

# HET VISSERIJBLAD



51e JAAR - PRIJS 100 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 21 DECEMBER 1984 - NR. 46



**VISSSEN IS HUN JOB  
MOTORISEREN IS ONZE JOB**



# **DIESELMOTOREN**

**ANGLO BELGIAN CORPORATION N.V.**

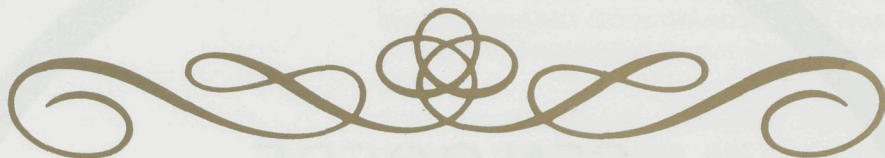
**Wiedauwkaai, 43,  
9000 GENT / BELGIE**

**☎ 091/23 45 41 – 25 55 42**

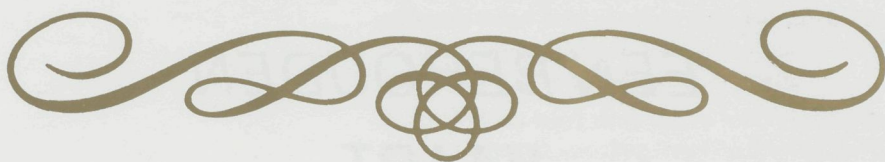
**Telex 11 298 abc b**

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

# 1985



De direktie en het personeel  
van „Het Visserijblad“  
wensen hun trouwe lezers  
goed heil en rijke vangsten  
in het nieuwe jaar!

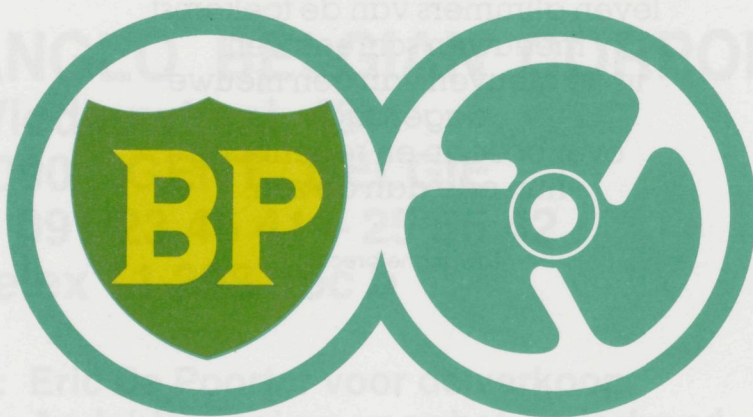


Als d'andren  
op d'adem van de tijd  
in de nevel van 't verleden  
zijn verdwenen  
zult gij nog leven  
toplicht dat het laatste  
zeil heeft moeten reven  
In de lava van uw grote hart  
leven glimmers van de toekomst  
meeuwen schreeuwen  
in de gleuven van een nieuwe  
dageraad  
over oceaan en regenboog  
hun ode aan de zon.

L.A. Inghelbrecht



EEN GOEDE  
GEZONDHEID  
RIJKE VANGSTEN  
EEN BEHOUDEN  
VAART  
WENST U



# EDITORIAAL

Eénenvijftig jaar geleden startte mijn vader met zijn thans zo bekende „visserijblad”, een echt vakblad voor het zeevisserijbedrijf, waarin hij steeds warm en met kennis van zaken, de belangen van het bedrijf verdedigde en niet in het minst deze van de vissers zelf.

Het bedrijf en haar mensen lagen hem zo nauw aan het hart dat iedereen die beroep op hem deed steun en medewerking verkreeg.

Hoe moeilijk was het begin! En toch heeft hij zich waargemaakt door onverpoosd hard en een onuitputtelijk doorzettingsvermogen aan de dag te leggen.

Zijn onafhankelijk karakter maakte dat hij voor weinig terugdeinsde, dat hij te rechte of ten onrechte, mistoestanden te lijf ging en ging aanklagen waar nodig.

Zijn hele leven werkte en vocht hij voor het Belgische zeevisserijbedrijf en haar mensen. Uiteindelijk was niets hem nog te veel.

Dit bleef hem een opdracht en een genoegen, ondanks het feit dat het leven hem ook niet spaarde en hij evengoed moeilijke ogenblikken kende. Niet alleen was het nodig dat hij zich daartoe een onafhankelijke positie verwierf, maar hij moest ook beschikken over een groot hart.

En hij wàs een man met een groot hart, een hart als koekebrood, onder een ruwe schors. En er zijn weinig die dat niet weten.

Ik meen te mogen stellen dat het hele Belgische zeevisserijbedrijf hem dankbaarheid toedraagt voor zijn talloze realisaties, tussenkomsten, projecten en ideeën.

Zijn innigste wens was dat de vissers verenigd zouden blijven, dat het „visserijblad” en de „zeemansalmanak” zouden mogen blijven voortleven. Deze laatste wens wil ik voor hem vervullen, die belofte is gedaan, hoe moeilijk het ook zal blijken te zijn.

Ondertussen heb ik de leiding van vaders drukkerij overgenomen. Langs deze weg wil ik onze trouwe medewerkers danken voor hun enorme hulp en steun, zonder hen zou de verwezenlijking van dit kerstnummer niet mogelijk geweest zijn. En mijn vader maakte steeds een erezaak van „zijn kerstnummer”.

Ik wens aan al onze lezers, onze vissers, onze medewerkers en hun families oprecht een gelukkig nieuwjaar en voorspoedig 1985.

Mogen de vangsten overvloedig zijn,  
de vaart veilig,

Martine Vandenberghe  
Uitgever





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

**Met overheidssteun?**

**Met risicokapitaal en de fiscale voordelen genieten?**

**Met andere aangepaste vormen?**

Raadpleeg een relatiegesteunde ondernemingen van de Bank Brussel Lambert

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

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

# Belangrijke investerings wijzen op een vertrouwen in de toekomst

Wilfried MARTENS  
Eerste Minister



Op de vooravond van het nieuwe jaar bied ik alle vissers, hun familieleden en allen die hun dierbaar zijn van ganser harte, wensen van geluk, vrede en voorspoed aan.

Deze wensen verwoorden tevens mijn gevoelens van bijzondere sympathie en actieve belangstelling voor het harde maar mooie beroep van de vissers.

Mag dit nieuwe jaar al uw verwachtingen inlossen. Een jaarwisseling kan de loop van de gebeurtenissen niet veranderen, maar dank zij moed en doorzettingsvermogen kunnen wij de werkgelegenheid en de vrede, het geluk van onze gezinnen en hun gezondheid, zoveel als menselijk mogelijk is, tot stand brengen!

De algemene toestand van de zeevisserij is gezond. Met belangstelling heb ik vastgesteld dat er thans belangrijke investeringen worden ingezet voor de modernisering van de vissersvloot. Dit wijst op vertrouwen in de toekomst van dit beroep.

Uw sector neemt een belangrijke plaats in, niet alleen economisch maar ook sociaal gezien, daar belangrijke verwerkings- en distributiekanaal er rechtstreeks van afhangen. In dat verband verheug ik er mij over dat er geen enkel sociaal conflict is gerezen en dat er een nauwe en vruchtbare samenwerking met de overheid blijft bestaan.

Het algemeen economisch klimaat in het land heeft eveneens een gevoelige invloed op uw activiteiten. De heropleving in de internationale zakenwereld is nog geen voldoende stimulans om de activiteiten in alle sectoren terug op gang te brengen. Het tekort van onze openbare financiën betekent een andere handicap op de weg naar het herstel. Dit verklaart waarom de van een ieder gevraagde inspanning solidair moet worden voortgezet.

Alleen dan zullen wij de toekomst veilig kunnen stellen.

Zeelui weten wat het betekent tegen sterren en wind te varen, wanneer het nodig is. Zij kijken de problemen recht in de ogen en zetten door. Moge 1985 veel geluk en vreugde brengen in de ganse zeevisserijbevolking.

Het is in die geest dat ik iedere vrouw en iedere man een gelukkig nieuwjaar wens.

# Apollinaris



**op uw feesten**

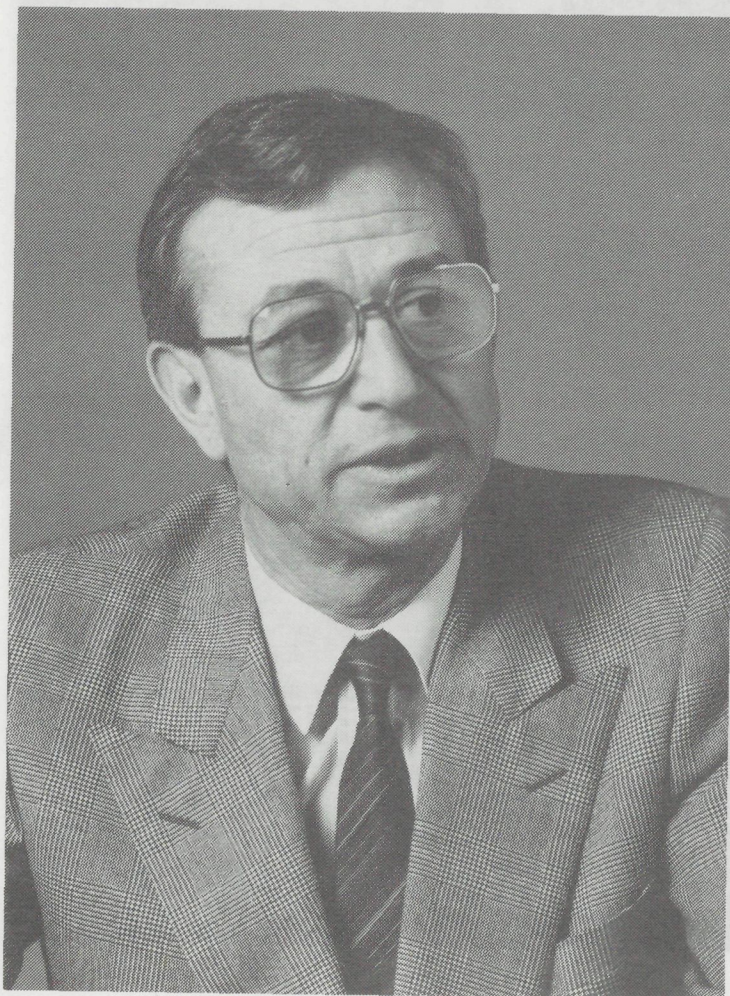
*Apollinaris wenst U prettige feesten  
en voor een frisse nieuwe dag  
eindig de Avond met Apollinaris*



# AAN ONZE REDERS EN VISSERS

P. DE KEERSMAEKER

Staatssecretaris voor Europese  
Zaken en Landbouw



Het nieuws van het overlijden van de h. P. VANDENBERGHE, o.m. ook de uitgever van „Het Visserijblad”, heeft ons allen diep getroffen. Met hem verdwijnt een zeer markante figuur uit ons visserijbedrijf, een sterke persoonlijkheid die gedurende vele jaren met vaste hand zijn stempel heeft gedrukt op dit bedrijf. Zijn leven is ontegensprekelijk verbonden met een flink stuk geschiedenis van onze Vlaamse zeevisserij.

In zijn figuur wil ik dan ook, in dit beknopt „in memoriam”, hulde brengen aan al zijn generatie-genoten die hem zijn voorgaan of die nu nog in leven zijn, en die samen met hem die tijd beleefd hebben van de gestadige groei en opbouw van dit bedrijf dat „Pros” zo nauw aan het hart lag. Want onder die soms nogal weerbarstige schors ging een diepe en warme genegenheid schuil voor „zijn” visserij, die hij inderdaad voor een groot stuk heeft helpen groot maken. Vandaar dan ook misschien zijn nooit aflatende waakzaamheid, die hem keer op keer ertoe aanspoorde de pen te hanteren om – terecht of ten onrechte – via dit „Visserijblad” allerlei toestanden in binnen- of buitenland aan te klagen. En alert, waakzaam en vinnig bleef hij tot het einde zijner dagen. Immers, een oude eik sterft staande, en staande heeft hij afscheid genomen van „zijn” tijd, die reeds achter hem lag, maar meteen dan toch ook van de tijd van nu, een tijd die hij niet meer wist te domineren doch waarin hij hardnekkig nog een rol poogde te spelen. „Old sailors never die, they just fade away”. De „Pros” is niet meer, maar de herinnering aan zijn leven en werken zal nog lang blijven nahangen.

Hierbij druk ik de hoop uit dat wat hij in dit lang en rijk gevuld leven heeft opgebouwd, zal overgaan in vakbekwame handen. Dat zou de beste hulde zijn die men hem kan brengen.

Maar het leven gaat verder, en ook de visserij gaat verder, en wel in EEG-verband... ook al schijnen sommigen zich daarvan nog niet goed bewust te zijn. Wie herinnert zich nog Nieuwjaar 1971? Mijn voorganger destijds, Minister Ch. Héger, had het toen in zijn Nieuwjaarsboodschap over „Een nieuwe lente, een nieuw geluid”, en dit naar aanleiding van het in werking treden van het gemeenschappelijk marktbeleid. Sedertdien heeft de zeevisserijsector een hele evolutie doorgemaakt. Die hier nu schetsen, zou mij, in het bestek van deze Nieuwjaarsboodschap, wel wat te ver lei-



Direktie  
en  
medewerkers  
van  
Bolnes Motorenfabriek  
wensen u  
en de uwen  
prettige kerstdagen  
en een  
behouden vaart  
door 1985.



**stuwkracht in staal**

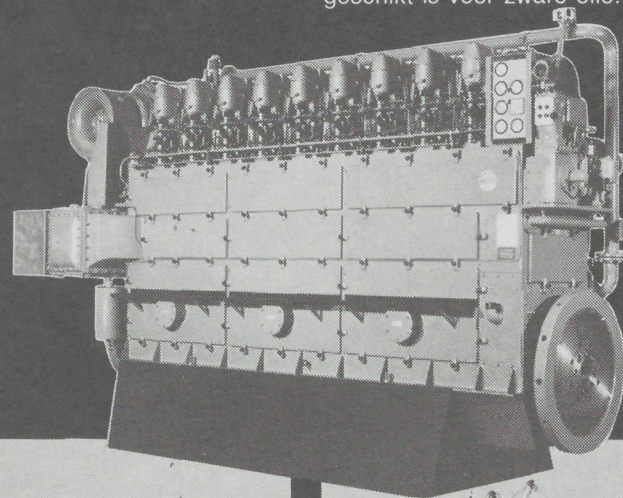
# VISSERIJ



## KRUISHOOFD DIESELMOTOREN

De eenvoudig gekonstrueerde Bolnes dieselmotor wordt overal als krachtbron toegepast. Dankzij voortgaande ontwikkeling en toepassing van het kruishoofdsysteem, is de Bolnes dieselmotor een eersteklas ekonoom.

Een bedrijfszekere, krachtige en zuinige dieselmotor welke geschikt is voor zware olie.



Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 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 cylinders in V-vorm.

Vraag uitgebreide documentatie

## **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

den. Ik beperk er mij toe, te benadrukken dat er in al die jaren in EEG-verband wel degelijk een evolutie is geweest, ...in tegenstelling tot wat sommigen meenden, dat er helemaal geen evolutie meer in zat. Want, ondanks alle moeilijkheden, meningsverschillen en betwistingen, werd voortdurend verder aan de weg getimmerd, en is uiteindelijk op de historische datum van 25 januari 1983 een globaal visserij-akkoord uit de bus gekomen. Niemand kon toen nog twifelen. Het lag voor de hand dat - eenmaal het sein op groen - de EEG-Raad en vooral ook de EEG-Commissie niets onverlet zouden laten om dit gemeenschappelijk visserijbeleid ook in daden om te zetten. En reeds in 1983 zelf, maar dan toch vooral ook in de loop van 1984, is het voor iedereen duidelijk geworden dat de EEG-overheden de tenuitvoerlegging van de visserij-akkoorden zeer ernstig opvatten!

Wij stellen ook vast dat het voorzichtig en vooruitziend beleid dat wij al die jaren, in nauwe samenspraak met het bedrijf, gevoerd hebben, nu ten volle en in alle duidelijkheid lonend blijkt te zijn. Dit geldt vooral het nieuwbouwbeleid. Wij deden er inderdaad goed aan reders en kandidaat-reders te behoeden voor onverantwoorde nieuwbouw-avonturen. Het leidt geen twijfel dat de politiek van het voldongen feit, d.w.z. eerst geestdriftig en al te optimistisch overgaan tot een sterke expansie van de vangstcapaciteit, om daarna aan de EEG-overheden de rekening te presenteren, ten einde, via speciale EEG-tegemoetkomingen, tot een nieuw evenwicht te kunnen komen tussen vangstcapaciteiten en vangstmogelijkheden, een vergissing zou geweest zijn.

Wij waren dus vrij goed voorbereid op de realiteit van het nieuwe EEG-visserijbeleid in al zijn konsekwenties. De toewijzing van vangstquota aan de diverse Lidstaten heeft ook voor de eerstvolgende jaren de speelruimte vastgelegd binnen dewelke de EEG-vissersvaartuigen operationeel kunnen zijn.

Wat, inzake maximaal vangstvermogen, in 1984 werd overeengekomen met mijn collega van Verkeerswezen en met het bedrijf, beschouw ik als de bezegeling van een jarenlang omzichtig streven naar evenwichtige groei, en dit zowel kwantitatief als kwalitatief. Het totaal motorvermogen van onze bokkenvaartuigen werd afgesteld op maximaal 65.000 p.k. en het effectief continu-vermogen van elk nieuwgebouwd bokkenvaartuig op maximaal 1.200

p.k. Dat deze beperking door alle belanghebbenden uiteindelijk werd aanvaard, bewijst dat de bedrijfsgenoten klaar zien en inzicht hebben in de hedendaagse en toekomstige noden en vereisten van het bedrijf.

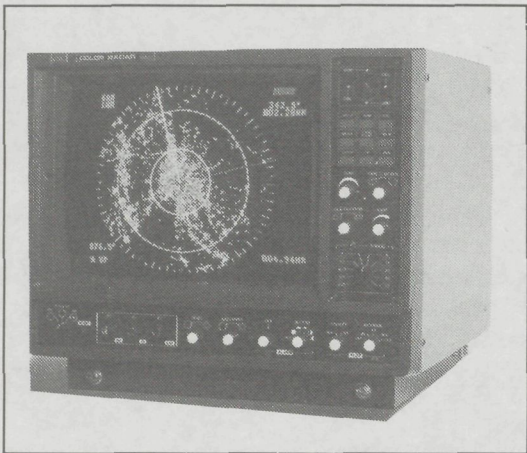
Dit alles mag ons echter niet in slaap wiegen. Het komt er nu immers op aan bijzonder waakzaam te blijven, opdat wij onverminderd de vruchten zouden kunnen plukken van het beleid dat wij tot dusver hebben gevoerd. Dat veronderstelt uiteraard dat wij allen samen aan hetzelfde zeel blijven trekken, ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid en zijn eigen bevoegdheid. Dit veronderstelt vanzelfsprekend ook dat wij allen voor elkaar het nodige begrip opbrengen, ten einde eensgezind verder de bouwstenen te kunnen aanbrenge voor de opbouw van dit uniek en beloftevol bedrijf.

In 1983 konden wij, bij een gelijkblijvend vangstvolume, het jaar afsluiten met een totale bruto-besomming van 2.623 miljoen B.F., hetzij een stijging van 11% t.o.v. 1982, wat toen wel een unicum mocht genoemd worden in het geheel van de Belgische bedrijfssectoren. In 1984 zullen wij het vermoedelijk moeten stellen met 2.750 miljoen B.F. en dus een bescheidener groei van ruim 5%. Daarbij mogen wij evenwel niet uit het oog verliezen dat het ernaar uitziet, dat thans het globaal produktievolume ongeveer 3% lager zal liggen dan in 1983, wat uiteindelijk dan toch nog een stijging van de gemiddelde visprijs met zich zal meebrengen die waarschijnlijk zal oplopen tot ca 8%. Dit zijn geen zegebulletins maar in elk geval toch nog relatief gunstige cijfers, vergeleken met andere sectoren van de economie. Laten wij daarbij hopen, dat zich, wat de brandstofkosten betreft, in 1985 een dalende prijstrend doorzet.

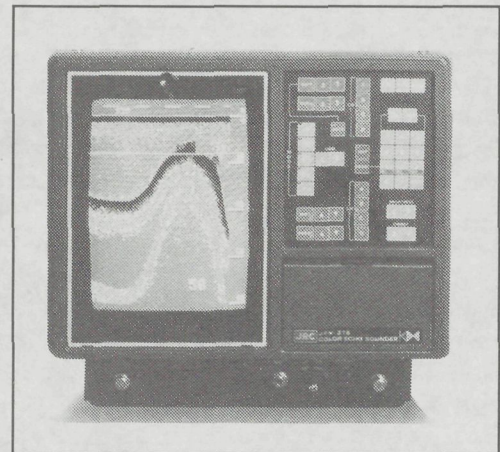
De droevige ervaring m.b.t. het vergaan van de Z.424 „Zeepaard” op 13.1.1984, zo kort na het afsluiten van een jaar zonder één enkele scheepsramp, bracht ons brutaal weer in herinnering dat de zee niet alleen geeft, maar dat de zee ook neemt. De veiligheid op zee is en blijft ons aller bekommernis, doch het fataal toeslaan van het noodlot zullen wij in dit bedrijf nooit kunnen uitbannen. Voor 1985 wens ik U dan ook allen een goede en behouden vaart, besommingen die liefst iets hoger liggen dan in 1984, en voorts een optimistische kijk op het verder reilen en zeilen van uw bedrijfssector.

# Aan alle vissers en reders

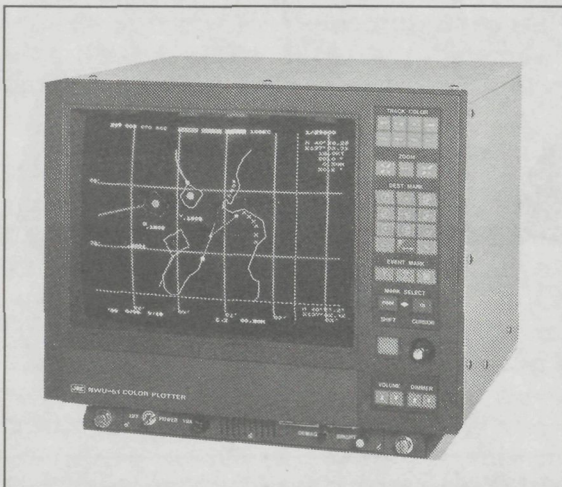
*een zalig Kerstfeest  
en een voorspoedig Nieuwjaar*



J.R.C.  
Kleurenradar



J.R.C.  
Kleurendieptemeter



J.R.C.  
Kleurenplotter

## Antwerp Marine Radio Company N.V.

Noordhinderstraat 6-8, 8380 Zeebrugge – ☎ (050) 54 42 71

# Een nieuw jaar wacht ons

Door Herman DECROO  
Minister van  
Verkeerswezen  
en Posterijen,  
Telegrafie en Telefonie

Het verheugt ons telken jare opnieuw ons via het Visserijblad tot al onze vissers te kunnen richten.

Het geeft ons de kans die nauwe band die er bestaat tussen al die varenden en hun families ook door te trekken naar de Overheid.

Banden van vriendschap maar ook banden van verzekerde samenwerking en inzet. Wellicht is er geen enkel beroep waar die op mekaar ingesteldheid en die permanente inzet voor mekaar zo groot en zo noodzakelijk is als aan boord van een schip.

Alleen een bemanning die één is, zeker aan boord van een vissersvaartuig, kan resultaten bereiken en kan, door de stromen heen, het schip steeds opnieuw naar de veilige haven loodsen.

Dat ons die gelegenheid telkens bij de jaarwisseling wordt geboden heeft daarenboven het voordeel dat het ons toelaat onze beste wensen te formuleren voor het nieuwe jaar.

Moge 1985 een jaar worden waarin al onze vissers en allen die hun dierbaar zijn het mogen goed hebben.

Wij beleven moeilijke jaren. In een bij uitstek zwaar en gevaarlijk beroep wordt het daardoor des te harder. De volgehouden inzet en de gekende werklust van onze vissers hebben het in het verleden steeds mogelijk gemaakt alle moeilijkheden te overwinnen. Onze visserij is daardoor een beroepssector waarop allen die er bij betrokken zijn, fier mogen zijn.

Bij onze wensen voor het nieuwe jaar hopen wij vooral dat allen mogen gespaard blijven van tegenslag. Als wij even terugdenken aan de velen die, in de uitoefening van hun beroep, het leven op zee verloren, dan blijven wij stil en worden wij koud aan zovele herinneringen waardoor ganse vissersfamilies geconfronteerd werden met de werkelijkheid van het onvervangbare.

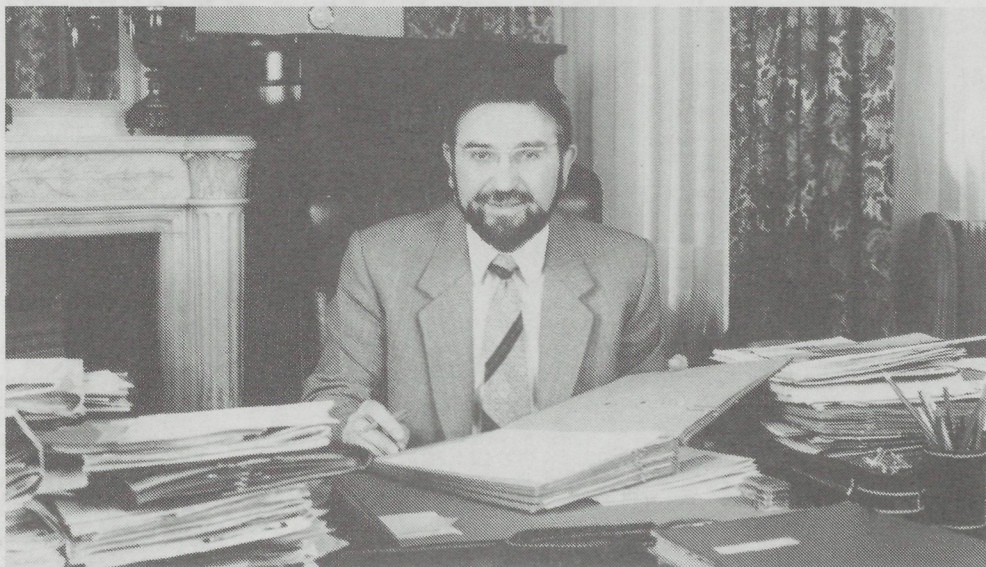
Ook in 1984 werd de sector niet gespaard. Reeds vroeg in het jaar werd in één klap, vijf jonge mensen, die nog zo veel van het leven en van hun beroep verwachten, slachtoffer van de meedogenloze zee.

In dergelijke omstandigheden blijkt echter pas duidelijk hoe gans die visserijgemeenschap in feite één grote familie is, één in werken en zwoegen, één ook in het opvangen van tegenslagen.

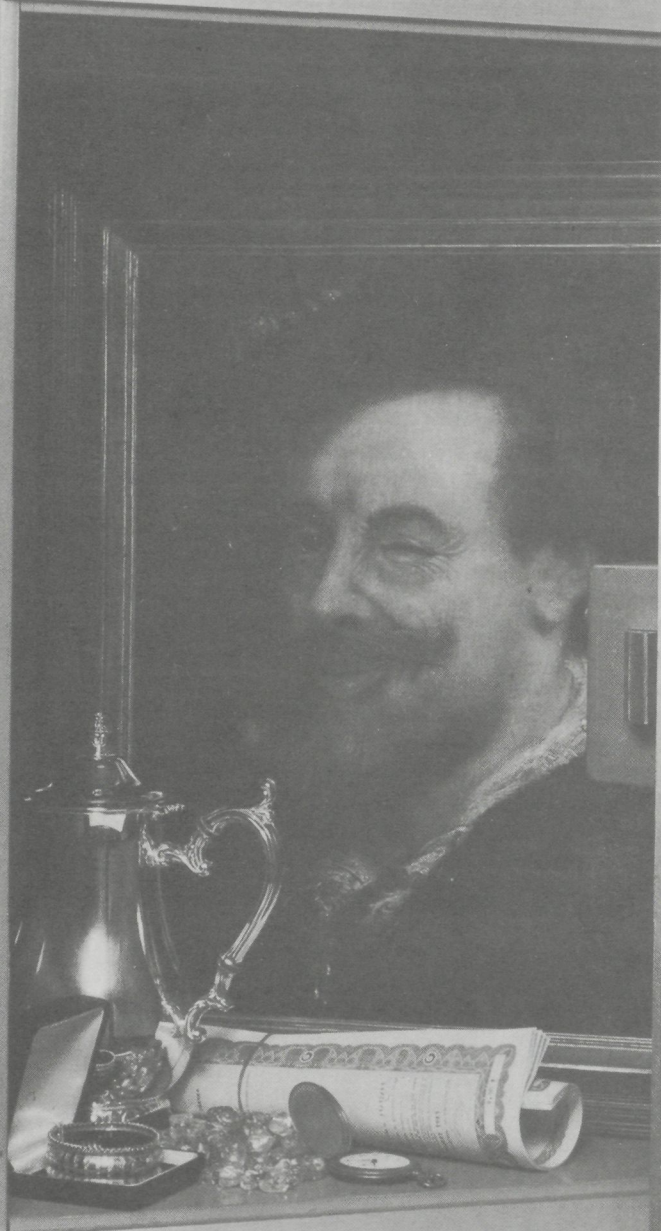
Die samenhang, samen met de onwrikbare wil te slagen, wekken bij ons steeds een grote bewondering op en liggen zeker mede en wellicht vooral aan de basis van de goede relaties tussen de sector en de Overheid.

Wanneer in de volgende dagen het bilan zal worden opgemaakt van wat 1984 ons bracht en de resultaten die werden bereikt, en wanneer, mede steunend op de opgedane ondervinding, de verdere politiek voor 1985 zal worden uitgestippeld, dan kan de visserij rekenen op de volledige steun van het Ministerie van Verkeerswezen.

Als allen met die geest van samenwerking het nieuwe jaar ingaan dan zal 1985 voor onze visserij een voorspoedig en voor onze vissers een gelukkig jaar worden wat ik allen, van harte toewens.



# Veiligheid is niet duur.



(Vraag ons safes-tarief.)

GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ

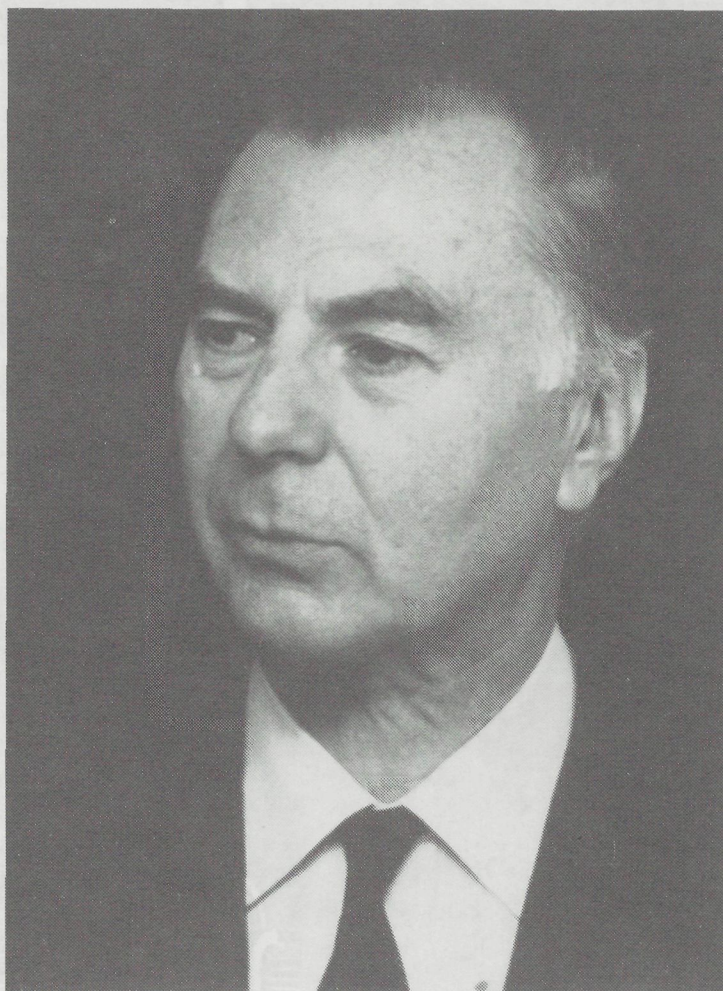


BANK VAN MIJ.

# **HET VERTROUWEN IN ONZE ECONOMIE GROEIT!**

Door Leo TINDEMANS,

Minister van Buitenlandse Betrekkingen



Toen ik vorig jaar in de kerstperiode voor uw blad mijn goede wensen aanbood voor het jaar dat ging komen, sprak ik de hoop uit dat 1984 beter zou zijn dan 1983.

Niet zonder voldoening stel ik vast dat het jaar dat achter ons ligt, niettegenstaande alles, iets beter was dan het voorgaande.

Hoewel er nog een heel stuk weg af te leggen is voelt men aan dat onze economie op het goede spoor zit en zich stilaan herstelt. Het vertrouwen in onze economie groeit. Vele mensen blijven niet langer moedeloos bij de pakken zitten, maar gaan initiatieven allerhande ontwikkelen. Er wordt in ons land opnieuw ondernomen en geïnvesteerd.

Getuige van het herstel is tevens de groeiende export en de stabiliteit van onze munt. Meteen is ook een einde gekomen aan de angstaanjagende stijging van de werkloosheid.

Wat meer bepaald de visserijsector betreft, stel ik vast dat onze vissersvloot en vooral onze boomkorvloot uitgroeit tot een van de meest rendabele van de ons omringende landen. Hiervoor zijn voorzeker het door de regering gevoerde structuurbeleid en de vangstquota die wij op E.G.-vlak voor België konden doen vaststellen, belangrijke aanzetten geweest. Het is hoopgevend hierbij dat in een periode van hoge werkloosheid de globale tewerkstelling in de sector van de zeevisserij kon gevrijwaard worden.

De jaarwisseling is tevens een moment van bezinning over het lot van anderen die het minder goed hebben, over vrede tussen mensen en volkeren. Laten wij derhalve in de dagen die voor ons liggen, oog hebben voor de schrijnende ellende en honger in de wereld en laten wij elk het onze bijdragen om die gesels zo veel mogelijk te verbannen.

U kent het gezegde: de mens leeft niet van brood alleen. Wij hopen dat de wereld-economie in 1985 opnieuw bergop zal gaan en dat zulks ook voor onze economie een goede weerslag zal hebben. Wij verwachten dat de werkloosheid eindelijk zal moeten wijken voor nieuwe, goede levenskansen.

Indien wij meer hoop en toekomst zien zal ons leven ook meer kleur krijgen.

Mocht dat alles in 1985 gebeuren!

Met mijn beste wensen en behouden vaart!

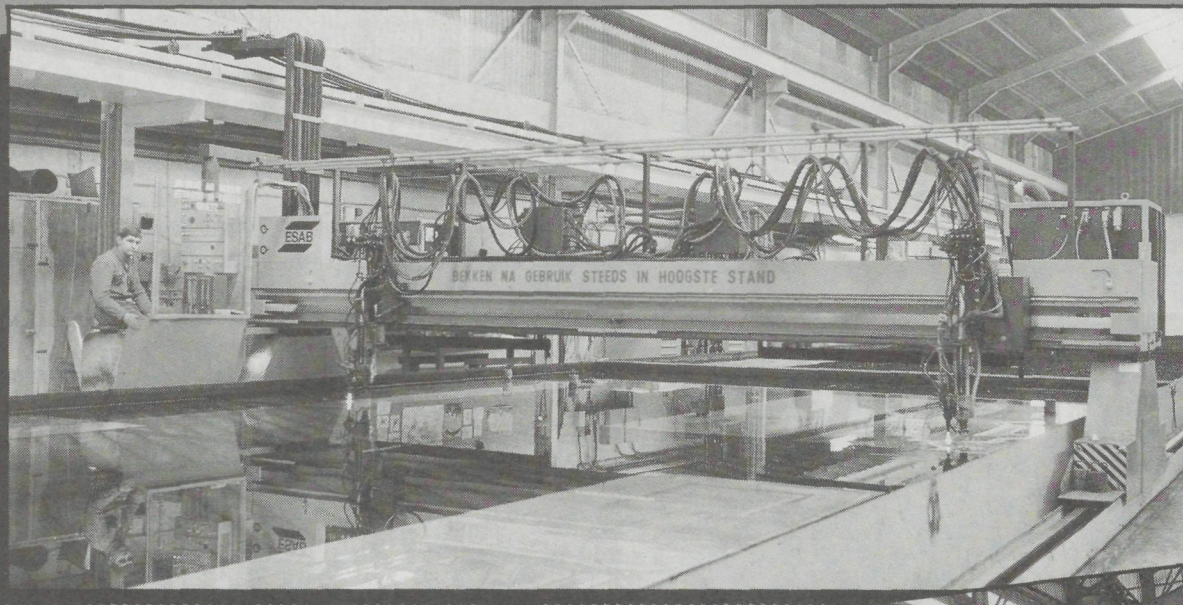
# FULTON MARINE, uw partner ook in de visserijsektor.

Vele jaren ervaring in het ontwerp en de bouw van de meest diverse en gesofisticeerde zeeschepen en schepen voor de binnenvaart. Deze know-how stellen wij ook ten dienste van de visserijsektor.

Wij kunnen tegemoetkomen aan alle wensen... van eurokotters tot... de grootste hoogzeetrawlers.

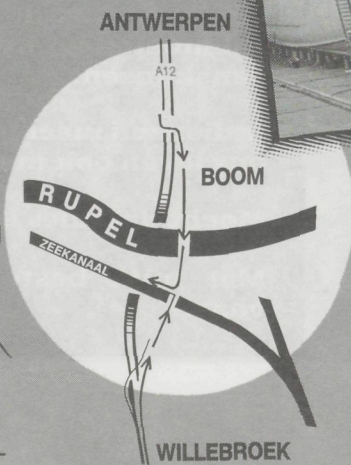
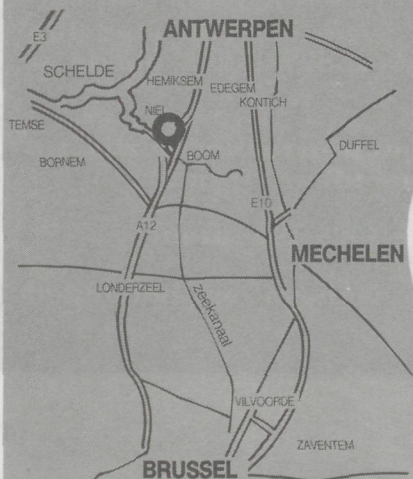
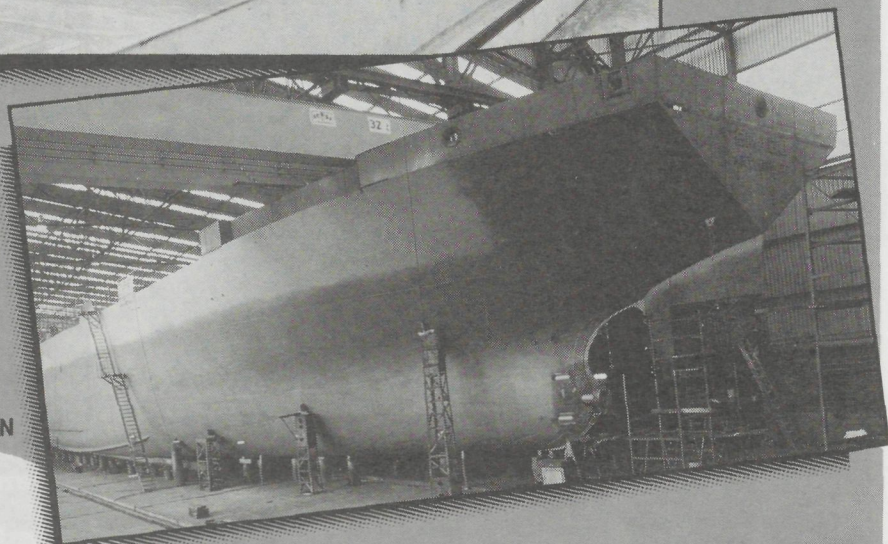
Alles in eigen huis. Vanaf het ontwerp tot de eindafwerking. Eigen computercentrum met numerisch gestuurde brandsnijmachines, geschikt voor alle staalsoorten, roestvrijstaal en aluminium.

Eigen schrijnwerkerij, mechanische werkplaats en buizenfitterij. Nieuwbouw in overdekte en verwarmde werkplaats garandeert U de hoogste kwaliteit van laswerk en een perfecte afwerking van het verfsysteem.

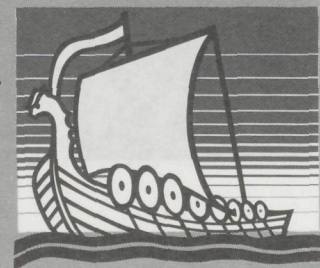


Computergestuurde, numerische brandsnijmachine. Geschikt voor alle staalsoorten.

Nieuwbouw in overdekte en verwarmde werkplaats.



**FULTON MARINE N.V.**  
Lid van de groep Pauwels Int.  
B-2658 RUISBROEK/PUURS  
Tel. : 03/888.23.91  
Tlx : 33041 fulmar b



# VISSERIJBELEID MOET UIT SCHADUW VAN LANDBOUWPOLITIEK TREDEN

In de Europese wandelgangen hoor je een vrij algemene voorspelling: „1985 wordt vast een buitengewoon lastig jaar voor de visserijsector”.

Je treft hier ook heelwat pessimisten aan. Die verwijzen naar de alsmat toenemende vrijheidsberoving in het visserijbedrijf. Ze hebben het over de wurggreep van de Eurokraten op het visserijleven; over de reglementering in het werkterrein zelf, over de reglementering van allerhande technische maatregelen, over de ingreep in het werkvolume door de invoering van de TAC's en het kwotastelsel en over de dirigistische marktordening.

Een Europees visserijbeleid heeft evenwel niet enkel kwalijke kanten. Binnen het Europa van de Tien drong zich een rationeel gebruik op van de visbestanden en was het logisch dat naar evenwicht gezocht werd in het kader van een lange-termijn-politiek.

Daarbij gaat het niet enkel op het verzekeren van de bevoorrading van de markt en het verzorgen van relatief stabiele prijzen voor de consument, maar evenzeer om het verzekeren van een inkomen voor de reders en vissers zelf.

Dit instandhoudingsbeleid leidde uiteindelijk tot het kwotabeleid, tot een marktordening met een systeem van minimumprijzen en tot ernstige financiering ten bate van de herstructurering en de modernisering van de visserijsector.

Al even belangrijk zijn de reeks Europese maatregelen die getroffen worden om toegang te bekomen tot de wateren van derde landen, terwijl met de eigen visserij zoveel mogelijk probeert te beschermen door de

toegang tot de E.E.G.-wateren via internationale overeenkomsten te beperken.

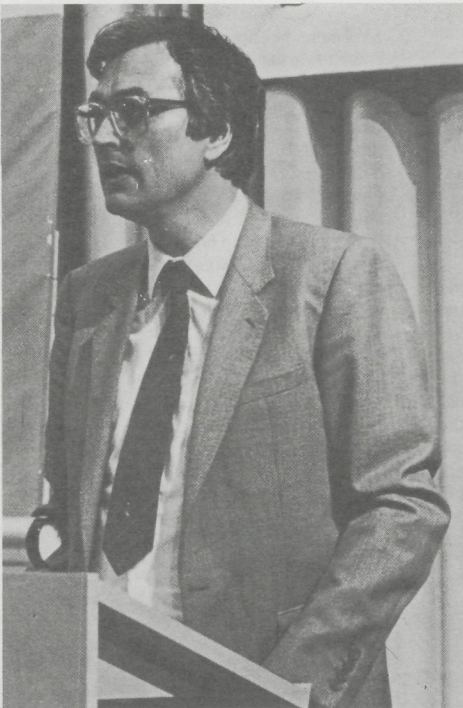
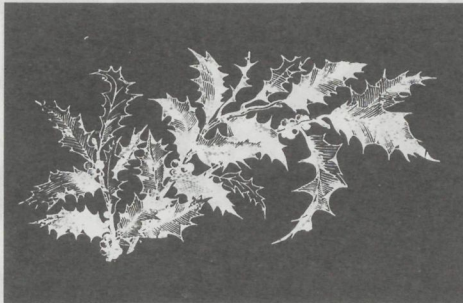
Dit kan gebeuren op basis van wederkerigheid (wederzijdse toegang tot elkaars visgronden), door het bekomen van visrechten in kuststaten waar een overschotstock aan vis aanwezig is, door het bekomen van visrechten in ruil voor toegang tot de Europese markt voor andere produkten of door het verlenen van financiële compensaties.

Over de principes van een gemeenschappelijk visserijbeleid en de onbetwistbare voordelen vandien, kan moeilijk twijfel bestaan. De praktische uitvoering ervan blijft evenwel voor elke onbevooroordeelde waarnemer heelwat vraagtekens oproepen.

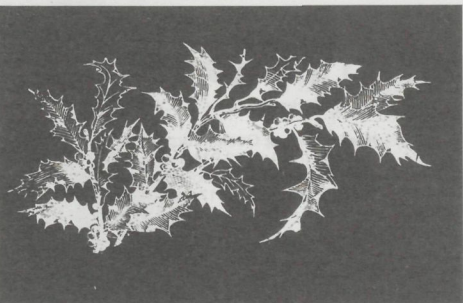
Als de E.E.G. voor het kwotasysteem opteert, onafgezien van de vraag of de adviezen van de biologen steeds de werkelijkheid benaderen, dan moet in de eerste plaats gezorgd worden voor een korrekte toepassing ervan. De fraude die de Deense vissers pleegden bij de haringvangst is voldoende bekend.

Ook bij de Europese Commissie, maar die durft niet optreden tegen het reeds zo lastige Denemarken en wel om politieke motieven die niets te maken hebben met het visserijbeleid.

Terzelfdertijd kwam er de beschuldiging tegenover de Nederlandse vissers die hun



Door Jaak VANDEMEULEBROUCKE,  
Lid van het Europees Parlement



kwotasysteem handig wisten te omzeilen via het systeem van de „grijze-markt-boekhouding”.

Als blijkt dat het inspectiesysteem hoe dan ook niet in staat is om de kwotaregeling perfect onder controle te houden, moet dan de vraag niet gesteld worden of er geen aanvullende alternatieven voorhanden zijn?

Zo zijn er een aantal technische middelen, zoals een realistische invoering van een netmaaswijdte die dan gedifferentieerd is per vissoort; er is het verbod om gedurende bepaalde perioden te vissen in broed- en paaiplaatsen; er is de beperking van het motorvermogen, enzomeer.

Een realistisch Europees visserijbeleid zal echter vooral getoetst moeten worden naar het antwoord dat de E.E.G. zal weten te vinden naar aanleiding van de toetreding van Spanje en Portugal.

Wij blijven het herhalen dat de Spaanse toetreding met haar onmetelijke visserijvloot voor een ware catastrofe kan zorgen. Een reeds zo kwalijk werkend inspectiesysteem lijkt bovendien al te weinig bestand tegen de dagelijkse praktijk van de Spaanse illegale visserij.

Daarom moet de Europese Gemeenschap er alles op zetten om een uitgebreid visserijoverleg tot stand te brengen met een aantal Westafrikaanse landen. Voor Spanje moeten reeds in 1985 nieuwe visserij-akkoorden bedongen worden voor de Westafrikaanse kusten. Allereerste prioriteit is dan ook het opzetten van conferentie tussen de Gemeenschap, Spanje, Portugal en de Westafrikaanse landen.

Meteen zou de Gemeenschap zich eens ernstig moeten bezinnen over een visserijbeleid

dat niet langer een aanhangwagen of zelfs een spiegelbeeld van het landbouwbeleid mag blijven.

Beide sectoren zijn helemaal niet te vergelijken met elkaar. Reeds jaren wordt het onsamenvattend beleid in de landbouw aangeklaagd, wijst men op de onvoorstelbare bureaucratie.

Deze bekende nadelen mogen straks niet herhaald worden in de sector van de visserij. En al evenmin mag de Gemeenschap aan het visserijbeleid de voordelen onttrekken die het wel aan het landbouwbeleid geeft.

Eén ervan is de oprichting van een Europees Oriëntatie- en Garantiefonds voor de Visserij. Niet als kleine appendix van het landbouwfonds, maar als autonoom werkend financierings- en herstructureringsfonds.

Een moderniserings- en herstructureringsfonds dat naar vissers, reders, visserij-industrie en de havenaccommodatie met zeer brede informatie toegaat, eerder dan zich in een ivoren toren op te sluiten. Moge dit het Europees werk-programma zijn voor 1985.

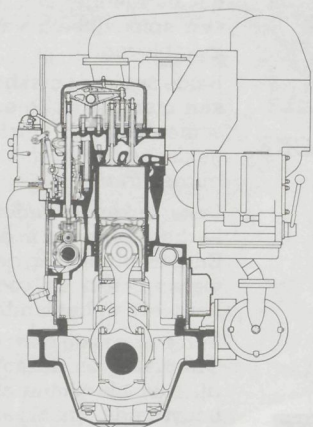
Ten bate van een stukje meer zekerheid en toekomstkansen voor onze visserij.

Met mijn allerbeste wensen voor het Visserijblad en zijn lezers!

# Elke diesel heeft voldoende reserve voor incidentele krachtsexplosies

## Deze kan echter voortdurend onder zware belasting werken.

De eis om dieselmotoren steeds lichter en compacter te construeren, wenst SWDiesel graag te honoreren. Immers, een lichtere en vooral compactere motor betekent een hoger nuttig laadvermogen, of in ieder geval een lichter schip, dat sneller kan varen. Maar de ervaring leert dat in het algemeen lichtere constructies een grotere kwetsbaarheid hebben. Vooral bij dieselmotoren, waarvan regelmatig en langdurig het volle vermogen



wordt gevraagd, kan die kwetsbaarheid onaanvaardbare risico's met zich meebrengen. Als gevolg daarvan kunnen de betrouwbaarheid en de beschikbaarheid van de motor en dus van het schip in gevaar komen.

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

Maar denk nu niet dat u deze constructie moet betalen in de vorm van een relatief hoog brandstofverbruik. Integendeel, de kostencijfers van de DR 210, F/SW 240, SW 280

en de TM 410 gerealiseerd onder zware praktijkomstandigheden, tonen alle een gunstige brandstof-economie.

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



De Zeebrugge 60, Rederij/Eigenaar: C. Kouwijzer, Knokke-Heist. Uitgerust met een 8-cilinder F240 motor van 1.000 pk bij 750 omw/min.

## SWDIESEL

Stork-Werkspoor Diesel B.V.

**Hoofdkantoor:** Oostenburgervoorstraat, Postbus 4196, 1009 AD Amsterdam, telefoon (020) 52 03 911, telex 14395.

**Bedrijf Zwolle:** Assendorperlure 5, Postbus 608, 8000 AP Zwolle, telefoon (038) 97 17 17, telex 42116.



## BESTE WENSEN

1984 is voorbij, het nieuwe jaar wenkt ons al toe. Het zijn allemaal jaren die ongetwijfeld de stempel van de crisis zullen dragen. Toch is dat geenszins een reden om de armen te laten hangen, en moedeloos te wachten op wat komt. Integendeel, het kan een uitdaging zijn om de moeilijkheden van onze tijd energiek aan te pakken en hard te werken.

Die ingesteldheid bestaat in visserijmiddens. Deze traditionele bedrijvigheid kan zich in volle krisistijd stevig handhaven en zelfs verbeteren dank zij de inzet en vakbekwaamheid van vissers, reders, verkopers, enz. Dat geldt mijns inziens in het algemeen en zeker ook voor de Vismijn van Zeebrugge, waar voor de nabije toekomst trouwens ingrijpende uitbreidings- en verbeteringswerken op til staan, precies vanuit het geloof in dat dynamisme dat in de visserij nog bestaat.

Aan alle lezers van het Visserijblad wens ik vredige kerst- en prettige eindejaarsdagen toe, en een goede start in 1985.

Diezelfde wensen gaan uiteraard ook naar het Visserijblad zelf.

Na het plotse overlijden van hun betreurde directeur, de h. Vandenberghe, hoop ik dat dit blad de onmisbare steun in visserijkringen zal kunnen blijven.

Frank VAN ACKER  
Burgemeester van Brugge

## HARTELIJKE WENSEN VOOR 1985



Door MARCEL POPPE  
Secretaris-Generaal van het  
Ministerie van Verkeerswezen

Sinds jaren geeft „Het Visserijblad” een omvangrijk kerstnummer uit. Deze traditie biedt de gelegenheid een andere traditie te eerbiedigen: de beste wensen voor het nieuwe jaar over te maken.

Al gebeurt dit elk jaar, toch blijven mijn wensen er niet minder hartelijk om: aan de ganse vissersbevolking een voorspoedig 1985 en aan schippers en bemanningen een behouden vaart.

Het jaar 1984 had zijn zon- en schaduwzijden. De markt was soms goed, soms onbevredigend. De vangsten waren af en toe rijk, en dan weer scheen de vis wel weg te kruipen. Dit is nu eenmaal het wisselvallig lot van de zeevisserij.

Het jaar 1984 bracht zeker zijn zorgen mee inzake kwota's en beleid wat de omvang en samenstelling van de vissersvloot betreft.

Het beëindigingsbesluit, een volkomen nieuwe regeling in vergelijking met het vroeger bestaande slooppremieregim, die nieuwe mogelijkheden voor onze reders opent, kwam tot stand. De vernieuwing van de vloot blijft aan een matig tempo voortduren. Meer dan ooit is deze voortdurende vernieuwing een noodzaak opdat onze visserij zou overleven.

In deze crisisjaren is eendracht onder de reders een eerste vereiste om de moeilijkheden te overwinnen. Dat in de laatste jaren hard wordt gewerkt om deze eenheid te bewerkstellen en te handhaven verheugt mij zeer.

Boven elk individueel belang uit gaat het belang van de ganse vissersgemeenschap. Mijn wens is dan ook dat in 1985 overheid en privé-sector verder eendrachtig blijven samenwerken aan de bloei van het vissersbedrijf.

# Ostend Stores en Ropeworks



Gedeponerd merk

**HENDRIK BAELSKAAI 12 – 8400 OOSTENDE**

Maatschappelijke zetel :  
☎ (059) 32 12 10

Fabriek : Oudenburgsteenweg 31  
☎ (059) 50 88 26

82403 OSRW  
82165 POLYOS  
Telex : 81028 PEFLOS  
Telegramadres : PEFLOS - Oostende

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

## SPECIALITEITEN

### VOOR DE ZEEVISSERIJ :

Manila, sisal, nylon, polyethylene  
en polypropylene trawltwine

Touwwerk

Alle soorten netten

Staaldraad

Alle visserijgereedschap

### VOOR DE LANDBOUW :

Oogstgarens in sisal en polypropylene

### VOOR DE NIJVERHEID :

Inpakgarens in sisal en polypropylene –  
Tapijtgarens – Stapelvezel

### SPORT :

Allerlei netten

TAPIJTEN

# HERDENKING PASTER PYPE TE OOSTENDE

Op 12 november laatstleden was er een plechtige H. Mis in de Capucienkerk te Oostende. Het was op die dag juist 100 jaar geleden dat „Paster Pype” te Oostende als onderpastoor werd aangesteld. Hij werd namelijk in St. Petrus- en Pauluskerk benoemd maar hij zou volledig dienst doen in de Capucienkerk die van deze parochie afhankelijk is.

Het is vanuit deze parochiale opdracht dat hij het leven en de problemen van de vissersfamilies heeft leren kennen. Het duurde niet lang of „Menheire Herrie” was zo sterk ondergedompeld in hun miseries dat de vissersfamilies hem als één van de hunnen beschouwden. Hij deelde hun miseries en deelde mede in hun armoe. Het weinige dat hij bezat deelde hij ook mee met hen.

Het was niet zo verwonderlijk dat hij na de bekende visserijopstand werd aangeduid als lid van de Nationale Commissie die werd opgericht om de meeste nood te lenigen die ingevolge de opstand nog verergerd was.

Iedere visser weet dat Paster Pype naderhand een vriendenkring heeft opgericht „'t zal wel gaan”, de basis heeft gelegd voor een coöperatieve werking in de visserij, een hele reeks onderzoeken heeft gedaan die de kennis van de zee heeft vergroot, dat hij boeken en brochures schreef om de vissers meer inzicht te bezorgen en een visserijschool oprichtte die de waardering in binnen- en buitenland genoot, en nog steeds verder leeft onder de naam van „Paster Pypeschool”. Daar wordt nog steeds getracht het beste visserijonderwijs te verstrekken.

Het was goed dat Deken Loncke van Oostende het initiatief nam en dat Rob. Molleman, als voorzitter van het Herdenkingscomité

Paster Pype daarop onmiddellijk inging. Hoewel weinig ruchtbaarheid gegeven was, is er toch een redelijke schare getrouwen en vertrouwden op die plechtigheid aanwezig geweest.

Deken Loncke hield opnieuw een meesterlijke homilie, waarin naast de hulde aan het werk en de inzet van Paster Pype, ook grote waardering doorklonk voor allen die, waar ook, zich verder bezig houden en actief inzetten voor de hedendaagse problemen van onze vissers. Hij vroeg zeer nadrukkelijk om waardering en om steun en gebed voor allen



Door Dries Claeys  
Ere-Volksvertegenwoordiger

die daarvan hun levenswerk maken, en aldus in de geest van Paster Pype de vissersbevolking dienen.

Zelden heb ik dat prachtig lied van Hendrik Baels zo innig en zo diepgevoeld weten zingen. Het gezang van die door zee en wind geharde mannenstemmen zou wellicht in de oren van musicologen onhoorbaar geklonken hebben, maar voor ons was het de verklanking van een diep gevoel van geloof, van hoop en van liefde, een vertolking van het diepe besef dat we ons in alle en vooral moeilijke omstandigheden verbonden weten met het harde vissersleven en de bijstand van hierboven.

Het moest ons of niemand dan ook verbazen dat velen onder die stoere mannen na het beëindigen van dit lied elkaar bekeken met ogen die toch wel even in 't water zaten.

Wanneer wij bijna buiten waren wenkte Robert Rycke nog de ene en de andere om er samen nog een goeie pint op te gaan drinken.

Hoe kon het anders: we zouden wel een vreemd ras geweest zijn, moesten we dit ontroerende samenhorheidsgevoel niet hebben bezegeld met een paar stevige glazen bier en breedvoerig gesprek, ook over de mensen die nog met de zeevisserij bezig zijn.

Dat daarbij onze vriend Pros Vandenberghe werd vernoemd zal niemand verbazen. Maar dat daar toen door een paar oud-leerlingen van Paster Pype die tot onze grote visserijkapiteins behoren, een ongekuist maar onvervalste waardering werd uitgesproken aan zijn adres, heeft ons op dit moment enorm genoeg gedaan.

Jammer dat wij hem dat niet meer konden zeggen.



# SEALINK ZEEVAARTLIJN

## OOSTENDE - DOVER

Snel, voordelig en comfortabel naar Engeland.



### SCHEPEN (VOOR REIZIGERS MET OF ZONDER VOERTUIG)

- Talrijke afvaarten per dag in elke richting tussen Oostende en Dover
- De treinreizigers dienen slechts van perron te veranderen om in te schepen zowel te Oostende als in Dover W.D.
- Automobilisten rijden zelf zonder probleem aan- of van boord
- Boordwinkel met taksvrije goederen en goede restauratie mogelijkheid.

### JETFOILS (DRAAGVLEUGELBOTEN) ALLEEN VOOR REIZIGERS ZONDER VOERTUIG.

- Ultra-snelle overvaarten Oostende-Dover in amper 1.40 u.
- Treinreizigers kunnen dank zij onmiddellijke aansluitende treinen in  $\pm$  3.30 u. het centrum van Londen bereiken vanuit Oostende.
- Meerdere afvaarten per dag in elke richting.
- Ook taksvrije goederen verkrijgbaar.

### GUNSTIGE TARIEVEN

- Voor reizigers zonder voertuig (schepen + Jetfoils):
  - ééndags, 60 u. of 5 dagen excursiebiljetten.
  - matig tariefsupplement voor Jetfoilreizigers.
- Voor reizigers met voertuig:
  - excursiebiljetten van korte duur: 60 u. of 5 dagen (minitour).

### INLICHTINGEN, KOSTELOZE DOKUMENTATIE, enz.:

- Erkende reisagentschappen en automobielclubs (met wagen)
- Spoorwegstations en erkende reisagentschappen (zonder wagen)
- Regie voor Maritiem Transport  
Belliardstraat 30, 1040 Brussel, tel. (02) 230 01 80  
Natiënkaai 5, 8400 Oostende, tel. (059) 70 76 01.

# IN DE TOEKOMST VER- TROUWEN

Wie in de visserijmiddens is geboren en getogen, is ook steevast vergroeid met de gewoonten en de gang van zaken in en rond de vismijn. Het is dan ook begrijpelijk dat vernieuwingen met gemengde gevoelens worden beoordeeld en ondergaan. Men stelt zich vragen en men voelt zich onzeker over wat de toekomst zal brengen. Het was wellicht destijds goed, maar we moeten ons er ook van bewust zijn dat de tijden veranderen en nieuwe eisen stellen.

Iedereen is het erover eens dat een nieuwe aanpak zich opdringt. Het vislossen met de transportband en het sorteren langs een lopende band zijn samen een eerste vernieuwing die thans in de Oostendse vismijn een intrede hebben gedaan. Weliswaar een eerste band, doch de rest volgt, het inzicht bestaat om er tien op te stellen. De ervaring zal helpen de nodige correcties aan te brengen en de organisatie van het lossen op punt te stellen, waardoor reder en koper op een vluiggere wijze bediend worden.

Maar er is meer nodig.

De plannen voor de modernisering van de

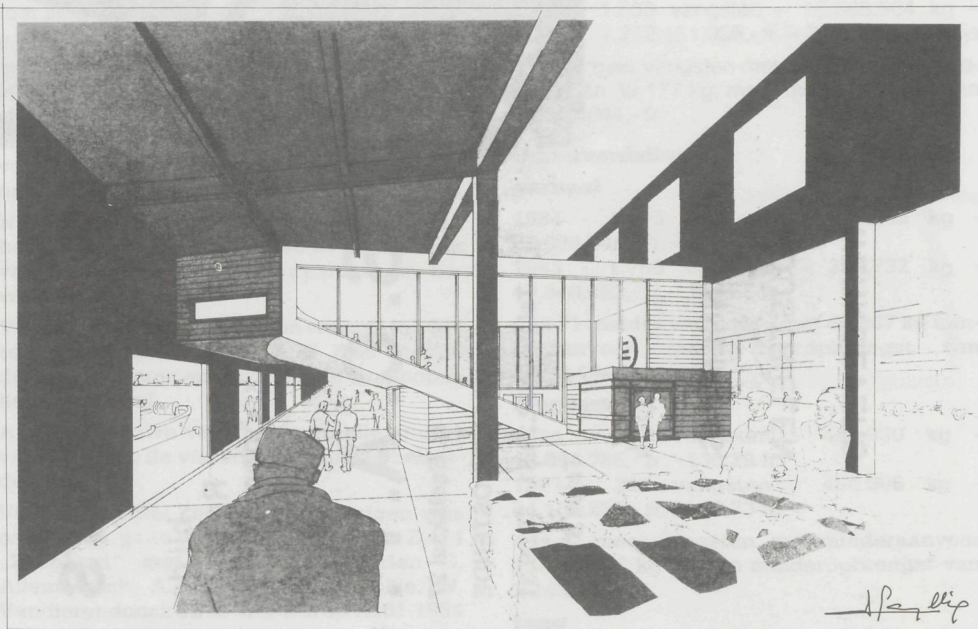
visverkoop werden zopas met alle belangengroepen uit de vismijn, besproken.

Het ligt in onze bedoeling binnen de vismijn een verkoopshalle te bouwen waarin de visafslag zal worden georganiseerd. Het afroepen en noteren door schrijvers en tegenschrijvers zal voorgoed tot het verleden behoren. De veiling zal geregeld worden met een „klok” zoals dit reeds gebeurt in sommige buitenlandse vismijnen. Daarbij wordt dan weerom een snelle verkoop en een goede service aan reder en koper, vooropgesteld. Het is een verregaande moderni-

sering waarbij opnieuw en terecht heel wat bedenkingen en vragen kunnen gesteld worden. Stuk voor stuk worden de bedenkingen echter grondig onderzocht, niets wordt aan het toeval of het onzekere overgelaten.

De belangengroepen uit onze visserijmiddens hebben het licht op groen gezet. Ten bate van onze visserij en allen die er hun brood verdienen, zetten we door, met volle vertrouwen in de toekomst.

Voor 1985, de nabije toekomst, wens ik U, Geachte Lezer, alvast het beste toe en succes in uw ondernemingen.



door Roland MAKELBERGE  
Schepen van de Haven



## „Op water” naar Groot-Brittannië rijden

In een Kerstnummer het al over groot verlof hebben is dat de crisis niet uitdagen? Alleszins is het een uitdaging om in deze tijd een betaalbare en actieve vakantie te plannen, wat anders dan het klassieke strandliggen. Zelfs op monokini's geraakt men wel eens uitgekeken. Wij willen het hier hebben over vakantie in Groot-Brittannië. Een gans ander verlof, vlakbij en zeker nog betaalbaar. Oh, hoor ik U zeggen ik ben al zo vaak in Londen geweest, Oxfordstreet ken ik omzeggens beter dan de Kapellestraat in Oostende. Goed, maar Groot-Brittannië is toch Londen niet. De charme van de Britse eilanden ligt vaak wat verdoken en is daarom ook zo gaaf gebleven. Er is nog heelwat te ontdekken. Uiteraard dat de wagen hier het ideale vervoermiddel is. Indien U langs landelijke wegen door de countryside rijdt wacht U omzeggens na elke bocht een fotomotief. Ontelbare schilderachtige dorpjes liggen als kleinsteden over het heuvelachtige landschap verspreid. Volgt U de rotsige kustlijn komt U langs romantische haventjes en ontelbare kleine baaien, waar U het strand vaak voor U alleen heeft. Hoger op rijdt U naar het dromerige merendistrict, naar de woeste Schotse hooglanden of zelfs naar het onwezenlijke groene en onvolprezen Ierland...

Ja, ja zegt U maar de crisis, de kosten? Dat is nu precies het voordeel van deze autoformule. U weet al wel dat de overtocht met Sealink vanuit Oostende uitermate voordelig is.

De tarieven die op bepaalde vroege afvaarten toegepast worden zijn zelfs zo laag dat men kan spreken van „op water naar Groot-Brittannië te rijden”, voorwaar de droom van iedere automobilist. Indien U naar Ierland zoudt gaan kunt U gebruik maken van het zogenoemde landbridge tarief waarbij zowel op het Oostende-Dovertraject als op de Sealink overvaart tussen Groot-Brittannië en Ierland in de meeste gevallen een forse reductie verleend wordt.

Maar ook in Groot-Brittannië maakt de wagen het U voordelig. Onderweg zult U regelmatig bordjes aan particuliere woningen zien met de vermelding „Bed and Breakfast”. U slaapt er netjes en 's morgens krijgt U er een stevig Brits ontbijt. Onderweg kan men dan aan een landelijke pub stoppen waar er zowel koude als warme maaltijden te verkrijgen zijn voor relatief weinig ponden. Dat geeft U de gelegenheid dat andere echte Groot-Brittannië te ontdekken, waar U steeds zult aan terugdenken.

Uiteraard kunt U ook aan uw reisbureau vragen om tevens hotelaccommodaties te voorzien. U moet dan wel vooraf bepalen waar U overal wenst te overnachten.

In elk geval is het meer dan verstandig vooraf een wegenkaart en een toeristische gids te kopen. Zo begint uw volgende vakantie nu al. In afwachting moet U nog wel brandstof tanken.

# BESCHERMKLEDIJ

en

## Werkkledij

voor

## Vissers

bij de  
Reders-  
koöperatieven

# S. C. A. P.

H. Baelskaai 27

8400 OOSTENDE

Tel.(059) 32.29.51 - 32.09.31

Telex 81.229

Ook

voor AANNEMERS,

INDUSTRIELEN

en WERKGEVERS

## BESCHERMKLEDIJ voor VISSERS met PUNTEN :

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

ZUIDWESTER (lange kap)  
OLIE-HEMD zonder kap  
OLIE-HEMD met kap  
OLIESCHORT  
OLIEBROEK met bretels  
GUTTERS  
AIRCOAT BROEKEN  
BROEKEN met bretels  
van maat 42 tot 64  
JUMPERS aircoat

De punten zijn om te zetten bij :  
S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende  
HAND IN HAND, Zeebrugge

In de magazijnen van SCAP zijn ook nog  
te verkrijgen

### ANDERE WERKKLEDIJ voor VISSERS, WERKLIEDEN, WERKGEVERS, AANNEMERS

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

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



ROLAND  
OOSTENDE

# DE ZEEBRUGSE VISSERIJ, EEN LEVENSKRACHTIGE EN GEZONDE BEDRIJFSTAK



Door Pieter LEYS  
Eerste Schepen

Inderdaad, voor Brugge is de visserij ook van economisch belang, eerder gering in het geheel van de Brugse economie, maar toch een levenskrachtige en gezonde bedrijfstak.

In het kader van de tewerkstelling en het economisch belang van de visserij, blijft het stadsbestuur positief ingesteld tegenover de stedelijke vismijn van Brugge. De investeringen in onze vismijn zijn dan ook navenant.

De verbouwingswerken voor het inrichten van kledkamers, refters en sanitaire voorzieningen voor het werklidenpersoneel werden in de loop van het voorbije jaar aanbesteed en toegewezen. De aannemer zal de werken aanvangen van zodra hem de nodige materialen geleverd worden.

De geplande vernieuwing van de bestaande vloer in de vismijn-hall diende uitgesteld daar het rioleringsstelsel eveneens volledig dient herzien, ingevolge de eisen gesteld door de Waterzuiveringsdienst voor het Kustbekken. De Stedelijke Technische Dienst maakt momenteel een studie op om deze werken samen uit te voeren. De proefnemingen met een automatische grondsnelweger waren in zoverre bevredigend dat besloten werd alle bascules te vervangen. Hetzelfde geldt voor de proefnemingen met een hogedrukreiniger voor het reinigen van de viskisten. Een passend toestel wordt aangeschaft.

Het voorontwerp tot uitbreiding van de vismijn dat in 1983 goedgekeurd werd, werd verder uitgewerkt en resulteerde in een definitief ontwerp, goedgekeurd door de Gemeenteraad in de zitting van september 1984. De desbetreffende vervolledigde dossiers werden voor goedkeuring en betoela-

ging naar de nationale en Europese instanties doorgestuurd.

De grote opties bleven behouden. Vaste aanlegsteigers, transport en sorteerbanden, koeling hall en tenslotte de visafslag in zaal met automatische klok.

Sedert april '84 is de vismijn van Zeebrugge aangesloten op A.G.B. Fishnet-London. Dit vlieu-data systeem verzamelt en stelt bestendig de evolutie van de aanvoer en prijsvorming in 22 Europese visafslagen en aanvoerhavens ter beschikking van de geabonneerde handelaars.

Nijveraars en reders zien ook dat het leefbaar is in het visbedrijf. Het te water laten van nieuwe vaartuigen is daarvan het bewijs.

Volgende nieuwe vaartuigen werden in 1984 te water gelaten: Z.121, Z.78, Z.66 en Z.80 door nieuwbouw en de Z.56 door aankoop in het buitenland.

Aan alle nieuwe vaartuigen en alle andere vaartuigen in de visserij wens ik een behouden vaart toe.

Voor een aantal Zeebrugse vaartuigen was er in 1984 geen behouden vaart. De Z.424 „Zeepaard” met 5 bemanningsleden G. Allemeersch, A. Teetaert, F. Morullie, W. Vandierendonck en M. Durie is op 13.01.1984 tijdens een storm vergaan en op 19 maart 1984 is de Heer Leon Mallefeydt die werkzaam was op de Z.548 omgekomen. Een tragisch gebeuren waar wij in deze kerst- en nieuwjaarsperiode even moeten bij stil zijn en deze mensen gedenken.

Hieronder vindt U nog de behaalde resultaten in de vismijn van Zeebrugge, toestand

einde november 1984.

## Totale aanvoer

1984 - 1.556 vangsten - 15.529.387 kg - 1.237.178.840,- fr. - 79,60 gemid. prijs  
1983 - 1.539 vangsten - 15.568.564 kg - 1.212.161.996,- fr. - 77,85 gemid. prijs

dus 17 meer vangsten met een MINDER in gewicht van 39.177 kg, maar meeropbrengst van 25.016.844,- fr.

## Onderverdeling garnaal

1984 - 1.695 vangsten - 343.865 kg - 55.039.949,- fr. - 160,0 fr.  
1983 - 1.766 vangsten - 399.732 kg - 47.840.462,- fr. - 119,68 fr.

dus 71 minder vangsten, met 55.867 kg minderaanvoer, maar meeropbrengst van 7.199.484,- fr.

## langoestine

1984 - 245 vangsten - 454.930 kg - 62.004.785,- fr. - 136,29 fr.  
1983 - 204 vangsten - 494.506 kg - 64.154.535,- fr. - 129,73 fr.

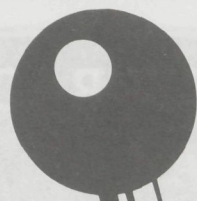
dus 41 meer vangsten, met minderaanvoer van 39.576 kg en een minderopbrengst van 2.149.750,- fr.

## tong

1984 - 1.254 vangsten - 1.907.246 kg - 434.153.064,- fr. - 227,63 fr.  
1983 - 1.280 vangsten - 2.000.978 kg - 440.662.896,- fr. - 220,22 fr.

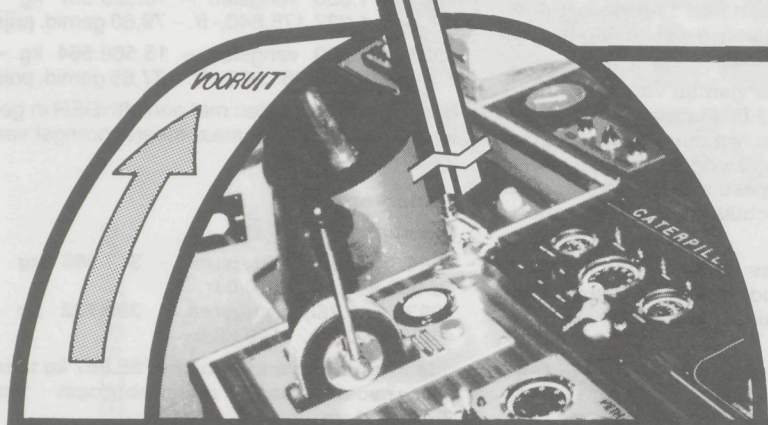
26 minder vangsten, minderaanvoer van 93.732 kg en minderopbrengst van 6.509.832,- fr.





# SEMPRESS

## en de Scheepvaart



Pneumatische en  
Hydraulische  
Afstandsbediening

Afstandsbediening

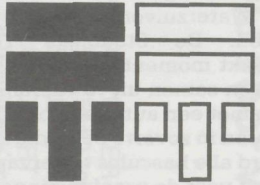
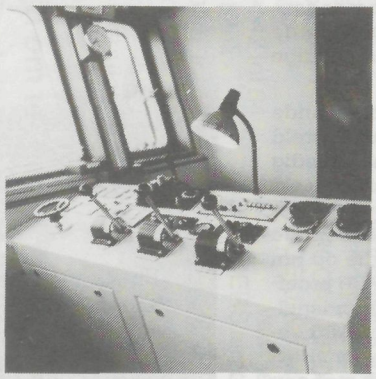
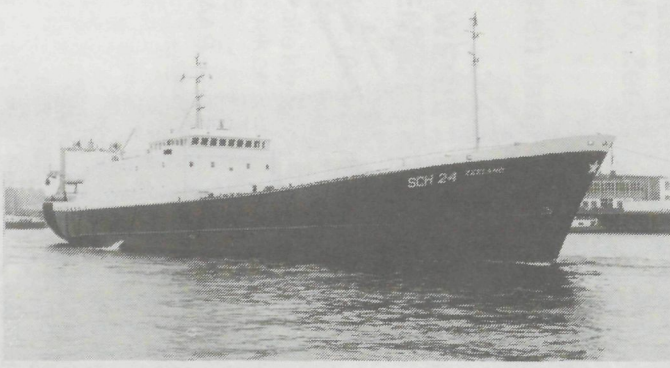


- van de hoofdmotoren

Afstandsbediening



- van de lieren



NEDERLAND: Machinefabriek Sempress B.V. - Postbus 60 - 3340 AB Hendrik-Ido-Ambacht - Tel. 01858-4011 - 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

– de internationale samenwerking inzake beheer en ontwikkeling.

Vandaar ook de aktieprogramma's inzake visserijbeheer en -ontwikkeling werden uitgewerkt, met het doel het wereldvoedselpakket te verruimen en de socio-economische factoren in de diverse landen te verstevigen.

Vijf specifieke aktieprogramma's met verschillende duur en verspreid over verschillende gebieden van de wereld, werden goedgekeurd, nl.:

– een programma „Planning, beheer en ontwikkeling” met als elementen: de oprichting van adviserende diensten, regionale samenwerking, infrastructuur, investeringen en opleiding (5.500.000 \$ per jaar).

– een programma „Ontwikkeling van de familiaal-artisanale visserij”, met als elementen: de integrale benadering van de ontwikkeling van deze visserij, investeringen, oplei-

ding en uitbreiding van diensten (3.550.000 \$ per jaar).

– een programma „Aquacultuur”, met als elementen: regionaal onderzoek en opleiding, informatie- en gegevensverwerking (3.500.000 \$ per jaar).

– een programma „Internationale handel in vis en visserijprodukten”, met als elementen: regionale markt-informatiediensten, indicatoren voor de internationale vismarkt, internationale konsultatie en informatie voor investeringen (2.000.000 \$ per jaar).

– een programma „Promotie van de visserij in de strijd tegen ondervoeding”, met als elementen: voeding, betere aanwending, onderzoek en opleiding (1.100.000 \$ per jaar).

Een en ander wijst uiteindelijk op de noodzaak tot een versteviging van de internationale samenwerking tussen enerzijds de rijke en arme landen en anderzijds de arme landen afzonderlijk.

Ook een aantal resoluties, o.m. in verband met de opvolging van de konferentie, de financieringsproblematiek en de mogelijke samenwerkingssakkoorden kwamen uiteindelijk aan bod.

Dit zijn geen geringe resultaten die werden bereikt en zij tonen meteen de belangrijke betekenis van deze konferentie aan.

Tenslotte nog dit – en dit is voor allen die bij de zeevisserij betrokken zijn toch uiterst waardevol om te vermelden – de konferentie heeft de UNO gevraagd een „Jaar van de visser” af te kondigen en op 27 juni van ieder jaar een „Werelddag voor de visserij” te houden. Een mogelijkheid om onze sector speciaal in de meer dan verdiende schijnwerper te brengen.

Hopelijk kunnen we in ons land daarin meespelen.

# EEN KERST- VERHAAL UIT DE DIEREN- WERELD

door A. DE BOCK,  
Ere-directeur van de  
Belgische Loodsdienst



Jaren geleden heb ik eens een tekenfilmpje gezien dat me ten zeerste getroffen heeft en waaraan ik nog dikwijls terugdenk. Het was prachtig gespeeld en ik zal trachten het verhaal enigszins in woorden te vertolken.

Heel het landschap was een puinhoop van verwoeste gebouwen, uitgebrande woningen met hier en daar nog een kaal stuk boomstam en de bouwval van een vroegere kerk. In de ruïne van die kerk stond alleen nog het orgel recht tussen al de verwoesting en het werd bespeeld door moeder muis; een bende jonge muisjes rondom haar zongen allerlei mooie kerstliederen.

Nadat ze een tijdje gezongen hadden, vroegen de muisjes „Moeke, we hebben nu braaf en flink gewerkt, vertel ons nu nog eens van de tijd toen de mensen nog leefden...”. Moeder muis sloeg het klavier dicht en begon te vertellen: „De mensen waren eigenaardige grote wezens die steeds op hun achterpoten liepen. Ze maakten steeds kabaal want hun grootste genoegen was met elkaar ruzie te maken en ook elkaar te doden”. – „In het begin woonden ze in holen, zoals wij en om elkaar gemakkelijk te kunnen doden, vervaardigden ze dikke knuppels waarmede ze tijdens gevechten elkaar de kop insloegen. Dit ging blijkbaar niet vlug genoeg want na enige tijd kwamen sommigen te voorschijn met lange stokken die scherpe punten hadden waarmede ze tijdens het gevecht elkaars lichaam doorboorden.”

„Nog niet tevreden, begonnen ze met deze puntige stokken naar mekaar te gooien en met bogen te schieten. – Met deze knotsen, spiezen, pijl en boog hebben ze gedurende eeuwenlang elkaar uitgemoord, maar hoe meer er vermoord werden, hoe meer mensen erbij kwamen; er moest dus iets anders gevonden worden om elkaar te vernietigen. – Eindelijk had een tovenaer een zwart poeder gemaakt dat met een knal kon uiteenspaten. – Dat was eindelijk het middel om mekaar snel te kunnen vernietigen en gauw vlogen er stenen en metalen bollen uit grote lange buizen die alles op hun weg verpletterden. – Om hetzelfde toverprodukt te gebruiken hadden de mensen nog een draagbare holle buis vervaardigd, waaruit ze metalen kogels konden blazen die dwars door het lichaam boorden en de ziel uit de mensen meevoerden.

Niettemin staande dit alles was het nog niet genoeg om mekaar te vermoorden. – Toen bouwden ze grote vogels die met veel ge-

ronk door de lucht vlogen; die vogels konden vuurspuwen en ze legden grote eieren die ontploften als ze de grond raakten waardoor gebouwen vernield werden en honderden mensen tegelijk gedood werden.

En toch waren de mensen nog niet tevreden en ze wilden elkaar nog vlugger kunnen vernietigen!

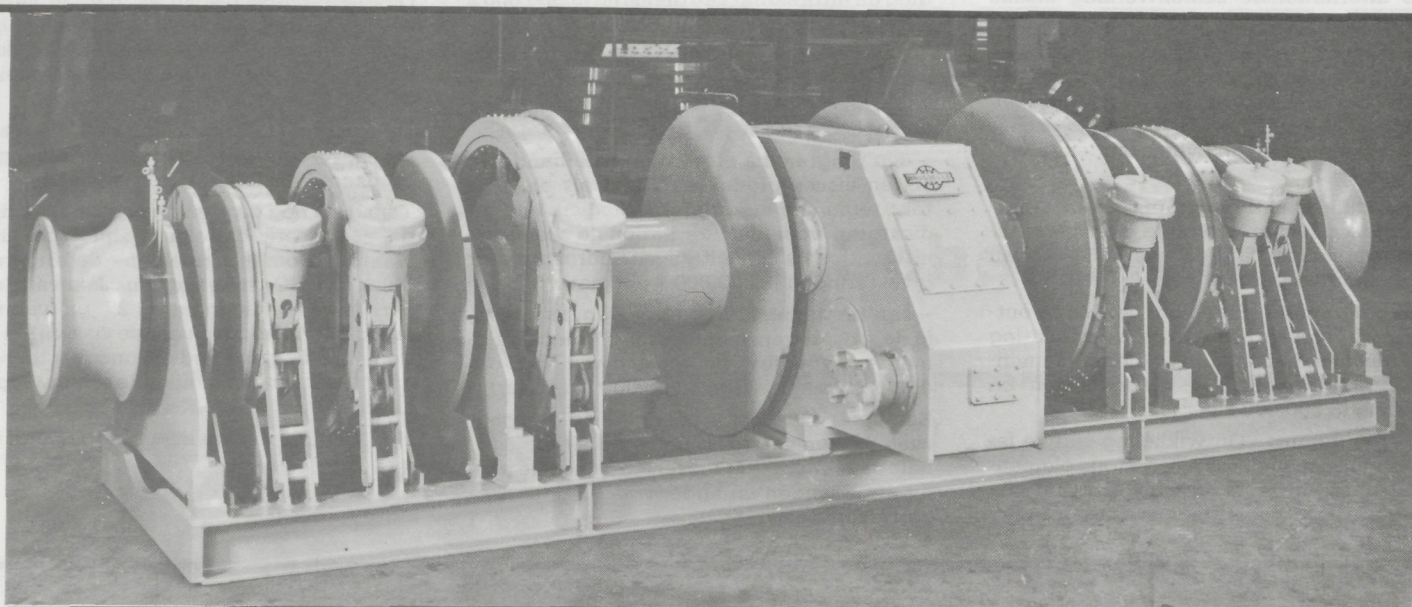
Een duivels brein ontwikkelde toen iets vreselijks, ze gingen thans proberen de tattooemen of zoiets in die aard te splitsen, iets wat God zelf met veel moeite in elkaar had gezet; toen de eerste tatomen uiteenvlogen liet God een onheilspellend geluid horen en een vuur ontstaan dat alles in de omgeving vernietigde en als een enorme paddenstoel ten hemel steeg onder het uitbraken van onheilspellende verwensingen aan de mensen die het terrein van God hadden betreden. – De naam van dat helse tuig zal ik nooit meer vergeten: „Tatoombom” noemden de mensen het...

De mensen echter wilden niet luisteren naar de waarschuwing van God en ze bouwden nog meer van die duivelse tuigen.

Op zekere dag hoorden we weer zo'n helse ontploffing en we dachten dat de wereld verging want het ene gedommel overstelpte reeds een volgende en zo ging het maar altijd voort dagen aan een stuk zonder verpozen. – Van schrik zijn we diep onder de aarde gekropen hier onder de kerk; ik weet niet hoelang we daar gebleven zijn tot eindelijk alle gedommel ophield en er plots een benauwende akelige stilte volgde. – Na enkele dagen ben ik eventjes een kijkje gaan nemen boven en toen zag ik dat alles weggevaagd was, de mensen hadden elkaar volledig uitgeroeid.

In de ruïne van deze kerk stond alleen nog het orgel recht. – Ik had vroeger van uit een holletje toegekeken hoe de mensen aan die witte toetsen duwden om liederen te spelen en 's nachts had ik zo stilaan geleerd het orgel te bespelen. – Sedertdien heb ik geen mens meer gezien, wij zijn wellicht de enige overlevenden.

Muisstil zaten de muisjes met open mond te luisteren, en toen zei moeder-muis: „Laat ons nu nog eens het mooiste liedje zingen dat de mensen hier steeds in de kerk zongen als het begon te sneeuwen, zoals nu... „en toen zongen deze muizenkinderen het onsterfelijke kerstliedje van „Stille Nacht, Heilige Nacht!”.



SUCCESRIJKE BLIKVANGER OP DE RECENTE VISSERIJ-EXPO IN AHOY-ROTTERDAM

## DE NIEUWE 6-TROMMEL VISLIER TYPE 3000-6

### EEN BRUSSELLE PRODUKT GEKENMERKT DOOR KRACHT EN DUURZAAMHEID

Op de gemiddelde trommeldiameter: van 20 tot 30 ton max. trekkracht.

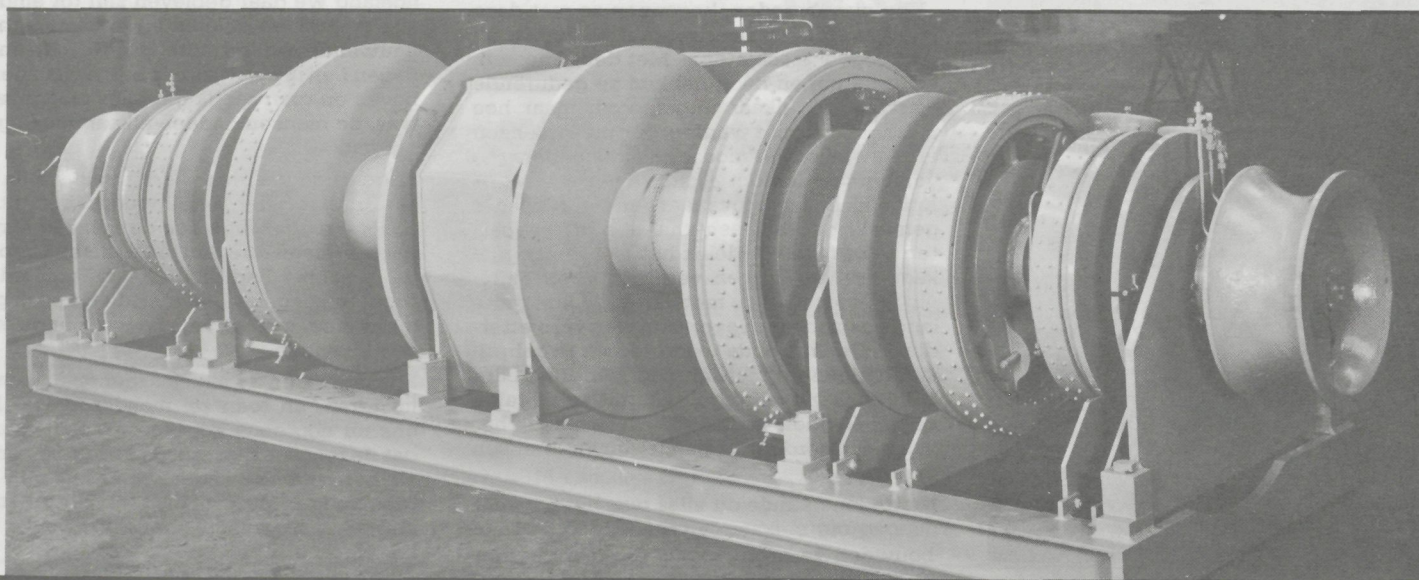
Alle trommels met gekombineerde friktiekoppelingen en bandremmen pneumatisch bediend vanaf de brug: 1 handle per trommel.

DE EERSTE VAARTUIGEN MET DEZE NIEUWSTE VISLIER UITGERUST:

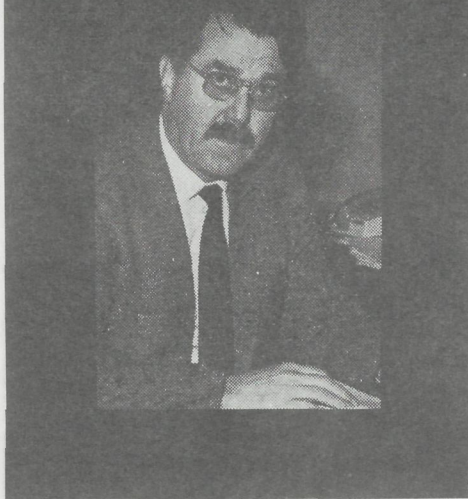
Z.46 „Neptunus” – Z.90 „Oosthinder” – Z.78 „Vertrouwen” – Z.67 „Rubens” – Z.91 „Noordhinder” + nog 5 in opdracht: 3 voor Scheepswerf Degraeve, 1 voor S.C.A.P. en 1 voor Scheepswerf Seghers.

## BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

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



# EEN KONFERENTIE



Door P. HOVART

Directeur van het Rijksstation voor Zeevisserij

Van 27 juni tot 6 juli 1984 had in Rome de F.A.O.-Wereldkonferentie over Visserijbeheer en -Ontwikkeling plaats.

Er kan zeker niet worden gezegd dat deze conferentie in ons land (en in de ons omliggende landen) veel weerklank heeft gevonden.

Verschillende redenen kunnen hiervoor worden aangehaald. De F.A.O., als UNO wereldvoedselorganisatie, zowel landbouw- als visserijproducten, komt ons wel eens over als een té bureaucratische instelling. Weliswaar met wereldwijde vertakkingen, maar toch ver af van ons klein landje België. En dan komt er nog bij dat het een organisatie is die zich in hoofdzaak met ontwikkelingslanden inlaat. Voor de problematiek van deze landen lopen we – o.i. ten onrechte – nog niet zo gemakkelijk warm. Dus...

En toch was deze de FAO-konferentie belangrijk.

Vooreerst voor wie?

Voor de ontwikkelingslanden in de eerste plaats.

Ingevolge de UNO-konventie over het Zee-recht van 1982 kregen de kuststaten territoriale bevoegdheden tot 200 mijl en meteen – en vooral de ontwikkelingslanden – nieuwe visserijmogelijkheden nu vissersschepen van derde landen geen vrije toegang meer hebben tot hun kustwateren.

Doch ook voor de industrielanden was de conferentie niet zonder belang. Samenwerkingsakkoorden kunnen nu worden afgesloten, vaartuigen kunnen worden geleverd, uitrusting kan worden verkocht, kennis en informatie kan worden overgedragen of doorgespeeld – en noem maar op, met vanzelfsprekend tewerkings- en inkomenseffekten voor deze landen als gevolg. In de tijden waarin we nu leven is dat toch geen kleinigheid.

In de tweede plaats waarom?

Omdat vooreerst het een van de grootste internationale visserijkonferenties was die tot nog toe werd gehouden: 152 landen namen aan de conferentie deel, alsmede 48 gouvernementele en niet-gouvernementele organisaties. En met tussen haakjes een openingswoord vanwege koning Juan Carlos van Spanje en een speciale audientie voor de deelnemers bij Z.H. de Paus.

Omdat in de tweede plaats vele basisproblemen in verband met de visserij op dit hoog ni-

veau, na jaren voorbereiding en waaraan ook ons land medewerking verleende, konden worden besproken.

Omdat tenslotte een akkoord werd bereikt over principes en richtlijnen inzake gemeenschappelijk en afzonderlijke visserijstrategieën op wereldvlak en een kader voor acties kon worden opgezet. Omdat een „Codex Pescatorum Mundi”, een „World charter for fisheries” kon worden uitgewerkt, zoals de dr. E. Saouna, directeur-generaal van de FAO het uitdrukte.

Deze twee laatstgenoemde aspecten, principes en richtlijnen enerzijds en acties anderzijds, moeten worden gezien op de achtergrond van verschuivingen op wereldvlak, die we al te vaak uit het oog verliezen.

Het nieuwe zeeregime en de invoering van de 200 mijl brengt immers belangrijke veranderingen voor de visserij mede.

Een belangrijk gedeelte van de internationale wateren valt onder de controle van de kuststaten. Ca 90% van de visstocks komen voor in de exclusieve economische zone. Dat er tegenstellingen kunnen groeien tussen de landen met een belangrijke visserijvloot en de landen die opkomen voor hun rechten in de 200 mijlszone voor hun kust ligt zo meteen voor de hand.

Deze „lokale” stocks bieden, zoals gezegd de kuststaten belangrijke visserijmogelijkheden, voedselbronnen voor hun bevolking en bases voor hun economie. In dit licht mag de betekenis van de visserij voor de wereldmarkt worden onderkend. Meer dan een derde van alle produkten van de visserij komen op de internationale markt terecht en bij de 37 landen die in 1982 meer dan 100 miljoen dollar aan de uitvoer van zeeprodukten verdienden, waren er 20 van de Derde wereld. Deze handel bracht 6,5 miljard dollar op.

Begrijpelijk dan ook dat ontwikkelingslanden uitzien om visserijrechten toe te staan

aan grote visserijlanden in ruil voor betere afzetmogelijkheden van hun produkten.

Langs de andere kant hebben bepaalde ontwikkelingslanden problemen met het benutten van hun visserijmogelijkheden. Het ontbreekt hen aan getrainde vissers, kapitaal en technische kennis. Zij zoeken dus hulp voor het uitwerken van hun programma's.

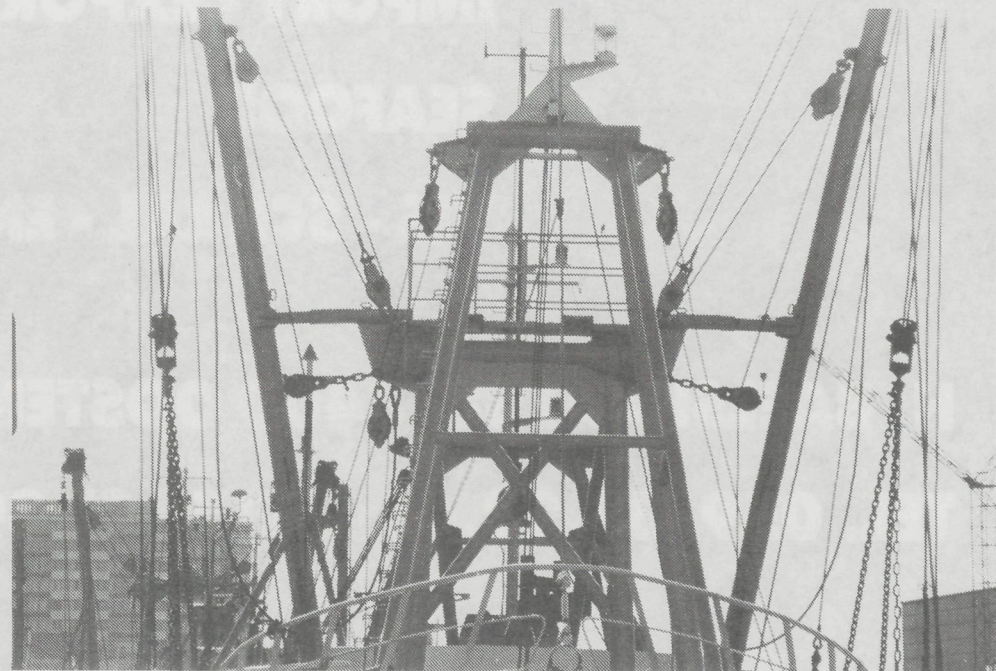
Een ander belangrijk element van het nieuwe zeeregime is dat de kuststaten de mogelijkheid hebben om hun stocks te beheren en te beschermen. Zij kunnen het gevaar van overbevissing voorkomen en verspilling van de rijkdom van de zeeën door kortzichtige exploitatie, tegengaan.

Dit alles vergt afspraken en samenwerking.

Vandaar dat op de conferentie verschillende aspecten van de strategie van het visserijbeheer en de visserijontwikkeling werden behandeld. Principes en richtlijnen werden opgesteld voor:

- de bijdrage van de visserij tot de nationale economie;
- verbeterde nationale onafhankelijkheid inzake beheer en ontwikkeling;
- de principes en praktijken voor een rationeel beheer en optimaal gebruik van de visrijdommen;
- de speciale betekenis en noden van de familiaal-artisanale visserijen;
- de internationale handel in vis en visserijproducten of m.a.w. de verbetering van de verkoopsmogelijkheden van vis en de internationale handel van visserijproducten;
- de investeringen in beheer en ontwikkeling;
- de economische en technische samenwerking inzake onderzoek, techniek, informatie, beheer en ontwikkeling en

(Vervolg volgende bladzijde)





# **N.V. MORUBEL**

**IMPORT - EXPORT**

**SEAFOOD**

**VIS - SCHAAL - EN SCHELPDIEREN**

**H. BAELSKAAL 38, 8400 OOSTENDE**

**TEL. 059/32.28.68 - TELEX 81.391**

# LIJNEN OVER DE VLAAMSE BANKEN

Door Ing. A.C. de BRUIN  
Federatie van Visserijverenigingen

In het kerstnummer 1981 werd in dit blad een uiteenzetting gegeven over de stand van zaken op het gebied van de openbare radio, plaatsbepaling.

In drie jaar kan er veel gebeuren en tegelijkertijd weinig veranderen...

## Het Racal Decca Navigator Systeem (RDNS)

Qua ketens en dekking is er weinig veranderd. De Holland Chain 2E kreeg er een station bij, de Orfordness (UK), de zgn. „paarse poot”.

De bedoeling hiervan is ter hoogte van de Sandtiet betere „cross-track” informatie te verkrijgen ten behoeve van het beloodsen van zeer diep stekende tankers op weg naar Rotterdam.

Door de bestaande configuratie van de keten, die geoptimaliseerd werd voor de toelidingsgeulen naar Europoort, is de toegevoegde waarde van dit Paarse Station wat minder vorsteljik dan de kleur zou doen vermoeden.

De aanbevolen „wisselpositie”, d.w.z. het punt waarbij Decca d.m.v. de „datasheets” adviseert over te gaan op de keten 5B verschuift door de stichting van dit station slecht ca. 10 mijl op in zuidwestelijke richting.

De loods, die nog steeds op de twee laatste „rakken” naar Europoort van de befaamde „Brown Box” gebruik kan maken, is voor de verlengde tankergeul weer geheel aangegeven op het met de hand „plotten”.

Om dit toch nog wat hanteerbaar te houden, werden een tweetal speciale vouwkaarten vervaardigd, die evenals een stadsplattegrond, gemakkelijk in een koffertje kunnen worden meegenomen.

Het Directoraat Scheepvaart en Maritieme Zaken (DESM) heeft echter inmiddels een

specificatie uitgebracht voor een nieuwe „Brown-Box”, die universeel bruikbaar moet zijn voor alle Nederlandse havenroutes.

Voorzichtig veronderstellend, zal het wel een microprocessor-bestuurde digitale ontvanger moeten worden, aangezien hij in plaats van de vouwkaart in het koffertje zal moeten kunnen worden gestoken ...

Zekerheid hierover bestaat echter niet, aangezien de specificatie enige strofen bevat, die alleen toegeschreven kunnen worden aan het gebruik van een ontvanger met een technische opzet gelijk aan die van een DN Mark 21.

En de loods hebben het nu al niet zo gemakkelijk; maar wellicht brengt de privatisering een geheel nieuw elan in de ploeg om dit kleine euvel zonder morren te accepteren.

Werd in 1981 gewag gemaakt van slechts één rivaal voor het Decca Navigator Systeem. Sindsdien zijn er een aantal bijgekomen en hebben geleid tot soms wat merkwaardige ontwikkelingen.

De A.P. Navigator, die aanvankelijk gezelschap kreeg van de SHIPMATE RS 4000 (C), de NAVSTAR 601 D en de LEAB DA 90 werd opgenomen in het Decca-rijk en kon als gevolg hiervan niet meer aan diegenen verkocht worden, die Decca Navigator rekende tot zijn eigen- of potentiële eigen klantenkring.

Het verhuursysteem diende tot elke prijs veilig te worden gesteld...

Navstar volgde op die weg; slechts de nog in het verkoopscircuit bevindende ontvangers kunnen nog aan de beroepszeeverij worden geleverd.

Een wat ondoorzichtig element vormde in verschillende tranches doorgevoerde wijzigingen in het uitgezonden signaal van met name de Engelse en Ierse ketens.

Het lijkt er op, dat niet alle wijzigingen alleen

maar tot doel hadden de „indringers” te weren; zij kunnen ook technisch welgefundeerde oorzaken gehad hebben.

Dat het ondanks alle goed wil toch nog wel eens misgaat, illustreert duidelijk het gebeurde rondom de „Frisian Islands Chain” 9B.

De apparatuur van deze keten was technisch en economisch verouderd en aan vervanging toe. Automatisering en onbemand bedrijf van de zendstations zouden de exploitatiekosten moeten drukken.

Twee van de betrokken zenders zijn geheel Nederlands eigendom, nl. de „Master” te Finderwolde en de „groene slave” te Heiloo. In Højer (D.K.) staat het rode volgstation van deze keten; het is eigendom bij RACAL-Decca, die het geheel moet bekostigen uit de huurpenningen van de ontvangers.

Het paarse station te Zeven, voorheen van Decca, gaat over in handen van de Duitse overheid (BMV). In het verleden is al eens geweest op de gevaren van een dergelijke vermenging van vaak zeer tegenstrijdige belangen.

De vervanging van de apparatuur diende - volgens de leverancier (ook RACAL-Decca) - gepaard te gaan met een gelijktijdige en noodzakelijke wijziging in het uitgezonden signaal, dat volgens de regels in genen dele van invloed zou zijn op de goede werking van de door Decca geleverde of gelicentieerde apparatuur.

De Nederlandse (DESM) en de Duitse (BMV) overheid stonden er echter op dat ook de anderen geïnformeerd zouden worden.

Dat nu, was in verband met een aantal lopende juridische procedures over de auteursrechten van het Decca-signaal, bepaald geen sinecure.

Zo ontstond een soort verdrag tussen de partijen, genaamd het „transmission format agreement”.

Dit had een soort balts-ritueel tot gevolg, tw:

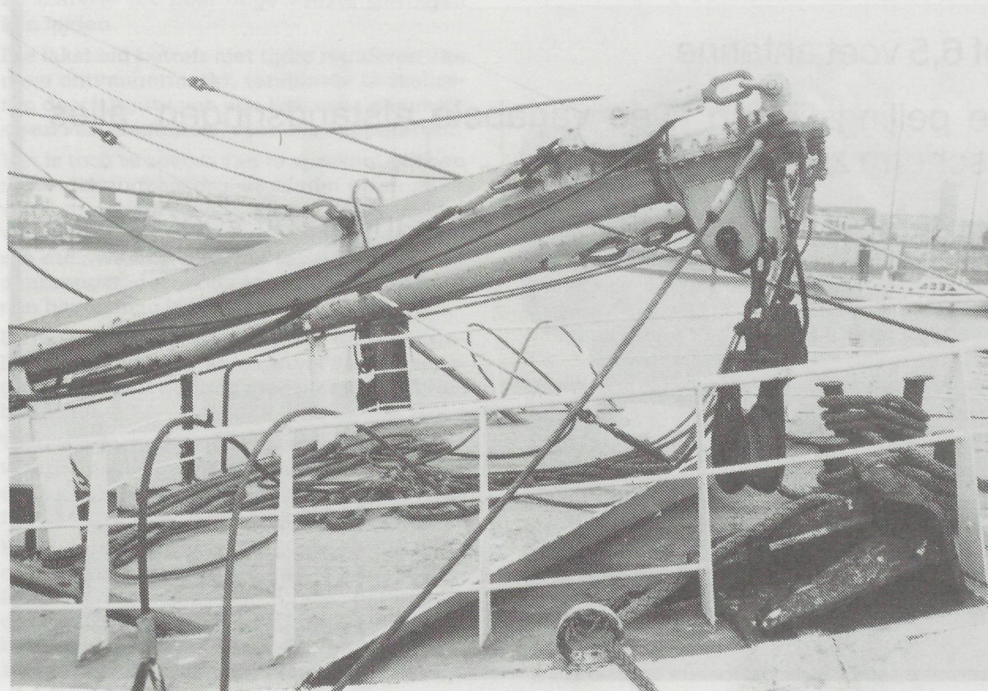
1. bericht aan zeevarenden in juli '84 waarin alle bezitters van niet door Decca geleverde of gelicentieerde ontvangers werd aangeraden hun apparatuur „bijtijds te laten controleren” en „zonodig te laten modificeren”;

2. de betrokken leveranciers dienden vervolgens door middel van een zorgvuldig geregisseerde procedure - in het bijzijn van vertegenwoordigers van RACAL-Decca - van DGSM de nodige gegevens te ontvangen om de voorgestelde controle te kunnen uitvoeren;

3. Vlak voor de eigenlijke wijziging - medio oktober jl. - werden tevens per radio de gebruikelijke „Decca Warnings” uitgezonden.

Vast staat, dat slechts één bedrijf deze weg gevolg heeft, dank zij het feit dat de Duitse overheid alle haar bekende importeurs van deze apparatuur bovendien rechtstreeks had aangeschreven.

Dit zelfde bedrijf werd overigens onlangs getroffen door een gerechtelijk vonnis, waarin haar de verkoop van alle apparatuur geschikt voor het ontvangst van het Decca Na-



(Vervolg volgende bladzijde)

# HET NIEUWSTE FURUNO PRODUKT

daglichtradar FR - 805 D 5 KW/48 NM.  
FR - 810 D 10 KW/72 NM.

## voor de prijs van een klassieke radar



- hoog resolutie-beeld op 12" diagonaal katodestraalbuis
- toepassing van de nieuwste digitale technieken voor exacte en nauwkeurige beeldweergave
- automatische (optie) of manuele zee onderdrukking-controle
- enig echo plotters door middel van lichtgroene kleur
- ingebouwde bewakingszone met auditief alarm
- robuuste uitvoering met 4 of 6,5 voet antenne
- ingebouwde elektronische peilingslijn en twee variabele afstandsringen, alles digitaal afleesbaar op het scherm zijn standaard
- exclusieve Furuno geïntegreerde keten voor lage ruis ontvanger, dit voor betere grote afstandsdetectie
- alle gegevens digitaal afleesbaar op het scherm.

Voor alle bijkomende inlichtingen:

<b>SAIT Electronics</b>	<b>OOSTENDE</b>	<b>Tel. (059) 32 08 11</b>
	<b>ZEEBRUGGE</b>	<b>Tel. (050) 54 41 11</b>
	<b>NIEUWPOORT</b>	<b>Tel. (058) 23 31 51</b>

vigator Signaal werd verboden (in Nederland, uiteraard).

Hoe wonderlijk het dan voor de gebruikers kan gaan, blijkt uit het reilen en zeilen van een tot nog toe niet genoemd ontvang-apparaat.

Als eerste reactie op de aanval van AP lanceerde RACAL-Decca haar „Yacht Navigator”. Deze ontvanger kon alleen maar aan yachtbezitters worden geleverd, en naar hardnekkige geruchten luiden, in Engeland niet eens in eigendom worden overgedragen.

Zij werden, door RACAL-Decca in een soort „bestendig bruikleen” gegeven op „lumpsum”-basis.

Technisch waren deze ontvangers enigszins onaantrekkelijk gemaakt voor beroepsgebruik.

De uitlezing in de zgn. „Decca-lanes” was slechts voorzien gedurende vijf minuten per half uur...

Een Hollandse firma, Millnav, wist via een parallel import circuit een aantal ontvangers aan beroepsvislui te slijten; nadat door een kleine ingreep in de ontvanger deze in staat was gesteld, de „Decca-lanes” **continue** weer te geven.

Deze firma zorgde tevens voor de nodige rugdekking door de betrokken vissers individueel aan haar te laten opdragen de bedoelde wijziging uit te voeren.

Toen de signaal-wijziging medio oktober ging komen dachten deze vissers op rozen te zitten. Ze hadden immers door Decca geleverde ontvangers en die zouden volgens het B.A.Z. (afkomstig van DESM) niet door deze wijziging worden getroffen.

De rozen prikten pijnlijk in het zitvlak, toen bleek dat de ontvangers opnieuw slechts vijf minuten per half uur „Decca-lanes” aangaven en de importeur/leverancier niet bij machte bleek het euvel te verhelpen, anders dan door informatie over de software van ... RACAL-Decca! (Die wel uit zal kijken zulks te doen!).

Dat wordt voor de gedupeerde vissers een leuke juridische kluit en het zal ook hier wel zo zijn dat „als men gaat rechten om deze (melk-)koe, men er een visje op toe geeft...”

Uit alles blijkt, dat de al eens eerder gesignaleerde laksheid van de overheid rondom deze materie tot heel ongewenste gevolgen kan leiden.

Die laksheid betreft niet tijdig reguleren van deze ontvangermarkt, tenminste te realiseren door uitgifte van een lijst van „minimale eisen van prestaties” voor deze apparatuur.

Het is toch te zot om van te spreken, dat een radio-richtingzoeker aan allerlei eisen moet voldoen, terwijl men in principe door middel van een sigarenkist vol losgestorte transistoren etc., waarop men het label „Navigator” aanbrengt, desnoods een supertanker naar een haven mag loodsen.

Uiteraard niet alleen daarmee; doch het gebruik wordt nagestaan, terwijl de niet typegekeurde radiatorrichtingzoeker aan boord verboden is!

Verder zou een wat fermere en tenminste waarheidsgetrouwe stellingname t.a.v. de status van deze Decca-signalen verhelderend hebben gewerkt.

Het is wat al te gemakkelijk, om in een telex aan een particulier te stellen „dat de (Nederlandse) Overheid er van uitgaat, dat een ieder vrij is signalen van openbare radioplatsbepalingssystemen te ontvangen en te gebruiken.

Dit naar aanleiding van de vraag of er t.a.v. het gebruik van het paarse station te Orfordness met RACAL-Decca afspraken waren gemaakt omtrent het openbare karakter van de uitzendingen. Dit laatste werd ontkend..., er waren geen afspraken en die waren niet nodig ook...

Er is weinig fantasie voor nodig dit als een soort volksverlakkerij te rubriceren, evenals de zinsneden uit de memorie van toelichting op de begroting van Verkeer en Waterstaat, waarin, na de triomfantelijke aankondiging van Decca tot het jaar 2000 in gebruik zal blijven en dus „de oprichting van een LORAN-C” keten naast de bestaande Deccaketen niet opportuun is”, gesteld wordt:

„Met name door het op de markt komen van goedkopere en beter op de behoeften van de gebruikers afgestemde ontvangers wordt een toenemend gebruik, vooral ook door de watersport van het huidige openbare radioplatsbepalingssysteem (Decca) verwacht”.

Hoe openbaar deze signalen wel zijn weten we inmiddels en vooral ervaart men zulks wanneer men zich met een niet door RACAL-Decca geleverde of gelicenceerde ontvanger in de Engelse wateren waagt. De Chain Home (1) blijft dan een eigentijds equivalent gekregen te hebben...

## LORAN-C

Kerstmis is het feest van het komende licht en gelukkig zijn er ook op dit speciale gebied enige wat positievere zaken te vermelden.

Zij betreffen Loran-C.

Eerder ('81) werd reeds aangestipt dat er in Frankrijk wellicht wat zou gaan gebeuren.

Dit werd met name interessant, toen na een korte periode van beproeven de USAF Europe besloot haar keten CREEK (GRI 4970) in West-Duitsland te ontmantelen en het geplande station Ruinen (NL) niet in te richten.

Met deze keten was inmiddels gebleken dat deze in samenwerking met de bestaande Norwegian Sea Chain (GRI 7970) gebruikt kon worden voor plaatsbespreking op de Noordzee.

Te **Lessay** en te **Soustens** zijn door MEGAPulse Inc. voor de Franse Marine twee 250 KW Loran-C zenders gebouwd.

Lessay ligt op het Normandische schiereiland; Soustens ligt even ten noorden van Bayonne.

Door een betrekkelijke „handomdraai” is het bestaande US Coast Guard Station op het Duitse Wadden eiland Syst. in te richten voor zgn „dual-rate” bedrijf.

Eén zender zendt in zo'n geval op basis van „time-sharing” uit voor beide ketens.

Hiervoor behoeven slechts de „timers” te worden aangepast, hetgeen ca. US \$ 100.000 kost.

Dat lijkt veel, doch betekent slechts „peanuts” t.o.v. wat hiermee wordt verkregen.

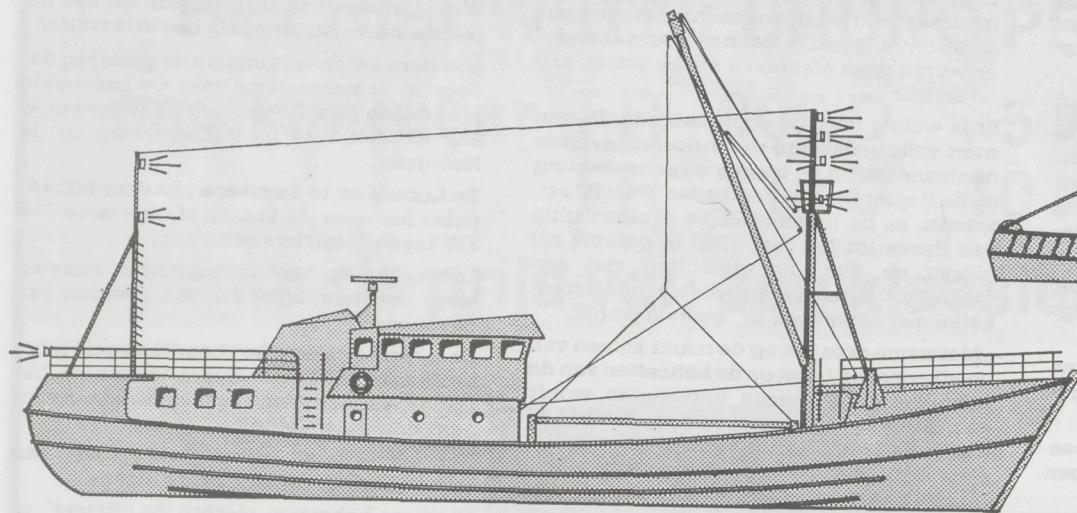
Over de Vlaamse Banken ligt dan een nieuw lijnenpatroon van een **echt openbaar** radio-navigatiesysteem.

Als werkelijk alles meezit kan dit nog in 1985 worden gerealiseerd.

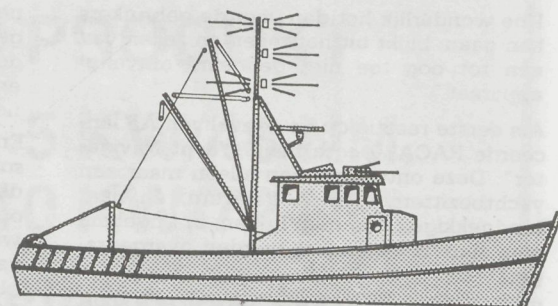
Een goed jaar toegewenst!

(1) Naam van de Engelse radar keten WO II '40-'45.

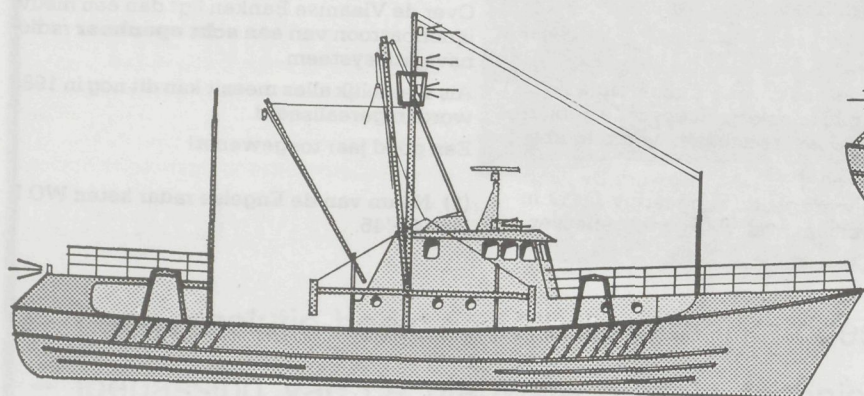




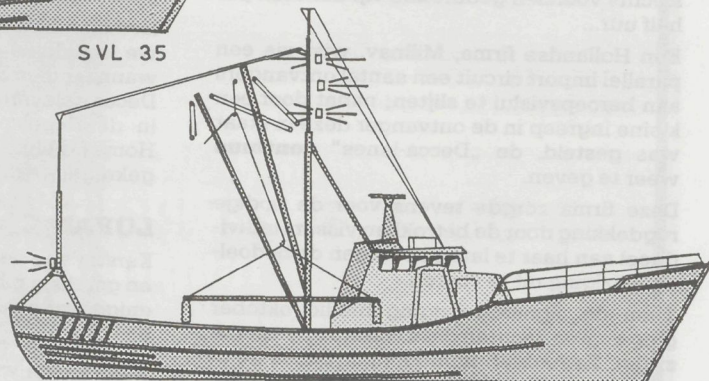
SVL 35



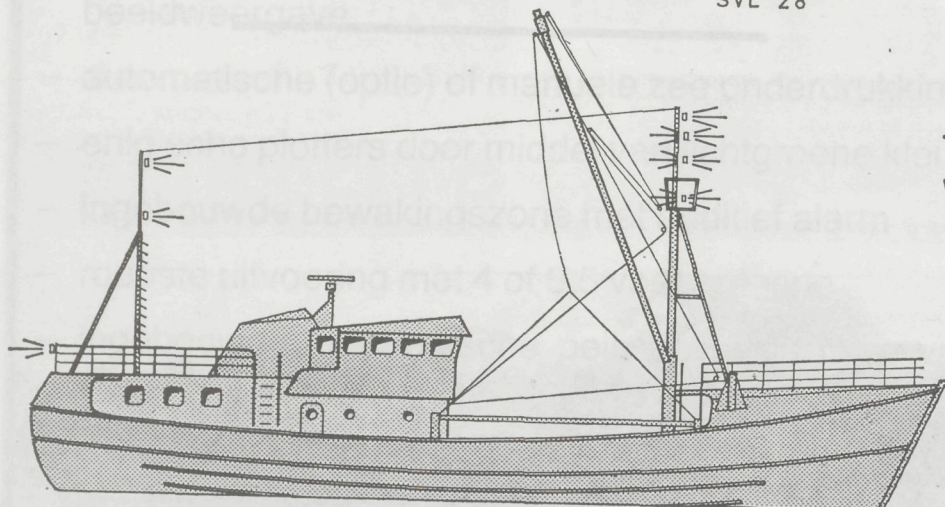
SVL 18



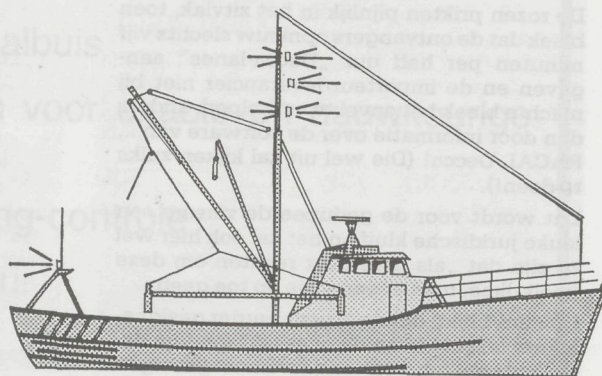
SVL 28



SVL 22



SVL 30



SVL 19



# SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE N.V.

MOERVAARTKAAI 15 9020 GENT TELEFOON 091/45.04.01 TELEX 11522

NA BUREELUREN ir. J. VERHOEST TELEFOON 055/45.59.56

# 1984 Exit - In 1985 gaan wij er mee door! Kerst- en Nieuwjaarsgroet vanuit het KONINKLIJK WERK IBIS!



Door H. CAESTECKER,  
Directeur K.W. Ibis

Als een „space shuttle” zoeft het jaar 1984 voorbij, we razen gezwind naar het jaareinde toe en zien reeds aan de kim het nieuwe jaar opduiken uit de eindeloze verte: 1985!

't Is ook Kerstmistijd - met wat de aardbol rond die gedachte oproept, sterker nog - de hunkering stuwt naar duurzame vrede, naar stille rust voor alle mensen die van goede wil zijn.

En zoals de traditie van vele, vele jaren het wil, past het ook in die glinsterende tijd van jingle-bells en „Stille Nacht”, even stil te staan om achteruit te blikken en dan de toekomst pal in de ogen te kijken.

Het „Visserijblad” biedt daar telkenjare de gelegenheid toe, zij het dat de Uitgever-directeur er met een zachte wenk steeds op wijst dat het weer zover is. Akkoord, hier ga ik dan.

Mijn eigen wereldje is eerder beperkt en tegelijkertijd slurpt het toch zoveel energie op dat er bijna geen moment meer rest om even de kop buiten de patrijspoort te steken.

Waarover kan ik dan iets zinnig vertellen tenzij over die kleine school, uniek in haar soort, want dat is IBIS wel, waar zich dag-in-dag-uit een steeds wisselend scenario afspeelt dat voor zovele jongelui een blijvende diepe stempel drukt op hun verder leven.

Dat is al generaties lang het geval geweest en het zal ook nog wel een tijdje doorgaan. En is het ene jaar dan weer het andere niet, 't kan zeker gezegd worden dat het fameuze Orwell-jaar 1984 voor IBIS wel erg diepe sporen zal nalaten.

Is dat voor de instelling op zich al het geval dan zal dat zeker ook betrekking hebben op

de huidige en komende generaties IBIS-ma-troosjes. Want...

Was 1983 het jaar van de eerste concrete stappen op het terrein van de vernieuwing van het Zeevisserijonderwijs dan zal 1984 hier geboekstaafd worden als het jaar van de definitieve doorbraak van het zo lang verbeide IBIS-nieuwbouwproject.

Jarenlang waren we er mee bezig. Het dossier kende up and downs, had het bar lastig om zich te konkretiseren, maar begin maart 1984 was het eindelijk zover dat de eerste (mechanische) spadesteek een reëel feit werd. Oef! Eindelijk toch! de bouw van een nieuwe verblijfsinstelling, zeg maar een nieuwe thuis voor de IBIS-jongens, was daarmee gestart en stevende van dan af rechttoe-rechtaan op een spoedige afwerking.

De eerste maanden werd er duchtig in de grond gewroet. De zware klei bood vergeefs weerstand aan de krachtige machines die gestaag in de grond gevormde betonnen palen boorden.

We stootten onverwachts op oude funderingen, hielden even de adem in bij manier van spreken, om dan met verdubbelde ijver en vol enthousiasme alle obstakels uit de weg te ruimen en voort te doen. Alsof onze neus bloedde!

Paal na paal ging de grond in en na ingewikkelde (voor mij dan toch!) belastingsproeven bleek de zaak voldoende stevig ingeplant zodat het betonnen vloerplateau kon gegoten worden. Waarop dan weer kolommen en dwarsbalken, nieuwe betonvloeren en dito wanden uit de grond kropen om steeds hoger en hoger rechtop te gaan staan, kloek en

goed op zijn poten gezet - een stevige constructie.

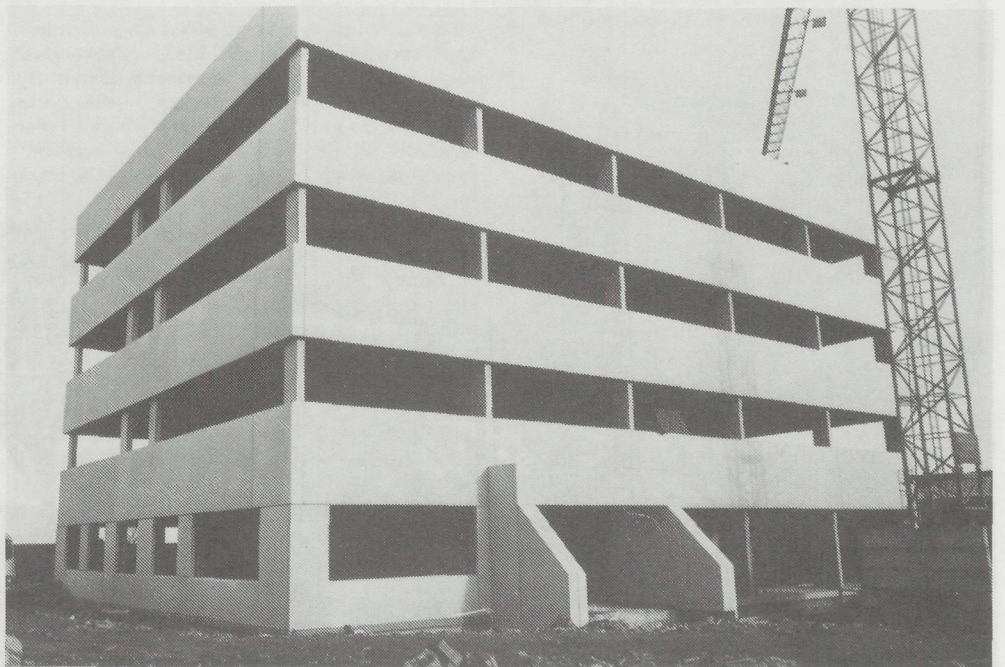
Tot in september was de weerman de zaak van IBIS echt gunstig gezind, 't schoot allemaal erg flink op! Zodat op 10 september 1984 de heer Gemeenschapsminister J. Lenssens, geflankeerd door een fiere en tevreden Voorzitter Vice-Admiraal Vlieger A. Schlim en een al even zelfvoldane Raad van Beheer, in aanwezigheid van een grote schare prominenten, kon overgaan tot de plechtige onthulling van de klassieke „eerste steen” van het nieuwe gebouw.

Een evenement dat achttien jaren lang met veel, veel geduld en nooit aflatende betrachtting werd verbeid. In de annalen van het K.W. IBIS zal 10 september 1984 zeker geregistreerd worden als een heel belangrijke dag maar voor de mensen die het van in den beginne hebben meegemaakt en jarenlang samen aan de weg hebben getimmerd betekende de onthulling van de „eerste steen” oneindig veel meer dan een paar goedgevulde bladzijden in het gulden boek van de school.

Daags na het feest werd de beuk er weerom ingezet, vrachtwagens reden ijverig op en af, er werd gelost en geladen, gehesen en gevierd, beton gegoten, - en ook, daar kan ik van meepraten, erg veel vergaderd in de werfwagen.

Men zou warempel in zijn kooi gaan wakker liggen van al die plannen, berekeningen, beschrijvingen, lastenboeken, specificaties en - de oppergaai bij al dat fraais - vorderingsstaten en facturen!

(Vervolg volgende bladzijde)



Het nieuw Ibis-kompleks dat de voltooiing nadert.

125

"appetit"

als het om vis gaat:

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

pathoekeweg 68 - 8000 brugge

tel. 050/315141 - telex: 81153

1859 - 1984

reeds 125 jaar in het vak



Hiermede geconfronteerd wordt al het beton, zelfs dat van architectonische allure, heel wat zwaarder en moeilijker verteerbaar. Maar we prijzen ons gelukkig, want vanwege de Vlaamse Gemeenschap wordt voor 60% bijgesprongen, de Provincie West-Vlaanderen staat mee op de bres en ook die goeie Nationale Loterij - Lotto of Toto, 't maakt geen verschil uit, kwam met een aardige inbreng van 10% over de brug.

Daarmee is de kous nog niet af want tal van privé initiatieven steunden ons op concrete wijze zodat we ook financieel de kop van 't schip op 't zeetje konden houden.

Publiciteit maken we niet maar tussen neus en lippen citeer ik toch maar het initiatief van de bekende Uitgever-directeur van het „Visserijblad“ dat heel wat meer was dan een financieel schouderklopje, het werd een dreun van belang! Nogmaals bedankt Pros!

En wanneer we nu de Kerstman op zijn kou-sevoeten weten naderen, ja - dan kunnen we met een zekere voldoening voor de huidige stand van zaken verwijzen naar de foto die hierbij is afgebeeld.

Helemaal rond is de zaak bijlange nog niet. We zullen nog eindeloos vergaderen en palaberen, ons door stapels paperassen en ... facturen moeten worstelen, maar op de drempel van 1985 kunnen we stellen dat over een goed half jaar de IBIS-jongens dan toch zullen gelogeerd worden in omstandigheden van deze tijd. Van 1985.

Geen overbodige luxe - maar goed en wel zoals het hoort. And that's it! Want uiteindelijk is het allemaal om hen te doen. Alle inspanningen die, op welk vlak dan ook, sinds jaren geleverd worden moeten per slot van rekening in huidige en komende generaties IBIS-boys ten goede komen.

Van oudgedienden uit lang vervlogen tijd hoort men wel eens hoe spartaans en karig het er in de pioniersjaren aan toeging. Dat er een evolutie kwam en de koers werd bijgestuurd was dan ook onvermijdelijk en noodzakelijk!

De Voorzitter, de Raad van Beheer, de Directie zijn gelukkig met het feit dat zij hiertoe in belangrijke mate hebben kunnen bijdragen. Diep erkentelijk zijn ze ook ten overstaan van al die personen en instanties die tijdens het voorbije jaar onder één of andere vorm steun hebben verleend.

1984 Exit! - In 1985 gaan wij door!

In de eerste plaats voor de jongens! Omdat zij het verdienen, omdat zij steeds centraal moeten staan bij alles wat hier ondernomen wordt op IBIS, een school met een eigen spirit, met een apart imago. Een school met eigen wel en wee.

Voor twee oud-leerlingen van die school kende begin 1984 een dramatische afloop. Marc Durie, acht jaar lang een vlijtige, brave IBIS-jongen, vond op 13 januari 1984 een tragisch lot op zee bij het vergaan van de Z.424 „Zeepaard“.

Korte tijd nadien werd het jonge, veelbelovende leven van Huys Roger, schipper a/b van O.35 „Torbay“ in de haven van Boulogne brutaal afgeknakt. We hebben ze beiden jarenlang als kind op school gekend - ook naar hen gaan onze gedachten uit bij deze verstillde Kerst- en Eindejaarsdagen. Op IBIS vergeeten we ze niet. Hier delen we alle lief en leed.

Zoals we ook aan hen zullen denken met de Kerst, met Oudejaars, die dan op zee zullen toeven. Jongens die al lang, of wellicht recent de schoolbanken hebben geruild voor het leven aan boord, de oude vertrouwde slaapzaal voor het logies, hun IBIS-makkers van toen voor de mede-opvarenden van nu.

Ik wens hen allen een vreugdevol Kerstfeest en een prima en gelukkig jaar 1985 toe.

Dat mijn gedachten in de eerste plaats naar die jongens en hun families gaan, neemt mij wel geen enkel lezer kwalijk.

Trouwens, voor U, beste lezer en lezeres - voor U die belangstelling en sympathie koestert voor de IBIS-matrosjes, wens ik, al even gemeend een gezond en heilvol 1985 toe!

Van de kleinste IBIS-rakkers is er een klinkende klapzoon bij - en een gelukkig Nieuwjaar.

Wat mij betreft: Proost! en tot volgend jaar.

## VISSERSTEHUIS DE BOLLE

Vooreerst wens wij onze erkentelijkheid te betuigen ten opzichte van de redactie van het Visserijblad.

Het is namelijk een traditie geworden dat wij telkenjare de kans krijgen om ons Visserstehuis voor te stellen en aandacht te vragen voor de problemen van de jongeren die het in onze maatschappij niet altijd even gemakkelijk hebben.

Inderdaad, de jeugd van vandaag wordt geconfronteerd met een wereld waar menselijkheid en morele waarden in dienst van de mens in vele gevallen op zij worden geschoven voor materialistische verzuchtingen. Het is in een situatie van onrust en onzekerheid dat de jongeren moeten voorbereid worden op een later zelfstandig leven.

Het feit dat er heel wat volwassenen en jongeren niet meer in staat zijn een plaats te vinden op de arbeidsmarkt is in vele gevallen een domper op de relaties binnen het gezin.

Deze voor velen uitzichtloze situatie is er tevens oorzaak van dat gezinnen ontwrichten en dat jongeren naar De Bolle worden doorverwezen.

Het is evident dat onze begeleiding er dan ook voornamelijk moet op gericht zijn om onze jongeren te doen geloven in hun eigen kunnen en mogelijkheden op het vlak van studie en tewerkstelling.

Vanuit deze optiek zijn wij dan ook veel dank verschuldigd aan de reders en de mensen binnen het visserijbedrijf die er voor zorgen dat onze jongens een kans wordt geboden het beroep van visser aan te leren of tewerkgesteld te worden in de viswerkende nijverheid.

Door de nauwe band die er steeds heeft bestaan tussen de mensen van het visserijbedrijf en De Bolle zijn wij er na 21 jaar werking

in geslaagd om 197 minderjarigen hun plaats in de maatschappij te laten innemen.

De minder gunstige economische conjunctuur is er in vele gevallen ook de oorzaak van dat er steeds minder jongeren en volwassenen zich aangetrokken voelen tot het harde maar mooie vissersleven.

Het is vanzelfsprekend dat dit repercussies heeft gehad op de werking van De Bolle. Waar vroeger 18-jongeren-vissers in ons tehuis waren opgenomen, verblijven er thans nog een 12 tal in ons home.

Naast jongeren die op zee varen, zijn anderen tewerkgesteld in bedrijven, aanverwant aan de zeevisserij, en ook anderen in het gewoon arbeidscircuit. Het is echter evident dat ook in de toekomst absolute prioriteit zal verleend worden aan de opname van jongens, die in de zeevisserij tewerkgesteld zijn.

Niet zonder fierheid menen wij te mogen stellen dat na 21 jaar werking De Bolle haar bestaansrecht, zelfs haar bestaansnoodzakelijkheid heeft bewezen. De Bolle is uitgegroeid tot een begrip waar de menselijke aspecten van het vissersbestaan tot hun recht komen.

Tot slot rust op ons de plicht onze droefheid te betuigen bij het overlijden van Dhr. Prosper Vandenberghe op 7 december 1984.

Het was voor ons een voorrecht om Dhr. Vandenberghe te hebben mogen begroeten als een van de grote bezielers van ons visserstehuis. Geen moeite was voor hem teveel om zowel moreel als financieel zijn bijdrage te leveren opdat onze jongens zouden kunnen uitgroeien tot volwaardige arbeidskrachten in de visserij.

Namens het bestuur, het personeel en de

jongens van het Visserstehuis De Bolle wens wij dan ook hulde te brengen aan zijn nagedachtenis, in dankbare herinnering aan alles wat hij tijdens zijn lange loopbaan voor de jongens van de Bolle heeft mogelijk gemaakt.

Met onze dank voor de trouwe sympathie en de jarenlange samenwerking bieden wij het Visserijblad, al onze vissers en hun familie een Vrolijk Kerstfeest en een Gelukkig Nieuwjaar aan.

Namens DE BOLLE,  
J. Claeys - Directeur  
A. Opstaele - Voorzitter



# Chandler, Hargreaves, Whittall & Co. Ltd.

■ **HERVERZEKERINGSMAKELAARS  
VOOR DE  
BELGISCHE VISSERSVLOOT  
EN IN 'T BIJZONDER HULP IN NOOD**

**CHANDLER HOUSE**

**5 - 7 Marshalsea Road**

**LONDON SE 1 - 1 EF.**

☎ **01 - 407 8000**

**Telex : 883973**

**AND AT LLOYD'S**



# REDDING OPERATIE MET HELICOPTER „SEAKING” MK 5

door G. VAN EECKHOUTTE,  
Kapitein van het O/S Commandant Fourcault  
Bestendige Deskundige Provincie West-Vlaanderen  
Bevordering voor de Arbeid

## INLEIDING

Redding op zee door helicopters, geschiedt door beroep te maken op twee verschillende organisaties, enerzijds het ZEEREDDINGSCOORDINATIECENTRUM (Z.R.C.C.), gevestigd in de maritieme verkeersleiding van het Loodswezen te Oostende, en anderzijds het REDDINGSCOORDINATIECENTRUM (R.C.C.) gevestigd te Zaventem, waaronder het REDDINGS-SUB-CENTRUM (R.S.C.) gevestigd te Koksijde ressorteert.

De opdracht van het Z.R.C.C. bestaat erin zijn beschikbare middelen in te zetten voor het verlenen van hulp of bijstand van op zee in nood of moeilijkheden verkerende vaartuigen, personen of vliegtuigen. Het Z.R.C.C. leidt, coördineert en houdt toezicht over de reddingsoperaties.

De verantwoordelijkheidszone beslaat de ganse belgische kust, de normale actieradius zijnde plus minus 60 zeemijl vanuit Oostende.

Onderlinge samenwerking werd tot stand gebracht tussen de zee-reddingsdienst van de kust en het R.C.C. van de Luchtmacht, en meer in het bijzonder, het REDDINGS-SUB-CENTRUM (R.S.C.) te Koksijde, die over de 40e Wing beschikt.

## COORDINATIE tussen Z.R.C.C. en R.S.C. Koksijde met in gevaar verkerende personen, vaartuigen of vliegtuigen

De voornaamste taak van R.S.C. Koksijde is het leiden, coördineren en toezicht houden bij het opsporen en redden van personen die betrokken zijn bij vliegtuigongevallen, burgerlijk of militair, BOVEN ZEE. De tweede taak is steun verlenen bij ongevallen OP ZEE.

De verantwoordelijkheidszone omvat in grote trekken de volgende begrenzing:

BREEDTE: Kust - tien mijl bezuiden West-Hinder.  
LENGTE: Gravelines - Westkapelle.

Voor het volbrengen van zijn opdracht kan de R.S.C. Koksijde (40e Smaldeel Heli) beroep doen op: 5 SEAKING MK 5.

### Technische gegevens:

1. Snelheid: 100 Knopen
2. Maximum bereik: 1.110 km
3. Maximum S.A.R. bereik, kan 13 overlevenden oppikken, die elk binnen de twee minuten gehesen worden, 15 minuten „hover” 440 km
4. Bemanning: 2 piloten, 1 navigator, 1 boordwerktuigkundige, 1 redder-duiker, 1 dokter
5. Maximum passagiers: 18
6. Draagberies: 6
7. Winchkabellengte: 250 voeten
8. Communicatie/navigatie uitrustung: HF, V.H.F. intercom, UHF, Doppler/radar, Tacan, ADF, Emergency Frequency Homing.

Praktische oefeningen worden bestendig gehouden in R.S.C. Koksijde en dit vooral in het kader van de opleiding van de piloten en duikers.

Sedert begin februari 1983, worden regelmatig oefeningen gehouden in samenwerking met het Opleidingsschip „Commandant Fourcault”.

Iedere nood- of hulpoproep ontvangen door R.S.C. Koksijde die betrekking heeft op een vaartuig of persoon in zee, zal medegedeeld worden aan Z.R.C.C. Oostende dat beslissen zal over het te volgen gedrag.

R.S.C. Koksijde houdt ook voortdurend luisterdienst op 2.182 Khz (noodfrequentie) en kan dus ook radiotelefonisch opgeroepen worden: „**KOKSIJDE RESCUE**”.

Bij aanvraag om hulpverlening moet de postoverste van Z.R.C.C. Oostende volgende inlichtingen inwinnen en aan de Heliflight overmaken:

- aard van het geval: schip of persoon in nood, ontschepen van zieken of gekwetsten;
- positie van het schip, vlot, persoon die om hulp vraagt, nauwkeurige positie, liefst peiling en afstand van een vast punt;
- het uur waarop schip, boot of vlot zich in deze positie bevindt;
- de berekende meest waarschijnlijke positie verwacht op het uur van tussenkomst;
- de weersomstandigheden;
- richting en snelheid van het vaartuig, richting en kracht van de stroom voor het eerstvolgend uur;
- beschrijving van het schip of tuig dat hulp verlangt: naam, nationaliteit, roepnaam, soort schip;
- hoogte van de hindernissen rond het platform vanwaar de opname zal gebeuren;
- aantal opvarenden.

Bij aanvraag om hulp maakt het Z.R.C.C. melding van de eigen middelen die al in werking zijn gesteld. Het Z.R.C.C. en R.S.C. houden elkaar op de hoogte van het verder verloop van de actie.

## HET NOODBERICHT

Noodverkeer wordt slechts uitgezonden op uitdrukkelijk bevel van de kapitein of de verantwoordelijke van het vaartuig.

Bij radiotelefonie dient het klaar en duidelijk uitgesproken te worden.

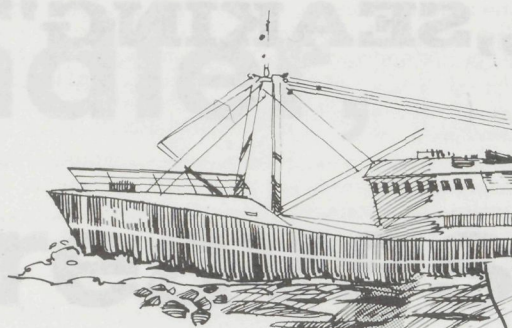
Het internationaal fonetisch alfabet en de cijfercode moeten gebruikt worden waar taalmoelijkheden bestaan en het gebruik van het internationaal seinboek wordt ten zeerste aanbevolen.

Zeer belangrijk is dat, als een noodbericht doorgezonden wordt door een schip (station) „**MAYDAY-RELAY**” drie maal, dat zelf niet in nood verkeert, de grootste nauwkeurigheid vereist wordt.

## E.P.I.R.B. (EMERGENCY POSITION INDICATING RADIO BEACON)

Hier wil even het provinciaal decreet van 3 november 1983 in verband met nieuwbouw in de zeevisserij.

(Vervolg volgende bladzijde)



# Betrouwbaarheid staat voorop..!

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

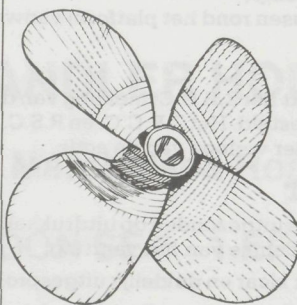
*Oog en oor voor uw wensen.*

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

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

Wenst alle reders  
 en vissers  
 een voorspoedig  
 1985,  
 rijke vangsten  
 en behouden  
 vaart!

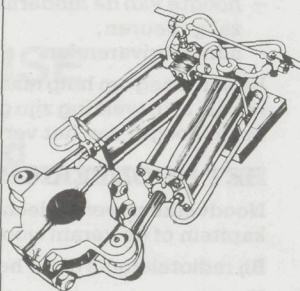
Vaste schroeven tot 4 m  $\varnothing$   
 Mangaanbrons en  
 nikkelaluminiumbrons



**VORDAP**

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

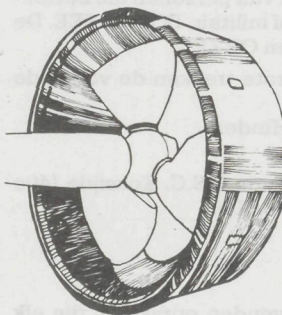
Hydraulische  
 stuurmachines uitgevoerd  
 in verschillende systemen.  
 Roermomenten van 0.5  
 ton/M t.e.m. 220 ton/M



**PROMAC**

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

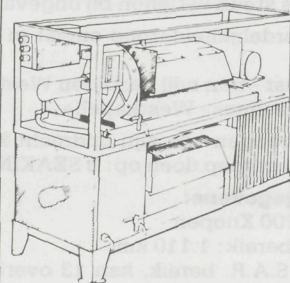
Straalbuizen en  
 straalbuisroeren voor zeer  
 effectieve rendements-  
 verbeteringen.



**HODI**

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

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



**PROMAC**

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

Hun voornaamste doel is de plaats te bepalen van overlevenden (in een vlot) gedurende de S.A.R. (SEARCH AND RESCUE) operaties. Deze signalen betekenen dat één of meerdere personen in nood verkeren maar zich daarom niet meer aan boord van hun vaartuig of vliegtuig bevinden en dat ze wellicht niet meer beschikken over ontvangstapparatuur. Deze bakens werken alternatief op de twee internationale luchtvaart noodfrequenties: 121,5 MHz (burgerlijk) en 243,0 MHz (militair) en zenden bestendig op deze frequenties gedurende ± 36 uren. Een S.A.R. vliegtuig op een hoogte van 5.000 m met efficiënte apparatuur aan boord kan de E.P.I.R.B. signalen op een afstand van 100 mijl ontvangen.

Wanneer men denkt dat overlevenden uitgerust zijn met V.H.F. en/of U.H.F. positie bakens moet onmiddellijk een overeenkomstige zoekmethode aangewend worden. Alle vliegtuigen die reeds in de omgeving van een dergelijke „Plaatsbepalingsbakens” zijn, moeten onmiddellijk verwittigd worden uit te luisteren op de overeenkomstige frequenties en elk contact melden.

Theoretisch kunnen VHF/UHF bakens gedetecteerd worden buiten het horizon bereik, alhoewel het bereik verminderd wordt door:

1. het uitgezonden vermogen van het bakens;
2. karakteristieken van de antenne;
3. verhouding signaalsterkte/ruis;
4. lokale omstandigheden.

Alhoewel theoretisch een zeer nauwkeurige „ON TOP” kan uitgevoerd worden, stelt dat in de praktijk grote moeilijkheden. De veronderstelling dat het zendpatroon circulair verloopt gaat niet altijd op, vooral als de antenne heen en weer geslingerd wordt op een ruwe zee.

## NOODFREQUENTIES

- 2182 KHz: Internationale noodfrequenties voor radiotelefonie
- 121,5 MHz: Internationale noodfrequentie burgerluchtvaart en maritiem S.A.R. operaties - E.P.I.R.B.
- 156,8 MHz: VHF kanaal 16, Internationaal nood, veiligheids en oproep kanaal
- 243,0 MHz: Internationale noodfrequentie militaire luchtvaart - Ge-coördineerde „SEARCH AND RESCUE” E.P.I.R.B.

Hiermede mogen wij concluderen dat het vooral aan de in nood verkerende personen zal liggen of de reddingsorganisatie tijdig en zonder tijdverlies kan ingezet worden. Tijdverlies zal eerder ontstaan door onvolledige informatie vanwege de in nood verkerende personen.

Vooral het aanduiden van de soort hulp die verlangd wordt kan een tijdsbesparende factor zijn.

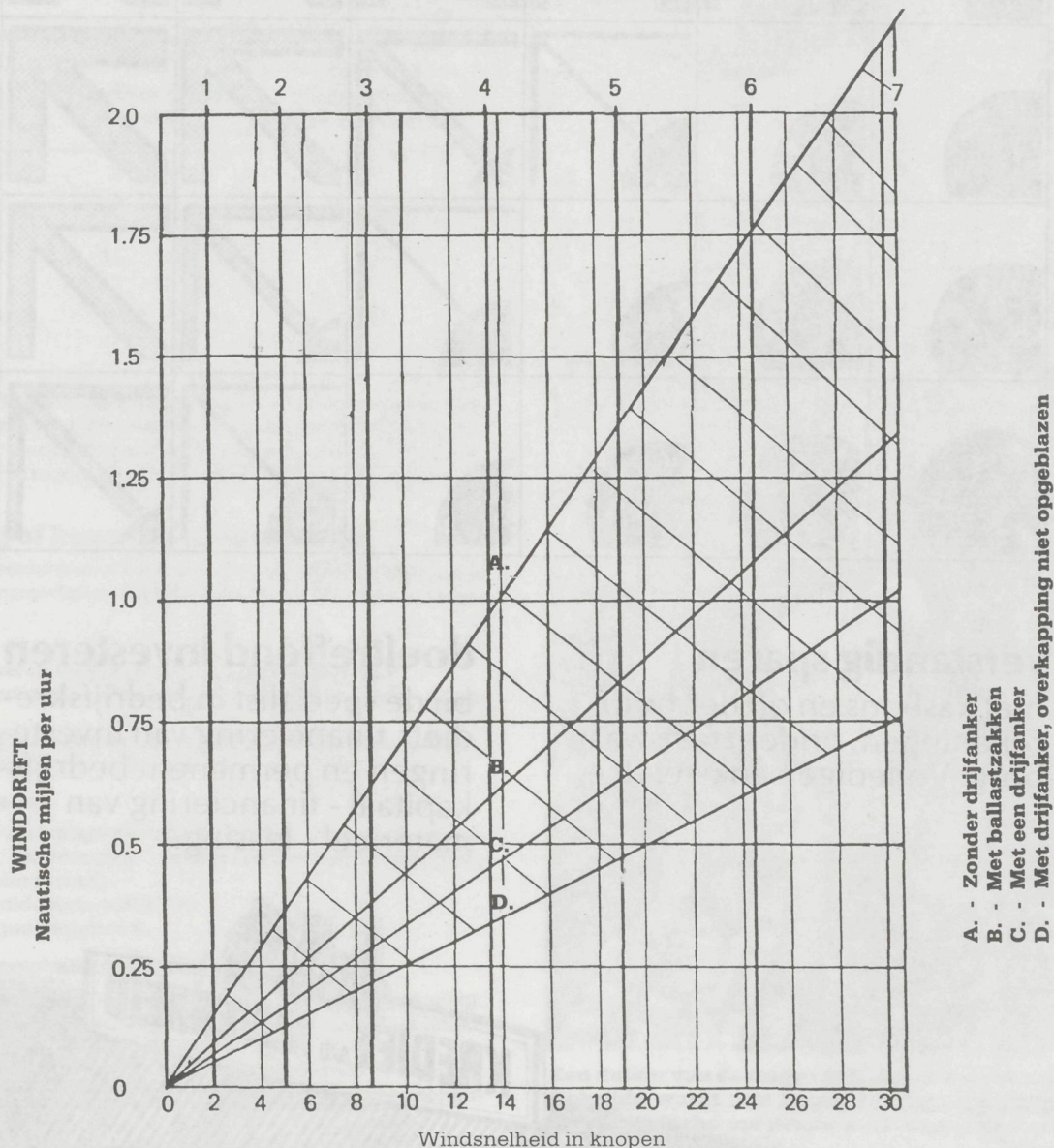
Gebrek aan informatie kan de basisoorzaak zijn van het falen van een operatie, maar kan ook verkeerde acties van de R.C.C.'s in de hand werken.

## STANDAARD uitdrukkingen voorgesteld door de I.C.S. (International Chamber of Shipping) voor Helicopter/vissersvaartuig communicatie

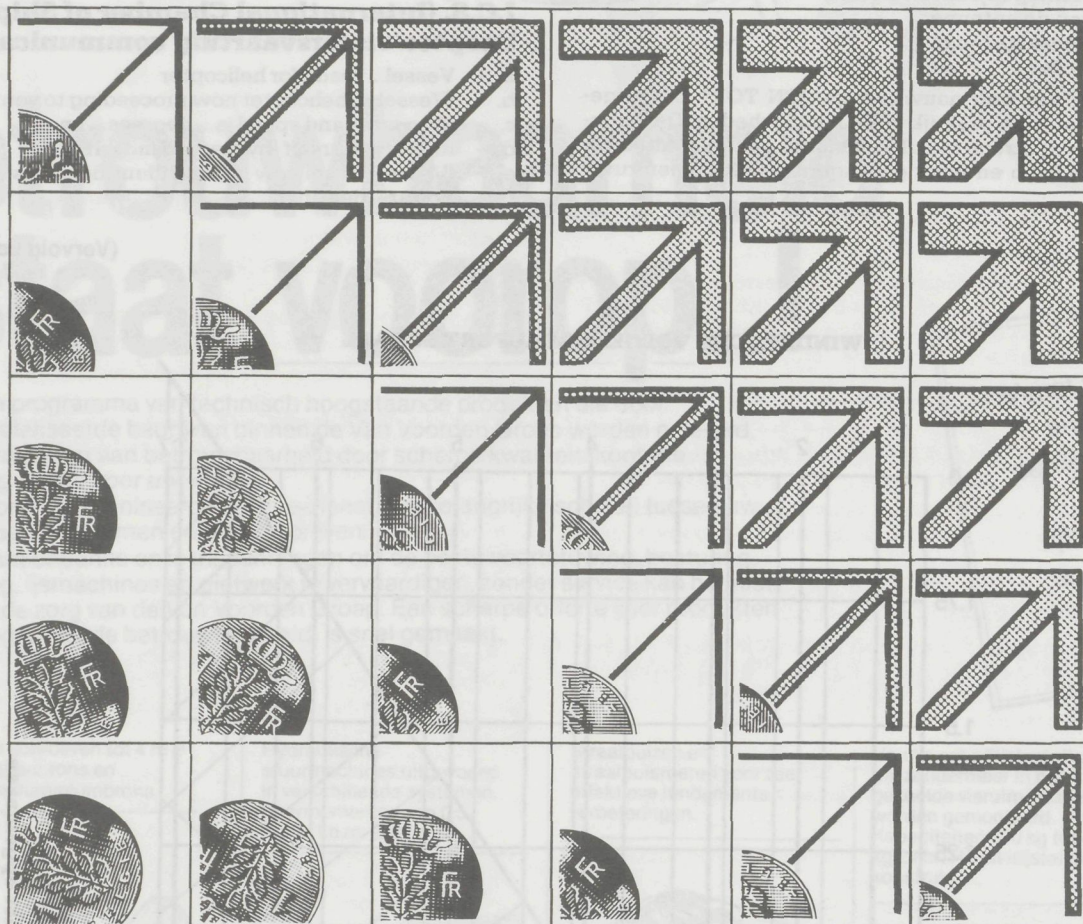
- a. - Vessel... ready for helicopter
- b. - (Vessel...) helicopter now proceeding to you
- c. - My course and speed is... degrees... knots
- d. - Identify yourself (by method indicated)
- e. - (Vessel...) I am now making identification signal
- f. - You are identified

(Vervolg volgende bladzijde)

WINDKRACHT VOLGENS BEAUFORT SCHAAL



# Nationale Maatschappij voor KREDIET AAN DE NIJVERHEID



## verstandig sparen

met kasbons en op deposito-  
rekeningen, onder Staatswaar-  
borg. Volledige bank-service.

## doeltreffend investeren

bij de specialist in bedrijfskrediet: financiering van investeringen en permanent bedrijfskapitaal - financiering van materieel - leasing.



- g. - Present relative wind direction and force is... degrees...
- h. - Keep the wind on starboard bow  
Keep the wind on port bow  
Keep the wind on starboard quarter  
Keep the wind on port quarter
- j. - Indicate landing point  
Indicate contact point
- k. - Request permission to land on deck
- l. - You may land on deck
- m. - Do not land on deck
- n. - Operation will be carried out using hoist
- o. - Landing party ready to receive you
- p. - I am landing  
I am commencing operation
- q. - Do not make fast hoist
- r. - Switch to working frequency (VHF Channel)
- s. - Please transmit continuous homing signal on... KHz
- t. - Can you alter course to... degrees
- u. - Can you reduce speed to... knots.

Toezicht op het radioverkeer is vooral zeer belangrijk tijdens het „hoveren” en de hijsmanoeuvres van de helikopter.

Voor de Seaking wordt het dan RESCUE HELICOPTER RS01 tot en met RS04. - Sedert april 1984 beschikken de Seaking over een marine VHF toestel met kanaal 16 en de twee werkkanalen namelijk 6 en 8.

Een andere vaak toegepaste methode door de Belgische Seaking is het zakken van de duiker die de nodige inlichtingen vraagt of verschafft aan de kapitein, schipper, yachtman...

### AFDRIJVEN VAN EEN OPBLAASBAAR VLOT

Afhankelijk van stroom, lokale windstroom, winddrift.

De gemiddelde stroom halen we uit de maritieme publicaties. Principeel, wordt aanvaard dat voor een bepaalde windrichting gedurende 6 à 12 uur, is de lokale oppervlaktestroom verwaarloosbaar.

#### Kracht van de windstroom in nautische mijlen per dag

Beaufort schaal	Windkracht in knopen	Windstroom in naut. mijl per dag
1	1 - 3	2
2	4 - 6	4
3	7 - 10	7
4	11 - 16	11
5	17 - 21	16
6	22 - 27	21
7	28 - 33	26

**Winddrift:** is het effect van de lokale wind die het reddingsvlot over het water duwt. De snelheid waarmee reddingsvloten over het water afdrijven is een combinatie van windsnelheid, grootte van het vlot en effect van het drijfanker.

### HIJSZONE nabij of boven de accommodatie

Sommige schepen beschikken slechts over een voldoende hijsruimte nabij of boven de accommodatie. Volgende maatregelen dienen genomen te worden:

- A.
- 1. Bemanning evacueren uit ruimten onder het werkgebied.
- 2. Tenminste 2 veilige toegangsmogelijkheden voorzien tot het gebied.
- 3. Alle deuren, patrijspoorten, skylights, afsluiten in de omgeving.
- 4. Brand en reddingsploegen veilig opstellen.

#### B. Nachtelijke operaties

- 1. Het schip moet zoveel mogelijk verlicht worden, vooral alle obstakels zoals masten, schoorsteen... Er dient echter voor gezorgd dat de piloot niet verblind wordt.
- 2. Het werkgebied voldoende verlichten.
- 3. Windvaan of vlaggen verlichten.

#### C. Inlichtingen te verschaffen aan de HELICOPTER

- 1. Een zo volledig mogelijke opgave omtrent de positie van het schip, de koers en de vaart naar de overeengekomen positie, plaatselijke weersgesteldheid, bewegingen van het schip.
- 2. Kenmerken van het schip om gemakkelijk herkenbaar te worden. Identificatiemiddelen zoals vlaggen, oranje rooksignalen, schijnwerpers, dagseinspiegel.
- 3. Werkgebied vrijmaken van onnodig personeel.

- 4. Brand en reddingsmateriaal klaarmaken.
- 5. Obstakels verwijderen uit de omgeving van het werkgebied.
- 6. Zijn de bemanningsleden en passagiers op de hoogte van de winchingsprocedure?
- 7. Eventueel een continu radio homing signaal uitzenden.

#### D. NOODGEVALLEN: Zieken of gekwetsten

Bij het aanvragen van een helikopterassistentie, zal kapitein of schipper:

- 1. Een afspraak maken over de positie waar de operatie plaats zal vinden.
- 2. Zoveel mogelijk medische informatie verlenen, vooral in verband met de beweeglijkheid van de patiënt.
- 3. Onmiddellijk veranderingen in de toestand van de patiënt mededelen; meestal moet dit geschieden via „RADIO-MEDICAL OOSTENDE” waar specialisten eventueel kunnen helpen beslissen over de noodzaak de patiënt te ontschepen. Deze dienst zal indien nodig R.S.C. Koksijde verwittigen.

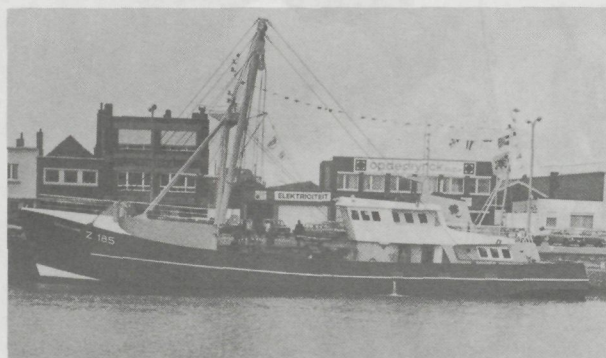
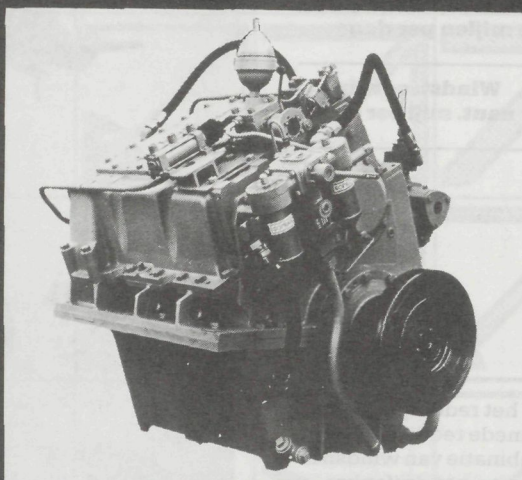
(Vervolg volgende bladzijde)



Een duiker van de rescue helikopter van de luchtmachtbasis van Koksijde wordt aan boord van het opleidingsschip Cdt. Fourcault gewincht om plaats in te nemen bij de operatie.  
(Foto Peter Maenhoudt)

# MASSON & VAN STIGT BV

wensen U prettige kerstdagen  
en een gelukkig nieuwjaar



MASSON keerkoppelingen worden veelvuldig toegepast in visserij-schepen.

Bij hermotorisering of nieuwbouw, voor iedere dieselmotor tussen 100 en 2.000 pk, is er een MASSON keerkoppeling met een passende vertraging en een goede vermogensreserve.

Door het toepassen van hoogwaardige staalkwaliteiten, geharde en geslepen tandwielen en een uitgekiend schakelsysteem zijn MASSON keerkoppelingen betrouwbaar, geruisarm en snel- en soepel schakelend. Reden waarom voor bovenstaand vaartuig een „MASSON” werd gekozen.

Reden waarom ook in recent bestelde schepen MASSON keerkoppelingen zullen worden geïnstalleerd. Kiezen voor MASSON is investeren in kwaliteit met de zekerheid dat VAN STIGT B.V. borg staat voor een doeltreffend en snel werkende service.

**VAN STIGT BV**

avelingen west 30 - gorinchem  
tel. 01830-31066\* - telex 24798

in België: (091) 261224

### Vorbereiding van de patiënt

1. Breng de patiënt zo dicht mogelijk bij het werkgebied indien zijn toestand het toelaat.
2. Het is van groot belang op te geven of en wanneer medicijnen toegediend werden.
3. Verzamel de papieren, zeemansboek, identiteitskaart, medische papieren in een omslag, klaar om samen met de patiënt overgebracht te worden.
4. Het personeel moet klaar staan om de patiënt eventueel in de SPECIALE DRAAGBERRIE VAN DE HELICOPTER te dragen.
5. Maak de patiënt vast in de draagberrie, het gezicht naar boven, en verzeker U ervan dat hij geen losse kledingstukken draagt. De patiënt moet een opblaasbaar reddingsgordel dragen (op te blazen indien de helicopter piloot het vereist).
6. Evacuatie van gekwetsten aan boord van ZEILVAARTUIGEN wordt veelal uitgevoerd vanuit het reddingsvlot, welke zich aan lijzijde van het vaartuig bevindt.

### HIJSOPERATIE

1. Plaats de sleng onder de armen en gesp de gordel dicht (zie Belgisch Nederlands Zeemansalmanak rubriek P).
2. Ga vertikaal onder de helicopterwinch staan.
3. Als U klaar bent, geef het „duim sein op„.
4. Bij de helicopter cargodeur gekomen zal de winchman U met het gezicht naar buiten draaien en U bijstaan om erin te komen.

### E. Voorschriften voor het schip

1. De snelheid van het schip moet aangepast worden om relatieve windsnelheid van 20 tot 30 knopen te behouden.
2. De koers wordt zodanig gekozen dat de ware wind onder een hoek van 30° over bakboord vóór komt.
3. Bij windsnelheden van 40 à 50 knopen stuurt het schip voor de wind om een relatieve windsnelheid te behouden van 20 tot 30 knopen. De ware wind moet over een hoek van 30 à 40° achterlijker dan dwars gehouden worden aan bakboord. Het overbrengen zal dan op het voorschip gebeuren.
4. Al het overbodige personeel wordt van het achterdek geweerd. Het volstaat te beschikken over het nodige personeel en de dokter of ziekenverpleger.
5. In geen geval mogen van het schip handstakellichten of valschermseinen afgeschoten worden wanneer de helicopter in de nabijheid van het schip komt.
6. Aangezien de winchkabel met statische electriciteit geladen is,

wordt een „static line” gebruikt om de statische electriciteit af te leiden.

7. Een verlengkabel kan onder de duiker of draagberrie bevestigd worden. Dit dient om de scheepsbemanning toe te laten de haak, duiker of berrie aan boord neer te laten zonder de hindernissen te raken.
8. Nooit de winchhaak vastmaken aan dek.
9. Bij het terug binnenwinchen, kan een bemanningslid helpen door met de verlengkabel het botsen van de duiker of draagberrie met hindernissen te voorkomen.

### CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

Het probleem bij reddingsoperaties met helicopters is de onbekendheid voor de meeste zeevarenden ten opzichte van de werkwijze met helicopters. Hier volgen enkele raadgevingen desbetreffende:

- a. - De snelheid van het schip moet aangepast worden om een relatieve windsnelheid van 20 tot 30 knopen te behouden.
- b. - Zonder tegenbericht van de helicopter, hou de wind 30° over bakboord.
- c. - De meeste winchings op een schip worden op het achterdek uitgevoerd.
- d. - Een helicopter werkt altijd in de wind.
- e. - Zijn alle obstakels verwijderd?
- f. - Alle losse voorwerpen, antennes, staand of lopend tuig verwijderen.
- g. - Geen losse kledingstukken dragen.
- h. - Alleen het nodige personeel volstaat bij het werkgebied.
- j. - Zorg dat de patiënt klaar is met alle nodige papieren en medische informatie.
- k. - Handel niet zonder bevel.
- l. - Laat eerst de haak of „static line” in contact komen met dek.
- m. - Bevestig nooit een haak of lijn aan dek.
- n. - Wordt een draagberrie gezakt, maak hem eerst los, patiënt overbrengen, terug vastmaken.
- o. - IN GEEN GEVAL, mogen vuurpijlen van het schip afgeschoten worden wanneer de helicopter in de nabijheid van het schip komt.
- p. - Radiocommunicatie tot het minimum beperken en de Standaard internationale uitdrukkingen gebruiken.

Hiermede hoop ik, eens te meer mijn steentje bijgelegd te hebben in het kader van de veiligheid van onze vissers en alle zeevarenden, waarvan de zee is het „WERKGEBIED” of „RECREATIEGEBIED”.

## NAVTEX!! ...

### Het overseinen van „Dringende Berichten aan Zeevarenden” met Radiotelex



door G. BRABANT.

#### WAT IS NAVTEX?

Sinds het ontstaan van de radiomarieme berichtgeving, werden zowel voor het uitzenden van veiligheidsberichten en weersvoorspellingen, als voor de commerciële communicatie, de morsetelegrafie en de radiotelefonie, als de onwrikbare pijlers aanzien waarop het hele maritiem radioverkeer rust.

Lange tijd hebben die conventionele verbindingssystemen aan de toen gestelde eisen en behoeften kunnen voldoen.

We moeten nochtans toegeven, dat onafgezien de ontegensprekelijke positieve resultaten bekomen tijdens een jarenlange praktijk, de morsetelegrafie en de radiotelefonie, die langs manuele weg de opname van de veiligheidsberichten verzekerden, vaak de optredende moeilijkheden in de afwikkeling van het radioverkeer niet steeds konden onderwerpen.

Het noodzakelijk beluisteren van de frequenties, de propagatieproblemen bij de radiogolven, de taalmoeilijkheden bij het opne-

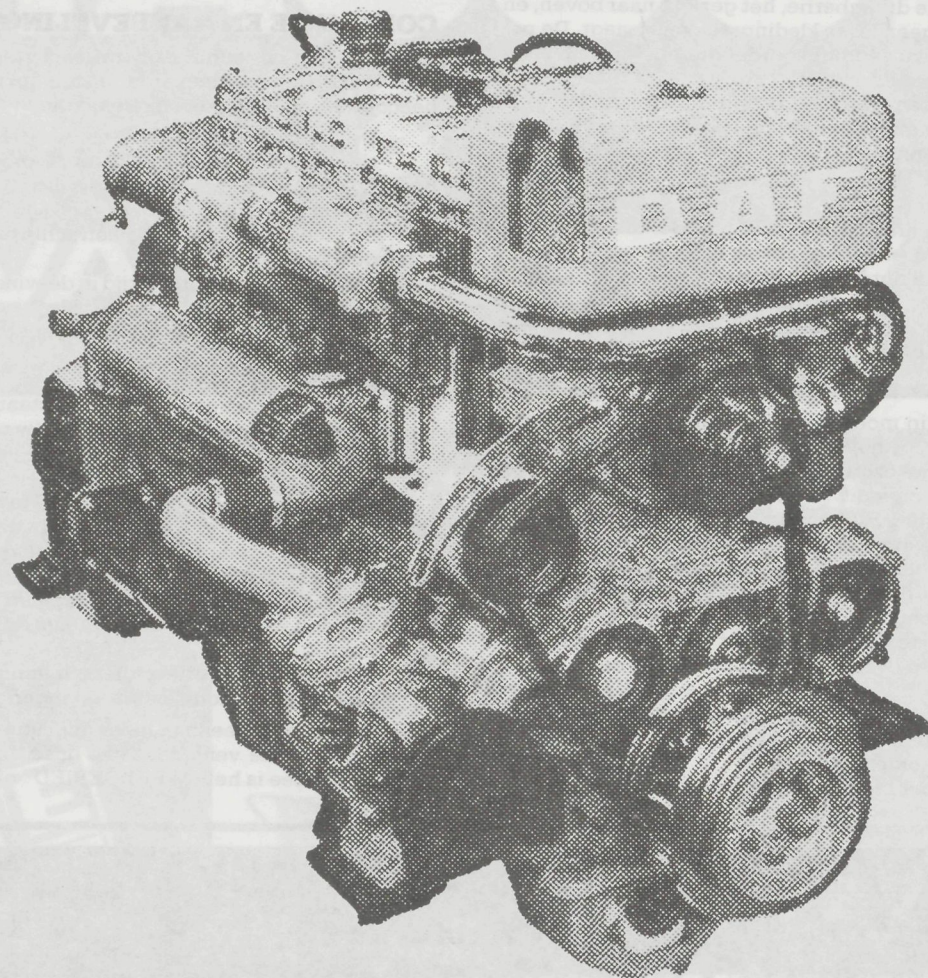
men van gesproken berichten in een vreemde taal en andere verwarring verwekkende factoren, resulteerden in vaak optredende vertragingen met de kans tot fatale gevolgen.

De zeelui hebben door de jaren heen weten te leven met deze beperkingen. Mede door de technische evolutie die de radiomarieme berichtgeving kenmerkt, werd de basis gelegd van een aantal nieuwe technieken die de kwaliteit van de radiomarieme communicatiediensten aanzienlijk kunnen verbeteren.

Met het aanwenden van de N.B.D.P.-techniek (Narrow Band Direct Printing) voor het overseinen van Radiotelexberichten in de marieme dienst, en de gunstige resultaten die op dit vlak werden bereikt, werd meer en meer de mogelijkheid en het belang gevoeld, om ook die vorm van communicatie nuttig aan te wenden voor het uitzenden van veiligheidsberichten voor de scheep-

(Vervolg volgende bladzijde)

Van 65 tot 340 PK



Kracht voor licht, schroef en lier.

**DAF Diesel**

---

Antwerpsesteenweg 126, 2630 AARTSELAAR

☎ (03) 887 40 00 – Telex 31647

vaart. Vandaar de benaming NAVTEX, het uitzenden van NAV - igitalational warnings met behulp van de Radio - TeLEX.

In samenwerking met diverse kuststations zendt OOSTENDERADIO, nood- en veiligheidberichten uit via de T.O.R. (Telex Over Radio) op de frekwentie 518 Khz.

De uitzendtijden voor de veiligheidsberichten en weersvoorspellingen van de deelnemende kuststations aan het NAVTEX-systeem zijn zodanig gecoördineerd, dat de scheepvaart te allen tijde op de hoogte gesteld wordt van vitale berichten, noodzakelijk voor een veilige vaart in de Noordzee.

## HOE KWAM NAVTEX TOT STAND?

In 1977 werd gestart met het proefdraaien van het nieuw NAVTEX-systeem.

Samen met GOTEBOGRADIO en SCHEVENINGENRADIO was OOSTENDERADIO er uiteraard bij, om actief mee te werken aan de opbouw van het systeem.

De voordelen die zouden voortspruiten uit het rechtstreeks aflezen, op een papieren band, van de uitgetypte tekst van de veiligheidsberichten en weersvoorspellingen werden intensief aangevoeld. OOSTENDERADIO, als één van de belangrijkste radiokuststations, geografisch gelegen op de grens van de Noordzee en het Kanaal, in één van de drukst bevaren zeeroutes die berucht zijn voor de ondiepe passen en de niet zelden ongunstige weersomstandigheden, moest de hem toegevoerde rol van mensenlevens op zee, en de tot nu toe op wereldvlak opgebouwde reputatie van eerste rang radiotelexkuststation, in ere houden.

Immers, met de ontwikkeling van het systeem werd het duidelijk dat, om de meest doelmatige werking van NAVTEX te bekomen, het van uitzonderlijk belang is dat slechts een gepast gedoseerd aantal radiostations aan de uitzendingen op de gezamenlijke frekwentie van 518 Khz meewerken.

## HOE WERKT NAVTEX?

NAVTEX richt zich niet alleen tot de grote eenheden. Ook de vissers en jachtlui zullen de NAVTEX-uitzendingen naar waarde weten te schatten.

Het principe van NAVTEX, is het gebruik van slechts één en dezelfde frekwentie (518 Khz) in de middengolf-band voor het uitzenden van de berichten in „broadcastvorm” met radiotelex.

„Vijf-Achttien” zal in de toekomst, naast „Eénentwintig tweeëntwintig” en „Kanaal zestien”, een belangrijke rol in het jargon van de radioman aan boord gaan betekenen.

Het gebruik van slechts één en dezelfde frekwentie voor de uitzendingen van NAVTEX, biedt het personeel, belast met de navigatie, enorme voordelen.

Daar de uitzendingen in „broadcast-vorm” geschieden, dienen de schepen niet noodzakelijk te worden uitgerust met een kostbare zend- en ontvang TOR-apparatuur. Mits het aanschaffen van een eenvoudige aangepaste ontvanger, aan een schappelijke prijs, kan elk vissersvaartuig in de Noordzee automatisch en rechtstreeks de veiligheids- en weerberichten op de band van een printtoestel aflezen.

De ontvangtoestellen worden vooraf in de fabriek op de bewuste frekwentie ingesteld en afgeregeld. Geen afstemming noch volumecontrole zijn nodig. Slechts antenne aankoppelen, een stroomplug insteken en het

toestel, kleiner dan een klassieke rekenmachine, ontvangt automatisch en bestendig, op een smalle papierstrook, geruisloos de uitgetypte tekst van alle veiligheid- en weerberichten, respectievelijk van de zone waarin het schip zich bevindt.

Geen tijdschema's meer in het hoofd, geen uitluisteren op al dan niet verplichte kanalen, alles geschiedt automatisch in eenvoudig Engels, zonder gecompliceerde afkortingen.

De bediening van NAVTEX is veel eenvoudiger dan de afstemming van ons radiotoestel of TV-set in de huiskamer.

Zijn er geen problemen qua ontvangst van NAVTEX voor de man op de brug, dan liggen de moeilijkheden eerder aan de zijde van de radiokuststations belast met het feilloos en ongestoord uitzenden van de berichten. Aangezien één en dezelfde frekwentie (518 Khz) voor alle uitzendingen van veiligheidsberichten en weersvoorspellingen is voorzien, dienen, om wederzijdse storing te vermijden, de uitzendingen van de deelnemende radiostations volgens een welbepaald plan en tijdschema te geschieden. Ook dient aandacht te worden geschonken aan de reikwijdte van de zenders, die moet beperkt blijven tot het gebied van de veiligheidszone waarvoor het radiostation aansprakelijk is. Vandaar dat wordt aangevoeld dat het aantal deelnemende kuststations in het NAVTEX-systeem, beperkt moet blijven en de veiligheidsberichten uit verschillende zone's moeten worden gegroepeerd. Zo concentreert ROGALANDRADIO (N) de berichten van Noorwegen, Denemarken en Zweden in de Noordzee, STOCKHOLMRADIO (S) verzekert de veiligheid in de Baltische Zee en SCHEVENINGENRADIO (NL) heeft het op een akkoordje met de Duitse Federale Republiek voor de veiligheid in de Duitse Bocht.

OOSTENDERADIO staat in voor een onfeilbare werking wegens de geografische positie aan de ingang van het Kanaal.

## WIE WERKT IN NAVTEX

Zoals reeds gezegd, geschiedt de uitzending van de veiligheids- en weerberichten in de Noordzee volgens een welbepaald schema en plan.

Volledigheidshalve wordt hierna, een overzicht opgesomd van alle aan NAVTEX deelnemende radiostations in de Noordzee en het Kanaal.

## RADIOKUSTSTATIONS DIE DEELNEMEN AAN NAVTEX-UITZENDINGEN

B <sub>1</sub>	Station	UITZENDTIJDEN					
H	Harnosand	0000	0400	0800(W)	1200(I)	1600	2000(W)
B	Bodo	0018	0418	0900	1218	1618	2100
S	Land's End	0018	0418(N)	0818(W)	1218	1618(N)	2018(W)
U	Tallin	0030	0430	0830(W)	1230(I)	1630	2030(W)
G	Cullercoats	0048	0448(N)	0848(W)		1648(N)	2048(W)
O	Portpatrick	0130	0530(N)	0930(W)	1330	1730(N)	2130(W)
L	Rogaland	0148	0548	0948	1348(W)	1748	2148
V	Vardo	0200	0500	0818	1100	1700	2018 2300
T	Oostende	0248	0648(W)	1248		1848(W)	2248
R	Reykjavik	0318	0718	1118	1518	1918	2318
J	Stockholm	0330	0730(W)	1130(I)	1530	1930(W)	2330
P	Scheveningen	0348	0748	1148(I)	1548	1948	2348

(I) = IJsberichten

(N) = Dringende Berichten aan Zeevarenden

(W) = Weersvoorspellingen

## WELKE BERICHTEN WORDEN IN NAVTEX UITGEZONDEN?

Navtex-informatie omvat:

### Berichten van het type A

De „Dringende berichten aan Zeevarenden”. Zeekaarten ondergaan gedurig wijzigingen; weggeslagen of uitgedoofde boeien, nieuwe wrakken, vlottende voorwerpen, schietoefeningen brengen voortdurend de veilige vaart in het gedrang.

ZCZC TA81  
162000 UTC NOV =  
OOSTENDERADIO NAVIGATIONAL  
WARNING  
481/84 =  
WESTHINDER FLUSHING ROUTE  
POSN 51 22 37  
N 03 05 21 E  
NIPPON BOUYLIGHT REPORTED DIM AND  
IRREGULAR +  
NNNN

### Bericht van het type B

De „Gale-warnings”

De stormberichten worden onmiddellijk bij de ontvangst met NAVTEX uitgezonden.

ZCZC PB64  
SCHEVENINGENRADIO  
GALE WARNING NR 64 200820UTC NOV  
NORTH-FORTIES SOUTH-VIKING EAST 7  
OTHER DISTRICTS NO WARNING

NNNN

### Berichten van het type C

IJsberichten

Enkel voor de betrokken gebieden.

### Berichten van het type D

„Search and Rescue alert”

Initiële waarschuwingen nopens een noodgeval worden door NAVTEX uitgezonden. De afhandeling van het noodverkeer gebeurt verder op de klassieke frekwenties 2182 Khz, kanaal 16 en 500 Khz.

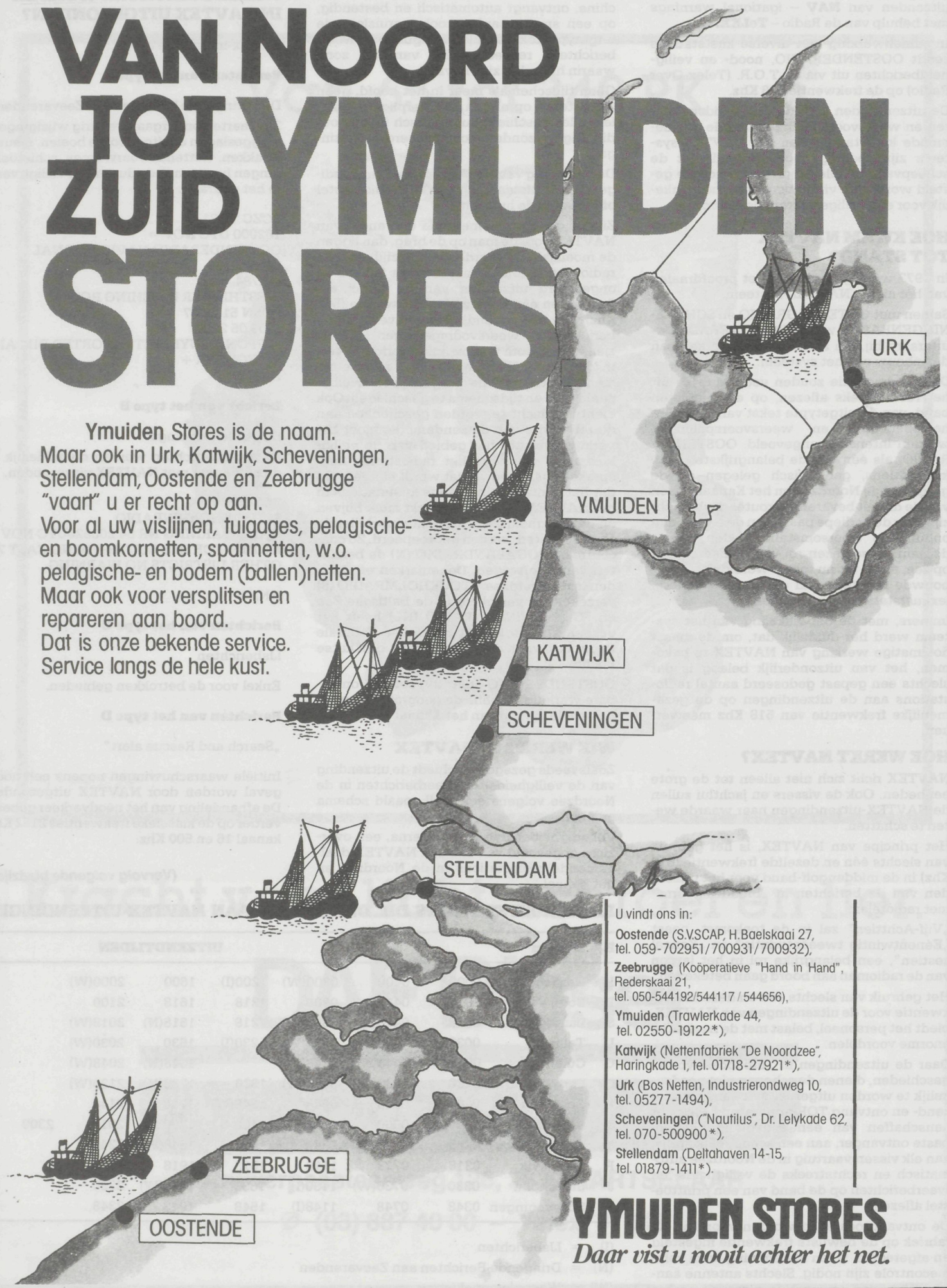
(Vervolg volgende bladzijde)

# VAN NOORD TOT ZUID YMUIDEN STORES.

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

Voor al uw vislijnen, tuigages, pelagische-  
en boomkornetten, spannetten, w.o.  
pelagische- en bodem (ballen)netten.  
Maar ook voor versplitsen en  
repareren aan boord.

Dat is onze bekende service.  
Service langs de hele kust.



U vindt ons in:

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

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

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

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

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

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

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

## YMUIDEN STORES

*Daar vist u nooit achter het net.*

### Berichten van het type E

De weerberichten en weersvoorspellingen

ZCZC GE13  
CULLERCOATSRADIO  
SHIPPING FORECAST  
2048 ON TUESDAY 20TH NOVEMBER 1984.

THE GENERAL SYNOPSIS AT MIDDAY  
LOW NORTHWEST SHANNON  
990 MOVING  
STEADILY EAST EXPECTED DOGGER 990  
BY MIDDAY WEDNESDAY.  
LOW SOUTH FORTIES  
1000 FILLING. ATLANTIC LOW  
MOVING RATHER QUICKLY NORTHEAST  
EXPECTED 600 MILES WEST OF SOUTH  
ROCKALL 960 BY MIDDAY WEDNESDAY

FORECAST FROM 201900

VIKING NORTH AND SOUTH UTSIRE  
FORTIES  
CROMARTY FORTH  
EASTERLY 5 TO 7, BUT CYCLONIC 4 IN  
SOUTH FORTIES AND FORTH AT  
FIRST, PERHAPS INCREASING GALE  
8 LATER  
IN VIKING AND NORTH AND  
SOUTH UTSIRE. SHOWERS.  
MODERATE OR GOOD

TYNE DOGGER  
SOUTHWEST 4 BECOMING CYCLONIC 6.  
OCCASIONAL RAIN. GOOD BECOMING  
MODERATE

FISHER  
SOUTHEASTERLY 5 TO 7, PERHAPS GALE 8  
LATER. RAIN AT TIMES.  
MAINLY MODERATE

GERMAN BIGHT  
SOUTH OR SOUTHWEST 4 OR 5  
INCREASING 6  
OR 7. SHOWERS. MODERATE OR  
GOOD

HUMBER THAMES DOVER WIGHT  
SOUTH OR SOUTHWEST 5 INCREASING  
6 TO GALE 8. RAIN THEN SHOWERS.  
MODERATE OR POOR BECOMING GOOD

FAIR ISLE FAEROES  
EAST OR SOUTHEAST 5 OR 6,  
PERHAPS GALE 8 LATER. SHOWERS.  
MODERATE OR GOOD

NNNN

### Berichten van het type F

De „Pilots“-berichten.

Waarschuwingen over de werking van de  
loodsdiensten.

ZCZC TF47  
250900 UTC NOV =  
OOSTENDERADIO PILOTMESSAGE  
NO 147/84 =  
SCHELDT PILOTAGE WIELINGEN  
RESUMED FOR BIG SHIPS +  
NNNN

### Berichten van het type G

De Decca-waarschuwingen.

ZCZC PG69  
SCHEVENINGENRADIO  
DECCA WARNING NR 69 250550Z NOV  
DECCA WARNING SIGNAL  
DECCA FRISIAN ISLANDS CHAIN  
CHANNEL 9B  
GREEN TRANSMISSIONS  
WILL BE INTERRUPTED FOR  
APPROXIMATELY  
TWELVE HOURS COMMENCING  
0700 HOURS GMT,  
SUNDAY 25TH NOVEMBER 1984 ENDS

NNNN

### Berichten van het type H

De Loran-C waarschuwingen.

### Berichten van het type I

De OMEGA-waarschuwingen.

### NAVTEX EN DE TOEKOMST

Iedereen die wat met de zeevaart te maken  
heeft, weet dat wat op til is met het huidige  
radio-veiligheidssysteem.

Op internationaal vlak, werd in het kader van  
de I.M.O. (International Maritime Organiza-  
tion) en meer bepaald in het „Sub-Commit-  
tee on Radiocommunications“ gedurende de  
laatste jaren in versneld tempo werk ge-  
maakt van het FGMDSS (voor Future Global  
Maritime Distress and Safety Systeem)

Het woord „FGMDSS“ wordt, hoewel met  
ongenoegen, in het jargon van de radiomar-  
conist ingeschreven. De goeie ouwe morse-  
sleutel, die gedurende vele jaren zo zijn be-  
trouwbaarheid heeft bewezen, zal in het

nieuwe systeem het veld moeten ruimen  
voor zijn jongere broer „de Radiotelex“.

In het wereldwijd toekomstig systeem voor  
Nood en Veiligheid, zullen communicaties  
door middel van satellieten voor een ingrij-  
pende ommekeer zorgen, zodat de morse-  
telegrafie van 1990 af, niet langer meer zal  
worden gebruikt voor veiligheidsdoelein-  
den.

Voor NAVTEX liggen de toekomstplannen  
helemaal anders.

Door het afschaffen van de morsetelegrafie  
voor de ontvangst van de veiligheidsberich-  
ten, wordt NAVTEX het alternatief commu-  
nicatiemiddel, waarbij de informatie in de  
vorm van een printed copy beschikbaar  
wordt.

Geruggesteund door de landen gelegen rond  
de Noordzee, werd NAVTEX door de I.M.O.  
integraal in het toekomstig veiligheidssys-  
teem opgenomen.

Van 1990 af, zullen de „Convention Ships“ –  
schepen die vallen qua radiouitrusting onder  
de bepalingen van de SOLAS – met de speci-  
ale NAVTEX-ontvanger verplicht dienen te  
worden uitgerust.

De rol van NAVTEX is zeker nog niet uitge-  
speeld. Wel integendee!!

Het is dan ook met een zekere fierheid dat de  
Radio Maritieme Diensten, in naam van de  
R.T.T., hierbij aan het bestaan van deze nieu-  
we toepassing van de beveiliging van de  
scheepvaart ten behoeve van de mogelijke  
gebruikers een betere bekendheid wil ge-  
ven. En meteen ook bij de jaarwisseling aan  
alle zeevarenden, een gelukkig jaar en be-  
houden vaart toe wensen.

Kantoor van Gerechtsdeurwaarder  
Jos. RYCKBOST  
E. Beernaertstraat 39, Oostende  
Tel. (059) 70 64 23

▲  
STAD OOSTENDE

OPENBARE VERKOPING  
BIJ RECHTSMACHT van

**VISSERSVAARTUIG  
P.653**

**„HOME WATERS“**

op ZATERDAG 22 DECEMBER 1984  
te 11 uur 's morgens in de vismijnkan-  
tien, Kantienestraat, te OOSTENDE.

Het stalen MOTORVISSERSVAARTUIG  
P.653 HOME WATERS is gebouwd in staal  
op het scheepswerf Amels & Zonen te Mak-  
kum (Nederland) in 1959, en is uitgerust  
met een defekte motor A.B.C. 525 PK  
bouwjaar motor 1970, lengte van het schip  
25,66 m, breedte 6,07 m, holte 2,87 m, bru-  
to tonnage 92 ton, zoals het thans ge-  
meerd ligt in de vissershaven te Oostende  
(kant Haringhale ter hoogte van de werk-  
huizen van SCAP).

Het lastenkohier en de verkoopvoorwaar-  
den liggen ter inzage van de belangheb-  
benden in het kantoor van de werkende ge-  
rechtsdeurwaarder.

De verkoping geschiedt onder de opschor-  
tende voorwaarde van hoger opbod, bin-  
nen de 15 dagen (art. 1592 G.W.).

**Bezichtiging: elke woensdag, donder-  
dag en vrijdag van 10 tot 12 uur. Zich  
wenden: werkhuisen SCAP te Oosten-  
de, Anseelekaai (tel. (059) 32 29 51 -  
32 39 79).**



**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**

# Oostende en de Zee



(foto Roger De Grijsse)

---

Pros Vandenberghe,  
regelmatig aanwezig op culturele manifestaties,  
bracht steeds zijn vriendschapsbetuigingen en levendige belangstelling  
bij de tentoonstellingen van kunstschilder Regnier De Herde.  
Oostende en de Zee zijn er altijd met gehechtheid en liefde vertolkt.

---




Aan de visserskaai



Aan de Hendrik Baelskaai



# BRUINHOF

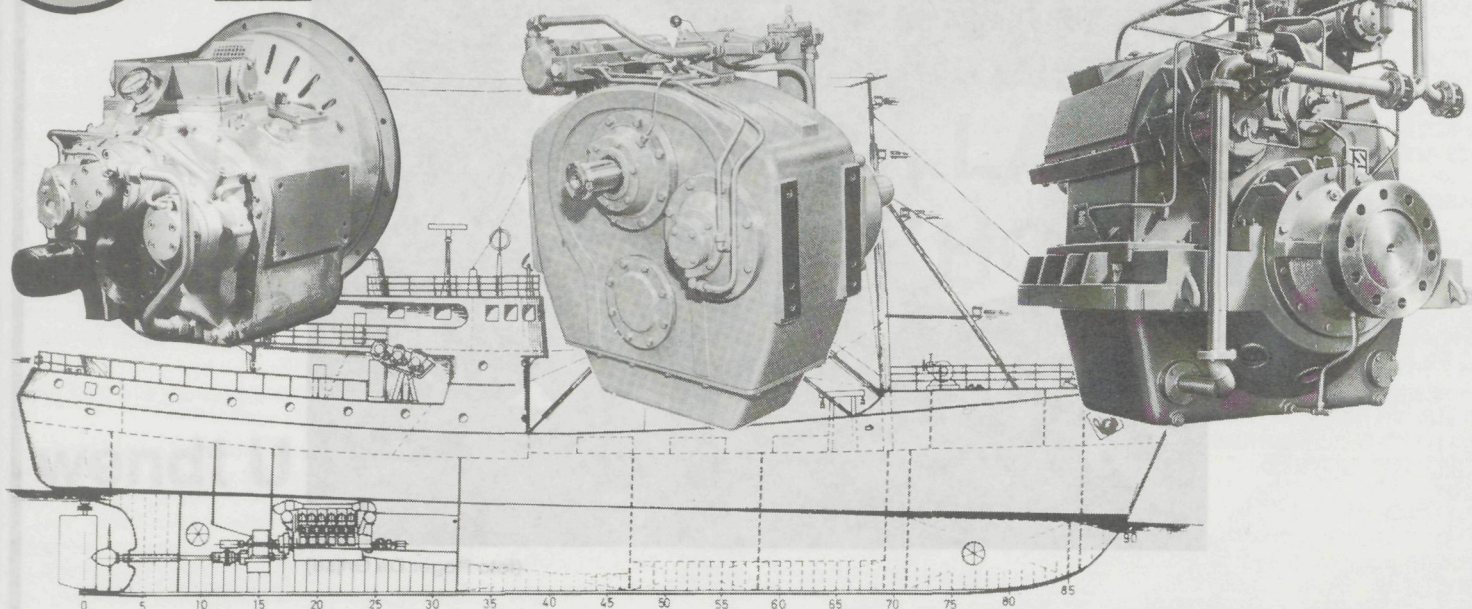
a  mannesmann company

## Keerkoppelingen voor visserijsschepen

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



## LOHMANN + STOLTERFOHT



**BRUINHOF**  
2120 - SCHOTEN (ANTWERPEN)

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

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

publivaria

## SCHEEPSWERVEN



# SEGHERS

Slipwaykaai 4, 8400 Oostende

☎ 059/32.13.30

Privé na 18 u. :

Jacques Seghers : 059/70.74.14

Jean Seghers : 059/23.49.43

– *Scheepsherstellingen*

– *Scheepsbouw*

– *Industriële werken*

– *Houtbewerking*

– *Herstelling en revisie*

*van alle dieselmotoren*