaal Scheepvaartmuseum van Antwerpen op zoek was naar voor het museum waardevol materiaal met maritieme waarde en men daartoe de berg, door het Bestuur van het Zeewezen, versmaad oud papier op het spoor kwam. Achteraf kwam het Scheepvaartmuseum ertoe het gevonden materiaal dat zeer waardevol bleek te zijn, na onderzoek, over te maken aan het Algemeen Rijksarchief, dat het deponeerde bij een Oostvlaams departement dat te Beveren was opgericht.

De vondst was een goede vangst.

Het ging namelijk over een reeks **monsterrollen** ter koopvaardij en ter visserij.

De uitgave waarvan sprake hiervoren betreft echter enkel de monsterrollen ter visserij, maar we kregen de vaste belofte dat ook de monsterrollen ter koopvaardij eens zullen gepubliceerd worden.

De huidige uitgave is de **inventaris** van monsterrollen ter visserij van Oostende (1).

Het is zeker nutteloos in een tijdschrift als „Het Visserijblad“ langdurig uit te weiden over de betekenis van een monsterrol. Het is natuurlijk de wel bekende lijst

van de bemanning waarmee een schip zal uitvaren. Maar, bij nadere beschouwing, zoals uitgever Asaert het doet opmerken, is zo'n rol méér, en wel degelijk een soort van arbeidsovereenkomst afgesloten tussen de schipper, later de reder, en het scheepsvolk, ten overstaan van een van overheidswege aangestelde ambtenaar, in casu de waterschout te Oostende. De monsterrol moest met allerlei andere verplichte scheepspapieren steeds, onder het gezag van de gezagvoerder, mee aan boord zijn.

Waar wij mee te doen krijgen zijn de monsterrollen ter visserij van Oostende van 1818-1843 en van 1860-1910: een rijke

INDEX VAN DE KAPITEINEN-REDERS

- V168-1(2), V170-1, V170-1(2), V172-1, V172-1(2),
MANCEAU, AIME : V152-1(3),
S.A. DELTA : V175-171, V177-170(4), V177-171, V177-171(2), V177-171(3),
KLAUSING, LOUIS
GOLDER, ALFRED : V168-65(2), V168-65(3), V168-65,
HESSENS, LEOPOLD : V162-78(2), V164-78,
KLAUSING, LOUIS : V165-159, V165-159(2),
PANESI, LOUIS : V159-159, V161-159, V161-159(2), V163-159, V163-159(2),
KOOY, JOSEPH
CASTEELS DECOENE, H. : V117-140(4), V119-140,
CORVELEYN, PIETER * : V173-122(4),
HAMMAN, AUGUSTE : V161-164(2),
LAJWEREYNS, FRANCOIS WED. : V165-172(2), V165-172(3),
PAVOT, CHARLES : V107-86,
PEDE, AUGUSTE : V121-103(2), V162-54(3), V164-54, V167-200, V167-220(3), V169-220, V169-220(2),
V171-220, V171-220(2),
KOOY, LEOPOLD
VANDEWALLE, AUGUSTE : V127-185,
VANDEWALLE, FRANCOIS : V125-185(3),
VROOME, ALBERT : V128-25(2), V128-25, V128-25(2),
KOOY, MARCEL
CASTEELS DECOENE, H. : V115-140(4), V117-140,
CORNEAU, EDOUARD : V176-51(2),
DEGRAVE, JACQUES : V115-128(2),
HAMMAN, AUGUSTE : V140-73(2),
JANSSENS, AUGUSTE : V144-94(3),
PEDE, AUGUSTE : V133-151(2),
PIETERS, DANIEL : V114-50,
SERRUYS, G. : V135-117,
VANDEWALLE, AUGUSTE : V163-185, V163-185(2), V165-182(2), V165-185, V167-182, V167-182(2), V169-182,
V169-182(2), V171-182, V171-182(2), V173-182, V173-182(2), V175-182, V175-182(2), V177-182,
V177-182(2),
VROOME, AUGUSTE : V121-106(2), V123-106, V123-106(2),
KOTEN, DESIRE
VANDERPUTTE, DESIRE WED. : V158-42,
KRELLY, HENDRIK
: V52, V65,
DEVANDER, LEEP : V52, V54-12, V55-12, V56, V58-3, V59-3, V60-3, V62, V63, V63, V66, V68-1, V69-1,
KRELLY, PIETER
DEVANDER, LEEP : V54-7,
KROOTHOEPE, AUGUSTE
DESFORGES, EUGENE : V84-146, V85-149, V86-109, V86-109(2), V87-168, V88-152, V89-16, V90-7, V90-7(2),
V90-7(3), V92-65, V92-65(2), V95-105,
KROOTHOEPE, CHARLES
CALCOEN, FRANCOIS : V175-186,
CLAEYS, LEOPOLD : V110-49, V110-49(2), V112-49, V112-49(2), V114-49, V114-49(2),
CORVELEYN, JEAN : V170-95(2), V170-95(3),
DECKMYN, PIETER : V177-186, V177-186(2),
DESFORGES, EUGENE : V116-22(3), V118-22,
DESFORGES, MAURICE : V158-24,
DOSSAER, J. EN L. : V118-31(2), V120-31, V121-197, V123-197, V123-197(2), V125-197, V125-197(2),
V127-197, V127-197(2), V129-195(5), V129-197, V129-197(2), V131-195, V131-195(2), V133-195,
V133-195(2), V135-195, V135-195(2), V137-195,
HAMMAN, AUGUSTE : V154-82,

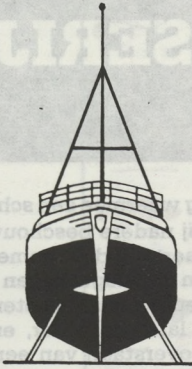
WEST-VLAAMSE SCHEEPSWERVEN n.v.

A. VANDER CRUYSSSE

LEGEWEG, 8020 OOSTKAMP

Ø 050/35.83.60

Priv. 050/38.34.42



NIEUWBOUW VISKOTTERS

Scheepsmekaniek

B.V.B.A.

ALGEMENE HERSTELLINGEN -
VERKOOP - WISSELSTUKKEN

DIESELMOTOREN

Rederskaai, 22, 8380 Zeebrugge - Ø 050/54.44.10

**HAND
IN
HAND
OOSTENDE**

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

Ø 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar

wenst al haar leden

EEN VOORSPOEDIG

EN GELUKKIG 1988

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

buit dus! De monsterrol vermeldde de registratiecode van het schip, bestaande uit de registratieletter die de naam van de thuishaven afkort, dus voor Oostende is dit de letter O; tevens wordt een registratienummer opgegeven zijnde het nummer van inschrijving in de haven. In de series die ons aanbelangen zijn vanaf 1875 rolnummer en registratienummer aan elkaar gelijk. Dus: het vaartuig met rolnummer 25 is dan de O 25.

Bijna altijd delen de monsterrollen het scheepstype mee. Bij de meeste zeilschepen is dat de sloep en ook de smack, hoewel vóór 1840 ook andere soorten voorkomen. Men kan daarover met zeer veel vrucht Desnerck lezen.

De scheepsnamen werden eveneens in de monsterrol genoteerd. De aangetroffen talen daarvan zijn Frans, Nederlands en soms uitzonderlijk Engels (Happy Return, Welcome Home). Af en toe vindt men voor hetzelfde schip de Nederlandse of de Franse naam. God en zijn heiligen sieren ook soms de schepen, waarbij vooral Sint-Antonius nogal populair was. Voor de rest deed men beroep voor de naamgeving op namen van de beminde dames of zelfs mannelijke familieleden. Vaak komen twee namen op de voorsteven voor, terwijl ook vorstelijke personen de eer kunnen genieten een naamgeving (Willem den Eerste, Prins Frederik, Léopold 1er, Léopold II) te illustreren. Af en toe is er ook een paus aanwezig: Pie IX. Namen van de reder en van zijn familieleden, namen uit de mythologie en het eigen geschiedkundig verleden (Marnix, Breydel en Deconinck), zelfs namen van politici en van ambten (Burgemeester) zijn eveneens te vinden. Kortom het is een bonte verzameling van namen: ook zoogdieren (Haas, Walvis), vogels en vissen varen mee, namen van deugden (Broedermin), van hemellichamen (Noordster), zelfs namen van data of letters en Romeinse cijfers.

Uit de soms opgegeven tonnenmaat kan men opmaken dat de vissersvaartuigen eerder van klein formaat waren: naar het midden der eeuw was 40 ton een goed gemiddelde (tonnen van 1,5 m³).

Rijk en voor verdere studie belangrijk, zijn ook de gegevens over de reders. In den beginne blijkt dat de schepen meestal uitgereed werden door de schipper zelf of door personen als boekhouder beschreven (de depositaris van de 17de eeuw); soms treden echtparen op, soms compagnons. De stoomvisserij zal, wegens de hoge aankooprijzen van de treilers, echter beroep moeten doen op de maatschappijen met aandelen, de NV.

De inventaris die we bespraken heeft zeer veel belang gehecht aan de publikatie van de aldus gevonden lijst van reders.

Voor de periode 1818-1843 zijn dit voornamelijk de reders Devander-Leep, Ludovicus-Felix Uytborck, Van Iseghem-Engelsen.

De belangrijkste figuren van reders voor de periode van 1860 tot 1910 zijn Joseph Deboninge, de redersfamilie Hamman, Emile Cornelis, Eugène Desforges, Louis Coucke, Jacobus Muylaert, vader en zoon Albert Vroome, Louis Cattoor, Casteels-Deoene, Gebroeders Frutsaert, het redersgeslacht Baels, de Gebroeders Dossaer, John Bauwens, Auguste Vandewalle. De namen gaan telkens gepaard met door Asaert verzorgde biografieën.

Nadat de schaalvergroting op visserijgebied de oprichting van naamloze vennootschappen had meegebracht, op het einde der 19e eeuw, werden de schepen door de introductie van de stoomvaart, groter maar ook duurder, zowel wat de bouw betreft als de exploitatie. De eerste NV is de S.A. Pêcheries à Vapeur, opgericht in 1896. In 1908 komt de S.A. Delta voor de dag.

Ziedaar dus reeds een serie gegevens die naar heel wat nadere documentatie kunnen leiden, al hebben de Desnercks reeds heel wat opgespoord.

Indien in de eerste periode de bestemming van de schepen niet werd opgegeven, komt daar stilaan een kentering in en vindt men de vissersplaatsen aangegeven of vindt men eenvoudig opgegeven om welke vangst het gaat: beugvangst, haring, kor, kreeft, walvisvaart, wintervisserij.

De inhoud van de overeenkomst tussen partijen, reders en opvarenden, wordt omschreven en is de facto de essentie van

de monsterrol. Het gaat hem daarbij om de verplichtingen van beide partijen, de duur van het contract, de verdeling van baten en lasten, de procedure van de regeling van de ontstane geschillen. Bij de rol werd ook een formulier **akte van overlijden in zee** toegevoegd. Naargelang wijzigingen in de wetgeving constateert men aanpassingen aan de teksten.

De uitgever van de inventaris heeft op zeer duidelijke wijze zijn werkwijze bij het rangschikken der documenten weergegeven, zodat verwarringen bvb. in namen, die soms zeer verschillend gespeld zijn voor dezelfde persoon, kunnen vermeden worden. Men weet inderdaad hoezeer de klerken belast met het invullen van de rollen varianten deden ontstaan door onzorgvuldig opschrijven van de namen. Dat gaat van hoofdletters of geen hoofdletters, namen aaneengeschreven of niet, varianten van eenzelfde naam (Geselle, Gheselle, Gezelle), varianten met i en y, namen van weduwen nu eens opgegeven onder de naam van de echtgenoot, dan, weer onder de meisjesnaam,

INDEX VAN DE KAPITEINEN-SCHEEPSNAMEN

- DASSEVILLE, THOMAS
VICTOR EMANUEL : V88-81(2),
- DAUSSY, ARCADE
LEON VIRGINIE : V118-35,
- DAUSSY, LOUIS
LEONIE : V125-111(2), V125-111(3), V125-111(4), V127-111,
SOPHIE BERNARDINE : V121-189, V121-189(2), V123-189, V123-189(2),
- DAVID, LOUIS
EMMA MICHEL : V172-49(2),
LAURENT ALICE : V176-93,
- DEBARSEE, JACQUES *
COURRIER : V67, V75-46, V77-55, V78-70, V80-31, V81-81, V82-62, V83-36,
EENDRAGT : V56, V58-10, V59-10, V60-10, V61, V62, V63, V63,
MARIE ROSALIE : V54-16, V55-16, V56,
NIJVERHEID : V65, V66-39, V67-37,
- DEBARSEE, JEAN
COURRIER : V68-67, V70-28, V71-45, V73-50,
EMILIE : V84-137, V85-68, V87-76, V88-95, V89-44, V90-70, V90-70(2), V92-70, V92-70(2), V95-124,
V95-124(2), V96-26, V96-26(2),
- DEBEAU, FRANCOIS
ALBERT : V169-168(2), V169-168(3), V171-168,
BARON RUZETTE : V159-129(2),
DELPHINE : V163-188, V163-188(2), V165-188, V165-188(2), V167-188, V167-188(2), V169-188, V171-188(2),
ECHO : V157-143,
ESPERANCE : V171-168(2), V173-168, V173-168(2), V173-168(3), V175-168, V175-168(2), V177-168,
V177-168(2),
HELENE : V149-77, V150-77, V150-77(2), V152-77, V152-77(2),
INDEPENDANCE : V152-36(3),
KLEINE JACQUES : V160-67(2),
LOUETTE : V148-209,
MOUETTE : V147-209, V147-209(2),
PETREL : V154-75, V154-75(2),
ST. BERNARDUS : V156-92(2), V156-92(3), V158-92, V158-92(2), V160-92,
WATERGEUS : V145-158(2),
- DEBEEN, AUGUSTE
TROOST : V176-16(2),
WAAKZAAMHEID : V177-117(4),
- DEBEEN, CHARLES
EUPHROSINE : V140-47(3), V142-47, V142-47(2),
GODS VOORZIENIGHEID : V106-56,
HAAS : V136-11(2), V138-11, V138-11(2), V140-11,
HELENE JOSEPHINE : V124-91, V124-91(2), V126-91, V126-91(2), V128-41(2), V128-91, V152-91, V152-91(2),
V154-91, V154-91(2), V156-91,
MARNIX : V145-156, V145-156(2), V147-156, V147-156(2),
MATHILDE MARIE : V118-81, V118-81, V120-81, V120-81(2), V122-81, V122-81(2),
MOUCHE : V114-46, V114-46(2),
PERLE : V116-68, V116-68(2),
PERSEVERANCE : V130-41, V130-41(2), V132-41, V132-41(2), V134-41, V134-41(2),
ST. JACQUES : V107-140(2), V108-77, V108-77(2), V108-77(3), V110-77, V110-77(2), V112-77, V112-77(2),
WILLIAM EN MADELEINE : V149-97, V149-97(2),
- DEBEEN, LOUIS
COURRIER : V152-82, V152-82(2),
GODS VOORZIENIGHEID : V111-172(2), V111-172(3),

Apollinaris



op uw feesten

*Apollinaris wenst U prettige feesten
en voor een frisse nieuwe dag
eindig de Avond met Apollinaris*



voornamen nu eens in het Nederlands dan eens in het Frans. De inventaris is ingedeeld in diverse hoofdstukken, die de schikking volgens functie weergeven.

De voornaamste hoofdstukken zijn die van: kapiteinen-reders d.i. de namen van de kapiteinen alfabetisch gerangschikt, met telkens bij hun naam de naam van de reder voor wie ze vaarden; een zelfde rangschikking voor de kapiteinen-scheepsnamen met de kapiteinen alfabetisch gerangschikt en hun naam gevolgd door de namen van de schepen waarmee ze gevaren hebben; reders-kapiteinen, zelfde rangschikkingssysteem. Deze hoofdstukken omvatten het deel I van het gepubliceerde werk.

In het deel II van het werk vinden we de index reders-scheepsnamen, scheepsnamen-kapiteinen, scheepsnamen-reders (2).

Het is nutteloos nogmaals te herhalen hoe belangrijk dit werk van de inventarisering der monsterrollen ter visserij voor de geciiteerde jaren kan zijn voor vorsers op zoek naar stevig verantwoorde bronnen.

De belangstelling voor een publikatie van de monsterrollen ter koopvaardij is groot. Heel wat interessants en waarschijnlijk nieuws zal door die punlikatie zeker gebracht worden.

(1) **Analytische Inventaris van Monsterrollen ter Visserij (1818-1843 en 1860-1910)** door Gustaaf ASAERT. Uitg. Algemeen Rijksarchief, Ruisbroekstraat 2-6, 1000 Brussel, 1986.

(2) Zie bijlagen 1 en 2.

BIJLAGE I

Facsimile van een bladzijde van het hoofdstuk „kapiteinen-reders”.

Voorbeeld: de naam van de kapitein KOOY, Leopold, wordt gevolgd door de namen van de reders voor wie hij gevaren heeft; hier dus Vandewalle, Auguste, Vandewalle, François en Vroome, Albert.

De referentiecijfers in Romeinse en Arabische cijfers verwijzen naar datumgegevens te vinden vooraan in de inventaris.

BIJLAGE II

Facsimile van een bladzijde van het hoofdstuk „kapiteinen-scheepsnamen”.

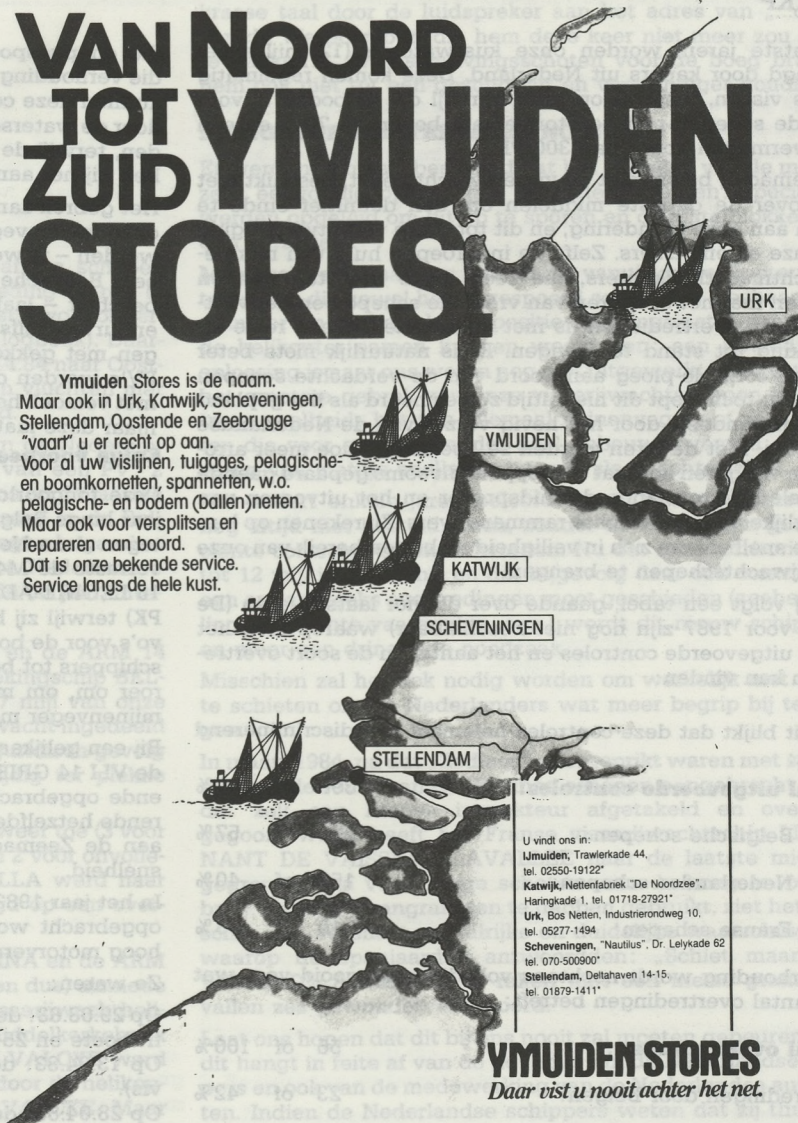
Voorbeeld: de naam van de kapitein DE-BEEN, Auguste, wordt gevolgd door de namen van de schepen waarmee hij gevaren heeft; hier dus „Troost” en „Waakzaamheid”.



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 boomkorntetten, 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:
Ijmuiden, Trawlerkade 44,
tel. 02550-19122*
Katwijk, Nettenfabriek "De Noordzee",
Haringkade 1, tel. 01718-27921*
Urk, Bos Netten, Industrieweg 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.

SCHEEPSSMEDERIJ

n.v. SCHOCKAERT O.

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

**ALLE HERSTELLINGEN
EN ONDERHOUD**

DE BELGISCH-NEDERLANDSE TONGOORLOG

door Roger PLANCHAR
Ere-FKP

De laatste jaren, worden onze kustwateren (12 mijlszone) geplaagd door kapers uit Nederland. Deze komen regelmatig bij ons vissen, meestal op tong, terwijl dit verboden is voor vreemde schepen met een tonnage boven de 70 t. en een motorvermogen hoger dan 300 PK.

De Zeemacht, belast met de visserijwachtdienst, beschikt niet altijd over de gepaste middelen om een definitief einde te maken aan deze plundering, en dit tot grote verontwaardiging van onze eigen vissers. Zelfs de ingeroepen hulp van marine- en luchtmachthelikopters, die toch grote diensten kunnen bewijzen met het opsporen van vreemde schepen en het vaststellen van overtredingen, is niet voldoende om een reële afschrikking tot stand te brengen. Er is natuurlijk niets beter dan een controle-ploeg aan boord van de verdachte schepen te sturen: toch loopt dit niet altijd zo gesmeerd als het gepland werd, grotendeels door het hevig verzet van de Nederlandse schippers. Met de jaren worden ze hoe langer hoe meer arrogant en weigeren kordaat te stoppen, dit soms gepaard gaande met beledigingen langs de luidspreker en het uitvoeren van gevaarlijke en onverwachte rammanoeuvres. Zij rekenen op hun hogere snelheid om zich in veiligheid en buiten bereik van onze visserijwachtschepen te brengen.

Hierbij volgt een tabel, gaande over de vier laatste jaren (De cijfers voor 1987 zijn nog niet beschikbaar) waarop men het aantal uitgevoerde controles en het aantal en de soort overtredingen kan vinden:

Daaruit blijkt dat deze controles helemaal niet discriminerend waren:

Totaal uitgevoerde controles:	390	of	100%
Id. op Belgische schepen:	221	of	57%
Id. op Nederlandse schepen:	159	of	40%
Id. op Franse schepen:	10	of	3%

De verhouding wordt nochtans volledig omgegooid voor wat het aantal overtredingen betreft:

Totaal overtredingen:	55	of	100%
Overtredingen door Belgen:	23	of	42%
Overtredingen door Nederlanders:	32	of	58%
Overtredingen door Fransen:	0	of	0%

Alleen rekening houdend met de door een PV bevestigde overtredingen, komen de Nederlanders reeds op de eerste plaats (40% der gecontroleerde schepen, MAAR 58% van het totaal der overtredingen). Indien men daarbij rekening houdt met de schepen die aan onze visserijwachtschepen ontsnapt zijn, of die de controle geweigerd hebben, en bovendien al diegenen

die onopgespoord zijn gebleven (Undetected crimes), wordt die verhouding veel groter. De Belgische vissers voor hun part, kunnen deze controles niet weigeren daar ze zeker zijn dat zij door de waterschout aan de aanlegkade zullen opgewacht worden, terwijl de Nederlanders dezelfde vrees niet moeten hebben bij het aanleggen in de thuishaven.

Het gebrek aan middelen, en in het bijzonder aan snelheid van onze mijnenvegers – die bepaald niet voor dit werk gebouwd werden – is wel door de Nederlandse schippers gekend. Zelfs een Belgische fregat – dat toch over voldoende snelheid beschikt – laat ze koud: zij blijven de stop-bevelen negeren endurven zelfs de Belgische officieren en bemanningen beledigen met gekke gebaren en krasse taal door de luidsprekers. PV's werden opgesteld en aan de Waterschout overgemaakt met verzoek hevig te protesteren bij de Nederlandse overheid... maar deze laatste moet nog willen meewerken.

Enige voorbeelden:

Deze tongoorlog dateert van 1980 toen in het begin van het jaar langs Belgische kant beslist werd krachtiger op te treden tegen deze Nederlandse visstropen. Op 10 april 1980 reeds, verraste de M472 KORTRIJK twee Zeeuwse kotters, de ARM 16 LEONIE-ADRIANA (900 PK) en de KG 8 HUBBENADA (600 PK) terwijl zij binnen de Belgische wateren visten. Twee salvo's voor de boeg waren niet voldoende om deze Nederlandse schippers tot bedaren te brengen. De ARM 16 gooidde zelfs zijn roer om, om met een onverwachte rammanoeuver de houten mijnenveger met aanvaringsgevaar te dreigen.

Bij een gelijkaardige gelegenheid in het zelfde jaar, ontsnapte de VLI 14 GRIETJE, maar de KG 7 CHRISTINA kon naar Oostende opgebracht worden door de M907 ARTEVELDE. Gedurende hetzelfde jaar, wisten nog 7 andere Nederlandse vissers aan de Zeemachteenheden te ontsnappen, door hun hogere snelheid.

In het jaar 1983, konden 3 Nederlandse kotters naar Oostende opgebracht worden: ze waren alle drie schuldig aan een te hoog motorvermogen.

Ze waren:

Op 29.03.83: de OD 19 PIETERTJE (200.000 fr. boete en 251.114 fr. boete en 251.114 fr. vis)

Op 13.04.83: de TH 25 ORION (500.000 fr. boete en 53.033 fr. vis).

Op 28.04.83: de ARM 46 PRIMA CORNELIA (500.000 fr. boete en 587.391 fr. vis).

Daarbij werden nog de volgende overtredingen op zee besta-
tigd:

Op 05.04.83: UK 234 NOOIT GEDACHT
Weigering inspectie - PV opgesteld

Op 06.04.83: KG 8 HUBBENADA
Weigering inspectie - PV opgesteld

Op 13.04.83: KG 6 IMANTJE
Ondermaatse netten aangeslagen

JAAR	AANTAL								SOORT OVERTREDING																			
	CONTROLES				OVERTREDINGEN				MAASWIJDTE				PK of Afstel mot.				BOORDDOCUMENTEN				ONDERMAATSE VIS				TEVEEL BIJVANGST			
	TOT	BE	NE	A	TOT	BE	NE	A	TOT	BE	NE	A	TOT	BE	NE	A	TOT	BE	NE	A	TOT	BE	NE	A	TOT	BE	NE	A
1983	86	68	11	7 ^(PV)	9	1	8	-	GEEN GEGEVENS BESCHIKBAAR																			
1984	92	40	52	-	23	9	14	-	10	3	7	-	-	-	-	-	3	1	2	-	8	4	4	-	2	1	1	-
1985	118	70	45	3 ^(PV)	13	9	4	-	11	9	2	-	1	-	1	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-
1986	94	43	57	-	10	4	6	-	5	2	3	-	-	-	-	-	3	1	2	-	1	1	-	-	1	-	1	-
TOT.	390	221	159	10	55	23	32	-	26	-	-	-	1	-	-	-	6	-	-	-	10	-	-	-	3	-	-	-

BE = Belgen NE = Nederlanders A = Anderen (Franse)

- Op 26.04.83: SCH 43 LETSCH
2 x 4 wekkers aangeslagen
- Op 26.04.83: UK 207 ANNIE
2 x 4 wekkers aangeslagen
- Op 28.04.83: VD 243 ANNEMARIE
Ondermaatse netten aangeslagen
- Op 02.05.83: HD 103 NOOIT GEDACHT
Motor verkeerd afgesteld (PV opgesteld)
- Op 11.05.83: VLI 26 MARIA
Weigering inspectie - PV opgesteld
- Op 16.05.83: TH 25 ORION
Ondermaatse netten aangeslagen
- Op 19.05.83: ARM 22 KLAAS ADRIANA
Weigering inspectie - PV opgesteld
- Op 26.10.83: ARM 25 DEO VOLENTE
Ondermaatse netten aangeslagen.

Gedurende het jaar 1984, werden 52 Nederlandse schepen gecontroleerd, waarvan 14 (of 27%) in overtreding waren (7 voor ondermaatse netten, 1 voor te veel bijvangst, 4 voor ondermaatse vis en 2 met een niet correct ingevuld logboek). Daartussen, werd de KG 12 JOZIES TANNETJE op 4.4.84 naar Oostende opgebracht, niet zonder dat hij had willen vluchten met de controleploeg van de A964 HEIST aan boord.

In 1985, dalen de bestatigde overtredingen van de Nederlanders: enkel 4 schepen maken het onderwerp van een PV: 2 voor ondermaatse netten, 1 voor ondermaatse vis en de laatste de VLI 30 ELISABETH MARIA was aan het vissen in de Belgische wateren op 29.05.85 met een motorvermogen hoger dan 300 PK. Dat wil niet zeggen dat er geen andere Nederlandse vissers overtredingen hebben begaan gedurende dit jaar, integendeel.

Zo, bij voorbeeld, worden de ARM 4 JOZINA en de ARM 14 GRIETJE GERTRUIDA door het Belgisch onderzoeksschip BELGICA betrappt met het vissen op minder dan 7 mijl van onze kust. De A962 BELGICA was niet bij de visserijwacht ingedeeld en het verslag over deze bestatiging kon geen juridisch gevolg hebben, daar de visserijwachtschepen niet tijdig ter plekke konden zijn.

In 1986, nemen de Nederlandse overtredingen weer toe (3 voor ondermaatse netten, 1 voor ondermaatse vis en 2 voor onvolledige boorddocumenten). De KG 9 PIETERNELLA werd naar Oostende opgebracht waar beslag werd gelegd op een overkuil, een palingnet, en de gevangen vis.

Daarbij, worden op 10 juli 1986 de ARM 4 JOZINA en de ARM 14 GRIETJE GERTRUIDA (goed gekende klanten dus) alsmede de ARM 44 en de VLI 26 MARIA door een visserijwachthelikopter vissend op 2 mijl in het ZZO van de Middelkerkebank boei opgemerkt. Het visserijwachtsschip A950 VALCKE werd opgeroepen en een gezamenlijke PV opgesteld door de helikopterboordcommandant en de schipper van de VALCKE. Maar intussen hadden de Nederlanders hun netten binnengehaald en waren achter de horizon verdwenen.

In het begin 1987, wordt weer hetzelfde liedje gezongen.

Op 28 april, worden de ARM 4 JOZINA en de ARM 14 GRIETJE GERTRUIDA (onverbeterbare overtreders) in de Belgische

wateren betrappt. Niettegenstaande herhaalde radio- en luidsprekersoproepen, kozen zij het hazenpad. De ARM 14 had daarbij nog een gevaarlijke ramkoers gekozen, terwijl de schipper de naam van zijn schip met plastieke zakken probeerde te bedekken.

's Anderendaags, op 29 april, wordt de ARM 22 KLAAS ADRIANA (ook een bekende gast) vissend aangetroffen binnen onze 12 mijlszone: zelfde weigering van te stoppen, beledigende en krasse taal door de luidspreker aan het adres van „...de kl... van de Waterschout, die hem deze keer niet meer zou weten te pakken!“. Waarschuwingsschoten voor de boeg brachten hem ook niet tot een gezondiger en verstandiger houding.

DRINGENDE MAATREGELEN NODIG:

Er werd meermaals bestatigd dat het afstellen van de motoren zeer eenvoudig op zee kon veranderd worden: specialisten werden opgeleid om dit op te sporen en de afstelblokken werden verzegeld.

Men zoekt ook naar een middel om vanuit de helikopters fotos te nemen die zowel het opgespoord schip (met leesbaar rompnummer en naam) als de positie-bepalingsinstrumenten van de helikopter samen kunnen weergeven: een bevredigende oplossing is naar ons weten nog niet uitgewerkt geweest. Maar het grootste gebrek van onze visserijwachtschepen is hun te trage snelheid: het zijn allemaal mijnenvegers of zeesleepboten die voor een heel ander doel gebouwd werden: krachtig varen aan matige snelheid met een sleep achter zich.

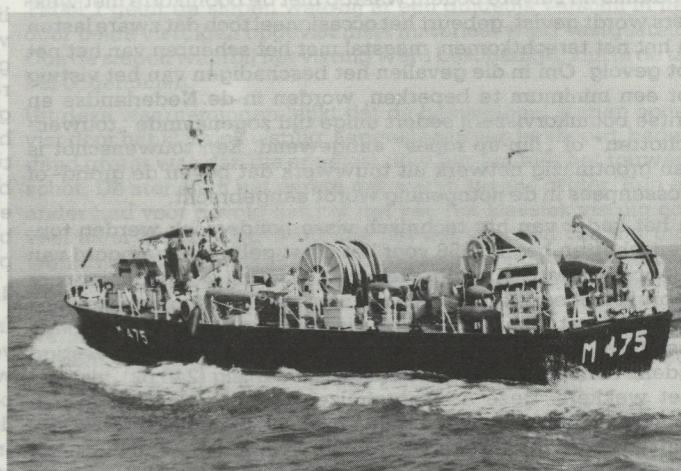
Het sedert enkele jaren beloofd nieuw visserijwachtsschip is nog altijd niet besteld. Toch, zonder dat schip, kan geen efficiënte controle verzekerd worden. Nu dat onze territoriale zee tot 12 mijl is gebracht, en dat bijgevolg daar ook controles op een andere reeks overtredingen moet geschieden (zeebezoedeling, verplichte vaargeulen, enz.) wordt dit nieuw schip meer en meer een dringende noodzaak.

Misschien zal het ook nodig worden om werkelijk met scherp te schieten om de Nederlanders wat meer begrip bij te brengen.

In maart 1984, na dat „Zodiacs“ doorgeprikt waren met spijkers rondom de romp van de Spaanse schepen aangebracht, en na dat zelf een Franse inspekteur afgetakeld en overboord gegooid werd, heeft het Franse visserijwachtsschip LIEUTENANT DE VAISSEAU LAVALLEE naar de laatste middelen gegrepen.: na veelvuldige schoten voor de boeg en over de brug, en zelfs traangranaten te hebben gebruikt, ziet het Frans schip zich verplicht, na talrijke en duidelijke waarschuwingen waarop de Spanjaarden antwoordden: „Schiet maar!“, de VALLE DE ACHONDO te raken met een inerte granaat. Er vallen zes gewonden aan boord.

Laat ons hopen dat dit bij ons nooit zal moeten gebeuren, maar dit hangt in feite af van de houding van de Nederlandse schippers en ook van de medewerking van de Nederlandse autoriteiten. Indien de Nederlandse schippers weten dat zij thuis ook veroordeeld worden aan de hand van een Belgisch PV, zullen zij misschien wat verstandiger worden. Steunend op hun hogere snelheid en met de overtuiging dat wij NOOIT voor echt zouden schieten, doen zij nu wat zij willen.

Deze ongezonde toestand mag niet blijven duren.

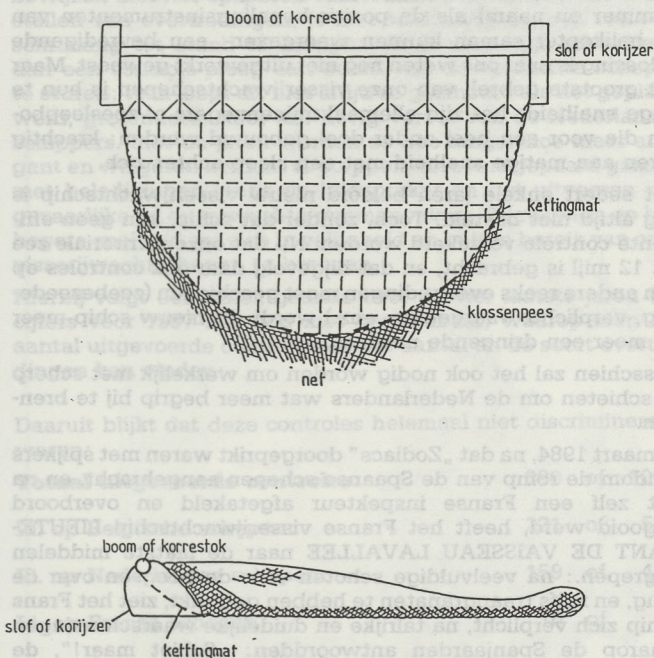


STUDIE VAN DE INVLOED VAN EEN „TOUWENSCHOT” IN DE BOOMKORVISSERIJ MET KETTINGMATEN

door R. FONTEYNE

INLEIDING

De introductie van de boomkorre, in de jaren zestig, heeft het mogelijk gemaakt visgronden te exploiteren die door hun ruwe bodemgesteldheid tot dan toe niet met enig ander geslept vistuig bevestig konden worden. De stevige konstruktie van korrestok en korijzers biedt immers de mogelijkheid om tussen de korrestok en de grondpees een zogenaamde kettingmat aan te brengen. Deze kettingmat is in wezen niets anders dan een netwerk uit ketting die de netopening afsluit en belet dat grote stenen in het net terecht komen (figuur 1).

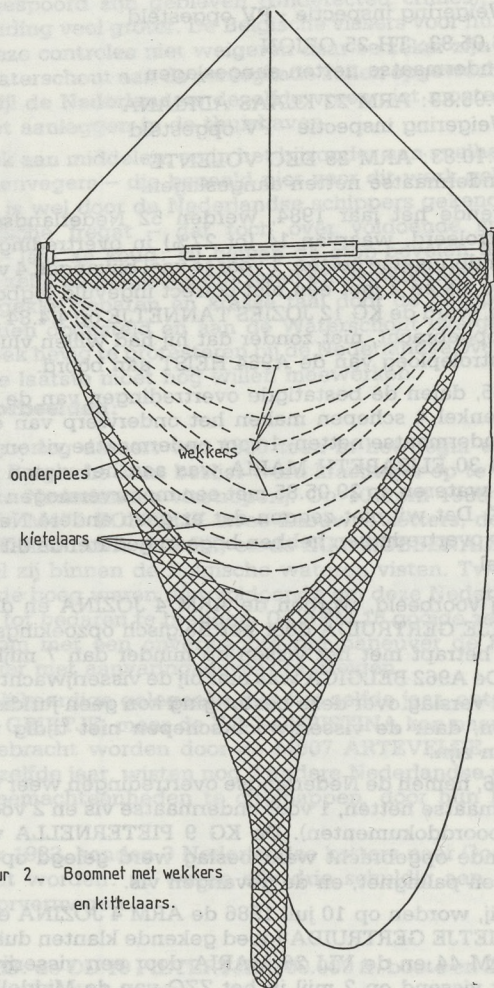


Figuur 1 - Kettingmat voor de boomkorvisserij.

Tevens belet de kettingmat dat het vistuig blijft haperen aan zich op de bodem bevindende hindernissen en helpt zij het net over deze obstakels heen. Op minder ruwe visgronden worden geen kettingmatten toegepast, maar worden wekkers en kittelaars aangeslagen om de vis op te schrikken (figuur 2).

Ondanks de zuivere bodem waarop met de boomkorre met wekkers wordt gevist, gebeurt het occasioneel toch dat zware lasten in het net terechtkomen, meestal met het scheuren van het net tot gevolg. Om in die gevallen het beschadigen van het vistuig tot een minimum te beperken, worden in de Nederlandse en Britse boomkorvisserij sedert enige tijd zogenaamde „touwenschotten” of „flip-up ropes” aangewend. Een touwenschot is een grootmazig netwerk uit touwwerk dat boven de grond- of klossenpees in de netopening wordt aangebracht.

In het kader van het technisch visserijonderzoek werden touwenschotten begin 1986 voor het eerst gebruikt aan boord van het oceanografisch schip „Belgica”, eerst bij een boomnet voor gebruik met een kettingmat, een zgn. „rond” net, en vervolgens bij een V-net, een net voor de visserij met wekkers. De goede resultaten bekomen aan boord van de Belgica werden bevestigd tijdens een reis met een commercieel vaartuig (240 pk), vissend met wekkers. Deze drie proefreizen toonden aan dat in een boomnet voorzien van een touwenschot aanzienlijk minder stenen en ander inert materiaal terecht kwam dan in een net niet voorzien van deze uitrusting, een en ander had minder beschadig-



Figuur 2 - Boomnet met wekkers en kittelaars.

ging van het net tot gevolg. Tijdens de proefreis met het commercieel vaartuig werden tevens het aantal tongen gevangen met het net met touwenschot vergeleken met het aantal gevangen met het tweede, klassieke net. Er kon geen nadelige beïnvloeding van de vangst door het touwenschot, in feite een versperring aangebracht in de netopening worden vastgesteld: op een totaal van 28 slepen werden door het net met touwenschot 606 tongen gevangen tegenover 567 door het gewone net.

Ook bij de boomkorvisserij met kettingmatten is de slijtage en de beschadiging van het netwerk, te wijten aan stenen die toch nog in het net terechtkomen, vrij aanzienlijk. Met het doel de mogelijkheden van een touwenschot in dit type visserij na te gaan werd in begin 1987 een proefreis gemaakt aan boord van een groter bokkenvaartuig (1200 pk). De resultaten van deze proefreis zijn in onderhavig rapport weergegeven. In de eerste paragraaf wordt het touwenschot beschreven. De proefomstandigheden en de onderzoekingsmethode worden uiteengezet in de tweede paragraaf. De resultaten en de discussie betreffende de bescherming door het touwenschot, de vangstanalyse en de eventuele weerslag op de sleepweerstand en het brandstofverbruik volgen in de derde paragraaf. Tot slot worden in de vierde paragraaf de besluiten samengevat.

1. Beschrijving van het touwenschot.

In principe is een touwenschot een grootmazig netwerk, gevormd door horizontaal en vertikaal in elkaar gevlochten touwen, dat in de netopening wordt gespannen. In figuur 3 is het type touwenschot, van Nederlands fabriek, afgebeeld dat tijdens de proefreis werd getest. Teneinde de verhoudingen getrouw weer te geven, is enkel de helft van de konstruktie voorgesteld. Als touw wordt geslagen polyethyleentouw gebruikt, met

Tabel 1 – Opgevist inert materiaal/schade aan het vistuig
F-W: gebied Flamborough Head - Whitby
SH: Skate Hole
SB: stuurboord - touwenschot
BB: bakboord - klassiek vistuig

Datum	Sleep nr	Vis-grond	Omschrijving
7.1.87	2	F-W	enkele stenen in SB-kuil
	3	F-W	meer zeesterren in BB-kuil
	6	F-W	meer zeesterren in SB-kuil
8.1.87	11	F-W	zand in SB-kuil
	12	F-W	meer stenen in SB-kuil
	13	F-W	BB-kuil gescheurd - geen vangst aan BB
10.1.87	25	F-W	grote stenen in BB-kuil
	26	F-W	volume stenen in BB-net 3 x groter dan in SB-net; tongen in BB-net erg gekwetst
	27	F-W	grote stenen (Ø 70 cm) in BB-net
	28	F-W	stenen: 10 stuks (Ø 40-50 cm) aan BB, 1 (Ø 40 cm) aan SB
	29	F-W	stenen in BB-net
11.1.87	32	F-W	meer stenen in BB-net
	34	F-W	tunnel (inschoot) van BB-net gescheurd
	35	F-W	meer stenen in BB-net
12.1.87	41	F-W	stenen: 5 aan BB, 1 aan SB
	43	F-W	SB-kuil gescheurd - geen vangst
	45	F-W	grote steen in SB-net
13.1.87	48	F-W	BB-tunnel gescheurd - vangst de helft vangst SB
	49	F-W	touwenschot in het midden losgekomen van ketting; stenen: 3 aan SB, 1 aan BB
	51	F-W	stenen: 4 aan SB, 2 aan BB
	52	F-W	enkele grote stenen (Ø 40 - 60 cm) in BB-net
14.1.87	54	F-W	minder en kleinere stenen in SB-net
	55	F-W	bovenpees BB-net los, gaatjes in SB-kuil
15.1.87	67	SH	ruwe vangst aan SB groter
	68	SH	ruwe vangst aan SB groter
16.1.87	73	SH	ruwe vangst aan SB slechts 2/3 ruwe vangst BB
17.1.87	76	SH	ruwe vangst aan SB slechts 2/3 ruwe vangst BB
	77	SH	stenen (Ø 30 - 70 cm): 5 aan BB, 1 aan SB
	79	F-W	veel grote stenen in BB-net, BB-kuil gescheurd
18.1.87	80	F-W	BB kuil gescheurd
	84	F-W	rug SB-net gescheurd
	87	F-W	BB-kuil gescheurd - vangst 1/4 vangst SB-net
19.1.87	91	F-W	BB-tunnel gescheurd - vangst 1/2 vangst SB-net rotsblok in SB-net (gat in kettingmat en verbindingen tussen klossenpees en onderpees net in het midden losgekomen)
	92	F-W	BB-tunnel gescheurd - vangst 2/3 vangst SB
	93	F-W	BB-kuil gescheurd - geen vangst aan BB

3.2. Vangsanalyse.

De tabellen 2 tot 6 geven, per visgebied, de frekwentieverdeling volgens lengteklassen van de tong-, schol- en tong-scharvangsten van beide vistuigen.

Op een totaal van 23 tongvangsten in het gebied Flamborough Head - Whitby (tabel 2), leverde het net voorzien van het touwenschot 5% meer vangst dan het klassieke vistuig. Het verschil in vangstsamenstelling was evenwel niet significant. Op Skate Hole (tabel 3) waren de tongvangsten beduidend hoger dan op Flamborough Head - Whitby: 5.160 stuks in 16 slepen tegenover 1.899 stuks in 23 slepen. Het verschil in vangst tussen het net met en dat zonder touwenschot bedroeg slechts 1%. De vangstsamenstellingen waren evenmin significant verschillend.

Voor het gebied Flamborough Head - Whitby werden van 16 slepen de scholvangsten geanalyseerd (tabel 4). Op een totaal van 9.204 vissen was er slechts een vangstverschil van 1% tussen de twee optuigingen. Op Skate Hole (tabel 5) konden slechts 3 slepen, die toch nog 1.101 schollen leverden, worden bestudeerd. Het verschil tussen bakboord- en stuurboordvangst bedroeg

Tabel 2 – Lengtesamenstelling gegroepede tongvangsten.
Flamborough HD - Whitby -
23 slepen (7-33 en 81-96)

LAAGSTE LENGTEKLASSE: 24 cm
HOOGSTE LENGTEKLASSE: 46 cm

LENGTE	GEWOON	SCHOT	TOTAAL
24	0	5	5
25	10	20	30
26	15	29	44
27	46	54	100
28	58	71	129
29	70	81	151
30	88	97	185
31	87	84	171
32	84	96	180
33	82	72	154
34	80	71	151
35	60	72	132
36	65	48	113
37	54	48	102
38	44	39	83
39	19	31	50
40	9	10	19
41	12	7	19
42	13	14	27
43	8	5	13
44	7	5	12
45	5	7	12
46	11	6	17
TOTAAL:	927	972	1899

CHI-KWADRAAT: 28.38

AANTAL VRIJHEIDSGRADEN: 22

$\chi^2_{0.05}$: 33.92

Tabel 3 – Lengtesamenstelling gegroepede tongvangsten.
– Skate Hole
– 16 slepen (58-78)

LAAGSTE LENGTEKLASSE: 24 cm
HOOGSTE LENGTEKLASSE: 46 cm

LENGTE	GEWOON	SCHOT	TOTAAL
24	84	76	160
25	172	180	352
26	213	238	451
27	266	289	555
28	312	372	684
29	283	295	578
30	236	206	442
31	162	178	340
32	133	121	254
33	112	108	220
34	126	91	217
35	119	90	209
36	100	83	183
37	79	69	148
38	74	54	128
39	39	34	73
40	26	35	61
41	15	17	32
42	12	14	26
43	9	6	15
44	7	3	10
45	6	6	12
46	6	4	10
TOTAAL:	2591	2569	5160

CHI-KWADRAAT: 31.37

AANTAL VRIJHEIDSGRADEN: 22

$\chi^2_{0.05}$: 33.92

Tabel 4 - Lengtesamenstelling gegroepede scholvangsten.
- Flamborough Hd - Whitby
- 16 slepen (7-33 en 79-96)

LAAGSTE LENGTEKLASSE: 25 cm
HOOGSTE LENGTEKLASSE: 51 cm

LENGTE	GEWOON	SCHOT	TOTAAL
25	10	14	24
26	33	35	68
27	93	90	183
28	158	157	315
29	243	224	467
30	270	294	564
31	327	337	664
32	394	409	803
33	442	399	841
34	392	407	799
35	390	401	791
36	348	316	664
37	285	276	561
38	228	214	442
39	196	159	355
40	135	131	266
41	116	109	225
42	85	101	186
43	94	80	174
44	84	65	149
45	60	58	118
46	51	49	100
47	37	38	75
48	35	47	82
49	35	29	64
50	26	18	44
51	69	111	180
TOTAAL:	4636	4568	9204

CHI-KWADRAAT: 29.99
AANTAL VRIJHEIDSGRADEN: 26

χ^2
 χ 0.05: 38.89

Tabel 5 - Lengtesamenstelling gegroepede scholvangsten.
- Skate Hole
- 3 slepen (58-59 en 73)

LAAGSTE LENGTEKLASSE: 25 cm
HOOGSTE LENGTEKLASSE: 51 cm

LENGTE	GEWOON	SCHOT	TOTAAL
25	1	0	1
26	0	5	5
27	6	10	16
28	16	9	25
29	28	22	50
30	28	24	52
31	42	27	69
32	51	50	101
33	61	54	115
34	60	51	111
35	46	54	100
36	45	58	103
37	34	40	74
38	25	29	54
39	23	25	48
40	13	19	32
41	11	15	26
42	7	13	20
43	9	8	17
44	5	10	15
45	7	9	16
46	2	3	5
47	4	5	9
48	7	3	10
49	4	1	5
50	2	0	2
51	7	13	20
TOTAAL:	544	557	1101

CHI-KWADRAAT: 30.44
AANTAL VRIJHEIDSGRADEN: 26

χ^2
 χ 0.05: 38.89

Tabel 6 - Lengtesamenstelling gegroepede tongscharvangsten.

- Flamborough Hd - Whitby
- 13 slepen (7-33 en 79-96)

LAAGSTE LENGTEKLASSE: 24 cm
HOOGSTE LENGTEKLASSE: 45 cm

LENGTE	GEWOON	SCHOT	TOTAAL
24	1	2	3
25	8	15	23
26	28	29	57
27	44	46	90
28	34	48	82
29	67	52	119
30	54	67	121
31	55	62	117
32	56	77	133
33	54	44	98
34	33	63	96
35	43	44	87
36	23	26	49
37	17	20	37
38	18	25	43
39	15	12	27
40	8	5	13
41	4	3	7
42	5	3	8
43	4	4	8
44	3	1	4
45	1	2	3
TOTAAL:	575	650	1225

CHI-KWADRAAT: 22.41
AANTAL VRIJHEIDSGRADEN: 21

χ^2
 χ 0.05: 32.67

2%. Voor beide gebieden bleek het verschil in optuiging van de netten van invloed te zijn op de vangstsamenstelling.

De tongscharvangsten (tabel 6) konden enkel worden geanalyseerd voor het gebied Flamborough Head - Whitby. In 13 slepen werden 1.225 vissen gevangen.

De vangst in het net uitgerust met het touwenschot lag 13% hoger dan deze van het klassiek opgetuigd net. Het verschil in lengteverdeling was echter evenmin significant.

3.3. Sleepweerstand en brandstofverbruik.

Uit de gegevens in paragraaf 2 blijkt dat het vistuig met het touwenschot 2.1 kN of 214 kg minder woog dan het klassieke netwerk. Deze gewichtsvermindering was volledig te wijten aan het feit dat bij een net voorzien van een touwenschot een kettingmat met grotere vakken, dus lichter, kon worden gebruikt. Daar het touwenschot zelf ca 300 kg woog, kan gesteld worden dat de kettingmat bij het vistuig van het touwenschot ongeveer 500 kg lichter was dan de gewone kettingmat. Uit een onderzoek uitgevoerd aan het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek te IJmuiden (Blom, 1982), is gebleken dat bij een boomkor voorzien van wekkers de nodige trekkracht per kg wekkers 9,5 N (of ca 1 kg) bedraagt. De weerstandsvermindering ten gevolge van het geringere gewicht van de kettingmat, kan dus op ongeveer 0,5 ton trekkracht worden gesteld. Anderzijds heeft het aanslaan van het touwenschot een verhoging van de hydrodynamische weerstand voor gevolg. Alhoewel deze weerstandstoename moeilijk kan worden geschat, mag toch worden vooropgesteld dat de totale weerstand van het vistuig met touwenschot kleiner zal zijn dan deze van het klassieke vistuig. Verder onderzoek is echter nodig om tot een nauwkeurige vergelijking van de voor beide vistuigen nodige trekkracht te komen en de eventuele brandstofbesparing te bepalen.

4. Besluiten.

Aan boord van een commercieel boomkorvaartuig (264 BT, 1200 pk) werd het gebruik van een touwenschot in combinatie met een kettingmat geëvalueerd. Het klassieke vistuig werd aan de ene zijde, het vistuig met het touwenschot aan de andere zijde aangeslagen, zodat een vergelijking onder identieke omstandigheden mogelijk was. De kettingmat van het vistuig met het touwenschot bestond uit grotere vakken, zodat deze mat lichter was dan deze van het klassieke vistuig.

De resultaten van het onderzoek kunnen als volgt worden samengevat:

- het gebruik van het touwenschot leidde tot een gevoelige vermindering van de inerte bijvangst, vooral stenen, met als gevolg minder scheuren van het net en minder vangstverlies, een geringere slijtage van het netwerk en minder gekwetste vissen,
- een statistische analyse van de bijzonderste gevangen platvissoorten toonde aan dat er geen significante verschillen waren tussen de vangsten van het vistuig met het touwenschot en deze van het klassieke vistuig, en

- het gebruik van het touwenschot laat toe een lichtere kettigmat aan te slaan, hetgeen wellicht kan resulteren in een vermindering van de sleepweerstand en een besparing op het brandstofverbruik. Verder onderzoek is evenwel nodig om de grootte van de weerstandsvermindering en de brandstofbesparing te bepalen.

Bibliografie.

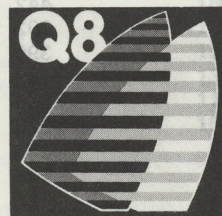
- BLOM, W.C., 1982. Weerstand van boomkortuigen. Rijksinstituut voor Visserijonderzoek IJmuiden, Rapport TO 82-03.
SNEDECOR, G.W. en COCHRAN, W.G., 1967. Statistical methods. 6th ed. The Iowa State University Press, Ames, Iowa, 593 pp.

Kuwait Petroleum (Belgium)

★ Marine en Industriële Oliën en Vetten

★ Probelgas P.V.B.A. Werfkaai 25b, 8380 Zeebrugge - Tel. (050) 54 77 27

POSTADRES: POSTBUS 72, 8000 BRUGGE - TEL. (050) 38 37 58 - 86



HET ZEEVISSERIJONDERWIJS OP DE GOEDE WEG?

Op deze titel kan men dit jaar bevestigend antwoorden. Het was allemaal overrompend: de moeilijke aanloop, het zoeken naar de juiste verhoudingen tussen programma's en de ter beschikking gestelde uren, de leraars die het keurslijf van de nieuwe structuur moeten aanpassen. Misschien heeft men teveel verlangd in één keer.

Het voordeel is natuurlijk dat men ook sneller de fouten ontmoet. Oorspronkelijk leefde de gedachte om na vier jaar, wanneer de eerste lichting van de nieuwe structuur de school zou verlaten, een evaluatie te maken en met de programma-commissie de gehele zaak weer te bespreken om bijsturing mogelijk te maken.

Dit is naar mijn gevoel te vroeg. Men moet iets meer tijd hebben om de programma's grondig te testen en elke leraar in het visserijonderwijs moet zijn eigen grieven, voorstellen en aanpassen in werkcommissies kunnen bespreken.

Hoe dan ook, wij zijn met dit onderwijs op de goede weg. Er rest ons alleen de hoop, dat men overal, beseft dat dit een heel speciaal onderwijs is, dat leerlingen aantrekt die weten wat ze willen en niet bang zijn praktijk en theorie hard te maken in de opleiding.

De opleiding in de sociale promotie moet voor de hele visserijopleiding herschikt worden maar daartoe moeten de visserij scholen middelen krijgen. Het is een onderwijsvorm die in de opleiding past, maar wanneer men ons vraagt met dezelfde middelen een andere structuur uit te werken dan is dit onmogelijk omdat men nu al zo beperkt heeft moeten werken.

Het zorgkind blijft de groep leerlingen die verplicht worden deel te nemen aan het deeltijds leren. Men is vrij simpel over dit probleem heen gestapt in de visserij. Het is een vast gegeven dat de wet op de leerplicht van toepassing is op iedereen. Op die basis heeft men dan een zijspiong gemaakt en ook deeltijds leren ingevoerd, een formule waarvan nu blijkt dat niet iedereen er zo gelukkig mee is. Ook het zeevisserijonderwijs krijgt deze vorm van onderwijs en de directeuren van de verschillende scholen hebben hard gewerkt en geijverd om „hun leerlingen” voor het deeltijds leren in de visserij school te krijgen. Oorspronkelijk was de bedoeling dat de leerlingen uit het zeevisserijonderwijs in de centra te Brugge en Oostende zouden terecht komen. Gelukkig was er gemeenschapsminister T. Kelchtermans die een regeling voor het zeevisserijonderwijs toestond mits geringe financiële inspanningen. De plannen en programma's waren ideaal, alleen ontbrak het allernoodzakelijkste: een positieve inbreng van de leerlingen, een tekort aan leerkrachten en aan accommodatie. De inspanningen van de leerkrachten waren sublim. De leerlingen lieten het echter to-

taal ongemotiveerd afweten en deze vorm van deeltijds leren is en blijft voor directeuren en personeel een grote ontgoocheling.

De toekomst.

Een werkgroep samengesteld uit afgevaardigden van reders, werknemers, onderwijs en administratie moet voor deze categorie van deeltijds leren een oplossing vinden die voor iedereen voldoet. Het wordt hoe dan ook meer dan nodig, want de dag dat de zeevisserij scholen het niet meer kunnen opbrengen deeltijds onderwijs te geven, zal de confrontatie met de wet ontzuiverend zijn voor de leerling, ouders en reders.

Ook in 1988 heb ik de overtuiging dat werkgever, werknemer, industrie en onderwijs samen kunnen optrekken. Wij vragen nog meer inbreng, vooral de industrie moet ons kunnen voorzien van didactisch materiaal zodat we de opleiding zoveel realistischer kunnen maken. Van reders en vissers verwachten wij nuttige en praktische wenken over het „VEILIG VISSEN” zodat ons onderwijs zich voortdurend kan aanpassen en naast het theoretische, de praktische inbreng eigen tijds en aan de actualiteit beantwoordt.

Samenwerking is prettig en ik hoop dat ook 1988 ons laat genieten van elke dag die wij samen kunnen doorbrengen in vriendschap en verdraagzaamheid, met optimisme en blijheid, eigenschappen die ons allemaal zijn meegegeven maar die wij soms vergeten te gebruiken.

door J. De Vocht
Directeur
Rijkvisserij school Heist



EEN JAAR IS WEER VOORBIJ WAT BRENGT ONS DE TOEKOMST?

Ter gelegenheid van de jaarwisseling is iedereen als vanzelfsprekend geneigd een wens te formuleren voor het komende jaar, uiting te geven aan zijn of haar be- trachtingen voor de toekomst.

Een terugblik in de tijd, naar aanleiding van een bezoek aan het Visserijmuseum te Oostduinkerke, schept die neiging nog aan.

Met ontzag voor de prestaties van onze voorouders rijst onvermijdelijk de vraag: hoe was het mogelijk om met een zeilvis- sersvaartuig en de middelen van toen een renderende vishadel in stand te houden? Hoe knoopte men destijds de eindjes aan elkaar?

De eerste industriële revolutie heeft met haar kolen- en stoomtijdperk heel wat wind uit die zeilen genomen. Met de komst van de stookolie en de uitvinding van de brandstofmotor behield enkel de „bezaan” als zeil nog hier en daar zijn be- staansreden.

De veelbesproken derde industriële revo- lutie heeft ook nu al haar stempel op de visserijsector gedrukt. VHF, dagradar, A.P., videoplotter, kleurenechosounder, netsonde en dies meer zijn dagelijkse ter- men geworden in het vissersjargon.

Wellicht worden morgen de netten nog enkel gevierd als men zeker is dat er werkelijk vis onder de kiel zit, ruimt de faktor „kans” bij de jacht op vis steeds meer de baan voor technologisch ge- schraagde arbeid op zee.

Ook het visserijonderwijs diende bij die snelle evolutie noodgedwongen aange- past te worden.

Gelukkig maar werden de leerplannen en- kele jaren geleden op die nieuwe realiteit afgestemd en is men zich in alle visserij- scholen bewust van de noodzaak van voortdurende recyclage.

Even fortuinlijk is Ibis op het juiste mo- ment meegegrepen geworden in deze stroomversnelling.

Vandaag de dag is zeker ook voor ons een terugblik in de tijd een noodzaak om, aan de hand van het reeds gemaakte kielzog, de komende koersveranderingen vast te leggen.

Door de toepassing van de verlengde leerplicht is de gemiddelde leeftijd van de afgestudeerde uit het visserijonderwijs met één jaar verhoogd. Voor een inter- naatsstudent is dit feit, juist in die leef- tijdsfase, een faktor van belang.

De drang naar vrijheid en het hunkeren naar zelfstandigheid zijn immers vanzelf- sprekend begrippen in onze moderne sa- menleving.

Vroegrijpheid en kritische ingesteldheid zijn positieve kenmerken van de heden- daagse adolescent, daar waar ze enkele jaren terug nog als pekelzonden van een revolterende jeugd werden bestempeld.

De aanpassing van het internaatsleven of het leven in groepsverband gebeurt niet van vandaag op morgen. Na internaatsge- wenning bij de pubers moet logischerwij- ze een geleidelijke internaatsontwenning bij de afstuderende adolescenten nage- streefd worden.

Voor Ibis een nieuwe „challenge” die in de naaste toekomst moet aangegrepen worden!

Met deze belangrijke uitdaging voor de boeg zal andermaal een „verbeterde koers” moeten uitgestippeld worden om op een met de tijd meegeëvolueerde eind- bestemming af te stevenen.

Aan deze opgave werd reeds in 1987 eni- ge aandacht geschonken – in het komen- de jaar zal verder moeten geboetseerd worden – in een poging om de nooit aflan- tende nieuwe uitdagingen gestalte en in- houd te geven.

Bij deze overpeinzingen formuleren wij

tevens de oprechte wens dat 1988 een jaar moge worden van vrede, voorspoed, prima gezondheid en geluk!

Voor de visserijmensen bovendien een jaar van wat minder, véél minder quota- en andere besommingen, en meer goe- de vangsten en lonende besommingen!

Tenslotte voor alle jongens uit het zeevis- serijonderwijs een jaar met succesrijke bekroning van alle gedane inspanningen op school en met de intense voldoening die daaraan vastzit!

't Ga u allen goed in '88!

L. CORBISIER,
Adjunct-Directeur

H. CAESTECKER,
Directeur

HAEGEMAN

P.V.B.A.

SLIJPESTEENWEG 36

8432 LEFFINGE

☎ (059) 30.14.34

VERWARMING

SANITAIR

DEGELIJK MATERIAAL

GOEDE AFWERKING

Kwaliteit zonder compromissen...

MASSON

scheepskeerkoppelingen
tot 3000 p.k.

RENOU-DARDEL

vaste- en verstelbare schroeven

&

HURTH

scheepskeerkoppelingen
tot 150 p.k.

GEISLINGER

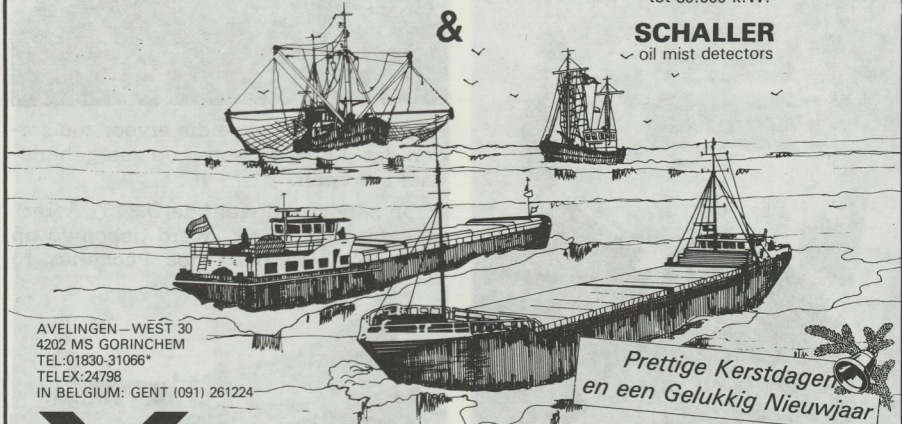
koppelingen en dempers
tot 50.000 k.W.

&

&

SCHALLER

oil mist detectors



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



VAN STIGT

B.V. TECHNISCHE HANDELSONDERNEMING

1987 IN WOORD EN BEELD

JANUARI

★ 1987 begon helaas slecht voor de visserij. Drie sportvissers werden vermist. Het ging om Luc Deley (21), Ronny Deley (26) en Willy Zwervagher (33), eigenaar van de „St.-Antoine”. Het vaartuig was één van de sterkste vaartuigen van de Rijco en had een motor van 200 pk.

★ De maand januari eindigde met de in bedrijfsname van de Z.63 „Thalassa”. Het kustvissersvaartuig werd gebouwd voor rekening van de bvba Van Troyen-Mest-



dagh uit Brugge. Het casco werd gebouwd bij Meuse & Sambre in Beez, het vaartuig werd verder afgewerkt bij Perfecta uit Zeebrugge. Peter voor deze gelegenheid was EEG-commissaris Willy Declerck en meter werd Mevrouw W. Declerck-Fazzi.

★ Eveneens op het einde van de maand had bij IDP te Oostende de tewaterlating plaats van de O.316 „Aegir”. Een hektreiler gebouwd voor Danny en Louis Pieters.

FEBRUARI

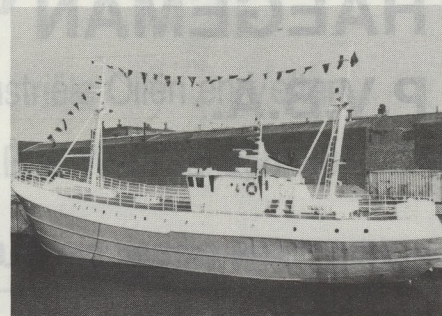
★ Op 1 februari was het 25 jaar dat onze alomgekende E.H. Corneillie zijn ambt



uitoefende. Hij werd te Roeselare geboren op 17 december 1927. Het was op 1 februari 1962 dat hij officieel als visserij-aalmoezenier benoemd werd door de Heer Héger, toenmalige Minister van Landbouw en Visserij. E.H. Corneillie is een zeer graag geziene figuur in de visserijwereld.

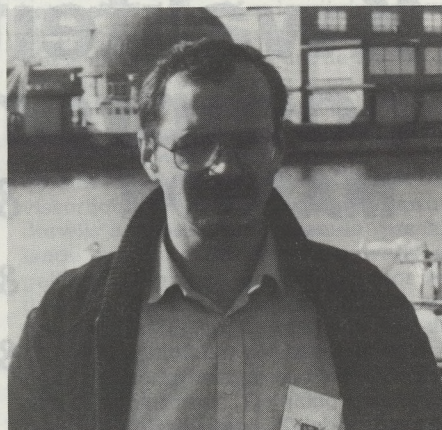
★ De O.118 „Dandy” werd door een containerschip aangevaren. Gelukkig waren er geen slachtoffers, maar het vaartuig werd zo zwaar beschadigd dat het onmogelijk voor het verzekerd bedrag kon hersteld worden.

★ Begin februari werd de Samenwerkende Vennootschap Longliners door de Rechtbank van Koophandel te Oostende



failliet verklaard. De O.278 „Longliner” was het eerste en enige vaartuig dat ooit werd uitgerust om industriële lijnvisserij uit te oefenen. Het vaartuig werd gebouwd in 1963 in Nederland.

★ In dezelfde maand hadden we in België een nieuwe zeevisserijcontroleur, de



Heer L.A.C. Boeraeve die ervoor zou zorgen dat de reglementen op zee gehandhaafd worden.

★ Op 28 februari werd de O.316 „Aegir” gedoopt. De „Aegir” werd gebouwd op de werf Industrielle des Pêcheries te



Oostende. Peter voor deze gelegenheid was Roger Catoor van de O.V.A. en meter was Liliane Pieters. De O.316 is speciaal uitgerust voor de bordenvisserij.

MAART



★ Begin maart werd voor de 10e keer het garnaaalrekord in jaarvangst te Oostende gehaald door de Gebroeders Verbiest.

★ Halfwege maart werd de Oostendse vissersvloot verrijkt met 2 nieuwe eenheden. Het ging om de O.82 „St.-Antoine” die gebouwd werd voor de rekening van



de Rederij Saint-Antoine. Het vaartuig werd gebouwd bij de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp.

De volgende dag werd de O.64 „Black-Jack” te Oostende gedoopt. De O.64 „Black-Jack” werd gebouwd ter vervan-



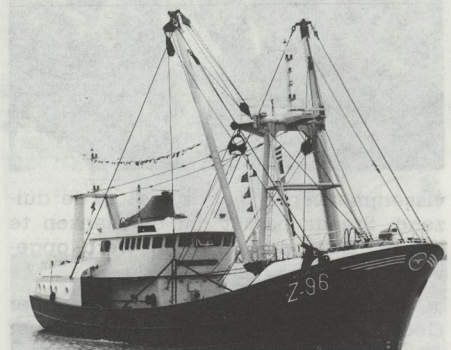
ging van de O.260 „Black-Jack”. Deze garnaalkotter werd gebouwd op de werf De Decker uit Zuienkerke voor rekening van Mevrouw Josephine Smessaert uit Oostende.



★ Einde maart werd de Z.85 „Morgenster” te water gelaten. Peter van het vaartuig was Renaud Dedrie en meter Mevrouw H. Desutter.

APRIL

★ Op 10 april werd in de Oostendse vismijn een nieuw record inzake aanvoer gevestigd door de Z.96 „Jan van Gent” van de rederij „Jacomina” uit Zeebrugge.



De aanvoer van 20.405 kg vis werd verkocht voor 4.998.904 fr. Daardoor werd het record van 4.612.419 fr. dat op naam stond van de O.231 „St.-Carolus” gebroken.

★ Een heuglijk feit dat bij de familie Hennaert, een dubbele gouden bruiloft, nl. dat van Pedro en Germaine Hennaert en anderzijds van Emiel en Adrienne Hennaert.

★ Dezelfde maand was het een diamanten bruiloft in de familie Pintelon. Geor-



ges Pintelon en Martha Cools vierden samen met hun familie hun 60 jaar huwelijksdag.



★ De maand april eindigde helaas met het droevig nieuws van het afsterven van de Heer André Van Lul. Hij stierf op 57-jarige leeftijd tengevolge van een hartaanval in Las Palmas. André Van Lul was een zeer bekend figuur in de visserijmiddens.

MEI

★ Op 11 mei overleed de Heer Emerik Zonnekeijn, motorist ter zeevisserij op rust. E. Zonnekeijn was gehuwd met mevr. Elisabeth Deckmyn. Hij stierf op de leeftijd van 76 jaar.

JUNI

★ Vanaf 1 juni werd de aanvoer van kabeljauw met een lengte van minder dan 40 cm door het Ministerie van Landbouw verboden.

Tevens mocht de vangst van plankenvissers niet meer dan 20% kabeljauw bevatten. Dit was het begin van misnoegdheid onder de vissers.

★ De Wenduïense Zeewijding was meer dan 600 jaar oud. De oudste vermelding over de zeewijding werd gevonden in de aantekeningen van Prudens Verduyn „Zeewijding en processie” in 1380.



★ Op 6 juni werd te Zeebrugge overgegaan tot de doop van de Z.85 „Morgenster”. Het vaartuig werd gebouwd bij de

Firma Scap uit Oostende voor rekening van rederij „Flamingo” uit Zeebrugge. De „Morgenster” heeft een lengte van 23,75 m en een breedte van 6 m.

★ Woensdag 10 juni werd een witte heilbot van maar liefst 93 kg en 1,80 m lang in de Oostendse vismijn te koop aangeboden.

Het was de nv Pieters die het kocht voor 161 fr/kg.

★ Vanaf zondag 7 juni tot eind 1987 werd het verboden kabeljauw te vangen in ICES-gebieden VII-VIIa en VIII.

★ Een drukke maand was juni. Een week na de doop van de „Morgenster”, was het de beurt aan de Z.86 „Surcouf”. De „Surcouf” werd ontworpen en gebouwd voor de rederij Surcouf uit Knokke-Heist met schipper-motorist Robert Vlietinck.

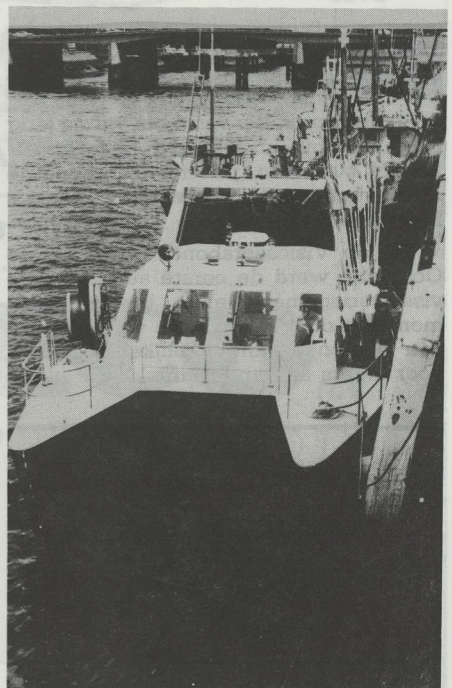
★ Deze maand eindigde met de gouden bruiloft van Raphaël Vereecke en Mar-



griet Naert. Raphaël begon op 15-jarige leeftijd als scheepsjongen en vaarde mee tot in 1956 op verschillende vaartuigen.

AUGUSTUS

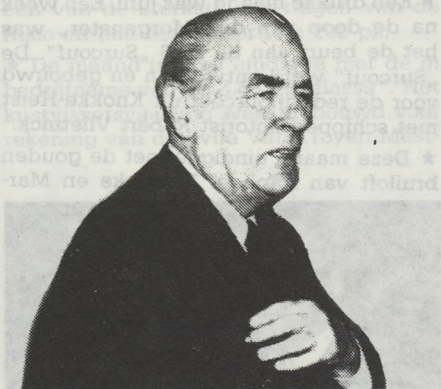
★ Het was begin augustus de beurt aan de N. 95 „Jonas II” om gedoopt te worden. Het ging hier om de eerste catama-



ran als vissersvaartuig gebouwd op de scheepswerven Cockuyt te Klein-Willebroek. De „Jonas II” werd specifiek gebouwd voor de wrakkenvisserij.

★ Deze maand was het eveneens het 100 jaar geleden dat de vissersopstand ontstond en de Oostendse visserij in beroering kwam. Er vielen helaas doden en gewonden, maar Paster Pype was er om de mensen te helpen.

★ In de nacht van 22 op 23 augustus overleed de Heer Raymond Bauwens op 85-jarige leeftijd. De Heer Bauwens was



een van de oprichters van de Rederscentrale en was aan de basis van de oprichting van Europêche in 1957.

★ We eindigden deze maand met het vierden van de Gouden Bruiloft van Charles



Lambregt en Marcelline Major. Charles Lambregt is de eerste ingeschreven Panenaar en gekend visser aldaar.

SEPTEMBER

★ Begin september werd het vijftig jarig bestaansjubileum van de Zeevisgroot-handel Messiaen gevierd. Dit gebeurde in de vismijn van Nieuwpoort. Maurice Messiaen is 86 jaar.

★ Bij de Vislossersbond Van Waes te Oostende werd de eerste automatische vissorteringmachine in bedrijf genomen. Het doel was o.a. de vissershaven van Oostende aantrekkelijker te maken voor reders en handelaars.



OKTOBER



★ Het was met ingang van 1 oktober dat de Heer Leon Van Den Moortel op welverdiende rust ging.

De Heer Van Den Moortel was Secretaris-Generaal bij het Ministerie van Landbouw. Zijn opvolger is de Heer Crohain.

★ Vanaf 6 oktober tot eind '87 was het verboden te vissen op schol in ICES-gebieden VII h, j, k en op kabeljauw in het Skaggerak IIIa.

★ Sedert het begin van deze maand moeten onze vissers buiten de 12 mijl van de Britse kusten blijven. Jarenlang werd gevochten voor onze historische rechten en nu ineens verdwijnt het helemaal. Een onherstelbaar verlies voor onze vissers.

★ Eveneens in de maand oktober vierde het Rijksstation voor Zeevisserij zijn 25-jarig bestaan. Het Rijksstation is belast



met het biologisch en technisch onderzoek, met studies over kwaliteit en met onderzoek in de visverwerkende nijverheid.

★ „Waar de Meeuwen schreeuwen” van Jozef Vantorre werd op 10 oktober in Zeebrugge voorgesteld. Dit boeiend boek telt 120 blz en kost 695 fr.

★ Nadat de Britten hun territoriale zee uitgebreid hadden tot 12 mijl vond de Belgische Overheid het nodig de eigen territoriale wateren tot 12 mijl uit te breiden.

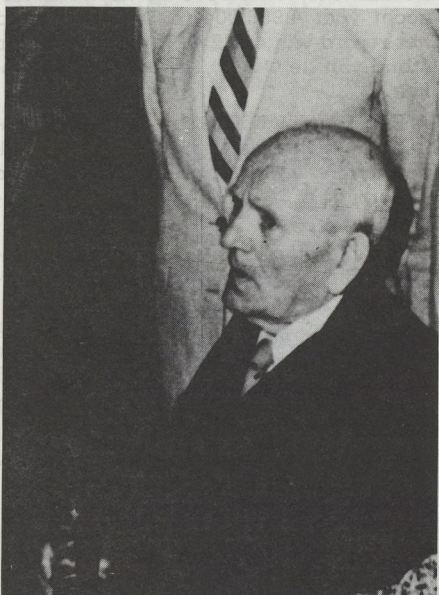
NOVEMBER

★ Op 1 november werd Marcel Poppe, Secretaris-Generaal van het Ministerie van Verkeerswezen op pensioen gesteld. Marcel Poppe gekend en geliefd bij alle



visserijmensen is een mens uit de duizend. Steeds paraat om de mensen te helpen waar mogelijk. Hij werd opgevolgd door de Heer R. Baelde.

★ Begin november overleed de Heer Georges Pintelon, vader van de Heer



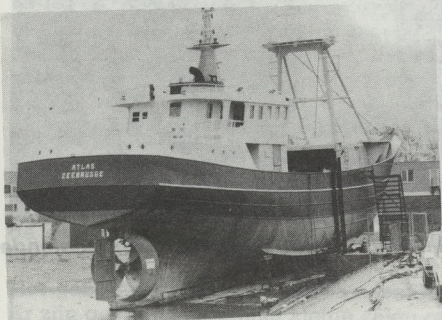
Henri Pintelon, gewezen voorzitter van de Rederscentrale. Georges Pintelon was 82 jaar.

★ Op woensdag 18 november werd bij de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp overgegaan tot de tewaterlating van de Z.568 „Venus”. Het vaartuig werd



gebouwd voor rekening van de BVBA „Zeespiegel” uit Heist. Peter was de Heer Bart Schiltz en meter Hilda Vlietinck.

★ De maand november eindigde met 2 dopen.



Het ging om de Z.105 „Atlas” van reder Cattoor en gebouwd bij de Scheepswerven Degraeve uit Zeebrugge. Het is een stalen bokkentreiler van 36,25 meter. Als peter koos men A. Vandenbussche en als meter fungeerde mevr. Coens.

★ Dezelfde dag werd de O.87 „Nele” te Zeebrugge gedoopt. Het casco werd gebouwd bij Meuse & Sambre uit Beez en werd afgebouwd bij Perfecta te Zeebrugge. Het vaartuig werd gebouwd voor de rederij Nele met familie Oscar Savels uit Bredene als stuwende kracht.

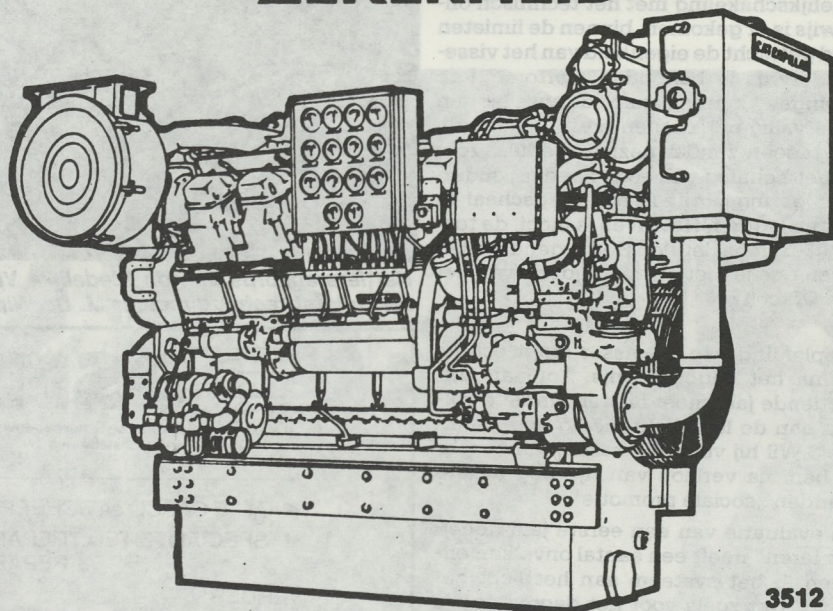


N.V. DELANGHE

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

PATHOEKEWEG 106, 8000 BRUGGE
TEL. (050) 31 71 81
Telex: 81.141

3 JAAR ABSOLUTE ZEKERHEID



3512

VERLENGDE GARANTIE OP DE MOTOR
ONDERDELEN-BESCHIKBAARHEIDSGARANTIE
MOTOR REPARATIE-GARANTIE

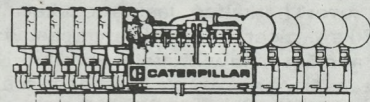
CATERPILLAR verdeler in België:
Verkoop - Wisselstukken - Service

TRECO n.v.

Steenweg op Brussel 340
1900 Overijse -


tel. 02/687 60 20

telex 23386



THE ENGINE THAT PAYS A LIFETIME BONUS

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

Caterpillar, Cat en  zijn handelsmerken van Caterpillar Inc.

VISSERIJONDERWIJS: WE ZIJN ER BIJNA

De jaarwisseling is niet enkel de periode waarin mensen elkaar het beste toewensen voor het komende jaar, waarin dieet en caloriearme voeding even doelbewust uit het oog verloren worden, ze is ook een ogenblik van terugblikken en hoopvol uitzien.

Bijzonder pijnlijk voor de ganse schoolgemeenschap was de confrontatie, in volle vakantierust, met het plots overlijden van vriend en collega Freddy Vanden Broucke, op een ogenblik waarin hij ondermeer als leraar nautische instrumenten bruijste van dynamisme.

1987 was ook het jaar waarin voor het eerst leerlingen, die een volledige cyclus vernieuwd zeevisserijonderwijs hadden doorworsteld, de school verlieten. Het eerste doel is bereikt. De zo lang verwachte gelijkschakeling met het technisch onderwijs is er gekomen, binnen de limieten werd getracht de eigenheid van het visserijonderwijs te behouden. Kortom, „late roepingen” kunnen ons onderwijs binnen en „afvalligen” kunnen eruit weg, beide categorieën zonder gezichtsverlies, zonder het behalen van een of ander „onderwijs” getuigschrift in de weegschaal te moeten leggen. Het leven is mooi, de toekomst is rooskleurig. Het tegendeel beweren doe je niet op zo'n tijdstip van het jaar. Of toch?

De opleiding van de visser stopt echter niet aan het dagonderwijs. Tot aan zijn achttiende jaar moet hij, ten einde te voldoen aan de leerplicht, nodig nog „deeltijds”. Wil hij verderop raken, dan wachten hem na verloop van tijd nog enkele maanden „sociale promotie”.

Een evaluatie van een eerste jaar „deeltijds leren” heeft een aantal onvolkomenheden in het systeem aan het licht gebracht. Net zoals voor het dagonderwijs dient via de programmacommissie dringend werk gemaakt van een eenvormig programma voor de drie centra. Het zou inderdaad zinloos zijn de verlengde leerplicht verder te blijven opvangen door enkele „zoethoudertjes”, waar noch de deeltijds leerplichtige, noch de leerkracht iets aan heeft (tenzij frustraties). Alle betrokken instanties moeten samen in staat zijn een formule uit te werken die zinvol is, waar iedereen bij gebaat is, waarmee elke partij kan instemmen.

Ook de „sociale promotie” is dringend aan vernieuwing toe. Het programma - als er zo iets bestaat, en dit valt te betwijfelen gezien de verschillende scholen zelf niet over hetzelfde lesurenpakket beschikken - moet dringend aangepast worden aan het nieuw brevettenbesluit. Het gaat niet langer op onze kandidaat-schippers, (leidinggevende figuren in spe, mensen die verantwoordelijkheid zullen dragen en som maar op) via kunst- en vliegwerk te moeten voorbereiden op het voor hen zo belangrijk examen en op de voor de visserij zo belangrijke functies. Het systeem is aan vernieuwing toe, de zaak dient degelijk aangepakt...

Ondertussen siert het onze leerkrachten dat ze via dit kunst- en vliegwerk erin slagen resultaten te behalen. Het getuigt van hun inzet, hun bereidwilligheid, hun niet aflatend optimisme. Ik prijs me dan ook gelukkig zo'n ploeg enthousiastelingen aan u te kunnen voorstellen. Namen hebben minder belang (What's in a name??), daden wel!

De ganse ploeg van de STEDELIJKE VISSERIJONDERWIJS SCHOOLS wenst alle lezers en alle mensen die met de toekomst van de visserij begaan zijn vrolijke feestdagen en een voorspoedig 1988.

door M. DE WINTER,
directeur
Stedelijke Visserijschool
„John Bauwens” Oostende



Het lerarenkorps van de Stedelijke Visserijschool „John Bauwens” van Oostende met uiterst rechts directeur M. De Winter.



wenst zijn klanten

een voorspoedig 1988

- ◀ ALLE CASCO en SCHEEPSREPARATIES
- ◀ SPECIALITEITEN: REPARATIE VISSERIJSCHEPEN
REPARATIE SLEEPBOTEN

VERDER:

- ALLE LAS- en CONSTRUCTIEWERKEN
- MACHINALE BEWERKINGEN ZOALS:
 - DRAAIEN
 - FREZEN
 - KOTTEREN
 - BOREN
 IN EIGEN BEHEER
- ONTWERPEN en VERVAARDIGEN VAN:
 - VISLIEREN
 - ANKERLIEREN
 - TROSSENLIEREN
 - KOPPELLIEREN
- LEVERING en MONTAGE VAN o.a. DAF en INDUSTRIE ONDERDELEN
- REVISEREN EN REPAREREN van:
 - ALLE MERKEN DIESELMOTOREN
 - ALLE MERKEN KEERKOPPELINGEN
 - HULPWERKTUIGEN
 - MACHINES
- ONTWERPEN-VERVAARDIGEN EN AANBRENGEN VAN HYDRAULISCHE EN PNEUMATISCHE INSTALLATIES

REPARATIES EN SERVICE TER PLAATSE

B.S.M.

Postbus 25, 4510 AA Breskens (Holland)

Tel. 01172-1765

's avonds 01172 - 1590 Telex 55332

HET NATIONAAL VISSERIJMUSEUM



Gaston Desnerck.

Ik had het in mijn vorig artikel, te lezen in het Kerstnummer verleden jaar, over de nieuwbouw en hoe deze min of meer zou ingericht worden. Vandaag is het eerste voldaan. Naast het atelier is er de ruime tentoonstellingszaal met verdieping. De weinige prominente bezoekers die we er toelieten, lieten zich niet alleen zeer positief uit, maar wensten ons geluk, dat behelst hier dan het Schepencollege, de architect, de aannemers en de mensen van de technische dienst.

Ik kan dan ook niet anders dan herhalen, dat, wanneer het gebouw ingericht zal zijn, dit één van de mooiste maar ook van de leerzaamste musea wordt van ons land.

Het gebouw is ruim en open te noemen. Er zijn geen afzonderlijke kleine zalen of kamers. Men kan er letterlijk doorkijken zodat men wel zal moeten onder de indruk komen van een systematisch opeenvolgend geheel en voor wat de gelijkvloers betreft van een panoramisch zicht. Er is veel glas dat zindelijk aandoet en als het ware met de bezoekers meekijkt. Dat is ook het geval met de muren die in een zacht warm gebroken wit geschilderd zijn. Alle voorwerpen, hetzij aan de muur angebracht of in het midden, staand of liggend, zullen 100% tot hun recht komen. Dé grote attractie wordt wellicht „het visserijdok” in miniatuur. In één van de nummers van het Visserijblad kon men zien hoe het visserijmuseum van Vlaardingen verrijkt is geworden met een maquette van Vlaardingen rond 1900 (de haven, de werven, de omliggende gebouwen).

In onze eigen TV wordt getoond hoeveel belang er gehecht wordt en welk enthousiasme er heerst bij het bouwen van één van de grootste maquettes van de ons omringende landen. De Scheldestad met de Schelde, de talrijke dokken en alle gebouwen hierrond zullen op schaal nabgebouwd worden. Dergelijke modellen genieten grote belangstelling. Dit komt omdat ze een stuk van eigen leven en verleden weergeven. Het visserijdok in het visserijmuseum zal een totaal overzicht geven op een actieve vissershaven. Duizenden mensen uit ons land zullen dit voor de eerste maal kunnen bekijken en zullen zich de bedrijvigheid in en rond zo'n dok levendig kunnen voorstellen.

Naarmate de inrichting van het museum vordert zullen de journalisten wel de één

na de andere een kijkje komen nemen voor een artikel zodanig dat de bevolking zich langzamerhand een idee zal kunnen vormen van wat ze in het visserijmuseum te zien zullen krijgen.

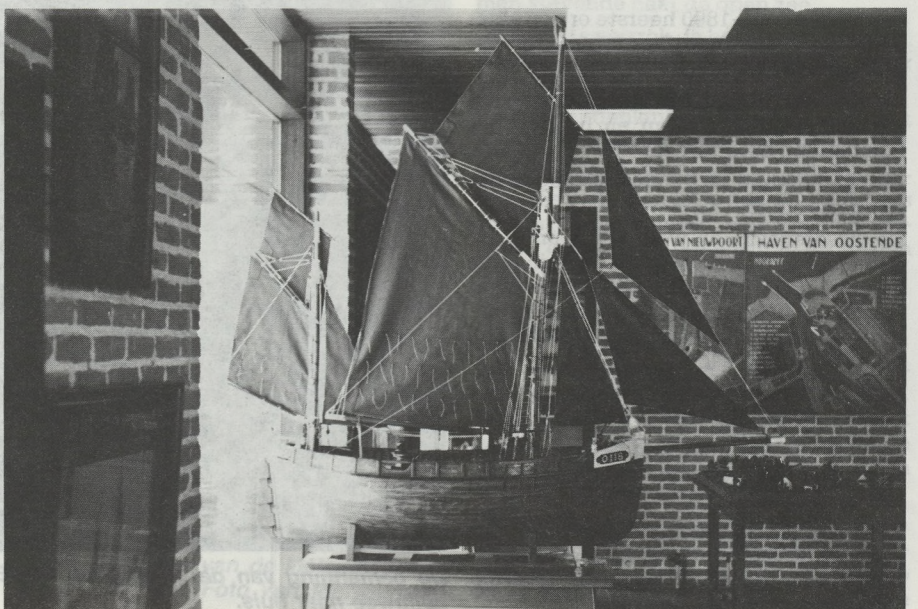
Zeer goed gezien en ten volle beseft vanwege het schepencollege is de verfraaiing van het groen rondom het visserijmuseum, het vissershuis en de vissersherberg. Het zal een genot zijn voor het oog, het wit van de muren, de rode daken, zullen in harmonie tussen het groen van gras, hagen en bomen uitkomen. Zelfs de verlichting werd opnieuw aangepast. Mooie zwarte paaltjes met gedraaide lichtglazen staan er lief uitnodigend; en dragen bij tot de harmonie..

Uitzonderlijk van zeer veel andere maritieme musea is het atelier in het visserijmuseum een open atelier. Dit wil zeggen dat men er zal kunnen zien werken aan opbouw of herstel van scheepsmodellen. Een bezigheid die de schoolgaande jeugd bijzonder boeit. Voor zover ik heb kunnen nagaan kan men in geen enkele museum (bedoeld Nederland en België) het model-

bouwen aanleren. In het visserijmuseum kan dit wel. Dat heeft, en zal nog heel wat, bijval kennen. In de loop van 13 jaar leerden er reeds 26 mensen bouwen waaronder twee vrouwen. Dat dit mogelijk is wordt door heel wat mensen op prijs gesteld en ze laten zich hierover lonend uit.

En dan is er nog het groot café; bijna ontbeerlijk bij een museum. Er kan worden vastgesteld dat musea die een cafétaria bezitten, meer succes hebben dan museum die binnen vier muren gehuisvest zijn. Na de uitleg, na de rondgang ter plaatse verpozen bij een koffie of een heerlijk fris biertje. Men praat nog wat na omdat men nog in het museum is en in de onmiddellijke omgeving van wat men gezien heeft.

Alleen zij die zich ingezet hebben voor de nieuwbouw zijn van het komend, nog groter, succes dan vroeger overtuigd. Waar we zo'n vijftigduizend bezoekers hebben zal dit aantal verdubbelen. De inspanningen; financieel en moreel, zullen beloond worden.



HET EPOS DER VLAAMSE IJSLANDVAARDERS

door Marcel VANALDERWEIRELDT

De rijke IJslanse kabeljauwgronden hebben eeuwenlang de vissers - waaronder ook de Vlaamse - aangetrokken.

Regelmatig krijgt men nog te lezen welke schepen er van IJsland worden verwacht en welke vangsten er zullen „gemarkt” worden. Toch heeft deze huidige IJslandvaart, bedreven met snelle treilers die de meest moderne instrumenten aan boord hebben, niets meer gemeen met de avontuurlijke en gevaarvolle visserij van onze voorouders, die een heel andere soort IJslandvisserij bedreven.

De eerste afvaart naar de IJslanse visserijgronden had plaats in 1614 vanuit Duinkerke.

Nieuwpoort volgde in 1729 en Grevelingen in 1788.

Het grote bloeitijdperk ligt rond 1860, toen Duinkerke aan het hoofd prijkte van alle Franse havens, die schepen uitrusten voor de IJslandvisserij.

Onder de 2.219 vissers waren er 250 Belgen.

Dat deze IJslandvisserij een zware tol eiste, blijkt wel uit de oude verslagen.

Zo bleven in 1839 niet minder dan 185 vissers op zee. In het rampjaar 1888 vergingen - rond de bocht van de Hekla - maar liefst 19 IJslandvaarders met man en muis. 163 vissers kwamen niet meer terug, waaronder 23 Vlamingen.

En toch bleef men naar IJsland trekken om er scheepsgelegenheid te zoeken, ondanks de te Nieuwpoort florerende Noordvisserij.

Alzo werd dit „IJslandtrekken” het pariabedrijf der Vlaamse vissers.

In de jaren 1830-1890 heerste er een algemene armoede, met daar tegenover een weelde aan kinderen in elk gezin.

De vrouwen gingen bij de begoede lieden aan de wastobbe staan en hielpen het huishouden beredderen.

De nood dwong en de miserie jaagde het mannenvolk op.

De vissersgezinnen woonden toen in zogenaamde „huizekotjes” in de duinen en kweekten op hun zandakkertjes wat aardappelen, rogge, tarwe, konijnen, kippen. Sommigen hielden er zelfs een geit op na voor de melk.

's Nachts waagden ze het ook wel eens een paar „dunekeuns” te strikken.

In de winter bedreef men de strandvisserij en met het uitkomen van de lente was het dan zover.

Men zou te Duinkerke sloop gaan voor IJsland! Omdat het niet anders kon... en omdat er zo een schone stuiver te verdienen viel voor vrouw en kroost.

Het teken- en monstergeld bedroeg toen voor volwassenen zo'n 150 fr. en voor kinderen beliep dit 50 fr.

Vele vrouwen reisden met hun man mee naar Duinkerke, waar ze moesten aanmonstere, want het gebeurde wel eens dat matrozen plots zoveel heimwee kregen naar huis, dat ze al het geld opdrongen nog voor ze 't zeegat uit waren.

*
* *

Eens de reder van een IJslandvaarder besloten had zijn schip op kabeljauw te laten uitvaren, zocht hij eerst en vooral één der beste kapiteins uit. Deze kreeg dan voor opdracht 19 uitstekende zeemannen voor zes maand in dienst te nemen.

Veelal voeren elk jaar dezelfde manschappen met hetzelfde schip. De reden hiervoor ligt voor de hand... men ging niet graag voor zes maand sloop met een volslagen onbekende.

En het waren enkel stoere kerels die deze jacht op kabeljauw en gul mee konden ondernemen. Wie ziekelijk was, die overleefde niet eens de heenreis.

Toch zag men zelfs kinderen meetrokken met hun vader en het was geen uitzondering om knapen van 6 à 10 jaar mee te zien inschepen. Deze dienden aan boord de matrozensteel aan te leren; de saaiste jobs waren dan ook voor deze kinderen voorzien.

Ze moesten het dek schrobben en ook koffie branden.

Onze vissers konden immers een goede pot koffie verzetten, liefst van al met „eau de vie” of brandewijn erin.

De scheepsjongen was ook vaak het „oor” van het schip en diende, op bevel van de kapitein, dikwijls de schuldige in geval van ruzie te verklikken.

*
* *

De periode die het aanmonstere voorafging, was gekenmerkt door bedevaarten, bijwonen van missen en gezellige bijeenkomsten, dit veel ten huize van de reder.

De „fooiedag” zoals dat in de volksmond heette, was een echt feest. (1)

De „maats” en de vrouwen waren op hun best gekleed. De mannen droegen een donkerblauwe broek en vest, een gebreide „blauwe baai”, toegestropd rond de hals, en een blauwe klak met zwarte klep.

De vrouwen droegen bonte rokken met gekleurde omslagdoek rond de schouders, met de uiteinden vastgemaakt aan de schorteband.

Het was het laatste feest vooraleer het harde leven begon.

Vergeten de laatste uurtjes in de visserscafeetjes, het afscheid en de fooiendag.

Spoedig lag de Westkust - de West-Vlaamse kuststrook vanaf Westende tot



De bemanning van de „galette” L'ANGELUS, ruwe bonken met in hun hart veel heimwee naar huis. (Foto Vanalderweireldt)

Grevelingen - als ontvolkt. De mannen hadden zee gekozen!

*
* *



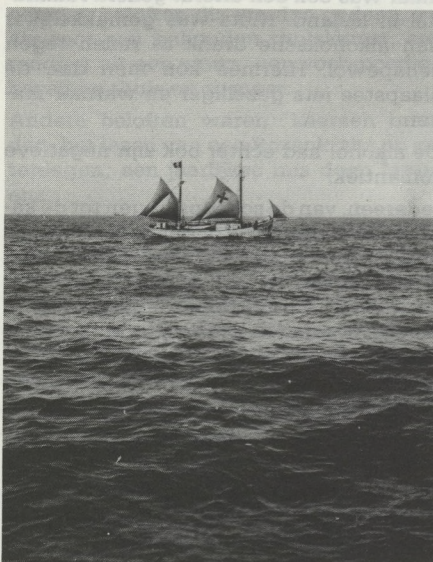
De Duinkerke driemaster „LULU ZAZA” aan de kade te Duinkerke.

In 1888 zou hij tijdens het bedrijven van de IJslandvisserij met man en muis vergaan zijn. (Foto Vanalderweireldt.)

(1) Het foyielied der IJslandvaarders

"In 't jaar zeventienhondert
"Gij moet niet zijn verwondert,
"Wij gaen al naar Nieuwpoort
"Om te siaen een accoord.
"Het is in de maand van Maert
"Dat men klaermaekt tot den vaert
"Als 't klaermaeken was gedaen
"Wilt verstaen, 't zal wel gaen,
"Moeten wij naer de foye gaen.
"Elk met zyn lief geprezen
"Moet in de foye wezen
"Speelman, al tot besluyt,
"Speelt dat matlotjen uyt
"Daer wierd al zoo menig meyd
"Dezen nacht adieu gezeyd
"Als de foye was gedaen
"Wilt verstaen, 't zal wel gaen
"Moeten wy dan zeylen gaen.
"Vooreerst moeten wy zeylen
"Driehonderd zestig mylen
"Zoo passeeren wij 't zand
"Lustig, geestig en plaisant
"Onze coers is 't Kleyn gat deur
"En wy loopen zonder getreur
"Wy krygen Fayerelle in 't zigt,
" 't Is niet slygt, g'heele ligt,
"Dat men 't eyland Fulot zwigt.
"De oceaensche zee, wilt weten,
"Daer is geen grond te meten
"Wy zeylen dan weer voort
"En laeten Feroe aan stierboord
"En zetten onze coers alsdan
"Regte naer de Westerman
"Dan zeylen wy metterspoed
"met gemoed, alzoo zoet,
"Tot men de berg Hecla groet.

"Toen by de Vogelschaere
"De koude is men gewaere
"En weest toch niet belaaen
"Ziet voor U den jokel staen
"Wy vaeren wederom voort
"Naer den hoek van Bredefjord
"Haelt op U korregador
"Met een woord, zoo 't behoort
"Haelt den visch maer binnenboord
"Matroozen, schept couragie
"Ja, met half equipage
"Knuver en stagsel in
"Dat gaet naer ons gewin
"Als de maand Mey is verschint
"Wachten wy den Westenwind
"Wy vischen met goeden moed
"Alzoo zoet, en met spoed
"Tot wy krygen den wind goed.
"De bogt en geeft geen visch meer
"Het is voor ons een hertezeer
"Wy loopen van daer voort
"Tot den hoek van Direfjord
"De vischerie voortaan
"Is nu aen de west gedaen
"Wy zeilen van daer voort
"met accoord, zoo 't behoort,
"Tot wy komen tot Kaep Noord
"De maand July geprezen
"Die komt daer ingetreden
"Wy zeylen vandaer voort
"Zeggen Adieu Kaep Noord
"Wy loopen Grim in 't gemoed
"En wy zeylen metterspoed
"Naer den Rooden Hoek gezogt
"En toen nog, de Blauwe Bogt,
"Heeft veel kabeljauw gebrogd.
"Ougstmaend komt aangedreven
"Elk wensch zyn lief geprezen
"Wy loopen langs de Suyd
"Als dan is 't kollen uyt
"Als den vyftienden dag draeyt
"En de wind van Noorden waeyt
"Elk denkt op zyn lief matress
" 't Dient al best, voor een les
"Men zegt: Adieu Lageness
"Zoo laet het nu maer loopen
"En voor de winden stroopen
"Het groot marszeyl in top
"Schipper, brengt de bottel op
"Men roept, Stierman, aen bakboord
"Ziet de haven van Nieuwpoort
"Dan loopen wy verder voort
"Met een woord, zoo 't behoort
"Langs de kust tot Duynkerke voort."



De kleine gaffeltopschoener „St-Yves” bij het bedrijven van de IJslandvisserij. (Foto Vanalderweireldt)

Het "foyelied der IJslandvaarders beschrijft een IJslandse reis over de Noordzee, langsheen de Engelse en Schotse kust, tot ze aankomen aan de Orkney-eilanden waar ze het Gat van Schotland en 't Klein Gat doorvaren (tussen de Orkney en de Shetland-eilanden). Ze ontmoeten het eiland Fair (Fayerelle) en komen in de „Oceaensche Zee" (Atlantische Oceaen) westelijk de Faroër-eilanden (22 in getal waarvan toen 5 bewoond, op 400 km van IJsland) waar ze Foula (Fulot) zwichten... omdat er geen vuurtoren was.

Over de Faroër-eilanden steven ze Noordwaarts recht op IJsland, dat ze bereiken in 't zuid-oosten (aan 't Engels Hoofd), hetzij in 't zuid-westen aan de Vestmanna-Eyjär (de Westerman eilanden), waar ze de berg Hecla zien oprijzen.

Zij varen langs een gevaarlijke klip, nl. de Fuglasher (Vogelscharen) rond IJsland langs het Westen om; komen vóór de vooruitspringende Snaefell Jökull (de Jokel: Jökull is IJslands voor ijskegel of sneeuwberg) en geraken in de Breidifjord (Breidafjord).

Als de „bocht" geen vis meer geeft, dan verleggen ze noordwaarts in de Dyrafjord. Hiermee is het dan aan de „West" gedaan (de Westkust van IJsland).

Hierna bereiken zij de „Horn" of Kaep Noord, steken op het eiland Grim af, keerden onder land en zeilden rond de Rooden Hoek en door de Blauwe Bocht. Tenslotte kwamen ze bij Kaep Langness, waar ze IJsland vaarwel zeiden.

Met hevige westelijke wind werden de schepen bij hun terugreis tot vóór de haven van Nieuwpoort gedreven, waar ze het roer omsloegen om onder land langs de kust heen Duinkerke te bereiken.

*
* *

Er waren toen 18 tot 23 man aan boord van een „galette". Door de sleepboot werd het schip van de wal tot voor de rede getrokken, waar de kapitein een groot kruis sloeg en Gods zegen afsmeekte over het schip en zijn bemanning. Hierna volgt zijn korte bevel:

„Allez, tout le monde sur le pont pour la prière!"

Na het gezamenlijk gebed haakte de tui-boot af en werden de zeilen gehesen en men stevende naar de open zee.

Doorgaans vertrok de hele vloot tesamen, tot 140 schoeners die tegelijk het anker lichtten, het roer N.W.!

Voor maandenlang zou iedere band met de geboortestreek verbroken blijven.

De „traversée" zou acht à tien dagen duren. Zes maanden lang zou er midden ijs en mist gevist worden, met korte tussenpozen om water in te slaan in de baaien van Patrickfjord of Fakrusfjord.

*
* *

Het leven aan boord van die twee- of driemasters was hard, onmenselijk hard. Maar de vissers wisten van tevoren wat hen te wachten stond. Zes maanden op zee, tussen water en ijs, overgeleverd aan wind en stormen, vorst, sneeuw en hagel.

Doorgaans kreeg men in het voorseizoen af te rekenen met vreselijke voorjaarsstormen. De strijd tegen zo'n orkanen duurde soms wel veertien dagen. Het ging erom

het schip erdoor te halen en z'n eigen vel te redden.

Kapitein en bemanning deden dan allerlei plechtige beloften, en die werden altijd gestand gedaan.

Gelukkig waren de meeste „venten” - zoals men toen de kapiteins noemde - goede mensen.

Het waren allen Fransen, maar het waren mensen van het ras van de zee, en ze waardeerden de werklust van de Vlamingen.

Er moet gezegd worden dat vele van die kapiteins zelfs tijdens de wintermaanden hun „maats” thuis gingen opzoeken om zeker te zijn van hun aanmonstering.

Velen van hen hadden zelfs graag meer mensen aan boord genomen, doch de Franse wetgeving liet zulks toen niet toe.

*
* *

Enmaal het stormweer voorbij kon de visserij beginnen...

Iedereen nam zijn plaats in aan de reling, die hij bij de afvaart had geloot en daar gingen de vislijnen overboord.

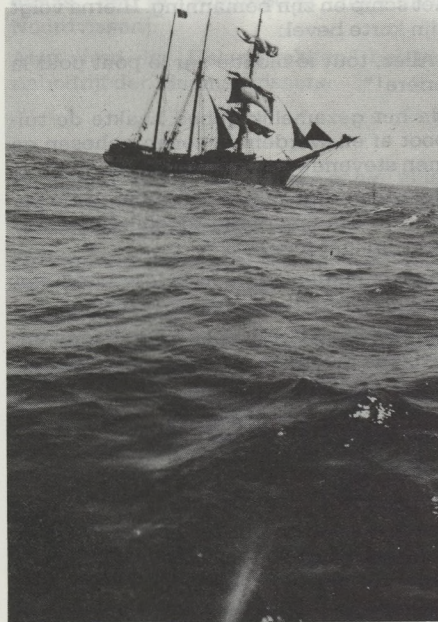
Van netten was er toen immers geen sprake. De kabeljauw diende één voor één gevangen te worden met een lijn, waaraan één of twee haken bevestigd waren. Dit waren de zogenaamde „kollijnen”. Sommige van die lijnen waren tot 200 meter lang en waren verzwaard met 7 pond lood.

Eens een school kabeljauw op het spoor gekomen, bleef men zelfs onafgebroken „kollen” (vissen). En vrieskou of niet...elke kabeljauw diende bovengedaald te worden.

Niet zelden gebeurde het dat er 20 uur achtereen werd gevist. Elke vis betekende immers ook meer loon.

Soms vloekte men al eens binnenmonds en prevelde men een gebed om stormwind. Want storm betekende rust in de kooi.

Telkens een kabeljauw werd bovengedaald



Eens de terugreis aangevat, sloeg de stemming volledig om. Voor de „l'Angelus” is het moment gekomen om naar de thuishaven terug te keren.
(Foto Vanalderweireldt)

haald moest men het keelstuk afsnijden en in een bakje aan de reling gooien; zo zag de kapitein hoeveel men gevist had.

Van de kabeljauw ging bijna niets verloren. De vis werd onmiddellijk „gevlet”, gezouten en in vaten geperst. Naast de vissers waren er immers ook twee „zouters” en een „kuiper” aan boord.

Zouters zorgden er voor dat er om beurt een laag zout en een laag kabeljauw in de „kuipen” of tonnen ging.

De kaakstukken werden apart gehouden, want dat was het fijnste van de vis.

De maag daarentegen was het beste aas om verder te vissen en werd dan ook zorgvuldig weggesneden. De rest van de ingewanden ging overboord.

En de kop was bestemd voor de kookpot!

*
* *

De bemanningsleden dienden forfaitair een 100-tal kabeljauwen te vangen; hiervoor kregen ze een vaste vergoeding van 500 fr. Boven dit duizendtal werd men „twee kluten per steert” bijbetaald. De Grevelingse scheepskapiteins, die de faam hadden stoutmoediger te zijn, gingen veelal in de „Noord” vissen waarvoor men west-uit diende te varen. In de „Noord” was de kabeljauw beslist dikker, doch diende men ook kollijnen van 200 meter te gebruiken in plaats van de gebruikelijke lijnen van 50 of 100 meter.

Om hun handen te beschermen gebruikten de vissers niet alleen „vellen wanten” doch ook maakte men ringen in „sjette” die men aan de handpalm stak.

Aldus kon men op veiliger wijze de vistouwen vieren.

's Avonds diende de voltallige bemanning steeds opnieuw aan dek te treden.

„La Prière” riep dan de kapitein, waarop de ruwe bonken, die zes maand en langer van huis weg waren, elk voor zich hun avondgebed baden. Hierna kreeg iedereen een pint wijn.

's Morgens was het traditioneel een pint brandewijn, „om zich te verwarmen”.

Het was een doodgezwegen wet onder de vissers, drank mee aan boord te smokkelen. Deze diende niet alleen als hartversterkend middel in geval van noodweer, maar was ook een uiterst geliefd ruilmiddel in IJsland. Niets was gemakkelijker dan alcoholische drank te ruilen tegen schapewol. Hiermee kon men dan de slaapstee iets gezelliger en warmer maken.

De alcohol had echter ook zijn negatieve romantiek.

Iedereen, van de scheepsjongen tot de kapitein toe, was soms onder invloed van alcohol. Men dronk brandewijn om vlug wakker te worden, om de vermoeidheid te verdrijven, om de doordringende koude uit het lijf te jagen, om de goede vangst te vieren, om zich de slechte vangst niet langer te herinneren, en om goed te kunnen slapen.

*
* *

De eentonigheid van het bestaan was net zo ondraaglijk als het werk. Men had niets om zijn gedachten te verzetten.

In de eerste dagen van de vaart werd vers brood gegeten en verse groentensoep opgediend, doch na de vierde dag waren



De „vent” van het schip met de visserij-aalmoezenier. Hoewel Fransen, toch goede kerels die de werklust van de Vlamingen waardeerden.

(Foto Vanalderweireldt)

aardappelen met de pel en een kabeljauwskop de bijzonderste voedingsmiddelen. Elk op hun beurt dienden de vissers een week voor „kok” te spelen. En meteen was men voor deze korte periode ontslagen van het wachtlopen of aan het roer staan, maar begrijpelijkerwijze kwam er daar nooit iets nieuws op het menu; de kok diende immers niet over grote culinaire talenten te beschikken. Van hem werd enkel verwacht dat hij met gemak tijdens de eerste weken wat groenten kon bereiden om tijdens de rest van de reis stampot van aardappelen en kabeljauwskoppen op tafel te zetten; dit alles gaar gemaakt met zeewater.

Witte bonen en spek behoorden ook al tot de dagelijkse kost. Meestal gebeurde het dat men eerst een drietal centimeter schimmel van het spek diende af te snijden voor men een eerste hap kon wagen.

Tussenin mochten er ook nog (keiharde) vierkante beschuiten geknabbeld worden.

De vis die aan boord van de vaartuigen werd genuttigd, werd gebakken in leverolie.

Dit gebrek aan evenwichtige voeding leidde dikwijls tot scheurbuik maar dat was niet het enige ongemak van de reis.

Heel wat vissers liepen kwetsuren op aan de handen door het haperen aan de vishaken, door onhandig werken met het „vletmes” (dit door koude, oververmoeidheid) en door beten van de opgehaalde stuip-trekkende-kabeljauw.

Door de bestendige inwerking van het koude zeewater gingen de wonden vaak etteren en ontstond zelfs de kans tot „koudvuur”.

Men kon ook nog bronchitis oplopen door het vissen in de meest onzure weersomstandigheden. Deze longaandoening liep vaak uit op astma.

Omzeggens alle IJslandvaarders werden in de loop der jaren al eens geplaagd door „la fleur d'Islande”, een vorm van eczeem ter hoogte van de polsstreek, veroorzaakt door het eindeloos „frotten” van de vellen

of lederen handbeschermers bij het ophalen van de kollijnen.

Verder kwamen daar nog bij als extraatje: bevrozingen van handen en voeten, neus en oren, tuberculose en reumatiek, evenals oogontstekingen door het gestadig turgen tegen de wind in.

Durven onze jonge vissers nog klagen van de ongemakken aan boord?

*
* *

Om de romantiek van de IJslandvaart compleet te maken, valt te vermelden dat men zich pas omkleedde na 3 maanden - als men aan wal ging in IJsland.

Dan was het ook eens tijd om het maandenoude drinkwater te verversen. Dit was aan boord immers gerantsoeneerd en mocht als zodanig enkel gebruikt worden om te drinken. IJsland betekende dus ook: zich eindelijk weer eens kunnen wassen en een vers hemd en andere kleidingstukken aantrekken.

In één van die baaien voor de IJslandse kust wachtte de vissers soms wat nieuws van thuis en daar konden ze ook al eens een briefje meegeven die door „de jager” (het visserijwachtchip of proviandschip) werd meegenomen.

Zo'n oponthoud aan de wal eindigde haast altijd in een braspartij en toen werden de ijzers wel eens bovengehaald.

Na het „kortstondige baaileven” was het weer voor drie maanden de zee op. Vier uur slapen en twintig uur vissen. En de grootste troost bleef de brandewijn.

In juni en juli liet het Noorderlicht de visser toe dag en nacht te vissen. Wel honderden schepen lagen dan naast elkaar te drijven. En steeds maar kabeljauw inhalen;

Na enkele tijs kwam de eentonigheid terug. Het „baaileven” had de trek naar huis weer sterker doen toenemen. En vaak kwam de mist de mistroostigheid nog wat opvoeren.

Eindelijk brak tenslotte de tijd aan van de „rétraversée”. De kapitein schonk extra maatjes brandewijn en loofde nog wat premies uit. De bemanning ging er nog steeds - zij het met hernieuwde moed - als razend op los om zoveel mogelijk visvaten te vullen. Pas wanneer de zoutvoorraad op was, kon de visserij stilgelegd worden.

Van zodra het schip dan de thuisreis aanving, sloeg de stemming aan boord volledig om. De dagen voor er te Duinkerke werd aangelegd werden volledig besteed aan het toilet. Het was een wassen en schrobben van jewelste.

De gelukkigen die de 6 maanden lange visserij hadden doorgesparteld waren omzeggens reeds begin september terug. Zwaarbeladen met een vuile romp, ontkleurd door het stormen en het kollen, klieften de galetten door het ruime sop, de kiel volgroeid met schelpen, hier en daar opgekalfaterd, met masten geschoord en versterkt, waarboven de zeilen bol stonden, ook al vol opgelapte stukken.

In de thuishaven wachtte er echter dikwijls droevig nieuws over schepen met bekenden en vaak familie aan boord die niet meer teruggekeerd waren.

Had het schip slechts 200 tonnen kabel-

Zes maanden tussen zee en ijs! (Foto Vanalderweireldt)

jauw mee, dan was het een slechte vangst geweest.

Een ton had de inhoud van 142 kg (ongeveer 60 kabeljauwen).

400 tonnen was dan weer een goede vangst. En daarbij kwamen dan nog een zevental tonnen keeltjes en een dertigtal tonnen traan en olie.

Bij zo'n vangst kregen de vissers ongeveer 500 à 600 fr. uitbetaald. Daarvan werd echter het reeds vóór de reis ontvangen teken- en monstergeld afgetrokken.

Alle bemanningsleden kregen daarbij nog een ton vis en een hoeveelheid droogvis. Slechte reizen brachten aldus 350 fr. op en goede vangsten konden gemakkelijk 600 fr. halen.

*
* *

De thuiskomst werd natuurlijk stevig gevierd en daarna kwam de tijd om de „beloften” te voldoen...

Het waren nochtans geen kwezels, onze IJslandvaarders, maar de beloften,...die werden gehouden.

Wanneer het gebeurde dat een belofte onmogelijk kon worden nageleefd, werd een plaatsvervanger aangeworven.

Zo beloofden sommigen in de Veurnse Boeteprocessie op te stappen maar wanneer het schip niet tijdig binnenliep in de thuishaven, werd vooraf iemand anders betaald om in hun plaats blootsvoets in de processie op te stappen en zo werd de belofte toch voldaan. Er waren ook buitengewone beloften die werden gedaan, zoals voor een behouden thuiskomst, een redding uit een storm, een voorspoedige bevalling thuis en zo meer.

Andere beloften waren: kaarsen branden, het lezen van een Rozenkrans op zaterdag, een jaarlijkse mis doen lezen, enz.

Dit alles leidde tot een permanente, diep ingewortelde vroomheid die verborgen lag onder een ruwe schors, maar niettemin zeer levendig en oprecht was.

Anderzijds zaten de vissers niet verlegen om een vloek en ook speelde het bijgeloof een grote rol in hun bestaan.

Zo was het voor de 19-koppige bemanning, die zich gedurende zes maanden aan boord van het schip bevond, bijna zelfmoord om het woord „kat” uit te spreken. De gedachte alleen al, zou katten ertoe kunnen aanzetten de kabeljauw te komen opeten!

Hoe een poes aan boord zou kunnen geraken mag echter een raadsel wezen.

Opgewekt een deuntje fluiten op het dek

was ook al zo'n zondige misstap. Dit zou immers de wind kunnen aanzetten een „deuntje” mee te fluiten.

Nog meer dergelijke voorbeelden van de rol die het bijgeloof speelde bij de vissersbevolking worden aangehaald door de geschiedschrijver Ary Sleeks in zijn verhandeling over het bijgeloof bij onze vissers.

Zo wordt er het voorbeeld aangehaald van een pastoor of een nonneke die de vissers zien voorbijwandelen; dit was reden genoeg om de zeilen onmiddellijk neer te laten en de afvaart een dag uit te stellen!

Nog een voorbeeld...Wanneer de slaap van een visser in zijn kooi benauwd werd door kwelgeesten, wangedrochten, e.d. kon hij deze nachtmerries of „kokkemere” (verbastering van het frans „cauchemar”) bezweren met eierschalen in zee te werpen. Nochtans moesten de eierschalen eerst platgeklopt worden vooraleer ze over boord te gooien. Zoniet zouden de „kwelgeesten” blijven drijven en terug aan boord geraken.

Ook mocht men de vissers nooit „een goeie reis” toewensen wanneer ze reisvaardig lagen; dat bracht alvast ook geen geluk.

*
* *

Rond 1900 kreeg de visserij op IJsland met zware tegenslagen af te rekenen. In het jaar 1925 was de laatste schoener uit Duinkerke afgevaren. Het aantal vissers (Vlaamse IJslandvaarders) was in 1905 geslonken tot ongeveer 50 man...

De betere levensvoorwaarden aan wal zetten een eindpunt achter dit onmenselijke harde beroep.

Toch moet men bekennen dat vele vissersfamilies hun huidige stand hebben opgebouwd op het harde labour aan boord van deze IJslandschoeners en galletten.

IJslandvaarders die veertig reizen deden, zijn grote uitzonderingen op de regel. Het betrof hier mensen die zich niet meer van de IJslandtraditie konden losmaken.

De meesten legden er na vijf of tien reizen de blok op. Hun spaarcenten gewonnen in zweet, belegden ze dikwijls in een eigen schip en daaruit zijn bloeiende familiebedrijven gegroeid, die nu nog de trots uitmaken en de harde kern vormen van onze huidige vissersvloot.

De verre reizen naar de Poolzeeën is de oude IJslandvaarders echter altijd bijgebleven en vormden een reden tot fierheid. Om deze mensen hangt een aureool van een heldenleven van moed en durf, die geen waaghalzerij was omdat het hier om de broodwinning ging.

Gedurende vele reizen hebben ze de zee getrotseerd en overwonnen. En wij vinden het dan geenszins overdreven wanneer we spreken over het „roemrijke geslacht der IJslandvaarders”.

De Westkust zal nooit de herinnering aan deze sterke takken van een stoer vissersgeslacht laten vervagen.



KNEL TUSSEN MACHT EN ONMACHT

HOOFDSTUK 1: KNEL

Gezamenlijk verantwoordelijk, dat was de conclusie van de onderzoekscommissie van de Tweede Kamer inzake de quoteringsregelingen. Een volkomen juiste conclusie die benadrukte dat de gegroeide situatie echt niet alleen toe te schrijven is aan de vissers, maar evengoed aan de overheid en het parlement.

Deze situatie is ontstaan door een aantal factoren. In de eerste plaats komt het doordat er in Brussel politieke besluiten zijn genomen, welke niet stroken met de opvattingen van de ondernemers in de visserij. Dat begon al met het geheime Haagse akkoord van 1976, toen besluiten zijn genomen welke ten voordele van een aantal lidstaten zijn geweest en ten nadele van de Nederlandse visserij. Vervolgens werd bij het bereiken van het Visserijakkoord in januari 1983 een quotaverdeelsleutel vastgesteld, welke duidelijk in het nadeel van de Nederlandse visserij uitviel.

Het hoeft geen betoog dat onvrede bij de start van het officiële EEG-visserijbeleid voor vissers mede aanleiding geworden is om zich niet aan de regels te houden.

Bovendien had men de ervaring uit voorgaande jaren, dat naleving van de toen geldende regels niet of nauwelijks werd afgedwongen. Dat is duidelijk een tweede factor welke geleid heeft tot de gegroeide situatie: overtredingen van de vangstbeperkende voorschriften werden mild bestraft. De straf had geen preventieve werking. Gevolg: veel vissers die best bereid waren zich aan de regels te houden voelden zich om concurrentieredenen gedwongen ook de regels te gaan overtreden. Steeds duidelijker werd dat het recht van de sterkste zou gaan zegevieren.

Het uitblijven van een sluitend beleid vormde voor de vissers, die in het algemeen niet te klagen hadden over de bedrijfsresultaten, aanleiding tot investeren in steeds zwaardere schepen. De discrepantie tussen vangstcapaciteit en toegevoerde vangstquota van ons land werd daardoor steeds groter. De vissers en hun organisaties zagen in dat dat zo niet langer verder kon gaan. Ze smeekten de overheid om capaciteitsbeperkende maatregelen. Jarenlang is de overheid hierin nalatig geweest.

Het parlement kwam in actie toen het eigenlijk al te laat was. Waarom heeft het parlement zich niet eerder drukgemaakt over de situatie in onze sector? Omdat de controlerende bevoegdheid van ons parlement over Brusselse afspraken slechts marginaal is. Dat is indertijd gebleken toen gevraagd werd naar de inhoud van het Haagse akkoord van 1976. Men moest smeken om de tekst van het akkoord. Slechts onderdelen ervan zijn openbaar gemaakt. Tegelijkertijd had het Europees Parlement ook geen macht om meer controlerend op te treden en opening van zaken te gebieden. Nog steeds is de macht van het Europees Parlement uiterst beperkt. Met andere woorden, de verschuiving van de besluitvorming van de nationale lidstaten naar Brussel heeft geleid tot een leemte in de parlementaire controle.

„Brussel” is zich hierdoor steeds almacht-

tiger gaan voelen. Dit blijkt ook wel uit het gemak waarmee de Europese Commissie Nederland thans opdraagt over te gaan tot sluiting van de visserij in bepaalde gebieden en zelfs tot het aanbrengen van correcties op ons Noordzeescholquotum, vanwege overbevising van andere gebieden.

In die gevallen, waarin wel degelijk in andere gebieden gevist is en het quotum is overbevestigd, is het afboeken op ons nationale Noordzeequotum een juridisch bedenkelijke manoeuvre. Bovendien worden daarbij ondernemingen die te goeder trouw geweest zijn gestraft voor overtredingen van collega's.

De toenemende macht van de EEG-autoriteiten met daaraan gekoppeld een groeiende bureaucratie in Brussel, heeft voorts geleid tot het hanteren van dogma's welke bij hun huidige interpretatie niet leiden tot de opbouw van een gezond systeem, maar tot afbraak. Het EEG-besluit dat de lidstaten of organen welke daarvoor in de plaats treden (b.v. PBO-organen) niet marktordenend mogen optreden, wordt tot in het uiterste doorgevoerd, zonder dat aan de organen, welke daar wel mee belast worden (Producentenorganisaties), voldoende daarvoor benodigde machtsmiddelen worden gegeven.

Het gevolg is dat de zaken steeds chaotischer worden. Onvrede over gegroeide situaties en het niet kunnen afdwingen van de naleving van de regels van de Producentenorganisaties heeft inmiddels geleid tot opsplitsing van de Producentenorganisatie West (aanvankelijk 75% van de totale sector dekkend) in een aantal Producentenorganisaties. De huidige aanvoeren en het gebrek aan planmatig beheerste visserij op de haring door de kottersector is een goed bewijs van de onmacht van die organisaties.

Het staat vast, dat een ongewijzigd beleid en ongewijzigde interpretatie van de regels, respectievelijk handhaving van de EEG-regelgeving in zijn huidige vorm leiden tot afbraak. Blijkbaar moet het nieuwe Europa opgebouwd worden uit de puinhopen van afgebroken systemen van de lidstaten.

Dat er opgebouwd wordt is goed, maar zolang er tijdens die opbouw constructiefouten geconstateerd worden dient daarmee rekening gehouden te worden en dienen waar nodig nationale systemen gehandhaafd te blijven.

Nu zullen de Brusselse bureaucraten dergelijke constructiefouten ontkennen. Zij zullen meedelen dat het toch in andere lidstaten wel goed loopt. Mooie mededelingen, die niet stroken met de praktijk! Dit blijkt ook wel uit de herhaald uitgesproken wens van de Europese Associatie van Producentenorganisaties om de Producentenorganisaties meer macht te geven teneinde echt te kunnen functioneren in plaats van uitsluitend op te treden als incassobureau ten behoeve van interventiefondsen. Brussel luistert onvoldoende naar het bedrijfsleven.

Dat blijkt ook uit de wijze waarop men solt met het Raadgevend Comité voor de Visserij. De goede wil om het zetelend van dit comité, analoog aan de raadgevende comité's in de landbouw, aan te passen aan

de uitbreiding van de gemeenschap met Spanje en Portugal ontbreekt. In zijn algemeenheid ontbreekt ook de goede wil om dit comité ondanks herhaalde verzoeken daartoe bijeen te roepen. Slechts sporadisch is sprake van bijeenroepen van werkgroepen. De onvrede daarover in de totale Europese vissector is groot. Maar niemand is blijkbaar bij machte de Europese Commissie hierover tot de orde te roepen!

Er is nog een andere factor welke tot de huidige situatie geleid heeft: starre interpretatie van de wetgeving, respectievelijk te trage aanpassing van de wetgeving.

Zo is het de vraag of voor de invoering van een 2.000 pk-limiet en een 12-meter boomkorlengtelimiet wijziging van de Visserijwet echt nodig was. Aannemende dat dat het geval was, moeten we constateren dat die wijziging van de wet wel erg traag plaatsvindt en eigenlijk jaren te laat is. Veel had kunnen worden voorkomen door eerdere besluiten.

De reeds vermelde afboekingen van overschrijdingen van quota uit andere gebieden dan de Noordzee op ons nationale Noordzeequotum (schol) zijn, los van de vraag of de maatregel juridisch juist is, in ieder geval onrechtvaardig. Het is al enige tijd geleden dat het visserijbedrijfsleven de overheid verzocht om ingeval van verschrijving van vangsten op buiten-Noordzee gebied, respectievelijk het overbevisen van quota in buiten-Noordzee gebieden, in de regelgeving te bepalen dat sprake zal zijn van afboeking van de individuele Noordzeecontingenten van de betreffende overtreders. Pas nu blijkt men gevoelig hiervoor te zijn.

De roep om beheersmaatregelen (al dan niet in medebewind door het Productieschap) voor het IJsselmeer en ook voor de schelpdierensektor wordt steeds groter. Ondanks het feit dat men heeft kunnen constateren dat uitblijven van voldoende regelgeving en afdwingen van de naleving daarvan geleid heeft tot een ongewenste situatie in de zeevisserij, is de terughoudendheid van de centrale overheid om aan deze roep gevolg te geven groot. Ook nu neigt men te gemakkelijk tot de mededeling dat de Visserijwet onvoldoende mogelijkheden daartoe biedt. Zelfs al zou dat het geval zijn, hetgeen wij betwijfelen (enig creatief denken zal tot voldoende sluitende interpretaties kunnen leiden!), dan zou men toch allang hebben moeten overgaan tot aanpassing van de wet! De huidige opstelling leidt te veel tot een situatie waarin de mensen er voor de wet zijn, in plaats van de wet voor de mensen.

Het bovenstaande maakt duidelijk dat de visserij knel zit tussen macht en onmacht. Macht van Brussel, soms macht van de nationale overheid, maar tegelijkertijd onmacht door het niet ingrijpen van de rechterlijke autoriteiten, onmacht van het nationale parlement en het Europees Parlement om voldoende corrigerend ten aanzien van „Brussel” op te treden. Aan het bedrijfsleven zelf wordt de macht evenmin gegeven.

Knelt tussen macht en onmacht, vijf woorden waarin de essentie van de problema-

tiek van onze sektor kan worden weergegeven. Vijf woorden die tegelijkertijd een aanklacht betekenen tegen het scheefgegroeide systeem. Een aanklacht die verder gaat dan alleen maar de visserij.

Het is niet gebruikelijk dat de beleidsnota's van het Visserijcentrum beginnen met een dergelijke algemene beschouwing. De weergegeven basisproblematiek is echter dermate wezenlijk, dat al het andere in deze nota geschrevene niet meer is dan de visie op invulling van het beleid op onderdelen.

HOOFDSTUK 2: HET EVENWICHT TUSSEN VLOOTCAPACITEIT EN QUOTA

1. Zoals bekend is, heeft de Nederlandse vissersvloot te kampen met een structurele overcapaciteit.

Het is duidelijk dat deze overcapaciteit zal moeten worden teruggebracht opdat een meer evenwichtige situatie ontstaat.

De meeste eenvoudige manier om dat te realiseren is het saneren van de overtollige vangstcapaciteit.

Als enig middel om dit doel te bereiken, wordt deze mogelijkheid door ons verworpen.

Uitgangspunt bij elke aanpassingsoperatie moet naar onze mening namelijk blijven: Handhaving van de visserijvloot in zo maximaal mogelijke omvang. **Binnen dat kader** moet een saneringsregeling worden geplaatst.

Daar de problematiek in de kottersector een andere is dan in de trawlersector, zullen deze sectoren hieronder apart worden behandeld.

2. KOTTERSECTOR

De Minister van Landbouw en Visserij gaat uit van een overcapaciteit van 160.000 pk. Naar onze mening kan om de volgende redenen volstaan worden met een sanering van aanzienlijk minder pk's.

a. Bij de berekening die uitmondt in een totale overcapaciteit van 160.000 pk (in-

clusief de „boven de markt hangende pk's") wordt uitgegaan van een maximale visserij-inspanning per eenheid (vissersvaartuig).

Het Landbouw Economische Instituut (LEI) heeft in verschillende notities trachten aan te geven dat – gemiddeld gezien – de Nederlandse vissersvloot ook bij een aanzienlijk lagere visserij-inspanning per eenheid rendabel kan blijven vissen.

Deze overweging heeft mede ten grondslag gelegen aan de gedachte om het aantal zeedagen per jaar per eenheid terug te brengen.

Hoewel er momenten bekend zijn dat deze regeling zeker niet optimaal heeft gefunctioneerd, is de lengte van de visweken en de aanvoer in de loop van 1987 reëel teruggebracht.

De verminderde aanvoer manifesteert zich in een aanzienlijke stijging van de prijzen die de handel en verwerkende industrie moeten betalen voor de aangevoerde vis en diverse klachten vanuit deze sector dat men grondstof tekort komt.

Gezien onze conclusie dat de zeedagenregeling resulteert in een reële vermindering van de visserijinspanning en daardoor van de aanvoer, zijn wij van mening dat alles in het werk moet worden gesteld om de zeedagenregeling als instrument tot beheersing van de visserij-inspanning te behouden.

Een positief gevolg hiervan is dat een gedeelte van de overcapaciteit van de Nederlandse vloot wordt teruggebracht zonder dat, anders dan bij sanering, de werkgelegenheid in de aanvoersector in gevaar komt. Dit voorkomt bovendien onnodige kapitaalvernietiging. Dit is temeer van belang in het licht van een te verwachten sterke groei van de scholstand wanneer tot invoering van een zogenaamde scholbox zal worden overgegaan.

b. De voorgenomen verkorting van de boomkor tot 12 meter zal resulteren in een vermindering van de vangst, waardoor

ook deze maatregel bijdraagt aan een vermindering van de overcapaciteit.

c. De beoogde vangstvermindering door de verkorting van de boomkor zal pas écht optimaal zijn, wanneer de vermogens van de schepen die deze boomkorren trekken worden teruggebracht.

Zoals bekend is, pleiten wij reeds sinds jaren voor een limiet van het vangstvermogen door een beperking van het motorvermogen tot 2.000 pk. De huidige maatregelen door de minister maken het voor de toekomst in ieder geval onmogelijk om schepen met meer dan 2.000 pk te bouwen.

Dit lost het probleem met de huidige vloot boven de 2.000 pk echter niet op.

Na gesprekken met motorfabrikanten en het RIVO zijn wij tot de conclusie gekomen dat op een technisch relatief eenvoudige wijze en met niet te veel kosten het motorvermogen met 25% kan worden teruggebracht.

Hierbij denken wij aan het terugbrengen van schepen boven de 2.000 pk met 25% van het vermogen, met een ondergrens van 2.000 pk. Het controleren van het maximumvermogen kan geschieden middels een elektronische torsiometer op de schroefas. Het TNO doet momenteel tests met een mede door hen ontworpen torsiometer. Hierbij wordt mede op de fraudegevoeligheid gelet.

Het terugbrengen van de grootste vermogens kan een zeer aanzienlijke bijdrage leveren aan een vermindering van de overcapaciteit in de kottersector (LEI: 31.400 pk). Ook zorgt een vermindering van het motorvermogen tot maximaal 2.000 pk voor een aanzienlijk betere handhaving van de werkgelegenheid in de aanvoersector. Zie hiervoor opmerkingen in voorgaande beleidsnota's.

d. Het LEI heeft in haar notitie „De economische situatie van de kottersector bij de vermoedelijk in de komende jaren geldende vangstmogelijkheden" berekend, dat de economische overcapaciteit + 95.000 pk bedraagt.

(Hierbij is geen rekening gehouden met de (nog) niet gerealiseerde nieuwbouw).

De „economische overcapaciteit" kan worden gedefinieerd als die capaciteit die de gemiddelde vermogenspositie van de bedrijven in de kottersector in zijn totaliteit onder de bedrijfseconomische nullijn brengt.

De notitie van het LEI geeft een duidelijke indicatie waar de sanering van de kottersector zal plaatsvinden in het geval dat naleving van de vangstquota wordt afgedwongen.

De klappen zouden in eerste instantie wel eens kunnen vallen bij die bedrijven die nu reeds worden geconfronteerd met een ongunstige vermogenspositie.

Uitgaande van een overcapaciteit van ± 95.000 PK (niet meegerekend de „boven-de-markt-hangende" PK's) staan in de navolgende groepen de volgende aantallen bedrijven onder zware druk.

PK groep	201-300 PK	301-600 PK	1.100
aantal schepen	40 à 45	40 à 45	
PK groep	1.101-1.500	1.500 en meer	
aantal schepen	30	30	

De inschatting is dat vooral bedrijven in de categorie 300-1.000 PK en 1.100-2.000 PK die niet te lang geleden de visserij ge-

HOE UIT EEN MINERAALWATER HET MERK APOLLINARIS, EN UIT HET MERK APOLLINARIS EEN WERELDBEROEMD MINERAALWATER ONTSTOND

De geschiedenis van Apollinaris begint rond de tijd van Christus. Toen reeds was dit water, dat ontspringt uit de diepe ondergrond van de **Vulkanische Eifel**, gekend en geprezen door de Romeinen. In de loop der tijd kwam de bron echter in de vergetelheid.

Lange jaren borrelde deze kleine bron door de wijnbergen van het **Ahrgebergte**, tot op een dag een wijnboer, dezelfde ontdekking deed als eertijds de Romeinen. Namelijk, dat hier een water stroomt dat door zijn samenstelling ongeëvenaard rijk is aan **gezonde natuurlijkheid**.

Uit de diepten van de Vulkan-Eifel komt deze bron, met een temperatuur van 25°C. aan het daglicht. Dit hoogwaardig natuurprodukt begon men in kruiken te vullen en te verkopen. Weldra werd het water van deze kleine bron zeer beroemd, beroemd tot over de grenzen. Zelfs zó be-

kend dat men het mineraalwater Apollinaris de omschrijving „**Koningin der Tafelwaters**" gaf.

Toen in 1905 de krant „Kölnische Zeitung," Apollinaris respectvol het „water van de wereld" noemde, dacht niemand dat men dit heden ten dage letterlijk zou moeten nemen. Want ondertussen is Apollinaris niet enkel in Duitsland het meest geliefde water.

De moderne afvulininstallaties met een capaciteit van 2,5 miljoen flessen per dag, produceren jaarlijks meer dan **400 miljoen flessen**.

Dit is noodzakelijk om de grote behoefte te dekken die tot op heden bestaat in **50 landen** van de wereld.

De smaak is zo uitzonderlijk dat Apollinaris van zichzelf kan zeggen:

„Uit deze bron drinkt de wereld"

leid van de jaren '80 is dat de meeste vissers een groot wantrouwen hebben ontwikkeld tegen elke uitspraak dat het voorgenomen beleid nu daadwerkelijk zal worden geëffectueerd.

Dit heeft tot gevolg dat de meeste vissers momenteel nog niet wensen bij te dragen aan een saneringsregeling. De opvatting is dat er dan pas kan worden bijgedragen aan zo'n regeling, wanneer de individuele vissers voldoende bescherming genieten binnen hun schol- en tongcontingenten en wat betreft de rondvisvissers, de bijvangst van de boomkorvloot aan reële restricties zijn gebonden.

Wanneer de doorsnee visser niet het vertrouwen heeft, dat hij in zijn vangstmogelijkheden wordt beschermd is een bijdrage van hem niet te verwachten. Pas bij een adequate bescherming wordt ook aan het onderling wantrouwen, dat men elkaars contingent opvist, paal en perk gesteld en komt de gehele visserij in een gezonder en rustiger vaarwater.

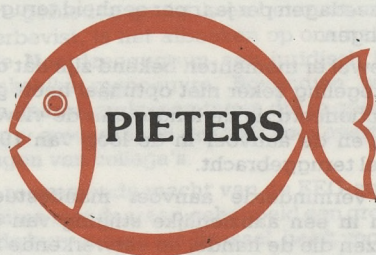
Onderbenutting

Nog altijd blijkt dat veel vangstquota in onze EEG-buurstaten niet worden opgevist. Ook blijven wij ten zeerste van mening, dat wanneer voor bijvoorbeeld Nederland de quota te krap zijn, terwijl een ander land structurele onderbenutting kent, het onjuist en in feite strijdig met de geest van het verdrag van Rome is, wanneer een dergelijke situatie ongewijzigd blijft gehandhaafd. Om die reden zal, zolang het nodig is, er op moeten worden aangedrongen dat het instrument van een jaarlijkse herschikking van de quota, actief wordt gehanteerd. Dit betekent niet een tussentijdse aantasting van de verdeelsleutel.

Hierbij vertrouwen wij erop dat wanneer een land bereid is een deel van zijn quota met Nederland te ruilen of over te schrijven, de minister, na een positieve reactie van het Nederlandse visserijbedrijfsleven, akkoord gaat met deze overschrijving. Eigenlijk constateren we een stuk onwil, zowel bij de Europese Commissie als bij het Europese Hof van Justitie ten aanzien van het herbenutten van onderbenutte quota. Dit is al gebleken uit de uitspraak van het Hof en het standpunt ten aanzien van een Nederlandse claim op

extra scholquotum. Overtuigender ligt de zaak bij de haring. De Europese Commissie erkent in een verslag aan de Raad dat er minder op deze vissoort gevestigd wordt dan is toegestaan. De Commissie spreekt over een benuttingsgraad in 1986 van 75%. Voor de Noordzee is dat 72%. Daarbij staat vast, dat de TAC voor haring in de Noordzee biologisch alleszins verantwoord is. Gezien de overwegingen voor de vangstbeperkingsverordening (bescherming van de visstand ter verzekering van de continuïteit met inachtneming van het belang van de consument) is het te zot dat in Nederland hevig gediscussieerd moet worden over onderlinge verdeling van het haringquotum en niet automatisch aanspraak gemaakt mag worden op onderbenutte quota van andere landen. Daarbij dreigt de zaak nu nog zotter te worden, nu de Europese Commissie als mogelijke suggestie voor het oplossen van de problemen op de internationale haringmarkt visserij voor vismeeldoeleinden oppert. Voor een land als Nederland, dat in staat is gebleken steeds

**N.V. PIETERS
VISBEDRIJF**
Kolvestraat 4
8000 Brugge



Wenst U
een zalig Kerstfeest
en een
voorspoedig 1988

meer haring te exporteren, en dus ook behoefte heeft aan meer quotum, zou een dergelijk beleid natuurlijk volstrekt onaanvaardbaar zijn.

Overigens moet nu al worden gewerkt aan een betere verdeelsleutel per 1 januari 1993!

Afschaffing WIR-premie is door het bedrijfsleven met gemengde gevoelens ontvangen

De reden hiervoor is dat deze afschaffing een te algemeen karakter heeft:

a. afschaffing van de WIR-premie voor de trawlvisserij is ongewenst, omdat deze tak van visserij voldoende ontplooiingsmogelijkheden kent buiten de EEG-watervaten. De WIR-premie gaf nu juist de stimulans om te investeren in nieuwe visserij (-verwerkings-) methoden, bij de visserij op andere vissoorten.

Zeker nu visserijmogelijkheden in verder afgelegen gebieden moeten worden ontwikkeld, zullen investeringen in de schepen noodzakelijk zijn.

b. De garnalenvisserij draagt niet bij aan de overbevissing. Er is dan ook geen reden aanwezig om de garnalenvisserij uit te sluiten van de WIR-premiëring. Daarbij worden de garnalenvissers om redenen van volksgezondheid geacht te investeren in nieuwe verwerkings- en conserveringsmethoden aan boord. Wij achten het onjuist dat dergelijke investeringen niet meer vallen onder de WIR-premiëring.

c. Aanschaf van apparatuur ter valorisatie van de vangst aan boord valt ook niet meer onder de WIR-premie. Ook dat achten wij onjuist. Investeringsregelingen in valorisatie van vis aan boord komt de structuur van de vloot ten goede en staat buiten de overbevissingsproblematiek.

Ook betreuren wij het feit dat er tot op heden niet is overgegaan tot de oprichting van een soortgelijke regeling als de IPZ bij het O- en S- fonds voor de Visserij. Een specifieke investeringsregeling zou een oplossing kunnen bieden voor die groepen die ons inziens ten onrechte zijn uitgesloten van de WIR-premiëring.

Technische maatregelen

De instelling van een zogenaamde „scholbox” in de Duitse bocht kan de ontwikkeling van de scholstand zeer positief beïnvloeden.

Hierdoor kan op termijn een verhoging van de totale vangsthoeveelheid gerealiseerd worden.

Ook het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek is positief over de instelling van een dergelijke „box”.

De bedoeling is dat het wordt verboden de scholvisserij in het derde kwartaal in een dergelijk gebied (box) uit te oefenen.

Wij dringen aan op actieve ondersteuning van dit voornemen.

De invoering van de 4 meter boomkor in de twaalfmijlszone, waartoe verleden jaar in Brussel besloten is, is uiterst nadelig voor de Nederlandse visserij. De maatregel komt niet overeen met de wetenschappelijke adviezen.

Dit besluit, dat genomen is tegen de uitdrukkelijke wens van de Nederlandse visserij, dient zo spoedig mogelijk te worden teruggetrokken.



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

start zijn met de aanschaf van een (duur) tweede-hands vissersvaartuig in onoverkomelijke moeilijkheden zullen komen bij een vermindering van de quota.

In de categorie:

- 301-600 PK betreft het voornamelijk full-time rondvisbedrijven.
- 201-300 PK zowel rondvis als platvisbedrijven.
- 1.100 en meer PK platvisbedrijven.

De gevolgen voor de werkgelegenheid (direct) zouden zijn: een verlies aan ± 600 arbeidsplaatsen.

Bij deze berekeningen is er van uitgegaan dat de verdeling van de vangstmogelijkheden correspondeert met de vangstmogelijkheden van de diverse groepen medio 1985.

Dit betekent dat wanneer er sprake is van een verschuiving van de vangsten naar andere groepen, dit consequenties kan (zal) hebben voor de diverse groepen.

Een voorbeeld hierbij is de (toenemende) vangst van kabeljauw door de (zuidelijke) boomkorfvloot.

Hierdoor zal de middengroep die sterk afhankelijk is van rondvis extra onder druk komen te staan.

Een dergelijke ontwikkeling is niet wenselijk.

Dit zou kunnen worden tegengegaan door met regelgeving te komen die de rondvis over bepaalde groepen verdeelt en die voor de boomkorfvloot een rondvisquotum reserveert, gebaseerd op de gemiddelde bijvangst van rondvis bij de schol en tongvisserij.

3. TRAWLERSVISSERIJ

De overcapaciteit in de trawlersector (grote zeevisserij) wordt door de minister geschat op 20.000 pk.

Anders dan in de kottervisserij is de grote zeevisserij in staat om haar vangst- en verwerkingscapaciteit te benutten buiten de gerichte visserij in de EEG-wateren.

a. Enige maanden per jaar worden z.g. klondyke-operaties uitgevoerd in de wateren van het Verenigd Koninkrijk en Ierland. Hierbij wordt vnl. makreel en haring overgenomen van Britse en Ierse vissers. Deze vis wordt direct diepgevroren.

b. Weliswaar binnen de Europese wateren maar buiten de beperkte quota voor haring en makreel heeft de Nederlandse trawlervloot de gerichte visserij op horsmakreel en blauwe wijting intensief ter hand genomen. Met name de horsmakreel is door gerichte export-inspanning

tot een zeer succesvol product ontwikkeld. Ook de marketing van blauwe wijting begint haar vruchten af te werpen.

N.B. De sterkte van de trawlersector, is dat zij door haar geïntegreerde bedrijfsstructuur (visserij, verwerking en handel in één hand) en het gezamenlijk optreden zowel bij de visserij als bij de export buiten Europa, als een eenheid kan opereren. Deze bedrijven realiseren een jaarlijkse omzet van $\pm 0,75$ miljard gulden.

Van belang is echter, dat ook voor de toekomst de visserijmogelijkheden op horsmakreel en blauwe wijting gewaarborgd blijven. Vermeden moet worden dat door politieke besluitvorming in de EEG, de opgebouwde aanspraken van de Nederlandse trawlervloot op deze bestanden worden gefrustreerd. Het voortbestaan van de huidige trawlervloot is daar in toenemende mate van afhankelijk.

c. Sinds drie jaar wordt er gericht gevist op makreel in de Amerikaanse wateren. Deze z.g. Amerika-visserij is mede gerealiseerd dankzij actieve financiële bijdragen middels het Ontwikkelings- en Saneringsfonds voor de Visserij. Deze visserij is tot op heden nog niet winstgevend gebleken, maar houdt de mogelijkheid open om het gehele jaar te blijven vissen.

Bovenstaande activiteiten hebben in grote mate bijgedragen tot opvang van de z.g. overcapaciteit, in de trawlersector.

Om echter problemen in de toekomst te voorkomen is het van groot belang dat er buiten de visserij-activiteiten in de Amerikaanse wateren nieuwe visserijprojecten worden gestart.

Hierbij wordt met name gedacht aan visserijprojecten bij de Falklands en bij Spitsbergen (visserijverdrag van Parijs 1925).

De verwachting is dat dergelijke projecten de mogelijkheid hebben dat zij visserijmogelijkheden openen voor een lange(re) periode. Gezien de kosten verbonden aan dergelijke projecten, is het noodzakelijk dat er middels het O- en S-fonds voor de visserij een reële financiële bijdrage wordt geleverd aan dergelijke experimentele projecten.

Ook wensen wij ons aan te sluiten bij pogingen van de koopvaardij om voor de verre vaart belastingfaciliteiten in de inkomenssfeer te creëren (zoals b.v. een uitbreiding van de NEDECO-regeling) die de mogelijkheid openen om de exploitatiekosten van i.c. de trawlers te drukken, waardoor de mogelijkheid van rendabele

visserijprojecten in verafgelegen visserijgebieden wordt vergroot.

De potentiële mogelijkheden voor deze trawlervloot moeten redken geven tot een positieve benadering. Een defaitistische instelling – hetgeen uiteindelijk de keuze voor sanering is – is voor deze sektor niet reëel. Een actief ondersteunend beleid van de overheid kan bewerkstelligen dat deze bedrijfstak in haar huidige omvang kan worden gehandhaafd.

4. SLOTBESCHOUWING ZEEVISSERIJ Meersporenbeleid

De Nederlandse zeevisserij (voornamelijk de kottervisserij) is in een situatie terecht gekomen dat, na een periode van bijna 10 jaar waarbij van overheidswege veel werd gezegd, maar weinig in krachtadig beleid werd omgezet, de lijnen strak worden aangehaald.

Het is natuurlijk achter-af-praten maar wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken, dat wanneer onze overheid eind jaren zeventig/begin jaren tachtig een zelfde krachtdadige houding had tentoongespreid de huidige problemen zich niet (of in ieder geval in veel mindere mate) hadden voorgedaan.

Dit aspect van mede-verantwoordelijkheid is het laatste jaar dan ook regelmatig aan de orde geweest.

Dat individuele vissers zelf ook verantwoordelijk zijn, spreekt voor zich.

De op EEG-niveau aangegane verplichting van de Minister van Landbouw en Visserij tot stringente handhaving van de quota, wijzen de vissers dan ook op de consequenties van deze verantwoordelijkheid.

Het mag ons inziens echter niet zo zijn dat de gehele verantwoordelijkheid wordt afgewenteld op de bedrijfstak.

Hiermee doelen wij op het volgende:

Een te straffe doorvoering doorvoering van de vlootbeperking in de zeevisserij resulteert in een meer dan noodzakelijke terugval van de economische activiteiten in deze sector.

Om dat te voorkomen hebben wij in paragraaf 2 van dit hoofdstuk gepleit voor een meersporenbeleid, waardoor de sector in een grotere omvang – winstgevend – kan blijven voortbestaan. Hierbij wordt tevens een al te grote kapitaalvernietiging voorkomen.

Wantrouwen

Een ander gevolg van het „papieren” be-

Taai en Sterk

Multiwinch vislieren

- In diverse uitvoeringen en capaciteiten op maat of standaard
- Electrisch of hydraulisch aangedreven
- Gescheiden componenten
- Eigen chassis
- Veilig en betrouwbaar
- Hoge bedrijfszekerheid, lange levensduur
- Optimaal toegankelijk
- Concurrerende prijzen.



Prettige Kerstdagen
en een Gelukkig 1988

MULTI WINCH

Ridderinkhof b.v.

Industrieweg 7, 8061 RB Hasselt Nederland
Tel. 05209-2021 Telex 42341 rhnl



DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

REEDS MEER DAN EEN HALVE EEUW
TOT UW DIENST VOOR
AL UW DRUKWERKEN.

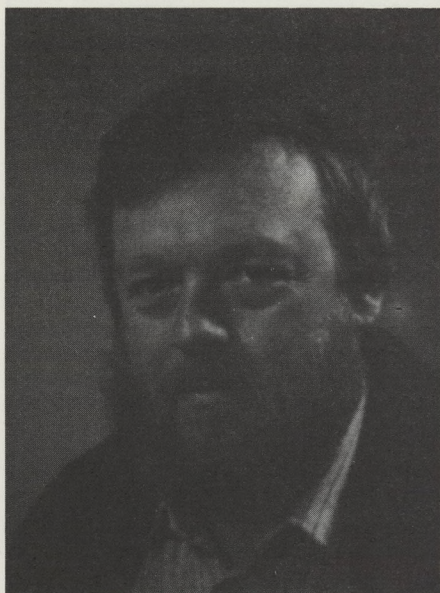
WIJ DRUKKEN VAN VISITEKAARTEN
TOT KLEURRIJKE BOEKEN
EN BROCHURES.

BEKWAME VAKLUI
MODERN MACHINEPARK

VRAAG ONZE PRIJZEN !

H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE
Ø (059) 32 11 13

AKTIVITEITEN IN EN ROND HET VISSERIJMUSEUM



Bibliotheek en
documentatie visserijmuseum
Willem Lanzweert.

Het visserijmuseum mocht in 1987 ± 50.000 bezoekers ontvangen. Groepen die dit vooraf vragen kunnen een inleidende uitleg krijgen. In deze uitleg wordt aandacht besteed aan de bouw van vissersvaartuigen en aan de geschiedenis van de visserij. Het opsommen van alle nieuwe is hier onmogelijk doch de museumverzameling is terug gevoelig aangezwollen. De nieuwe objecten worden verworven door schenkingen, aankopen van de gemeente en door eigen creativiteit (bv. de in aanbouw zijnde maquette van een vissershaven, scheepsmodellen, enz.).

Het visserijmuseum verleende zijn medewerking aan diverse tentoonstellingen zoals: het Weekend aan Zee te Oostende, de Week van Landbouw en Visserij te Nieuwpoort, een tentoonstelling in het Casino te Koksijde en het Scheepvaartmuseum te Dendermonde. De tentoonstelling Steenkool in Limburg was één maand lang in het visserijmuseum te bezichtigen. Steenkool en Visserij hebben in de eerste opzicht niets met elkaar gemeen toch is het zo dat er, zonder dat we er dieper moeten op ingaan, bepaalde parallellen te trekken zijn.

De Britse televisie, BBC 2, kon dankbaar gebruik maken van het documentatiemateriaal en van de hulp in het visserijmuseum. Het ligt in hun bedoeling een documentaire te maken over „De Armada”, de Spaanse vloot, die in 1588 Engeland poogde te veroveren doch die door de Engelsen werd verslagen. Via de hulp in het visserijmuseum werd assistent-producer John Triffitt in bezit gesteld van een artikel van de hand van Jules Filliaert met als titel „De Armada”. Via het museum kon de BBC-ploeg in contact komen met het Zuiderzeemuseum te Enkhuizen en verder met Floris Hin en met de heer Schokkenbroek die allen bereidwillig informatie over het onderwerp verstrekken. In het programma zal ondermeer aandacht be-

steed worden aan de visserij en zelfs aan de garnaalvissers te paard. Als gevolg van Farnese's oorlogsplannen waren vissers en vissersvaartuigen opgeëist. De konvooschepen van de haringvloot waren bij de oorlogsvloot ondergebracht. Onze visserij zat op dat ogenblik helemaal aan de grond. Alleen strandvisserij kon wel nog. Dat toen reeds met paarden gevestigd werd blijkt uit rekeningen van de Duinenabdij. Toen werd de „seynevisscherij” beoefend. De grote sleepnetten die door de paarden werden voortgetrokken werden gebruikt om vis te vangen. De gevangen vis kwam als seynevis in de handel. Het programma van de BBC over de Armada komt in juni of juli '88 op antenne.

Op maandag 14 september was een delegatie van het I.C.M.M. (International Congress of Maritime Museums) op bezoek in het visserijmuseum. Het congres zelf had plaats in Amsterdam en Rotterdam in de eerste helft van september.

Het congres werd besloten met een drie-daagse reis langs maritieme musea in het zuiden van Nederland en België. Aan dit post-congres namen 25 personen deel. De groep was werkelijk internationaal. Er waren vertegenwoordigers van Nederland, West Duitsland, Frankrijk, Engeland, Spanje, Noorwegen, Israël, Kameroen en de Verenigde Staten van Amerika. Na bezoek aan het visserijmuseum, waar Marcel Vermoote een deskundige uitleg verstrekte, woonden de congresleden een demonstratie garnaal-vissen-tepaard bij. Gaston Desnerck en Willem Lanzweert beantwoordden de vragen van de gasten die in groep de garnaalvissers Armand Vanbillemont, zoon Roland, André Vermoote en Henri Dumont, naar zee vergezelden. Met bijzondere belangstelling werd het gebeuren gevolgd. Eénmaal terug in het museum kon de groep nog het ziften, sorteren, wassen en koken van garnaal bijwonen. De internationale delegatie, bestaande uit prominenten uit de maritieme museumwereld, sprak zich lovend uit over het visserijmuseum. Wat door hen in het gastenboek werd neergeschreven mag daar blijvend van getuigen.

In 1987 werden, naar schone traditie-want dat is het zo stilaan aan het worden, de visserijfolkloreavonden opnieuw ingericht. Ook dit jaar waren deze avonden zeer succesvol.

Het visserijmuseum ligt tevens nauw aan het hart van de „Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum”. De werking van deze v.z.w. draagt bij tot de uitstraling en de bekendmaking (ondermeer door het inrichten van een jaarlijkse wedstrijd voor de bezoeker) en niet in het minst tot het verwerven van nieuwe aanwinsten. Het driemaandelijks mededelingsblad is een getrouwe weergave van het reilen en zeilen van de vereniging en bevat daarenboven interessante artikels in verband met de geschiedenis van de visserij en met alles wat er bij hoort. Om maar één voorbeeld te geven vermelden we de reeks van de hand van Jacques Beun met als titel „Te De Panne, daar staat mijn huis”. Deze reeks op zich is een lijvig bundel ge-

worden; een grote hoeveelheid pagina's met zeer interessante geschiedkundige informatie over De Panne... een boek waardig.

De vrienden van het Museum bestaan in 1988 10 jaar; een 10-jarig bestaan dat met een gepaste viering en diverse activiteiten niet onopgemerkt zal voorbijgaan.

Een andere vereniging vierde dit jaar haar 10-jarig bestaan. Vanaf 1977 komen de modelbouwers van de modelclub De Disel maandelijks samen om ervaringen, bouwtips en -plannen uit te wisselen. De modellen, door de leden van de Disel gebouwd, worden ten zeerste naar waarde geschat. Dat mag blijken uit het feit dat talrijke prominenten, zowel in binnen- als in buitenland, dergelijke modellen bezitten. Koning Boudewijn schonk een model, door Gaston Desnerck gebouwd, aan een Canadees gouverneur. In 1979 schonk het stadsbestuur van Brugge een scheepsmodel gegroeid uit de handen van Camiel Spotbeen aan de Poolse president Jablonski. Ter gelegenheid van het 10-jarig bestaan van het visserijmuseum schonk het gemeentebestuur van Koksijde een model van een Panneschuit, gebouwd door Danny Pyllyser, aan de eerste minister Wilfried Martens... en dit lijstje kunnen we nog langer laten worden.

De leden van de Disel ontvangen maandelijks hun informatieblad, Het Diseltje, waarin ze heel wat stof en studiemateriaal in verband met hun hobby en met de geschiedenis van schip en zeevaart (vooral visserij) kunnen vinden.

Verder werkt de Disel mee met het visserijmuseum; bv. door het in bruikleen geven van scheepsmodellen ten behoeve van tentoonstellingen; door modelbouw-demonstraties tijdens de visserijfolklore, enz.

Het Nationaal Visserijmuseum is geen dode instelling. Het is niet alleen maar een tentoonstelling van waardevolle geschiedkundige objecten en kunstwerken. Het is daarentegen een levendig iets. De grote aantrekkingskracht die van het museum uitgaat is juist grotendeels te danken aan de activiteiten in en rond het museum georganiseerd. Die activiteiten zijn het werk van zeer veel mensen:

- het College van Burgemeester en Schepenen en de Gemeenteraad die dit alles, dank zij hun positieve ingesteldheid en hun initiatieven, mogelijk maken. Een gemeentelijk museum van dit formaat met de aan de gang zijnde uitbreidingen kost!
- het museum personeel
- de vrienden van het visserijmuseum
- de leden van de modelbouwclub De Disel
- de vele organisaties en officiële instanties die ons helpen
- de visserijbevolking die een steeds groeiende belangstelling betoont en die met de regelmaat van een klok nieuwe stukken aanbrengt.

Het werk is evenwel nog niet af ('t zal nooit af zijn).

Alle nieuwe aanwinsten zowel voor de museumverzameling als voor de bibliotheek en het documentatiecentrum zijn steeds welkom!

DE BELGISCHE VISSERIJ KIEST VOOR SWDIESEL



Na een uitgebreid onderzoek verricht door de redactie van dit blad, blijkt dat een niet gering aantal van onze vissers kiest voor de F240 diesel motor van SWDiesel in Nederland.

Dit type motor is een echte „heavy duty” viertakt, medium-speed motor met drukvulling en inlaatluchtkoeling. Een motor die juist als de visser en het materiaal onder grote druk staan - zijn waarde bewijst. Ontworpen voor gebruik onder zware omstandigheden, welke niet vreemd zijn voor onze vissers, bewijst deze motor iedere dag opnieuw van een zeer hoge kwaliteit te zijn met daarbij een attractief laag brandstof- en smeerolieverbruik.

Tot nu toe zijn ongeveer 1.250 stuks van dit motortype geleverd over de hele wereld; het totale vermogen vertegenwoordigt zo'n 1,3 miljoen pk.

Cijfers die een duidelijke taal spreken!

Vanwaar het succes van deze motor? Volgens de fabrikant SWDiesel komt dit door het vasthouden aan de volgende eisen:

- lange levensduur van de motor
- hoge betrouwbaarheid
- eenvoudige bediening en onderhoud
- laag brandstof- en smeerolieverbruik

Deze eisen tezamen resulteren in een maximale beschikbaarheid en lage bedrijfskosten.

Sinds de introductie van de F240 in 1965 - met een boring van 240 mm en een slag van 260 mm - heeft dit motortype diverse ontwikkelingsstadia doorlopen. Technische ontwikkelingen en innovaties maken het mogelijk een bestaand motortype te evalueren en verbeteringen aan te brengen.

Tijdens de „Europort 1987” tentoonstelling, die in november van dit jaar te Amsterdam werd gehouden, werd de „FG” versie van de F240 officieel geïntroduceerd.

De nieuwste technieken zijn gebruikt om deze FG240 motor te ontwerpen. Nieuwe materialen en componenten gecombineerd met de nieuwste inzichten in de gaswisselings-, inspuittings- en verbrandingsprocessen resulteerden in een ver-

hoogd rendement en verbeterde performance van deze motor.

Vooraf de technische ontwikkelingen op het gebied van drukvulling en brandstofinspuiting hebben geleid tot de uiteindelijke uitvoering van de FG240.

De nieuwste generatie drukvullers met een rendement van 70 % heeft in combinatie met een aangepaste afstelling van de kleppen sterk bijgedragen tot een vermindering van het specifieke brandstofverbruik.

Terwijl nieuwe ontwikkelingen op het gebied van brandstofinspuiting samen met een betere brandstofeconomie hebben bijgedragen de thermische belasting te verminderen.

Teneinde een zo verantwoord ontwerp van de FG240 te verkrijgen is uitgebreid gebruik gemaakt van computer simulaties en van ervaringen uit de praktijk. Zij vormden het vergelijkingsmateriaal voor de uitkomsten van het uitgebreide testprogramma, waaraan dit motortype werd onderworpen.

Gedurende dit testprogramma werd bij een belasting van 100% een gemiddeld brandstofverbruik van 188 gr/kWh (138 g/

pkh) bij een toerental van 750 omw./min. De eerder genoemde computer simulaties hebben bovendien geresulteerd in een ingrijpende vereenvoudiging van het luchtinlaatsysteem.

Het aantal onderdelen in dit systeem werd t.o.v. de vroegere uitvoering tot de helft verminderd; dit resulteerde in een onderhoudsvriendelijk ontwerp en betere toegankelijkheid voor onderhoudswerkzaamheden. Ondermeer is een één- of twee-traps oplaadluchtkoeler in het systeem opgenomen.

Naast deze verbeteringen werd ook het uitlaatgassensysteem grondig herzien. Dit leidde tot een gemiddelde uitlaattemperatuur van ongeveer 300° C na de drukvulgroep (afhankelijk van het aantal cilinders en motor toerental).

Het smeerolieverbruik van deze motor is 1,3 gr/kWh (1 gr/pkh).

De FG240 is leverbaar met 6, 8 en 9 cilinders in lijn met toerentalen, die liggen tussen 750 en 1.000 omw./min.

Zeer recent werd door de firma SCAP te Oostende de eerste 6 cilinder FG240 motor geïnstalleerd aan boord van Z-200 „Tijl Uilenspiegel”.

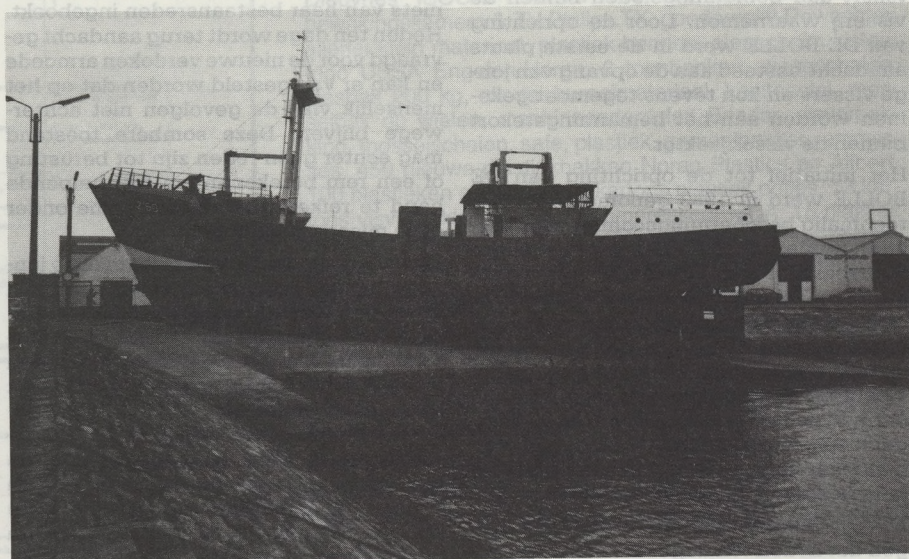
Deze motor levert een vermogen van 750 pk bij 750 omw./min.

Een 8 cilinder FG240 motor werd geleverd aan Scheepswerven De Graeve te Zeebrugge. Deze motor wordt nu ingebouwd in de nieuwe bokkentreiler Z-60 „Blue Angel”. Het vermogen van deze motor is 1.200 pk bij 750 omw./min.

Gezien de uitstekende naam, die SWDiesel heeft opgebouwd op het gebied van service in de Belgische visserij, mag zeker verwacht worden dat voor zowel nieuwbouw als hermotorisering er een groot aantal van deze motoren zullen worden geleverd.

Maar het leveringsprogramma van deze fabrikant beperkt zich niet alleen tot dit motortype. SWDiesel kan een passende motor aanbieden in het vermogensgebied van 200 - 13.000 kW.

Voor meer informatie over deze motoren kunt u contact opnemen met de redactie van dit blad of met contactpersoon voor België van SWDiesel, de heer Jan Verhoeven, tel. 0031.1804.26924 (privé), tel. 0031.38.253253 (bedrijf).



VOLGEND JAAR MEER SCHOL, MAAR MINDER TONG!

Na onderhandelingen hebben de Europese visserijministers een akkoord bereikt over de visquota, die volgend jaar in de Europese wateren mag gevangen worden.

België kreeg 3.895 ton tong, 6.880 ton kabeljauw en 13.290 ton schol toegewezen.

Dat is meer dan de Europese Commissie aanvankelijk had voorgesteld. Ze had bij aanvang voor ons land een quotum van 3320 ton tong gereserveerd.

Dat zou 24% minder zijn geweest dan dit jaar!

Staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw Paul De Keersmaeker heeft de daling tot 11,1% kunnen beperken.

In ruil voor de kleinere hoeveelheid tong, mogen de Belgische vissers in 1988 16,6% meer schol vangen.

Het kabeljauwquotum ligt echter nog eens 2,2% lager dan dit jaar!

Zoals elk jaar geldt weer: „Ze zit er, maar ze mag niet gevangen worden”.

In de Raad werd ook de uitbreiding van de Britse territoriale wateren ter sprake gebracht. Op de internationale zeerecht-konferentie is bepaald dat de „basislijn” van waar de territoriale grens gemeten wordt, kan worden aangepast.

Voortaan tellen bvb. ook kleine eilandjes, die enkel bij laag water droog komen, mee als „vaste land” (afvaleilandjes?).

De Belgische vissers hebben in verschillende gebieden voor de Britse kust „historische rechten”. De Britten, van wie is geweten dat ze denken dat de wereld

hen toebehoort, hebben reeds Vlaamse vissers van de „historische visgronden” weggestuurd. Verder hebben zij de pretentie te dreigen met hardere (hooligan-)maatregelen vanaf 1 januari.

De Britse regering is echter bereid zich te houden aan de Europese visserijovereenkomst, waarin de „historische rechten” voor de Vlaamse vissers worden voorzien. De Britse minister heeft toegezegd dat geen maatregelen zullen worden genomen, totdat de juridische moeilijkheden in dit verband zijn opgelost.

PARTNER GEZOCHT om nieuw kustvissersvaartuig aan te leggen

Wij zijn in het bezit van bouwvergunning.

Inlichtingen:

WEST VLAAMSE SCHEEPSWERVEN N.V.

Legeweg 163, 8020 OOSTKAMP

Tussen 9 en 10 uur

op werkdagen tel. (050) 35 83 60

VISVERWERKERS IN DE TEGENAANVAL TEGEN DESUTTER n.v.

Vier werknemers en twee „helers” tewerkgesteld bij het visverwerkingsbedrijf Desutter uit Zeebrugge, hoorden zich veroordelen tot gevangenisstraffen van 1 tot 3 maanden.

De werknemers werden beschuldigd grote partijen vis te hebben ontvreemd; in totaal voor zo'n twee miljoen frank (marktwarde). Zij hadden het vooral gemunt op duurdere vissoorten zoals tong, lotte, kreeft en tarbot.

Namens de N.V. Desutter werd twee miljoen frank schadevergoeding geëist.

De advocaten van de betichten trokken evenwel fel van leer tegen de zaakvoerders van het visbedrijf. Er zou immers fraude zijn gepleegd binnen het bedrijf zelf.

Alle werknemers werden daarvoor ingeschakeld, aldus de advocaten. „De kleine garnalen werden gevangen, maar de grote vissen blijven buiten schot”, zoals een advocaat zich uitdrukte.

In de praktijk komt het erop neer dat er vis zou zijn overgesast van het visbedrijf Desutter naar de Coolfactory van Stefan Desutter, zonder dat daarover iets boekhoudkundig terug te vinden is. Ook zou er binnen het bedrijf sociale fraude zijn gepleegd; zo zouden er mensen hebben gewerkt die maar één dag in de week waren ingeschreven.

De advocaten waren evenmin te spreken over de minnelijke schikking, die de zaakvoerders voorlegden aan de betichten, nog voor het proces.

Zo werden zij aangemaand een vergoeding van 150.000 frank te betalen. Slechts één betichte heeft zich daaraan laten vangen.

Uiteindelijk werden Mark Lambert, Albert Dewilde, Dany Kerckaert en Kutlev Hammed elk tot drie maanden voorwaardelijk veroordeeld. De helers De Grande en De Coussemaeker kregen elk 1 maand voorwaardelijk en 3.000 fr. boete.

M.V.



Wij zijn een bekend toeleveringsbedrijf in scheepselectronica en navigatie apparatuur.

Wij zoeken een firma bekend in de beroeps en sportvisserij aan de Belgische Kust of een persoon bekend in de visserij dewelke zijn eigen firma wenst op te starten.

Wij bieden exclusieve producten en steunen U met promotie, verkoop en een naverkoop dienst.

Indien U interesse hebt gelieve uw schrijven te richten aan het blad met ref. S.G.

VISSERIJRAAD

De Raad is om kwart voor acht geëindigd met een algemeen akkoord over de TAC en quota voor visserij 1988.

Voor de drie belangrijkste vissoorten zijn de gegevens hierbij vermeld. Globaal genomen is er in vergelijking met vorig jaar een status quo: de verminderingen voor tong worden

gecompenseerd door grotere schol-quota. Voor kabeljauw is er een lichte daling. Voor de meeste andere vissoorten, die evenwel van minder belang zijn, is er ofwel status quo ofwel een lichte verhoging.

In vergelijking met de Commissievoorstellen hebben we toch een gevoelige verbetering kunnen bekomen.

Dit geldt met name voor:

	Quota '87 (ton)	Voorstel Comm. '88 (ton)	Vastgestelde quota '88 (ton)
tong (totaal)	4.380	3.320	3.895 (— 11,1%)
schol (totaal)	11.395	12.875	13.290 (+ 16,6%)
kabeljauw (totaal)	7.030	6.730	6.880 (— 2,2%)

TONG

IV	1.165	1.165	
VIIa	1.035	865	
VIIId	1.035	1.035	
VIIe	40	45	
VIIIfg	1.000	685	
VIIIhf	50	50	
VIII	55	50	
	4.380	3.895	— 11,1%

SCHOL

IIIask	80	90
IV	9.200	10.630

VIIa	260	260	
VIIde	1.360	1.630	
VIIIfg	445	620	
VIIHjk	50	60	
	11.395	13.290	+ 16,6%

KABELJAUW

III	60	50	
IV	5.640	5.370	
VI	80	80	
VII (-VIIa)	850	980	
VIIa	400	400	
	7.030	6.880	— 2,2%

ONDERZOEKSRaad VOOR ZEEVAART

Naar aanleiding van de aanvaring tussen het duo N.575 „Francine”/N.597 „Jupiter” en de plezierboot „Brandaris” velde de Onderzoeksraad voor Zeevaart vonnis.

De feiten dateren van 11 oktober '86 toen beide vaartuigen de spanvisserij bedreven ter hoogte van de Kwintebank.

De weersomstandigheden waren goed: praktisch windstil, kalme zee en goed zicht.

Terwijl beide vaartuigen in span visten, bemerkte men plots een klein wit lichtje op ongeveer 150 meter voor beide vaartuigen.

Aan boord van beide vissersschepen werd het toerental verlaagd en werden aandachtsseinen gegeven.

Uit het onderzoek bleek dat het toplichtje (een lampje van amper 21 Watt en verscholen achter een wit matglas) te laat werd opgemerkt omdat het verloren ging in de horizontale lichtenlijn van de wal.

De deklichten op het pleziervaartuigje brandden wel, maar waren achterwaarts gericht op de werplijnen.

Om het scenario compleet te maken had „plezierschipper”... verzuimd om uitkijk te houden.

De schipper, tevens eigenaar van de Brandaris, verklaarde tijdens de verhoren beide vissersvaartuigen slechts te hebben gezien toen deze praktisch dwars voor hem waren. Bovendien bekende hij de betekenis van de vislichten niet te kennen en de mening was toegedaan dat beide vaartuigen hem zouden voorbijlopen, elk aan een kant.

Gelukkig waren er geen gekwetsten. Wel werd bij de aanvaring de bovenbrug van het pleziervaartuig alsook de masten omgehaald.

Gelet op het feit en de omstandigheden waaronder de aanvaring plaats vond ging de Raad ervan uit dat in hoofde van betrokken beroepsschippers geen fouten ten laste kunnen gelegd worden.

STRANDING Z.586

Een nieuwe zaak die te berde werd gebracht is de stranding van de Zeebrugse garnalvisser „Mermaid” voor de kust van Knokke. Het vaartuig liep vast op een golfbreker ter hoogte van het Casino.

Er werd verweten aan de schipper van de Z.586, Henri Vlietinck, dat hij het strand te dicht heeft genaderd (tot minder dan 200 m van de laagwaterlijn).

Het schip was niet ernstig beschadigd en kon bij hoogtij terug vlot getrokken worden door de Zeebrugse sleepboot Burgemeester Vandamme.

Op het ogenblik van de stranding was er geen wind en goede zichtbaarheid.

Schipper Vlietinck zou - volgens eigen zegen - de echolijn van de branding op de radar hebben aangezien voor de dijk en aldus een verkeerde positie van zijn vaartuig voor ogen hebben gehad. Volgens de Waterschout was er echter op het betreffende moment kalme zee en aldus geen branding; daarbij komt nog dat branding (bijna) niet kan waargenomen worden op de radar.

De radar stond op een range van 1 mijl hetwelk laat vermoeden dat schipper Vlietinck eerder „clutter” zou hebben aangezien voor branding.

Een inderhaast opgeworpen hypothese (door schipper Vlietinck) betreffende een extra-lange golfbreker van 500 meter zal door de Raad nagetrokken worden.

Vordering in deze zaak is voor binnenkort.

Z.507 „BREUGHEL” WEIGERDE SLEEPHULP.

Als getuige verscheen voor de Raad eigenaar-motorist van de Z.507 „Breughel”, Dirk Demey.

De feiten dateren van 20 december '85 toen de Z.321 „Aurora” tijdens de visserij het roer verloor.

Er werd om sleephulp gevraagd aan de Z.507 die op slechts 5 mijl afstand lag. Het duurde maar liefst 4 à 5 uur vooraleer de uiteindelijke beslissing werd medegedeeld aan de Z.321. De „Breughel” kon (of wou) niet slepen.

Volgens Dirk Demey gebeurde dit in overleg

met schipper Meyers; het vaartuig „Breughel” had zogenaamd te kampen met olieverlies. Intussen nam de Z.507 wel nog tijd om - ondanks het olieverlies - nog 2 1/2 uur verder te vissen.

Wat aan Rijkskommissaris Carly de vraag ontlokt wat meer olie verbruikt... een half uurtje varen met de netten binnenboords om hulp te bieden,... of twee en een half uur korren.

Ook ziet motorist Demey zich verplicht toe te geven dat een schip dat zich met windkracht 8 in een verkeersscheidingsstelsel bevindt - zonder roer! - een gevaar betekent voor de scheepvaart en voor zichzelf en zich wel degelijk in NOOD bevindt.

Feiten waarover schipper en motorist enige tijd mogen mediteren, vooraleer de Rijkskommissaris met zijn vordering op de propen komt.

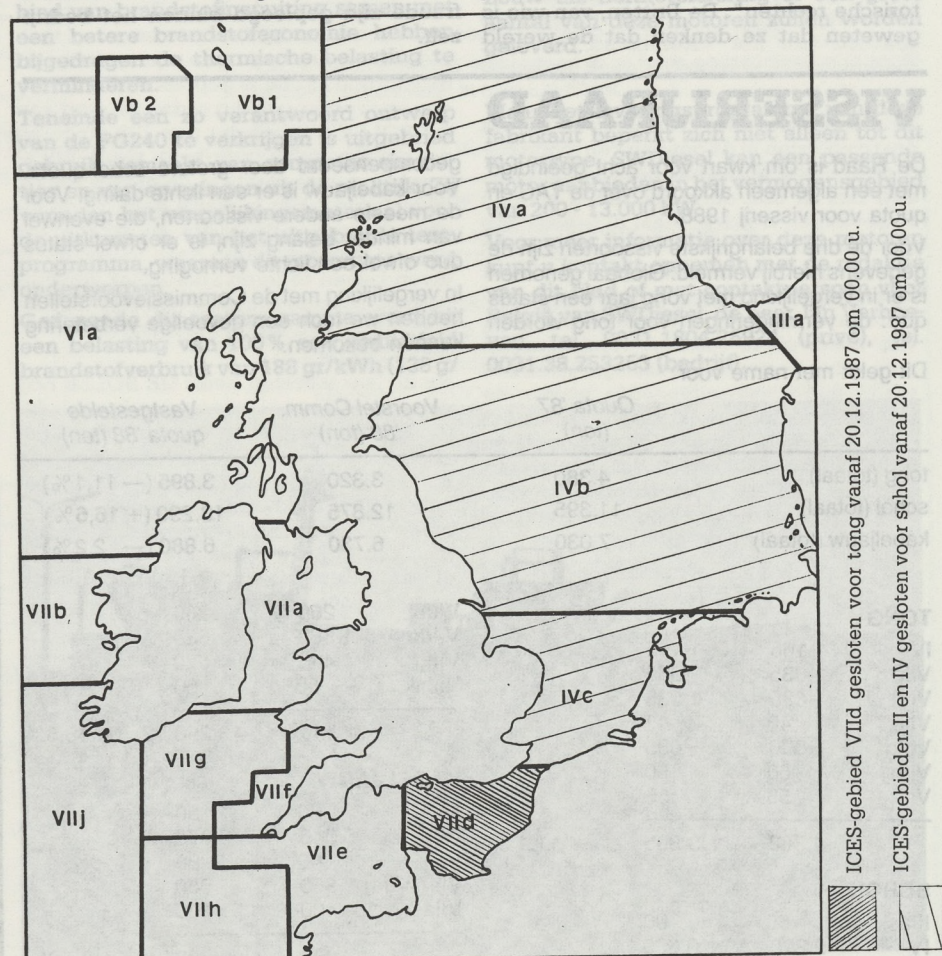
M.V.

STOPZETTEN VISSERIJEN VANAF ZONDAG 20 DECEMBER OM 00.00 UUR

- tong in het oostelijk gedeelte van het Engels Kanaal, gebied VIId
- schol in de Noordzee, gebieden II, IV.

Vermits de Belgische quota van tong in het ICES-gebied VIId en van schol in de ICES-gebieden II, IV volledig benut zijn, wordt de visserij op beide bestanden voor België vanaf zondag 20 december 1987 (00.00 uur) tot eind 1987 verboden. Eveneens het aan boord houden, het overladen en het lossen van tong en schol welke na zondag 20 december 1987 (00.00 uur) gevangen is in deze gebieden is verboden. De respectievelijke Koninklijke Besluiten van 4 juni 1987 en van 20 november 1987 zullen verschijnen in het Belgisch Staatsblad van 19.12.1987.

Controle door de bevoegde autoriteiten is mogelijk.



De boomkorvisserij is een materiaal verslindende visserij. Er worden tijdens het vissen extreem hoge eisen gesteld aan netten en kabels. Netwerk dat niet breekt of slijt bestaat helaas nog niet. IJmuiden Stores heeft een jaar of tien geleden met de introductie van Superbraid Polyester '71 een poging in die richting gedaan. Voor de toenmalige vloot, welke bestond uit vissersvaartuigen tot 1.000 pk., voldeed dit netwerk uitstekend. En nog steeds vindt dit type gretig aftrek. Met de toename van de pk's bereikte ons steeds vaker het verzoek om netwerk op de

markt te brengen met een nog hogere breeksterkte en slijtweerstand. Via o.a. een geavanceerde nabewerking, waarbij het nettenkoord zowel van binnen als van buiten een speciale behandeling ondergaat, ontwikkelde de Apeldoornse Nettenfabriek (Anza) in nauwe samenwerking met IJmuiden Stores een product dat nu al een revolutie op netwerk gebied genoemd kan worden. In zowel Nederland als België kan IJmuiden Stores nauwelijks aan de vraag voldoen. Maar dit zijn problemen die iedere fabrikant zich gaarne gesteld ziet.

Sedert enkele jaren reeds hebben de Spaanse overheid en de zalmvissers in Spanje erop aangedrongen om de rivieren weer met zalm te bevolken.

Het is nu zover: er werden in kwekerijen in IJsland, Schotland en Noorwegen zalmeieren aangekocht en in de bijzonderste rivieren van het land uitgestrooid.

DE SCHEEPSBOUW IN G.B.

Twaalf kontracten voor het bouwen van vissersvaartuigen kregen de goedkeuring van de Britse regering en de toelagen die daarmee gepaard gaan. Daaronder bevinden zich drie vissersschepen van 26,5 m voor Schotse en Engelse reders; kostprijs ongeveer 70 miljoen Bfr.

Er wachten nog een 50-tal andere kontracten op akkoord en toelagen.

STOPZETTEN VISSERIJ OP KABELJAUW EN TONG IN DE NOORDZEE ICES-GEBIEDEN II EN IV VANAF 16 DECEMBER

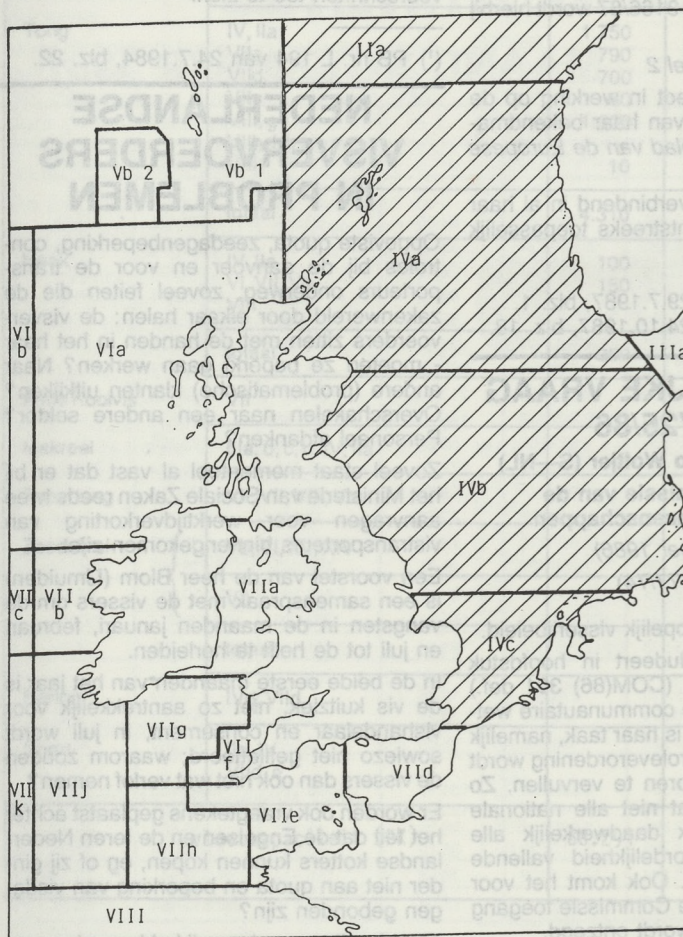
Vermits de Belgische quota op kabeljauw en tong in de Noordzee ICES-gebieden II en IV volledig benut zijn wordt de visserij op kabeljauw en tong er voor België resp. bij K.B. van 7 april 1987 en bij K.B. van 6 oktober 1987 (B.S. 15.12.87) vanaf woensdag 16 december 1987 (00.00 uur) tot eind 1987 verboden. Eveneens het aan boord houden, het overladen en het lossen van kabeljauw en tong na woensdag 16 december 1987 (00.00 uur) gevangen is in deze gebieden is verboden.


Controle door de bevoegde autoriteiten is mogelijk.

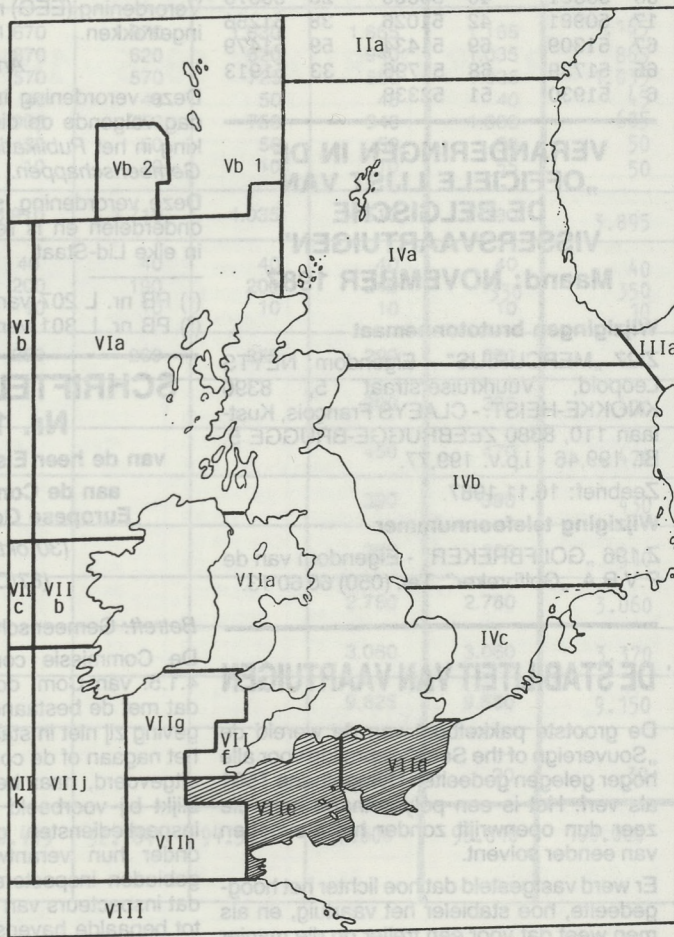
STOPZETTEN VISSERIJ OP SCHOL IN DE ICES-GEBIEDEN VII d, e VANAF 13 DECEMBER


Vermits het Belgisch scholquotum in de ICES-gebieden VII d, e volledig benut is, wordt de visserij op schol er voor België bij K.B. van 24 maart 1987 (B.S. 12.12.87) vanaf zondag 13 december 1987 (00.00 uur) tot eind 1987 verboden. Eveneens het aan boord houden, het overladen en het lossen van schol welke na zondag 13 december 1987 (00.00 uur) gevangen is in deze gebieden is verboden.

Controle door de bevoegde autoriteiten is mogelijk.



 gesloten voor kabeljauw & tong vanaf 16.12.1987 om 00.00 uur



 gesloten voor schol vanaf 13.12.1987 om 00.00 uur

UITSLAG TOMBOLA STEDELIJKE VISSERIJSSCHOOL

„JOHN BAUWENS”

Mercatorlaan 15 Oostende

Trekking van 12 december 1987

De prijzen kunnen afgehaald worden in de school tot 31 januari 1988 en dit iedere werkdag van 9 u. tot 12 u. en van 14 u. tot 17 u.

61	10011	95	10282	6	10301
18	10466	57	10484	27	10524
75	10530	5	10572	14	10695
7	10772	24	10930	4	10935
73	10960	12	11099	1	11188
55	11235	34	11255	88	11847
85	12344	45	20075	9	20099
48	20208	28	20213	96	20214
76	20219	37	20245	47	20276
50	20369	39	20445	23	20510
71	20516	2	20530	46	20598
56	20603	10	20695	3	20758
54	20763	19	21669	77	21692
22	30038	70	30044	8	30217
13	30249	43	30261	91	30267
62	31509	36	31583	84	31589
58	31739	49	32002	97	32008
72	32054	41	32171	26	32209
74	32215	64	32345	87	40002
66	40106	52	40115	32	40119
31	40187	11	40435	78	40790
60	40861	82	41185	93	41199
35	41406	83	41412	63	41493
16	41587	15	41655	89	41673
94	41722	29	41763	81	41842
90	41952	53	42152	25	42236
44	42350	92	42356	98	50298
21	50508	80	50707	79	50774
30	50861	40	50866	20	50870
17	50981	42	51026	38	51256
67	51309	69	51434	59	51479
65	51739	68	51796	33	51913
6	51930	51	52338		

VERANDERINGEN IN DE „OFFICIELE LIJST VAN DE BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN”

Maand: NOVEMBER 1987

Wijzigingen brutotonmaat

Z.27 „MERCURIUS” - Eigendom: NEYTS Leopold, Vuurkruiserstraat 5, 8390 KNOKKE-HEIST. - CLAEYS François, Kustlaan 110, 8380 ZEEBRUGGE-BRUGGE 5. Bt. 199,46 - i.p.v. 199,77.

Zeebrief: 16.11.1987.

Wijziging telefoonnummer

Z.196 „GOLFBREKER” - Eigendom van de P.V.B.A. „Golfbreker”. Tel. (050) 60 60 13.

DE STABILITEIT VAN VAARTUIGEN

De grootste pakketboot van de wereld de „Sovereign of the Seas” gebruikte voor alle hoger gelegen gedeelten Hemplathane T501 als verf. Het is een polyurethane hars die zeer dun openrijft zonder het toevoegen van eender solvent.

Er werd vastgesteld dat hoe lichter het hooggedeelte, hoe stabiel het vaartuig, en als men weet dat voor een trailer op die manier zowat tussen 800 en 1.000 kg verf kan uitgespaard worden...

VERORDENING (EEG) Nr. 3288/87 VAN DE COMMISSIE van 30 oktober 1987

tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3166/87 betreffende het beëindigen van de visserij op kabeljauw door vissersvaartuigen die de vlag voeren van Denemarken

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 2241/87 van de Raad van 23 juli 1987 houdende vaststelling van bepaalde maatregelen voor controle op de activiteiten van vissersvaartuigen (¹), inzonderheid op artikel 11, lid 3, Overwegende dat bij Verordening (EEG) nr. 3166/87 van de Commissie (²) de visserij op kabeljauw in de wateren van ICES-gebieden II a (EG-zone) en IV werd verboden vanaf 12 oktober 1987 voor vaartuigen die de vlag voeren van Denemarken of die in Denemarken zijn geregistreerd;

Overwegende dat Duitsland op 21 oktober 1987 aan Denemarken 1.500 ton kabeljauw in de wateren van ICES-gebieden II a (EG-zone) en IV heeft overgedragen; dat daarom de visserij op kabeljauw in de wateren van ICES-gebieden II a (EG-zone) en IV door vaartuigen die de vlag voeren van Denemarken of die in Denemarken zijn geregistreerd opnieuw moet worden toegelaten; dat daarom noodzakelijk is de Verordening (EEG) nr. 3166/87 in te trekken.

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EEG) nr. 3166/87 wordt hierbij ingetrokken.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke Lid-Staat.

(¹) PB nr. L 207 van 29.7.1987, blz. 1.

(²) PB nr. L 301 van 24.10.1987, blz. 18.

SCHRIFTELIJKE VRAAG Nr. 1725/86

van de heer Eisso Woltjer (S—NL)

aan de Commissie van de
Europese Gemeenschappen

(30 oktober 1986)

(87/C 177/74)

Betreft: Gemeenschappelijk visserijbeleid.

De Commissie concludeert in hoofdstuk 4.1.5. van Com. doc. (COM(86) 301 def.) dat met de bestaande communautaire wetgeving zij niet in staat is haar taak, namelijk het nagaan of de controleverordening wordt uitgevoerd, naar behoren te vervullen. Zo blijkt bij voorbeeld dat niet alle nationale inspectiediensten ook daadwerkelijk alle onder hun verantwoordelijkheid vallende gebieden inspecteren. Ook komt het voor dat inspecteurs van de Commissie toegang tot bepaalde havens wordt ontzegd.

a) Acht de Commissie haar onvermogen om de controleverordening naar behoren

te kunnen uitvoeren, niet ontoelaatbaar? Welke actie is zij van plan te ondernemen ten einde aan deze situatie een einde te maken?

b) Hecht de Commissie waarde aan verklaringen van, recent door de Duitse inspectie opgebrachte, Nederlandse vissers die verhalen dat dezelfde visnetten de ene dag een maaswijdtecontrole doorstaan maar de andere dag weer niet? Acht de Commissie een dergelijke situatie uit rechtsgelijkheidsgronden houdbaar?

Antwoord van de heer Cardoso e Cunha namens de Commissie

(6 januari 1987)

1. De Commissie deelt de mening van het geachte Parlements lid en heeft daarom bij de Raad een voorstel ingediend om in de communautaire wetgeving inzake visserijcontrole de nodige wijzigingen aan te brengen, ten einde de gebreken te verhelpen die zijn vermeld in punt 4.A.5 van haar rapport over de uitvoering van het gemeenschappelijk visserijbeleid.

2. Het door het geachte Parlements lid aangehaalde punt is bij de Commissie niet aan de orde gesteld, noch door de Nederlandse beroepskringen noch door de Duitse controleinstanties.

Met name om te garanderen dat de maaswijdtecontrole in de gehele Gemeenschap volgens dezelfde procedure plaatsvindt, heeft de Commissie bij Verordening (EEG) nr. 2108/84 van 23 juli 1984 (¹) gedetailleerde voorschriften vastgesteld voor de bepaling van de maaswijdte van visnetten. De inspecteurs van de Commissie hebben onder meer tot taak op de naleving van deze voorschriften toe te zien.

(¹) PB nr. L 194 van 24.7.1984, blz. 22.

NEDERLANDSE VISVERVOERDERS IN PROBLEMEN

Opgeviste quota, zeedagenbeperking, controles bij de aanvoer en voor de transporteurs onderweg, zoveel feiten die de zakenwereld door elkaar halen: de visvervoerders zitten met de handen in het haar - moeten ze beperkt gaan werken? Naar andere (problematiese) klanten uitkijken? Overschakelen naar een andere sector? Personeel afdanken?

Zoveel staat momenteel al vast dat er bij het Ministerie van Sociale Zaken reeds twee aanvragen voor werktijdverkorting van vistransporteurs binnengekomen zijn.

Een voorstel van de heer Blom (IJmuiden) is een samenspraak met de vissers om de vangsten in de maanden januari, februari en juli tot de helft te herleiden.

In de beide eerste maanden van het jaar is de vis kuitziek, niet zo aantrekkelijk voor vishandelaar en consument, in juli wordt sowieso niet gefilleteerd; waarom zouden de vissers dan ook niet wat verlof nemen?

Er worden ook vraagtekens geplaatst achter het feit dat de Engelsen en de Ieren Nederlandse kotters kunnen kopen, en of zij ginder niet aan quota en beperking van visdagen gebonden zijn?

Alles in alles een ingewikkelde zaak waarvoor niet zo vlug het einde of de oplossing in 't zicht is.

Evolutie van de Belgische visquota 1982-1988

(uitgedrukt in ton levend gewicht)

Vissoort	Visgebied	quota 1982	quota 1983	quota 1984	quota 1985	quota 1986	quota 1987	quota 1988	
Kabeljauw	IIIa Skagerak	50	60	70	70	70	60	50	
	IV, IIa	8.700	7.980	7.050	8.160	5.750	5.640	5.370	
	VI, Vb	100	90	90	80	80	80	80	
	(VII-VIIa), VIII	700	320	620	620	710	850	980	
	VIIa	400	400	400	400	400	400	400	
	totaal	9.950	9.150	8.230	9.330	7.010	7.030	6.880	
Schelvis	IIIa, IIIb, c, d	50	50	50	50	50	50	50	
	IV, IIa	1.600	1.490	1.470	1.770	2.070	1.380	1.750	
	VI, Vb	0	100	90	80	80	70	80	
	VII, VIII	50	60	60	60	70	70	70	
		totaal	1.700	1.700	1.670	1.960	2.270	1.570	1.950
Koolvis	IIa, IIIa, IV, IIIb, c, d	50	60	60	70	90	70	60	
	VII, VIII	20	20	20	20	30	30	30	
		totaal	70	80	80	90	120	100	90
Wijting	IV-IIa	4.000	4.000	3.380	3.790	3.110	3.110	2.690	
	VIIa	100	100	100	100	100	100	100	
	(VII-VIIa), VIII	200	200	200	200	200	180	180	
		totaal	4.300	4.300	3.680	4.090	3.410	3.390	2.970
Schol	IIIa Skagerak	60	60	60	70	80	80	90	
	IV, IIa	8.000	9.390	10.420	11.440	10.920	9.200	10.630	
	VIIa	230	230	230	260	260	260	260	
	VIIId, e	900	1.060	980	1.060	1.130	1.360	1.630	
	VIII, g	360	290	345	345	445	495	620	
	VIIIh, j, k	-	50	50	50	50	50	60	
		totaal	9.550	11.080	12.030	13.225	12.885	11.445	13.290
		totaal	9.550	11.080	12.030	13.225	12.885	11.445	13.290
Tong	IV, IIa	1.750	1.670	1.670	1.830	1.665	1.165	1.165	
	VIIa	790	670	620	620	940	1.035	865	
	VIIId	700	570	570	725	860	1.035	1.035	
	VIIe	60	40	40	50	45	40	45	
	VIII, g	1.000	900	750	750	940	1.000	685	
	VIIIh, j, k	-	50	50	50	50	50	50	
	VIII	10	10	10	10	10	55	50	
		totaal	4.310	3.910	3.710	4.035	4.510	4.380	3.895
		totaal	4.310	3.910	3.710	4.035	4.510	4.380	3.895
Heek	IV, IIa	100	40	40	40	40	40	40	
	VI, VII, Vb	150	200	190	200	240	330	350	
	VIII	-	10	10	10	10	10	10	
	totaal	250	250	260	250	290	380	400	
Witte Koolvis	VII					300	330	400	
Makreel	IIIa, b, c, d, IV, IIa					450	470	470	
Schartong	VII, VII, VIII, Vb					390	390	430	
Zeeduivel	Vb, VI, XII, XIV					280	280	310	
	VII					2.780	2.780	3.060	
		totaal				3.060	3.060	3.370	
Haring	IVd, VIIId					9.625	9.680	9.150	
Sprot	IIa, IV VIIId, e					30	20	30	
	vlootcapaciteit (PK)	88.291	90.403	92.784	94.532	97.006	96.810	100.000	

VERGELIJKENDE CUMULERENDE ZEEVISSERIJSTATISTIEK OVER DE PERIODE 1985 - 1987 ⁽¹⁾

MAAND JANUARI T/M NOVEMBER 1987

SOORTEN	januari-november 1985			januari-november 1986			januari-november 1987 ⁽²⁾		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis	828.088	34.517.380	41,68	414.831	20.743.387	50,00	291.346	14.223.888	48,82
Kabeljauw	4.523.113	282.574.253	62,47	5.552.364	306.883.936	55,27	6.254.798	352.621.630	56,38
Wijting	1.693.125	60.423.954	35,69	1.801.156	67.475.118	37,46	1.299.467	51.171.733	39,38
Leng	168.501	9.166.397	54,40	168.767	9.712.798	57,55	184.655	9.556.431	51,75
Schol	7.379.329	326.652.224	44,27	6.157.923	263.770.611	42,83	7.723.751	387.927.173	50,23
Schar	532.322	14.394.930	27,04	509.418	14.709.934	28,88	651.972	17.028.783	26,12
Tarbot	248.551	81.433.525	327,63	232.874	79.983.081	343,46	200.432	76.381.657	381,09
Griet	294.917	59.405.812	201,43	308.390	70.967.223	230,12	300.213	76.614.736	255,20
Tongschar	1.071.459	101.577.816	94,80	700.310	79.636.755	113,72	625.655	64.744.973	103,48
Roggen	1.850.107	82.281.969	44,47	1.542.031	79.264.715	51,40	1.564.877	77.684.913	49,64
Zeeduivel	616.903	155.228.547	251,63	381.677	115.893.778	303,64	256.068	78.663.660	307,20
Noorse schelvis	369.632	22.537.283	60,97	389.199	22.256.006	57,18	348.436	18.941.301	54,36
Doornhaai	409.780	18.792.162	45,86	319.029	15.977.856	50,08	229.164	10.814.506	47,19
Hondshaai	438.081	11.269.512	25,72	490.424	12.109.786	24,69	560.395	11.975.670	21,37
Andere	2.236.253	96.847.473	43,31	1.972.877	92.057.939	46,66	1.855.275	79.791.247	43,01
TOTAAL	22.660.161	1.357.103.237	59,89	20.941.270	1.251.442.923	59,76	22.346.504	1.328.142.301	59,43
b. Tong	3.569.100	926.159.249	259,49	4.209.614	1.316.350.265	312,70	3.832.435	1.348.935.644	351,98
TOT. DEMERSALE VIS	26.229.261	2.283.262.486	87,05	25.150.884	2.567.793.188	102,10	26.178.939	2.677.077.945	102,26
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	2.903.991	32.305.011	11,12	403.925	4.232.980	10,48	1.321	40.635	30,76
Overige	57.852	882.706	15,26	67.401	1.120.048	16,62	34.997	592.859	16,94
TOT. PELAG. VIS	2.961.843	33.187.717	11,21	471.326	5.353.028	11,36	36.318	633.494	17,44
3. SCHAAL/WEEKDIEREN									
Garnaal	542.728	67.314.011	124,03	478.244	66.243.635	138,51	515.545	59.915.061	116,22
Noorse kreeft	638.241	89.526.877	140,27	335.611	68.987.816	205,56	353.109	73.805.375	209,02
Schelpen	429.174	19.492.936	45,42	513.266	31.693.068	61,75	441.085	27.608.415	62,59
Overige	750.646	20.952.718	27,91	717.542	22.602.886	31,50	681.869	22.134.154	32,46
TOT. SCHAAL/WEEKD.	2.360.789	197.286.542	83,57	2.044.663	189.527.405	92,69	1.991.608	183.463.005	92,12
ALGEMEEN TOTAAL	31.551.893	2.513.736.745	79,67	27.666.873	2.762.673.621	99,85	28.206.865	2.861.174.444	101,44

VERGELIJKENDE ZEEVISSERIJSTATISTIEK

OVER DE PERIODE 1985 - 1987 ⁽¹⁾ - MAAND NOVEMBER 1987

SOORTEN	november 1985			november 1986			november 1987 ⁽²⁾		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis	22.270	1.036.069	46,52	11.865	762.693	64,28	23.299	1.039.405	44,61
Kabeljauw	313.627	27.296.209	87,03	1.242.095	59.640.224	48,02	665.327	43.054.467	64,71
Wijting	235.496	8.396.344	35,65	275.931	7.813.437	28,32	199.961	7.974.230	39,88
Leng	9.651	691.820	71,68	16.355	1.142.933	69,88	38.447	2.235.603	58,15
Schol	655.409	33.204.510	50,66	451.580	23.665.066	52,41	863.268	57.772.841	66,92
Schar	42.629	1.327.452	31,14	46.021	1.562.310	33,95	64.438	1.958.704	30,40
Tarbot	37.306	9.881.507	264,88	27.222	8.770.485	322,18	28.199	9.095.978	322,56
Griet	36.968	5.880.224	159,06	30.065	6.414.183	213,34	31.571	7.472.892	236,70
Tongschar	85.822	9.504.613	110,75	43.300	6.240.676	144,13	79.988	8.455.871	105,71
Roggen	167.837	7.068.013	42,11	127.009	7.652.205	60,25	152.143	7.293.392	47,94
Zeeduivel	31.680	9.064.574	286,13	20.687	7.730.844	373,71	14.765	4.861.827	329,28
Noorse schelvis	62.115	3.922.861	63,15	24.197	1.594.236	65,89	68.029	3.452.251	50,75
Doornhaai	20.549	975.302	47,46	19.265	915.225	47,51	18.938	886.989	46,84
Hondshaai	43.965	979.192	22,27	46.296	1.057.718	22,85	50.259	920.083	18,31
Andere	167.188	7.350.338	43,96	146.796	7.056.466	48,07	189.693	6.675.550	35,19
TOTAAL	1.932.512	126.579.028	65,50	2.528.684	142.018.701	56,16	2.488.325	163.150.083	65,57
b. Tong	401.795	120.398.265	299,65	266.344	102.182.633	383,65	363.096	106.478.817	293,25
TOT. DEMERSALE VIS	2.334.307	246.977.293	105,80	2.795.028	244.201.334	87,37	2.851.421	269.628.900	94,56
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	951.820	8.739.926	9,18	15.520	275.684	17,76	72	4.430	61,53
Overige	19.826	252.151	12,72	8.205	152.381	18,57	3.507	61.213	17,45
TOT. PELAG. VIS	971.646	8.992.077	9,25	23.725	428.065	18,04	3.579	65.643	18,34
3. SCHAAL/WEEKDIEREN									
Garnaal	58.723	5.477.064	93,27	18.554	2.859.456	154,12	49.194	4.343.425	88,29
Noorse kreeft	44.893	6.340.582	141,24	33.400	6.144.266	183,96	44.236	8.200.664	185,38
Schelpen	13.879	998.318	71,93	23.451	2.236.051	95,35	19.137	1.536.587	80,29
Overige	139.424	4.151.607	29,78	134.789	4.877.229	36,18	143.947	4.835.265	33,59
TOT. SCHAAL/WEEKD.	256.919	16.967.571	66,04	210.194	16.117.002	76,68	256.514	18.915.941	73,74
ALGEMEEN TOTAAL	3.562.872	272.936.941	76,61	3.028.947	260.746.401	86,08	3.111.514	288.610.484	92,76

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

(2) voorlopige cijfers

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Opnieuw talrijke schepen op de Oostendse veiling met aan aanvoer die evenals de voor- gaande weken in hoofdzaak bestond uit ron- de soorten als gul en wijting. Maandag ook twee IJslandse vangsten die de markt voor- zagen van blauwe leng en rode zeebaars. Hiermee was kleur verzekerd. De prijzen wa- ren minder om over naar huis te schrijven met rode zeebaars terugvallend naar het op- vangpeil en voor blauwe leng nog amper 50 fr het kilo. Waar ook IJslandse kabeljauw en gul goedkoop waren vielen de resultaten hier tegen. Gelukkig werden wel grote vangsten gelost.

De Westschepen waren maandag nogal tal- rijk. Veel gul meteen en prijzen die evenals verleden week beneden peil bleven en schommelden tussen 50 en 70 fr. Hierin zou de komende dagen verandering kunnen kom- en nu de visserij deze soort weer moet stopgezet worden en dit tot nu Nieuwjaar. Ook de kustvisserij zal andere bronnen moe- ten aanspreken en dus waarschijnlijk op de garnaalvisserij moeten overgaan. Dit zou dan voor ongewone garnaalprijzen kunnen zorgen die heel wat lager zouden zijn dan an- dere keren rond de jaarwende. Tenware de koude blijft aanhouden en de vangsten der- mate zakken dat het sop de kool niet meer waard is en men aan de kaai blijft.

Wijting werd aan matige prijzen verkocht gaande tot 25 voor kleine en 45 fr voor grote sortering.

Voor de bokkenvissers lag het iets voordeli- ger. Pladijs is duur gebleven, de grote soor- ten zijn opnieuw duurder geworden waar- door grote schol tot 85 fr en iek rond de 75 fr noteerde. Derde slag en platjes bleven rond de 60 tot 65 fr schommelen.

De tongprijzen zijn maandag gestegen met de grote soorten tot 540 fr, dinsdag werd dan weer een brok afgedaan en noteerden we voor die soorten tussen 470 en 500 fr. Kleine tongen werden verkocht tussen 180 en 200 fr met ook dinsdag lagere prijzen dan maan- dag. De duurste tarbotssortering (rond de 5 kg per stuk) kostte tot 725 fr, de andere sortering- en varieerden tussen 300 en 500 fr. Staart- vis blijft buitengewoon schaars en voor griet lag de prijs tussen 200 en 340 fr. Fijne soor- ten zijn dus minder duur dan verleden jaar, of dat ook volgende week zo blijft kunnen we dan vernemen.

VRIJDAG 11 DECEMBER 1987

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
Z.38	13	150	2.400	1.434.693
O.518	13	220	1.600	1.307.588
O.275	14	280	—	668.440
KREEFTENPUT				
O.306	15	140	2.000	798.456

MAANDAG 14 DECEMBER 1987

IJSLAND				
O.129	18	1.200	—	2.686.315
O.318	18	1.000	—	2.416.655
WEST				
O.137	16	400	2.500	2.198.902
O.51	13	380	2.600	2.341.467
O.705	5	15	—	80.960

O.279	10	185	—	476.857
Z.128	13	260	—	687.815
O.135	10	300	—	899.250
N.3	11	380	—	1.015.228
N.752	10	220	—	547.583
Z.582	9	60	—	145.375
Z.296	12	200	2.300	1.489.538

DINSDAG 15 DECEMBER 1987

WEST				
Z.92	14	360	3.300	2.138.456
O.108	14	300	3.000	1.993.861

WOENSDAG 16 DECEMBER 1987

KANAAL				
O.333	14	100	7.000	2.975.346
WEST				
O.232	12	260	—	744.521
Z.462	12	250	2.500	1.786.898
Z.596	12	250	1.500	1.445.990
KREEFTENPUT				
Z.573	14	180	1.500	1.083.463
NOORD				
Z.571	15	300	4.300	2.672.451
WEST				
O.402	5	40	400	282.192

IJSLANDSE VISSOORTEN

Schelvis groot	88,00/	97,00
Mid. schelvis	55,00/	69,00
Kleine schelvis	27,00/	33,00
Kabeljauw	59,00/	72,00
Gul	40,00/	54,00
Wijting	34,00/	37,00
Schaat	96,00/	
Zeebaars	34,00/	52,00
Witte leng	38,00/	44,00
Blauwe leng	37,00/	50,00
Schartong (Schotse schol)	22,00/	80,00
Heilbot	198,00/	268,00
Koolvis	39,00/	47,00
Staat	357,00/	

ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

MAANDAG 14 DECEMBER 1987

Z.526	W	800	200	10	1.211.270
B.181	KRP	—	160	10	968.760
Z.134	KRP	—	100	10	938.480
Z.510	KRP	—	140	10	1.074.196
Z.98	W	3.000	450	16	2.770.080
Z.27	W	2.500	320	16	2.112.470
Z.90	KN	3.000	400	18	3.793.600

+ W					
600 kg. Atlantische vis					
Z.201-601		20 kab.-gul			
Z.56-548		40 kab.-gul			
Z.578-580		50 kab.-gul	5 Schar		
Z.536		10 kab.-gul			
Z.501		15 kab.-gul			
Z.586		10 kab.-gul			
Z.554		20 kab.-gul			
					13.931.246

DINSDAG 15 DECEMBER 1987

Z.506	W	1.400	130	10	961.850
Z.126	W	1.000	120	8	1.162.540

Z.474	W	400	60	6	448.730
Z.44	W	1.000	140	4	1.149.790
Z.86	W	250	25	5	414.510
Z.16	W	4.000	300	9	1.608.840
					5.765.400

WOENSDAG 16 DECEMBER 1987

Z.93	W	1.600	120	10	1.400.360
Z.300	W	600	110	10	921.020
Z.80	W	600	110	10	864.210
Z.200	W	4.300	550	15	3.258.130
Z.99	W	2.200	500	11	2.416.500
Z.307	KRP	50	150	11	805.725
Z.319	K	4.000	500	18	2.573.441
Z.196	W	3.500	200	12	1.923.669
Z.66	W	2.000	300	16	1.894.434
Z.189	W	800	180	12	1.471.040
Z.580/578					276.380
Z.403/472					193.020
Z.56/548	30 kab./gul	5 vis			200.790
Z.601/201					303.950
Z.586					87.920
					18.590.589

NIEUWPOORT

VRIJDAG 11 DECEMBER 1987

VIS				
N.88	4.639 kg.	234.078 fr.		
N.590	4.639 kg.	234.078 fr.		
N.22	3.940 kg.	200.078 fr.		
N.720	3.941 kg.	200.078 fr.		
N.700	1.410 kg.	72.054 fr.		
N.95	1.071 kg.	57.626 fr.		
N.49	430 kg.	21.396 fr.		
N.723	5.997 kg.	308.675 fr.		
O.494	3.029 kg.	152.104 fr.		
N.736	3.029 kg.	152.105 fr.		
N.575	3.250 kg.	165.212 fr.		

Op de vrijdagmarkt werd door vier koppels gulle vissers en vier kustvaartuigen samen 41.372 kg vis aangevoerd voor een totaal be- drag van 2.106.159 fr. De aanvoer spitste zich vooral op de aanlanding van gul, kabel- jauw en wijting toe. Voor grote pladijs werd 3500 à 4000 fr. de ben genoteerd, voor mid- denslag- of drieling pladijs 3000 à 3500 fr. de ben en voor visjes 2000 à 2500 fr. de ben. Kabeljauw kocht men tegen 96 à 104 fr./kg aan en gul tegen 2300 à 2600 fr. de ben. De voorkleine gul kreeg 2360 à 2540 fr. de ben. Voor grote wijting werd 1900 à 2100 fr. de ben opgetekend en voor kleine wijting 1150 à 1300 fr. de ben. Grote zandschar haalde 2680 à 2740 fr. de ben en kleine zandschar 1880 à 1940 fr. de ben. Alle prijsnoteringen der vrijdagmarkt waren aan een lichte stij- ging onderhevig, dit in vergelijking met de ge- boekte prijzen der voorgaande marktdagen.

MAANDAG 14 DECEMBER 1987

VIS				
N.738	6.602 kg.	273.378 fr.		
N.75	5.156 kg.	545.780 fr.		
N.350	3.881 kg.	540.963 fr.		
N.22	2.208 kg.	104.370 fr.		
N.720	2.209 kg.	104.370 fr.		
N.723	5.824 kg.	275.234 fr.		
N.88	3.445 kg.	155.994 fr.		
N.590	3.146 kg.	155.994 fr.		
N.700	1.588 kg.	72.660 fr.		

O.494 3.876 kg. 184.521 fr.
 N.736 3.876 kg. 184.521 fr.
 N.575 6.036 kg. 286.540 fr.

fr. de ben. Moerrog werd tegen 4300 à 4500 fr. de ben aangekocht, tilten tegen 3850 à 4000 fr. de ben, scherpstaarten tegen 4020 à 4280 fr. de ben en katrog tegen 2400 à 2700 fr. de ben. Zeehond kreeg 2750 à 3000 fr. de ben, doorn- of speurhaai 3300 à 3500 fr. de

ben en knorhaan 1600 à 2300 fr. de ben. Alle prijsnoteringen waren op de woensdagmarkt aan een gevoelige prijsstijging onderhevig. Deze prijsvorming werd beïnvloed door de vroegtijdige beëindiging van het gulseizoen wegens uitputting van het quotum.

Er werd op de maandagmarkt door twee bokkennisers, één vaartuig van de West, vier koppels spanvissers en twee kustvaartuigen samen 53.370 kg vis aangevoerd, voor een totaal bedrag van 3.159.558 fr. Tong nr. 1 kreeg 475 à 488 fr./kg en tong nr. 2 492 à 508 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 476 à 496 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 446 à 484 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 270 à 296 fr./kg en kleine tong 218 à 236 fr./kg. Tarbot, griet en varia kende een dure prijsnotering, deze soorten werden reeds aangekocht met het oog op de eindejaarsfeesten. Voor grote tarbot werd 680 à 745 fr./kg genoteerd, voor middenslag tarbot 350 à 540 fr./kg, voor varia 290 à 380 fr./kg en voor griet 160 à 340 fr./kg. Staartvis kreeg 440 à 468 fr./kg en tongschar 98 à 190 fr./kg. Voor grote pladijs werd 3500 à 3750 fr. de ben opgetekend, voor drieling- of middenslag pladijs 3300 à 3500 fr. de ben en voor visjes 2500 à 2750 fr. de ben. Opnieuw werd er vanwege de spanvissers een grote aanlanding van kabeljauw en gul vastgesteld. Voor kabeljauw noteerde men 96 à 104 fr./kg en voor gul 2200 à 4500 fr. de ben. De voorkleine gul bekam 2240 à 2400 fr. de ben. Grote wijting boekte men tegen 1900 à 2300 fr. de ben en kleine wijting tegen 1250 à 1400 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2750 à 2900 fr. de ben neergepend en voor kleine zandschar 1780 à 1900 fr. de ben. Rog werd slechts in geringe mate aangevoerd en bekam volgende prijsnotering. Moerrog 4750 à 5000 fr. de ben, tilten 4500 à 4750 fr. de ben, scherpstaarten 4000 à 4300 fr. de ben en katrog 3000 à 3250 fr. de ben. Zeehond kreeg 3250 à 3500 fr. de ben en knorhaan 1600 à 1800 fr. de ben. Er was op de maandagmarkt een grote aanvoer té bespeuren, dit met een ruime belangstelling vanwege de handelaars. Eveneens viel er een goede prijsnotering vast te stellen, die uiteindelijk tot mooie besommingen van de vaartuigen resulteerde.

WOENSDAG 16 DECEMBER 1987

VIS
 N.563 8.809 kg. 456.389 fr.
 O.494 1.215 kg. 72.286 fr.
 N.736 1.216 kg. 72.287 fr.
 N.88 296 kg. 15.927 fr.
 N.590 296 kg. 15.928 fr.
 N.22 1.292 kg. 68.795 fr.
 N.720 1.293 kg. 68.795 fr.
 N.700 877 kg. 48.590 fr.
 N.575 1.280 kg. 72.156 fr.
 N.95 1.016 kg. 61.585 fr.
 N.49 290 kg. 15.780 fr.

Op de woensdagmarkt werd er door één vaartuig van de West, drie koppels spanvissers en vier kustvaartuigen ongeveer 18.000 kg vis aangevoerd voor een totale waarde van 968.508 fr. Grote tarbot kreeg 697 à 756 fr./kg, middenslag tarbot 410 à 540 fr./kg, varia 290 à 380 fr./kg en griet 380 à 448 fr./kg. Voor tongschar boekte men 110 à 190 fr./kg, voor grote zandschar 2600 à 2800 fr. de ben en voor kleine zandschar 2030 à 2160 fr. de ben. Grote pladijs werd aan 3750 à 4000 fr. de ben genoteerd, middenslag- of drieling pladijs aan 3600 à 3800 fr. de ben en visjes aan 2500 à 2800 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 90 à 110 fr./kg opgetekend en voor gul 2300 à 4300 fr. de ben, dit volgens de grootte - klasse. De voorkleine gul haalde 2340 à 2480 fr. de ben. Grote wijting kreeg 2200 à 2400 fr. de ben en kleine wijting 1150 à 1400

STAND VAN DE VANGSTEN

1 januari 1987 - 30 november 1987

Visbestand		quotum '87 (1)	vangsten 30.11.1987
kabeljauw	IIIa SK	60	68
	IIa, IV	6.210	5.692
	Vb, VI, XII, XIV	80	60
	VII-VIIa, VIII, IX, X	950	1.008
	VIIa	400	309
		7.700	7.137
schelvis	IIIa, b, c, d	50	10
	IIa, IV	990	179
	Vb, VI, XII, XIV	70	21
	VII, VIII, IX, X	70	17
		1.180	227
zwarte koolvis	IIa, IIIa, b, c, d; IV	30	14
	VII, VIII, IX, X	30	23
			60	37
witte koolvis	VII	230	144
wijting	IIIa	0	2
	IIa, IV	3.110	1.223
	VIIa	100	82
	VII-VIIa	255	237
		3.465	1.544
schol	IIIa SK	250	261
	IIa, IV	9.280	8.507
	VIIa	260	284
	VIIId, e	1.360	1.351
	VIIIf, g	495	376
	VIIIf, j, k	50	51
		11.695	10.830
tong	IIa, IV	1.415	1.410
	VIIa	1.115	911
	VIIId	1.035	965
	VIIe	40	18
	VIIIf, g	955	576
	VIIIf, j, k	50	23
	VIII	155	125
		4.765	4.028
makreel	IIa, IIIa, b, c, d; IV	70	14
sprot	VIIId, e	30	8
heek	IIa; IV	40	36
	Vb, VI, VII, XII, XIV	100	88
	VIII behalve VIIIc	10	3
		150	129
zeeduivel	Vb, VI, XII, XIV	255	7
	VII	2.755	546
		3.010	553
schartong	VII	390	138
haring	IVc, VIIId	6.980	1

(1) uitwisselingen inbegrepen.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	14 dec.		15 dec.		16 dec.	
Lappen	475	517	481	502	499	502
Grote	485	525	475	480	500	507
3/4	478	515	475	490	470	510
Bloktongen	356	380	355	370	370	420
Vóór-kleine	246	265	235	255	245	285
Kleine	184	200	187	196	195	205
Slips	186	200	177	185	192	198

ZEEBRUGGE

	14 dec.		15 dec.		16 dec.	
Grote	482	527	495	512	503	556
Bloktongen	482	513	511	516	526	577
Fruittongen	464	480	492	497	514	582
Schone kleine	339	395	369	382	415	448
Kleine	248	257	239	244	230	276
Tout petit	206	218	215	224	204	218
Slips	200	205	196	199	200	210

NIEUWPOORT

	14 dec.		15 dec.		16 dec.	
Tong I	475	488	.....	.....	.....	.....
Tong II	492	598	.....	.....	.....	.....
Tong III	476	496	.....	.....	.....	.....
Tong IV	446	484	.....	.....	.....	.....
Tong V	270	296	.....	.....	.....	.....
Slips	218	236	.....	.....	.....	.....

PLADIJS

OOSTENDE

	14 dec.		15 dec.		16 dec.	
Platen	76	86	70	84	70	81
lek (groot-klein)	71	86	73	75	70	79
Derde slag	60	70	64	75	66	71
Platjes	49	59	58	62	56	61

ZEEBRUGGE

	14 dec.		15 dec.		16 dec.	
Platen	67	80	69	74	72	78
lek	57	80	73	77	76	81
3e slag	71	74	63	70	66	71
Platjes	41	63	60	62	55	60

NIEUWPOORT

	14 dec.		15 dec.		16 dec.	
Moeien	70	75	.....	.....	75	80
3e slag	66	70	.....	.....	72	76
Platjes	50	55	.....	.....	50	56

MET DE MERCATOR NAAR DE STILLE ZUIDZEE



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.



A. DE BOCK

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Oostende		Oostende		Zeebrugge		Zeebrugge		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	14/12	15/12	15/12	16/12	16/12	14/12	15/12	16/12	16/12	14/12	16/12	14/12	16/12	14/12	16/12	
Tarbot groot	607	725	707	730	740	796	565	758	760	578	866	680	745	697	756	
Tarbot middel	410	506	496	575	542	610	343	678	566	600	427	503	350	540	410	540
Tarbot klein	286	399	336	375	.....	.....	291	334	330	450	231	370	.....	.....	.....	.....
Griet groot	335	355	335	345	350	385	300	353	337	377	310	446	160	340	380	448
Griet middel	300	350	238	321	335	360	247	255	259	.....	285	310	.....	.....	.....	.....
Griet klein	188	229	182	228	185	235	194	226	228	.....	178	320	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30	45	.....	.....	46	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100	.....	.....	.....	67	129	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	128	.....	103	.....	109	.....	81	113	.....	.....	.....	95	100	86	90	
Rog (grote)	108	.....	.....	.....	76	100	81	108	69	.....	63	90	90	95	77	80
Tilten	86	101	91	102	72	89	82	.....	.....	.....	56	90	90	95	77	80
Scherpstaart	72	95	73	83	42	69	86	87	.....	.....	66	119	80	86	80	85
Halve Mans (Gladrog)	87	115	82	111	55	98	84	77	.....	.....	56	90	.....	.....	.....	.....
Katrog	38	53	40	44	31	40	28	36	.....	.....	24	37	60	65	48	54
Kabeljauw	87	120	94	127	75	110	77	91	75	80	60	100	96	104	90	110
Gul (groot)	62	77	74	96	69	80	68	85	57	69	66	96	44	90	48	86
Gul (middel)	52	58	52	74	60	68	50	66	53	61	54	86	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	46	49	45	62	45	60	52	55	50	.....	53	70	.....	.....	.....	.....
Staatvis	255	429	263	392	276-400	.....	349	360	.....	.....	358	415	440	468	.....	.....
Wijting groot	34	49	28	67	45	58	39	52	48	.....	32	66	38	40	44	48
Wijting klein	25	40	25	60	35	38	24	28	23	.....	23	56	25	28	23	28
Schar	21	50	28	38	30	45	24	29	36	.....	36	40	38	58	42	56
Steenschol (Tongschar)	57	190	59	188	112	105	164	217	.....	.....	151	204	98	190	110	190
Zeehaai	51	67	.....	.....	30	50	30	57	49	.....	60	65	.....	.....	.....	.....
Hondshaai (Zeehond)	30	39	30	36	14	21	17	29	.....	.....	15	.....	65	70	55	60
Pieterman (Arend)	64	72	55	99	87	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel (Poors)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal (Zeepaling)	66	70	66	.....	15	62	30	.....	.....	.....	15	40	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk (Posten)	10	23	13	15	16	19	18	23	.....	.....	12	17	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	77	146	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80	133	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	165	.....	.....	.....	145	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting (Pollak)	71	79	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	55	65	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol (Schartong)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	19	81	.....	.....	14	76	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	20	15	20
Rode Poon (Roobaard)	13	74	10	23	10	35	14	44	.....	.....	12	53	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (Knorhaan)	10	20	10	.....	10	.....	20	.....	.....	.....	.....	.....	32	36	32	46
Rode knorhaan (Soldaten)	25	83	10	27	10	38	10	12	.....	.....	38	.....	.....	.....	.....	.....
Langoustinen	.....	.....	.....	.....	.....	.....	404	300	.....	.....	388	406	.....	.....	.....	.....
Krab	.....	.....	.....	.....	.....	.....	700	900	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Krabbenijpers	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wulk (kist)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	750	400	.....	.....	900	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 7/12 werd aangevoerd: 17.200 kg. tong, 107 kisten tarbot en griet, 8 kisten kabeljauw, 7 kisten wijting, 225 kisten schol, 44 kisten schar, 6.960 kisten haring, 123 kisten sardien, 243 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 34, 10-31,37, grote tongen 26,07-25,55, grootmiddel tongen 27,64-26,78, kleinmiddel tongen 20,18-19,65, tongen één van f 17,96 tot f 17,86; tongen twee van f 12,28-12,18.

Per 40 kg.: tarbot 1.137-647, griet 746-505, kabeljauw vijf 124, schol één 198-186, schol twee 208-170, schol drie 170-144, schol vier 118-116, wijting vier 112-102, schar 90-62, tongschar 406-218, poontjes 122-60, hammen met kop 460-252, krabben 42, krabbenpoten 118, sardien 50, kleine kreeft 200-180.

De besommingen in guldens waren: KW 5 51.200, KW 25 57.600, KW 35 60.700, KW 88 19.900, KW 113 21.500, UK 141 44.000, UK 208 12.700, WR 67 9.700, IJM 205 + IJM 206 10.800, verder negen Texelaars die met elkaar 235.000 guldens besomden.

De handel wachtte donderdagmorgen 10/12 met spanning de komst van een span af, waarvan bekend was geworden dat het een leuke partij poontjes had buitgemaakt. Begrijpelijk, want men was reeds twee dagen voor zo goed als niets naar de hallen gekomen.

Aan de dinsdagmarkt van 8/12 was het de IJM 25 met een partijtje scharren die de boel wat trachtte op te vrolijken en aan de **woensdagmarkt van 9/12** was dat de IJM 6, die eveneens met een paar kisten scharren aan de markt kwam. Verder kwamen in de loop van de dag de haringspannen met bijna 9.000 kisten haring voor de hallen.

In de hallen deden de rijksafslagers hun best om de handel de aangevoerde 495 bakken poon aan te praten. Een te verwaarlozen hoeveelheid kon men verkopen, maar het merendeel kon, de minimumprijs ten spijt, alleen maar worden toegewezen aan de visverwerkende industrie. Voor de aanvoerder een betreurenswaardige zaak, maar voor de handel niet minder. De poon was echter veel te klein om zelfs gebakken aan het publiek te worden aangeboden.

De aangevoerde haring bracht van f 15,00 tot f 13,00 op en voor zover alles op een rijtje werd gezet zijn er door de haringspanners de volgende besommingen gemaakt: UK 208 f 18.600, WR 67 f 11.200, IJM 203 + IJM 204 f 14.700, dan nog zes Texelaars die gezamenlijk f 11.000 boven water hadden kunnen varen. Tussen al dit gewoel kwam ook de HD 10 met een lik scharren, waarvoor f 900 kon worden opgestreken.

Aan de vrijdagmarkt van 11 december werd aangevoerd: 1.630 kg tong; 13 kisten tarbot en griet; 27 kisten schar; 2 kisten diversen. Door de consignatiehandel werden er dan nog een goede negentig kisten kabeljauw en ook nog eens een vijftigtal kisten wij-

ting bijgeplaatst, welke wel door de rijksafslagers werden verkocht.

Voor de weegbot betaalde de handel per 1 kg: van f 41,78 tot f 40,17; grote tong f 30,27; grootmiddel tong f 33,69; kleinmiddel tong f 26,07; tongen één van f 17,96 tot f 17,86; tongen twee van f 12,28-12,18.

Per 40 kg werd er voor de tarbot betaald van f 1425 tot f 1020; griet volgde trouw en bracht het van f 1064 tot f 772; schar van f 67 tot f 65 en voor de paar kisten bot werd f 57 betaald.

De consignatie kabeljauw bracht op, per 40 kg: kabeljauw drie f 132; kabeljauw vier f 130; kabeljauw vijf van f 118 tot f 108. De wijting verdween voor de prijs van f 67 tot f 65, eveneens per 40 kg.

Aan de maandagmarkt van 14 december werd aangevoerd: 10.415 kg tong; 69 kisten tarbot en griet; 33 kisten schol; 45 kisten schar; 149 kisten diversen. Als consignatiezending kwamen 16 kisten wijting bij de aanvoer uit zee te staan.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 42,62-39,75; grote tong 28,68-27,48; grootmiddel tong 30,25-28,89; kleinmiddel tong 25,32-23,35; tong één 16,54-15,76; tong twee 12,41-11,48.

Per 40 kg.: tarbot 1380-862; griet 927-544; schol één en twee 230; schol drie 190; schol vier 142-132; schar 110-70; tongschar 544-206; haai 162-122; poontjes 78-65; wulken 65; hammen met kop 434-270, krabben 61; de in consignatiezending aangeboden wijting kon door de rijksafslagers worden verkocht voor 124-88.

De besommingen waren: GO 22 f 73.000; KW 5 f 49.000; KW 88 f 22.000; KW 113 f 21.000; 2 Texelaars f 110.000; IJM 27 f 7.000.

GOEDEREDEE

MAANDAG 7 DECEMBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			25,55
Tong gm			27,17
Tong km			19,36
Tong I			13,41
Tong II			11,33
Tarbot I			32,46
Tarbot II			25,39
Tarbot III			17,81
Tarbot IV			16,09
Tarbot afw.			12,10
Griet I			16,93
Griet II			12,55
Schar 1/D			1,87
Poon 2			75
Rog I			2,51
Rog II			1,53
Tongschar			11,40
Haai + P			2,03
Krab			1,26
Inktvis W			7,86
Inktvis ZW			4,64
Steenbolk			1,48

Diversen 76
Garn. bnl. 2 3,60
TOTAAL: 7.576 94.982

VRIJDAG 11 DECEMBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr.			29,30
Tong gm			30,60
Tong km			24,59
Tong I			17,08
Tong II			11,90
Tarbot I			40,10
Tarbot II			30,55
Tarbot III			24,52
Tarbot IV			24,23
Tarbot afw.			16,97
Griet I			21,36
Griet II			19,68
Kab. 2 (G)			4,93
Kab. 3 (G)			4,60
Kab. 4 (G)			3,60
Kab. 5 (G)			3,40
Kab. (afw.)			60
Wijt. 4 (G)			3,30
Schar 1/D			1,97
Poon 2			1,10
Rog I			4,55
Rog II			3,51
Bot			69
Tongschar			12,24
Schol 1 (O)			5,30
Schol 2 (O)			5,58
Schol 3 (O)			4,64
Schol 4 (O)			3,14
Haai + P			3,13
Krab			1,67
Inktvis W			8,45
Inktvis ZW			4,00
Steenbolk			2,24
Hammen			21,00
Paling			6,50
Diversen			2,01
Garn. exp. 1			4,18
Garn. exp. 2			3,36
Garn. bnl. 2			4,08
TOTAAL:	35.158	379.103	

COLIJNSPLAAT

DONDERDAG 10 DECEMBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Schol 4 (G)			3,06
Kab. 2 (G)			3,20
Kab. 3 (G)			2,57
Kab. 4 (G)			2,91
Kab. 5 (G)			2,64
Wijt. 4 (G)			2,59
Schar open			2,00
Schar 2/D			1,78
Zeebaars			16,00
Bot			71
Zalm-Forel			18,67
Schol 4 (O)			1,63
Harder			4,00
Paling			15,43
Diversen			1,32
Garn. exp. 1			4,83
Garn. exp. 2			4,44
Garn. bnl. 2			4,66
TOTAAL:	33.922	121.316	

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

OOK IN EQUADOR

Opvallend hoe overal op kwekerijen overgeschakeld wordt. Zelfs Equador die ontdekte dat zijn lauwe zeewater uiterst goed geschikt scheen als broedplaats voor garnaal, heeft dit vlug weten uit te buiten. Thans heeft dit land drie „oogsten” per jaar. Daar een opbrengst ook nog moet verkocht worden werd voor export gekeken naar de V.S. die het zich liet welgevallen. Het werd een succes (voor Equador) die in de eerste zes maanden van dit jaar het dubbele uitvoerde van het hele jaar 1986.

Een slechte zaak voor Mexico die een deel van deze markt verliest.

NIEUW, NIEUWER, NIEUWST

De scheepswerven van Kiel die een bestelling hadden van de Arabian Maritime Lines hebben zojuist het laatste vaartuig, zijnde het achste aan hun klant afgeleverd. Deze serie, die „vaartuigen van de toekomst” heten zijn het resultaat van opzoekingen (en bevindingen) van verscheidene groepen: syndikaten van zeelieden, commissie van reders, verzekeringsmaatschappijen, Kamer van Scheepsbouwers, Ministerie van Verkeerswezen etc.

De Norasia-Mubarak heeft een capaciteit van 2.079 T, wordt voortgedreven door een Sulzer 6RTA62 motor die het toelaat een uitbatingssnelheid van 17 knopen te ontwikkelen.

ZEEHONDEN ONGEWENST

Stemmen van de mensen die met de visserij geen uitstaans hebben, verheffen zich om te protesteren tegen de jacht die de Schotse visfarmers maken op de zeehonden die raids op hun kweekdieren uitvoeren. Deze jacht is wettelijk voor zover de zeehonden de uitbating bedreigen, wat hier het geval is.

Protesteerders zeggen: „laat ze netten plaatsen om de zeehonden op afstand te houden”. Gezien echter de uitgestrektheid van de kwekerijen kan die netlengte kilometers bedragen. Wat de vraag van de kwekers uitlokt: „O.K. Wie zal dat betalen?”.

DEENS VISSERIJCENTRUM

Te Hirthals in Denemarken werd in 1984 een visserijcentrum geopend. Het omvat een aquarium, een museum, en een doorlopende tentoonstelling. Daar worden films geprojecteerd die uitleg geven over vistechnieken, het leven aan boord, en alles over de Noordzee. Verder heeft het een vormingscentrum en een opzoekingsteam.

Het centrum lokt de grote menigte, wat bewijst dat bij het grote publiek de zee en de visserij nog steeds een sterke aantrekkingskracht uitoefent: in nog geen drie jaar tijd werden één miljoen bezoekers geoekt.

HET GEHEIM VAN DE KORALEN

Koralen kunnen nooit bevuild worden: ze scheiden een produkt af die belet dat een film met vervuiling zich op hun „armen” ontwikkelt, al is de omgeving vuil.

In Frankrijk, waar de verf waarmee de plezierboten en de vissersvaartuigen geschilderd waren een ziekte bij de oesters veroorzaakte die in 2 jaar tijd de voortbrengst van 10.000 ton op 3 ton bracht, werden sommige verfstoffen verboden. Nu buigen onderzoekers zich over het geheim van de koralen om die geheimzinnige stof te ontdekken die ze voor bevuiling (en bezoedeling) beschermt.

OVERSCHAKELLEN

We lazzen in „The Irish Skipper” een verkwikkende geschiedenis. Als de visserij nog wel lonend is, maar als men niet met allerhande reglementeringen, quota en andere geplaagd zit, die het leven zuur maken, dan kiest men maar een andere job. Zo redeneerde toch John Poole een zeer gekende Ierse skipper.

Geen makreel meer voor hem. Hij is aan wal gestapt en aan wal gebleven, heeft een „lapje” grond van ±90.000 m² bebouwd met vijf grote tunnels waarin hij champignons kweekt. Acht vrouwen helpen hem bij het plukken, waarvan de hoogtepunten op het einde van de week bereikt worden.

Eens gecontacteerd door een wereldbekende conservenfabrieken, heeft hij toch verkozen aan grootwarenhuizen te leveren omdat de prijzen er beter liggen. Dat de kwaliteit pri-

ma moet zijn of hij anders de waar terug thuis besteld krijgt weet hij. Hij weet ook dat zijn kwaliteit prima is. Het brengt hem 2 miljoen Ierse ponden méér op dan zijn beste vissersjaar. De visserij, zegt hij, is een lonende job maar hij heeft nog zeer levendig de herinnering aan een hevige storm die opstak toen hij te ver van land verwijderd was om aan het heetste te ontsnappen. En, als hij behoefte heeft aan een zoutluchtje gaat hij een wandeling maken in de dichtsbijgelegen haven.

INDIE EN HAWAI ZIJN HET EENS

...over het oprichten van speciale farms die garnaal zullen kweken. De autoriteit die de export van marine produkten onder haar bevoegdheid heeft, sloot een akkoord met de „Aquatic farms” van Hawaï voor het inrichten van een kwekerij op de oostkust van India. Past het best voor deze kwekerij: de tiggergarnaal. Ze groeit vlug en verdraagt zonder hinder van een water naar het andere overgebracht te worden, al bestaat er ook een verschil in zoutgehalte. De verwerkingscapaciteit van deze broedplaats zou 40 miljoen larven per jaar bedragen.

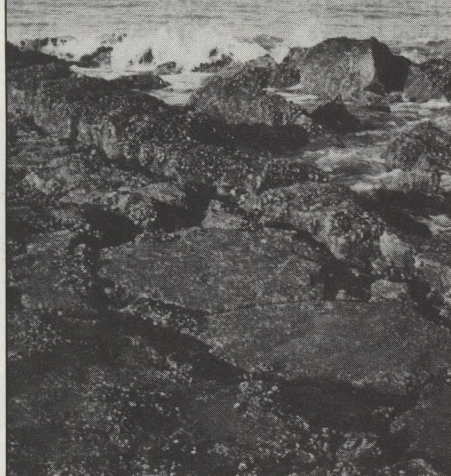
Dat ze willen uitbreiden en markten in het westen willen veroveren, bewijst de publiciteit die India zowat in alle visserijbeurzen voert.



GETIJTAFELS en SEINEN

TABLEAUX des MAREES et SIGNAUX

1988



HOOGWATERBOEKJE 1988

Het Hoogwaterboekje 1988 is reeds ter beschikking in de drukkerij van „Het Nieuwsblad van de Kust”.

Het geeft ook de tijdverschillen voor het hoog water te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwerpen, 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. + 26 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust”, H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

BELGISCH NEDERLANDSE
ZEEMANS-ALMANAK

1988



**zee
mans
almanak
1988
verkrijgbaar**

In België:

Door storting
van het bedrag
van 1.300 fr.
plus 78 fr. BTW
plus 145 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
1.300 fr. + 280 fr.
verzendingskosten op
P.C.R. 000-0418987-44
van de drukkerij
„Nieuwsblad van de Kust”
Hendrik Baelskaai 30
B - 8400 Oostende - België

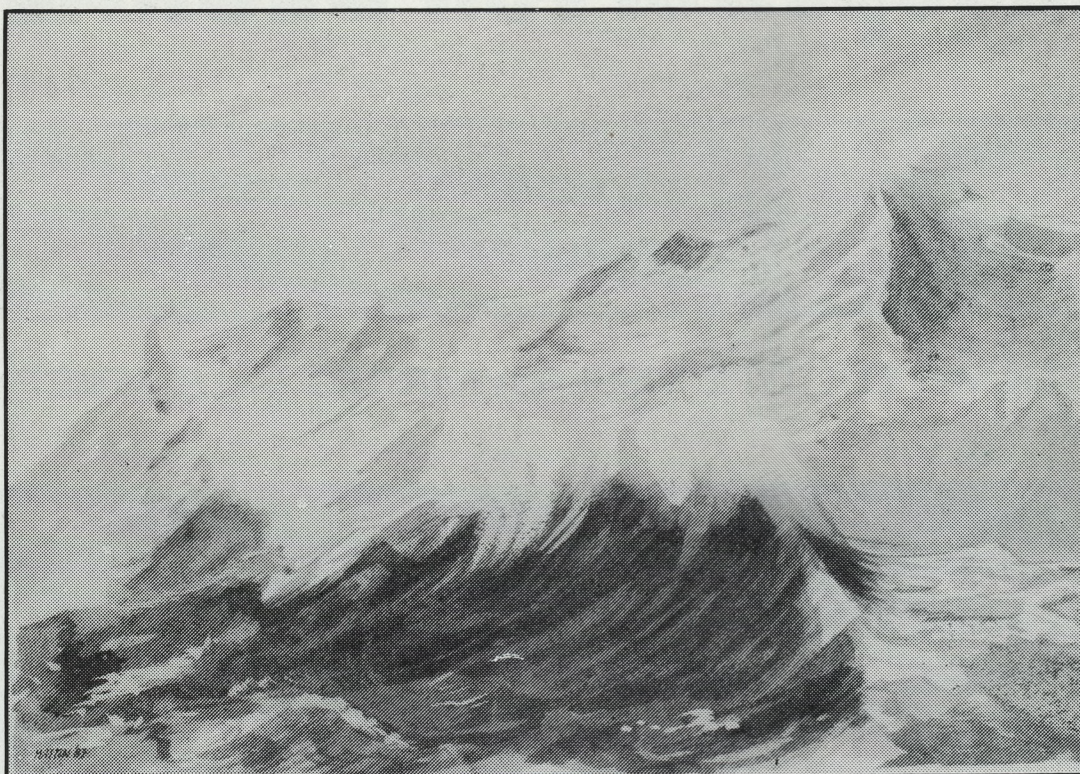
IJmuiden Stores,
Trawlerkade 44, IJmuiden

Maritiem,
Vissersweg 46, Scheveningen

Observator,
Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam

Van Beelen,
Middenhavenweg 58, IJmuiden

Coöperatieve Inkoopvereniging,
Texel



BIJ ZO'N ZEEGANG MERK JE DE KRACHT VAN 'N SWDIESEL

Onder extreme omstandigheden wordt het uiterste verlangd van mens en machine. Het is dan een prettig gevoel, dat je de grote reservekracht, die een SWDIESEL heeft, kunt aanspreken op momenten dat het nodig is. Echt heavy duty.

Overal ter wereld worden ze gebruikt, motoren van 200 tot 12.700 kW (300 - 17.300 pk) als voortstuwing en als hulpvermogen.

Motoren, ontworpen voor het gebruik van zware scheepsbrandstoffen en "future fuels." Ook bij langdurige deelbelasting blijven ze schoon en het brandstofverbruik laag.

Zo kunnen we nog wel even doorgaan, praten over constructie, lange inspectie-intervallen, laag smeerolie-gebruik etc.

Wilt u meer weten, gestaafd met harde cijfers, we leggen ze u graag voor.

SWDIESEL in gebruik over de gehele wereld. Dit zegt toch wel iets van de kwaliteit en de bedrijfszekerheid van dit Nederlandse produkt.

SWDIESEL

DE STUWENDE KRACHT

Stork Werkspoor Diesel bv

Assendorperlure 5, Zwolle

Telefoon 038-253 253

Scheepswerven **DEGRAEVE**

DE OUDSTE WERF VAN DE KUST
„DE KAPER” HUN 70^{STE} VAARTUIG

BOUWEN van ELK TYPE VISSERSVAARTUIG (ALLE AFMETINGEN)



NIEUWBOUW EN HERSTELLINGEN VAN VISSERSVAARTUIGEN

AFDELING MEKANIEK, HOUTBEWERKING,
ZANDSTRALEN EN METALISEREN

WERFKAAI 1, 8380 ZEEBRUGGE

Tel. (050) 54 40 84 - Privaat (050) 54 48 37