HET VISSERIJBLAD



53e JAAR – PRIJS 100 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 19 DECEMBER 1986 – NR. 48

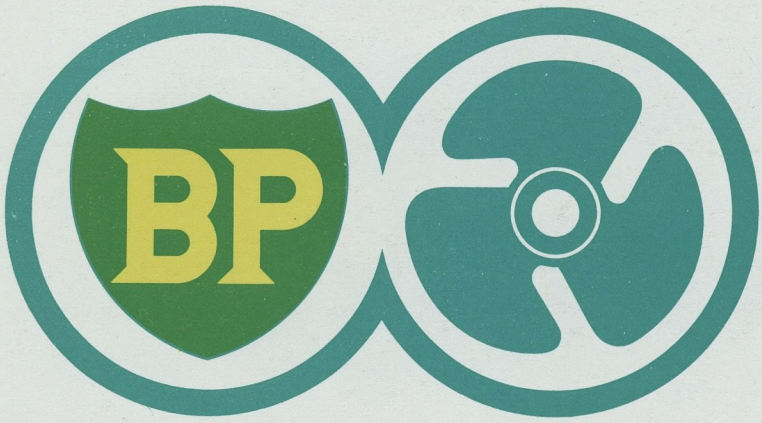


EEN GOEDE
GEZONDHEID

RIJKE VANGSTEN

EEN BEHOUDEN
VAART

WENST U

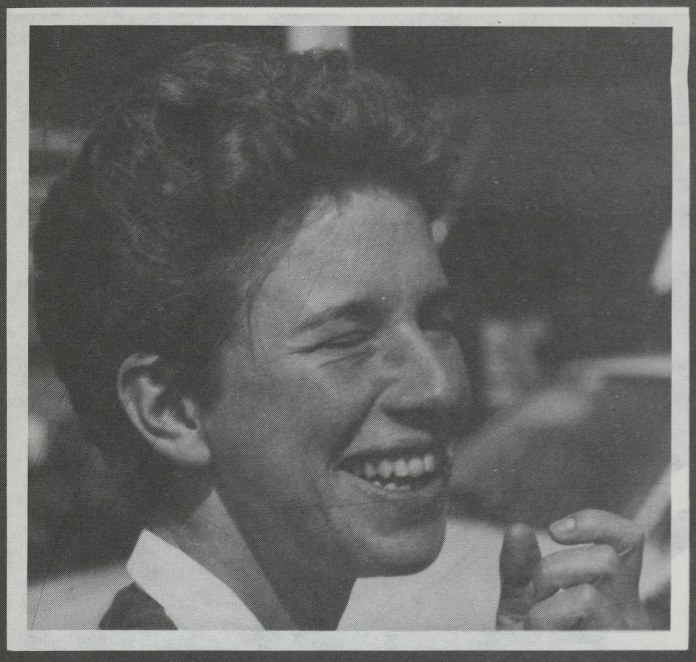


In d'aderen water
't zilte water van de deining
In de sterke handen
de branding
vluchtend voor hun verlangen
onder wolken als galjoenen
voor haar met goud beladen
op d'oceaan waar dromen
kruisen



1987

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



Aan onze vissers

Niet alleen de beperkingen van de vangsten en van de visgronden bedreigen de zeevisserijbedrijven, ook de toename van het zeevervoer draagt hiertoe bij. En de man die met deze toestanden regelrecht gekonfronteerd wordt is de visser.

Wat blijft nog over van de zo geroemde vrije zee?

Zodra de landvasten losgegooid, begint voor de visser een leven van spanning en stress. Hij moet niet alleen zijn schip met bemanning veilig van en naar de visgrond brengen, maar hij moet bovendien nog vissen!

En dat maakt de visser nog meer zeeman dan de zeevaarder.

Kerstmis is steeds een rustpunt, een „korte" gelegenheid om even te verpozen in een tijdperk die de arbeidende mens steeds dreigender ondergeschikt maakt aan technieken en economie. Een tijdperk die de rederijen de wind uit de zeilen neemt.

Maar 't zilte water kruipt waar het niet lopen kan en steeds zullen er mannen zijn die dit beroep „zo oud als de mens" zullen voortzetten.

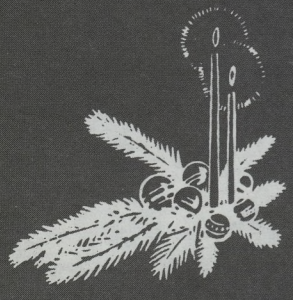
En zoals zij zullen er ook immer verslaggevers zijn, van lief en van leed uit het vissersmilieu.

Meer dan een halve eeuw zijn wij erbij met „Het Visserijblad".

Het Kerstnummer is traditioneel een bundeling van meningen waarin de vele facetten van het bedrijf belicht worden; met gebeurtenissen uit het verlopen jaar en met verwachting.

Maar ook steeds met onze genegen wensen voor veilige vaarten en overvloedige vangsten. Ik wens aan allen, reders, vissers, families en mensen die bij de visserij betrokken zijn een zeer prettig Kerstfeest en een hoopvol 1987.

Martine Vandenberghe



kustvaart

binnenvaart

BOLNES

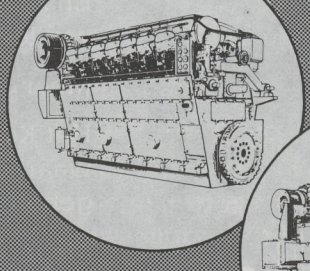
sleepvaart

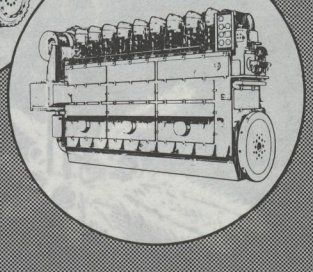
offshore

zeevaart

bagger

Direktie en
medewerkers
wensen u allen
een behouden vaart
door 1987

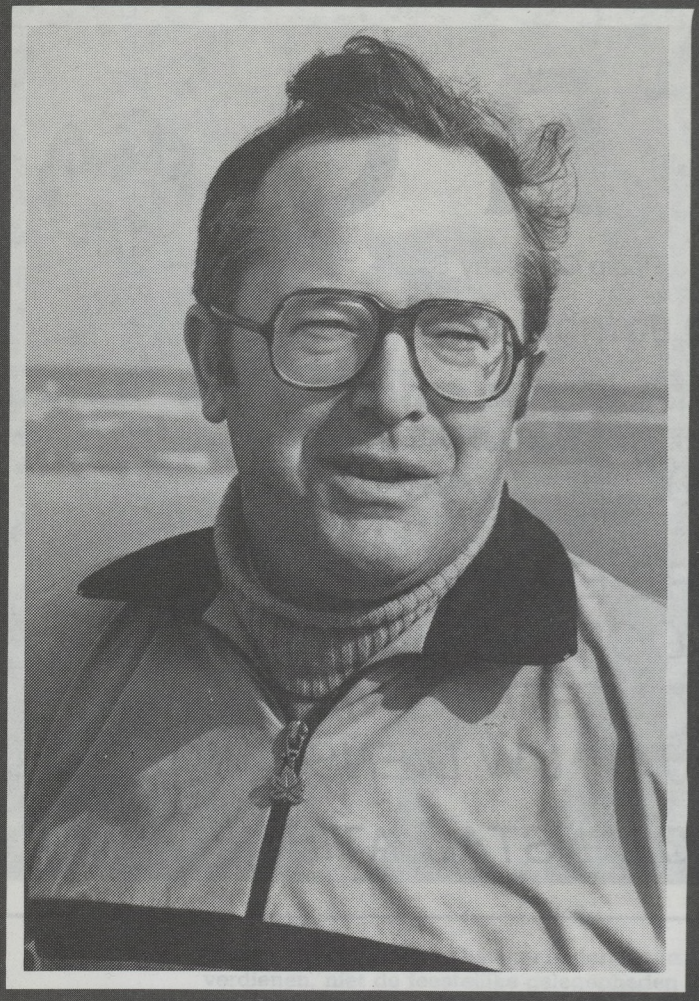




visserij

BOLNES MOTORENFABRIEK BV

2930 AA Krimpen aan de Lek
Postbus 2003, Holland
Tel. 01807 - 14900
Telex 22439



POLITIEK DOORVOEREN EN VISSERIJ STEUNEN

door Wilfried MARTENS,

Premier

1000 Brussel, 8 december 1986.

Dank zij de vriendelijke attentie van het Visserijblad krijg ik de gelegenheid om alle zeevissers en hun familieleden mijn beste wensen van geluk, vrede en voorspoed voor het nieuwe jaar aan te bieden.

Mijn warme sympathie voor de vissers dateert niet van gisteren. In verschillende omstandigheden heb ik de moed en de gehechtheid van de vissers aan hun hard maar mooi beroep kunnen bewonderen. Daarom verheugt het mij des te meer dat de algemene toestand van de zeevisserij en de visverwerkende industrie, gunstig evolueert, wat ook op het vlak van de tewerkstelling positieve gevolgen heeft.

Met belangstelling heb ik vastgesteld dat de initiatieven tot modernisering van de vissersvloot inderdaad geleid hebben tot een verbetering van de werkomstandigheden voor de bemanning en een verhoogde rentabiliteit.

De nieuwe investeringen wijzen bovendien op vertrouwen in de toekomst van dit beroep.

Voor de overheid betekent dit dat zij de gevoerde politiek verder moet zetten en de belangen van de Belgische visserij moet blijven verdedigen op Europees vlak, opdat ook in 1987 het passend klimaat geschapen wordt voor de verdere ontplooïing van de zeevisserij.

Maar de meest optimistische redenen om de toekomst gunstig onder ogen te zien liggen in het dynamisme en de slagvaardigheid van de vlaamse vissers. Uw stuwkracht en uw vernieuwingsgeest zijn de beste waarborgen voor de toekomst.

Het is met die overtuiging dat ik aan alle lezers mijn beste wensen van voorspoed aanbied voor 1987.

A M R C

N.V. Antwerp Marine Radio Company S.A.

MARINE ELECTRONICS

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

– *BIEDT AAN ALLE REDERS EN VISSERS ZIJN BESTE WENSEN VOOR 1987 AAN, EN DANKT U VOOR HET VERTROUWEN IN 1986.*
– *BLIJFT ZOALS STEEDS TOT UW DIENST VOOR*

LEVERING EN/OF INSTALLATIE:

SAILOR: *VHF en SSB*

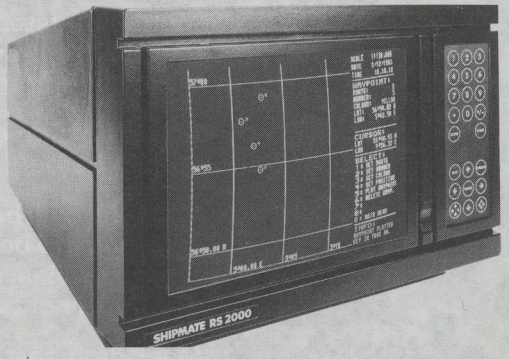
CETREK: *AUTOPILOT*

RAYTHEON-JRC: *DIEPTEMETERS RADAR*

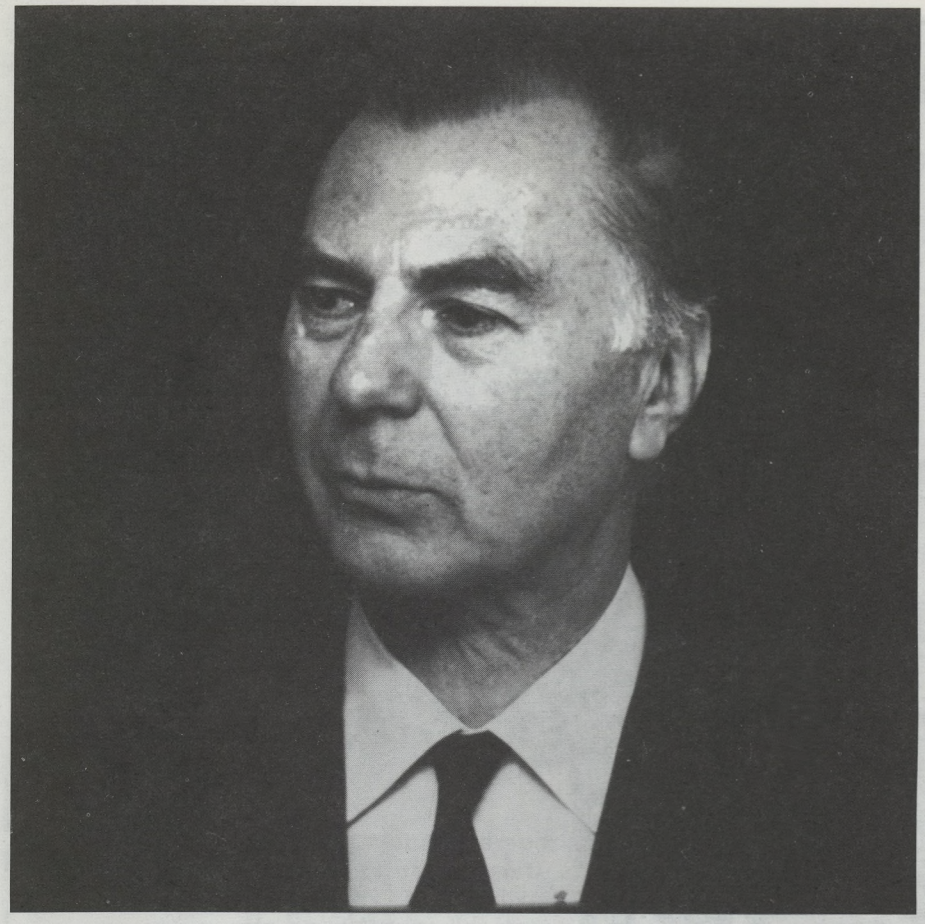
SHIPMATE: *NAVIGATOR VIDEO PLOTTER*

ELAC: *KLEUREN SONAR*





A M R C : KWALITEIT SERVICE



KERSTMIS VOOR DE VISSERS

Leo TINDEMANS

Naarmate het einde van het jaar nadert, gaan onze gedachten naar diegenen die, om hun boterhammen te verdienen, niet de feestelijke gelegenheden kunnen meemaken die in het leven van hun medeburgers veraangenamen.

Vanzelfsprekend denk ik hierbij in de eerste plaats aan onze vissers. Dezer dagen werd onze aandacht nog gevestigd op de moed en de werkkracht die vereist zijn om zich staande te houden in de zeevisserij.

We konden immers lezen in de krant dat er een nieuw conflict dreigt uit te breken tussen Argentinië en het Verenigd Koninkrijk, over de Falkland-eilanden. Nog zijn we de oorlog niet vergeten die daarover werd uitgevochten. Maar nu horen we dat het om de visserij gaat. In die verre zee proberen niet alleen Argentijnen hun vangsten te verbeteren of veilig te stellen, maar ook Spanjaarden en zelfs Russen.

Dit is nog eens de bevestiging dat geen zee te ver, geen gevaar te groot, geen moeilijkheid te hard is voor de vissers. Daaruit blijkt ook dat de zeevisserij een uiterst belangrijke economische activiteit vormt, en dat zowel de nijverheid als de voedselvoorziening zonder haar niet denkbaar zijn.

Te weinig wijst men er bij ons op hoe de zeevisserij verbonden is met de ontwikkeling van de mensheid. Het past dan ook, ter gelegenheid van Kerstmis en de Jaarwisseling daaraan te herinneren.

Sommige vissers zullen wellicht met Kerstmis thuis zijn. Velen zullen evenwel op zee zijn en met enig heimwee aan het kerstgebeuren in het gezin denken.

Aan allen willen we geluk en voorspoed toewensen. Wij willen hun de verzekering geven dat het werk zeer gewaardeerd wordt. We willen hun zeggen dat, waar het mogelijk is, hun rechtmatige belangen zullen verdedigd worden. De „struggle for life" is meestal hard in deze wereld. Het visserijprobleem op de zeven wereldzeeën is niet opgelost. De Europese visserijpolitiek vormt een bijna dagelijks gevecht. Groenland trad uit de EEG omwille van de visserij en Noorwegen kwam er niet binnen omdat het vraagstuk niet kon worden opgelost.

En nu is er weer het Falkland-conflict. Ik zou de voorbeelden kunnen vermenigvuldigen. Bovendien maken we ons meer en meer zorgen over de graad van zuiverheid van het zeewater en dus de gezondheid van de vissen. Want langs de vis, komen we ook aan het welzijn van de verbruikers, dus van de mensheid.

Onze generatie dient voor al die uitdagingen een oplossing te vinden. De wereld verandert onder onze ogen – en we geven er ons niet altijd rekenschap van.

Kerstmis vormt een uitstekende gelegenheid om daaraan te herinneren.

Kerstmis betekent altijd weer een bezinning over ons persoonlijk leven en geluk. We kunnen daarbij de wereld niet vergeten waarin ons leven zich afspeelt.



Zalig Kerstfeest!

Gelukkig Nieuwjaar!

En goede moed!



G. VAN GERVEN, ZETELDIREKTEUR.

"Wij pakken zo'n kredietdossier gewoon achterstevoren aan. Want achter elk dossier zit een ondernemer, en daar begint alles mee."

KREDIET A/D NIJVERHEID

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

McCANN-ERICKSON 1285/06/028



GUNSTIGE VOORUITZICHTEN

Mark EYSKENS

De kerst- en eindejaarsperiode is traditioneel een periode om het voorbije jaar te overzien en zijn gebeurtenissen te analyseren. Het jaar 1986 is in menige aspecten een bijzonder jaar geweest. Belangrijke evoluties op macro-economisch vlak hebben de Belgische economie en de visserijsector in het bijzonder beïnvloed. Een sector die toch jaarlijks voor ongeveer 3 mia Bfr. vis aanvoert of een gemiddelde vangst van meer dan 1.000 kg per dag.

Allereerst was er de rentedaling die zich begin dit jaar heeft doorgezet. Van dergelijke evolutie gaat een belangrijke positieve invloed uit op het investeringsklimaat. Investeringen blijven een belangrijke stimulans voor de economie. De sterk verlaagde debetrentevoeten hebben tevens de financiering van de werking van de ondernemingen gunstig beïnvloed. De rente op het kaskrediet is aanzienlijk gedaald daar waar het enige jaren terug nog 14% bedroeg.

De omgekeerde olieschok heeft mede bijgedragen tot een aanzienlijke verlichting van de kostenstructuur van ondernemingen. Vooral in de bedrijven, zoals de rederijen, waar deze kostenrubriek zo belangrijk is.

Desondanks deze positieve evolutie moet de Belgische economie verder worden ondersteund en gestimuleerd.

Een tweesporenbeleid is daarbij een aangewezen oplossing. Aangepaste methodes moeten enerzijds de koopkracht van de gezinnen en de investeringsneiging van de bedrijven verstevigen. De voorgenoemde rentedaling en de inflatiedaling die zich internationaal manifesteert moet in ons land optimaal doorwerken. Daar waar de inflatie drie jaar geleden nog 8,9% bedroeg is deze dit jaar 1,6%. Daarnaast moet ook aandacht worden besteed aan de fiscale druk. Uit de recente O.E.S.O.-statistieken blijkt dat België inmiddels de derde plaats, na Zweden en Denemarken ingenomen heeft.

Naast de psychologische en micro-economische nefaste gevolgen kan ook niet voorbijgegaan worden aan de fnuikende invloed op de tewerkstelling en de competitiviteit.

De problemen kunnen niet behandeld worden los van het tweede luik van het beleid, namelijk de sanering van de overheidsfinanciën en het reduceren van het begrotingsdeficit.

De maatregelen die de regering doorgevoerd heeft, dienen het netto te financieren saldo terug te brengen in 1987 tot 8% van het B.N.P. daar waar het in 1985 nog 12,5% bedroeg.

Als dit beleid wordt volgehouden en als men verder een beroep kan doen op de creativiteit en het dynamisme van de bevolking zoals we die bij de vissers vinden dan is de weg uit de crisis niet ver meer af en kunnen spoedig de vruchten van het geleverde werk worden geplukt.

VAN NOORD TOT ZUID YMUIDEN STORES.

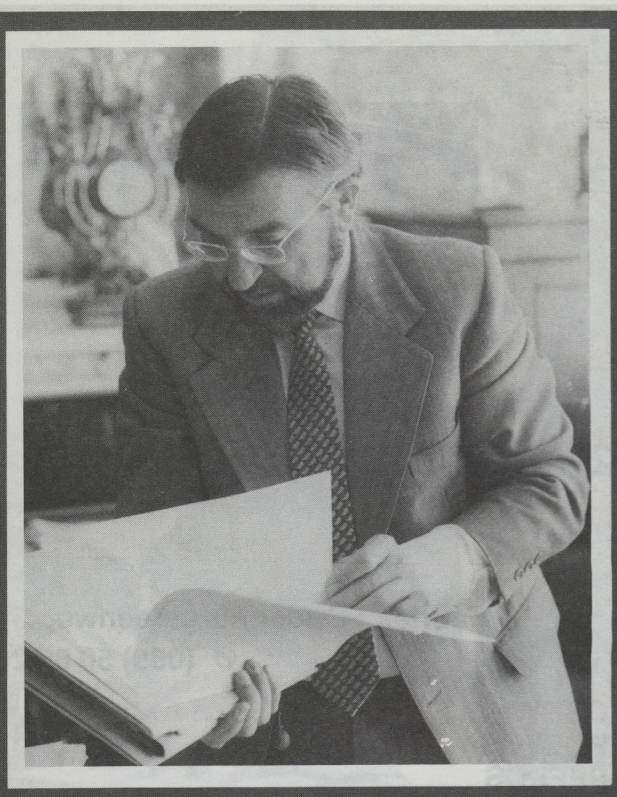
Ymuiden Stores is de naam.
Maar ook in Urk, Katwijk, Scheveningen, Stellendam, Oostende en Zeebrugge "vaart" u er recht op aan.
Voor al uw vislijnen, tuigages, pelagische- en boomkornetten, spannetten, w.o. pelagische- en bodem (ballen)netten.
Maar ook voor versplitsen en repareren aan boord.
Dat is onze bekende service.
Service langs de hele kust.



U vindt ons in:

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.



GEEN VLOOT-EXPANSIONISME MAAR OPTIMAAL GEBRUIK VAN PRODUKTIE-MIDDELEN

De Minister van Verkeerswezen en van Buitenlandse Handel,

Herman DECROO

Traditioneel wordt mij naar aanleiding van de jaarwisseling de gelegenheid gegeven mij rechtstreeks te richten tot de reders en allen die bij het zeevisserijgebeuren betrokken zijn.

Ik ben dan ook het Visserijblad dankbaar dat mij daartoe de gelegenheid wordt geboden.

Alhoewel ook in 1986 het noodlot heeft toegeslagen en de zee haar tol wederom heeft geëist, kan 1986 voor de Belgische zeevisserij een goed jaar worden genoemd en dit ondanks de zeedagenbeperking en de beperkte kwota.

Mijn dank gaat dan ook naar alle reders, schippers, motoristen en matrozen die hierbij hebben toegedragen, en naar de familieleden die het wel en wee van de zee met hen delen.

Het is de bijzondere taak van de Overheid, om in te spelen op het positieve economische gebeuren en alles in het werk te stellen om ook in de toekomst zulke goede resultaten te bereiken.

Meermaals heb ik het dynamisme en de inzet van de sector onderstreept en ik ben er ook van overtuigd dat wat dit betreft 1987 geen problemen zal stellen.

Daarnaast dient de door de Overheid te volgen politiek te worden geplaatst. De Belgische zeevisserijpolitiek wordt evenwel gecondition-eerd door het Europese beleid terzake.

Als Minister van Verkeerswezen, verantwoordelijk voor vloot en bemanning, kan ik mij volmondig aansluiten bij de op Europees vlak nagestreefde doelstelling om een optimaal gebruik van de produktiemiddelen te waarborgen en de economische levensvatbare bedrijven te bevorderen.

Bovendien, en als Minister van de nationale Regering is het mijn plicht hiervoor oog te hebben, moet het belang voor de nationale economie van de sector, in zijn ruimste zin, worden onderstreept.

Lotsgebonden met de resultaten op zee zijn immers de scheepsbouw met zijn werven en onderaannemers, toeleveringsbedrijven, de kusthavens, de visafslag, de verwerkende bedrijven, de distributie en de handel en zonder hier een volledige opsomming te willen geven ook nog het zeevisserijonderwijs.

De goede resultaten inzake besommingen, de in de sector verwezelijkte toegevoegde waarde en de relatief lage werkloosheid, zijn het resultaat van de gezamelijke inspanningen van het privé-initiatief en het overheidsbeleid.

Om ook in 1987 evenwaardige resultaten te boeken, blijft het derhalve een imperatieve noodzaak onze Belgische zeevisserijvloot – in alle omstandigheden – op een tweehonderdtal eenheden te handhaven.

Zonder schroom kan worden onderstreept dat de bijdragen via scheepskredieten, met thans in het kader van de Wet van 1948 meer dan 1,6 miljard frank uitstaande kredieten, in ruime mate de vernieuwing van de vloot hebben bewerkstelligd.

Konkreet, heeft deze politiek in 1986 geleid tot het in de vaart brengen van 13 nieuwgebouwde vaartuigen.

Het stimuleren van de vernieuwing van de vloot mag evenwel niet tot vlootexpansionisme leiden. Derhalve werd conform aan de EG-reglementering de onttrekking aan de vloot van minder economisch rendabele eenheden, via de toekenning van een beëindigingspremie bevorderd. In dit kader werd voor de periode 1985-1986 reeds voor meer dan 82 miljoen frank premies uitbetaald.

Het noodlot, dat in de sector niet kan worden geneutraliseerd en de door de Overheid gevolgde vlootpolitiek hebben in 1986 de reële onttrekking aan de zeevisserijactiviteiten van niet minder dan 12 vaartuigen voor gevolg gehad.

Dit resultaat sterkt mij in mijn voornemen om in 1987 mij enigzins te distantiëren van een strikte mathematische vlootbenadering en derhalve de daadwerkelijke vernieuwing van onze Belgische vloot verder te stimuleren.

Het aanhouden van de op gang gebrachte inspanning inzake beëindigingspremies en het steunen van een effectieve vervangingsbouw zijn de pijlers van het gevolgde vlootbeleid.

Het dynamisme van de sector en in het bijzonder de aantrekkingskracht van de jeugd tot deze sector genoodzaken mij evenwel ook initiatieven te ondersteunen, die de aanvulling van het rederskader met jonge vakbekwame elementen in de hand werken.

In het licht van de in 1986 behaalde resultaten is het duidelijk dat een politiek steunend op de solidariteit en inzet van de Overheid en van alle bij de zeevisserijsector betrokken privémiddens, in de breedste zin, de beste waarborgen biedt voor de toekomst van de Belgische zeevisserij.

Moge deze boodschap dan ook mijn beste wensen voor een voorspoedig 1987 vergezellen.

Ostend Stores en Ropeworks



Gedeponeerd 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



VRIJLATINGEN DIENSTPLICHT-WETTEN

door
Fr. X. de DONNEA
Minister
van Landsverdediging

Het is mij een genoegen om mij via deze weg tot de visserijmiddens te richten en ik ben dan ook graag ingegaan op het verzoek van de Directie van het Visserijblad om op een zakelijke en praktische manier de wijzigingen in de dienstplichtwetten nader toe te lichten.

Vanzelfsprekend ligt deze verandering de vissers nauw aan het hart daar de geldende vrijstelling van legerdienst voor jonge vissers en zeelieden in de toekomst mogelijk zou vallen.

Zoals voortdurend wordt beklemtoond en herhaald, heeft deze Regering besloten een herstelbeleid te voeren. Om orde op zaken te stellen en de toekomst van het land en zijn bevolking te vrijwaren, waren onvermijdelijke besparings- en andere onpopulaire maatregelen noodzakelijk.

In dat verband werd in de Regeringsverklaring aangekondigd dat de dienstplicht en dienstplichtwetten zouden worden hervormd. Dit hield broodnodige maatregelen in voor een betere motivering van het militair personeel en meer bepaald voor een verbetering van de voorwaarden waarin de dienstplichtigen hun taak zouden vervullen. De reeks acties die hierop betrekking hebben, zijn ondertussen gekend als valorisatiemaatregelen voor de militaire dienst.

De Regering was zich er ook echter van bewust dat deze hervormingen eveneens onvermijdelijk onsympathieke gevolgen zouden hebben.

Immers, zoals uit figuur 1 blijkt, veroorzaakt de gevoelige geboortedaling van de jaren zestig een tekort aan miliciens vanaf het midden der tachtiger jaren. Om de effectieven van de Strijdkrachten op peil te houden en zo aan onze NAVO-verbintenissen te kunnen voldoen, kon de Regering drie soorten maatregelen nemen: een verhoging van het aantal beroepsvrijwilligers, wat gezien de budgettaire situatie en het besparingsplan niet haalbaar was, een verlenging van de legerdienst of het optrekken van het aantal jongeren dat zijn dienst effectief vervult.

De Regering besloot tot een dienstplichtverlenging van 2 maanden zodat vanaf de lichting 1987 de miliciens 10 maanden (in DUITSLAND) en 12 maanden (in BELGIE) in dienst zullen blijven in plaats van 8 en 10 maanden nu. Deze maatregel alleen volstond niet om het contingnent op peil te houden. Als men bedenkt dat met de huidige dienstplichtwetgeving slechts de helft van de mannelijke jeugd zijn dienstplicht effectief vervult, zou het echter onrechtvaardig zijn om een verlenging met meer dan twee maanden door te voeren. Daarom werd eveneens besloten aan de dienstplichtwetten te raken.

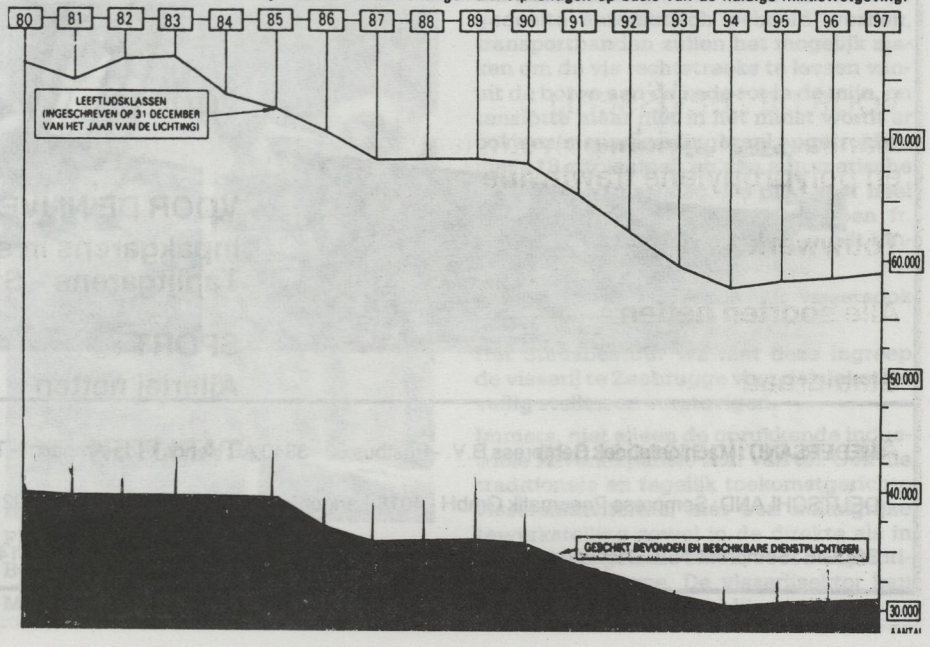
De wijziging van de dienstplichtwetten zal de voorwaarden tot het verkrijgen van uitstel aanpassen en zal de vrijlatingen van legerdienst beperken. Figuur 2 geeft een samenvattende vergelijking tussen wat momenteel is voorzien en wat in de toekomst zou van toepassing zijn.

Deze materies behoren uitsluitend tot de bevoegdheid van de Minister van Buitenlandse Zaken.

Ontheffing van legerdienst – die in bepaalde voorwaarden door de Minister van Landsverdediging kon toegestaan worden – is in de nieuwe wet niet meer voorzien.

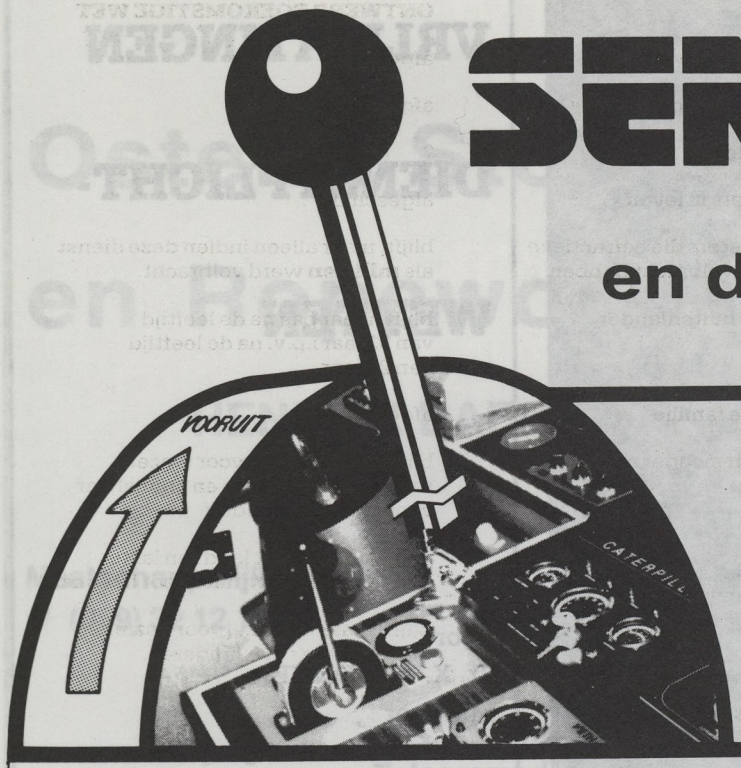
Over het ontwerp tot wijziging van de gecoördineerde dienstplichtwetten werd reeds door de Raad van State advies uitgebracht. Zoals het in een parlementaire democratie hoort, zullen nu Volksverte-

Figuur 1 – **Evolutie van de leeftijdsklassen en de lichtingen dienstplichtigen op basis van de huidige militiewetgeving.**



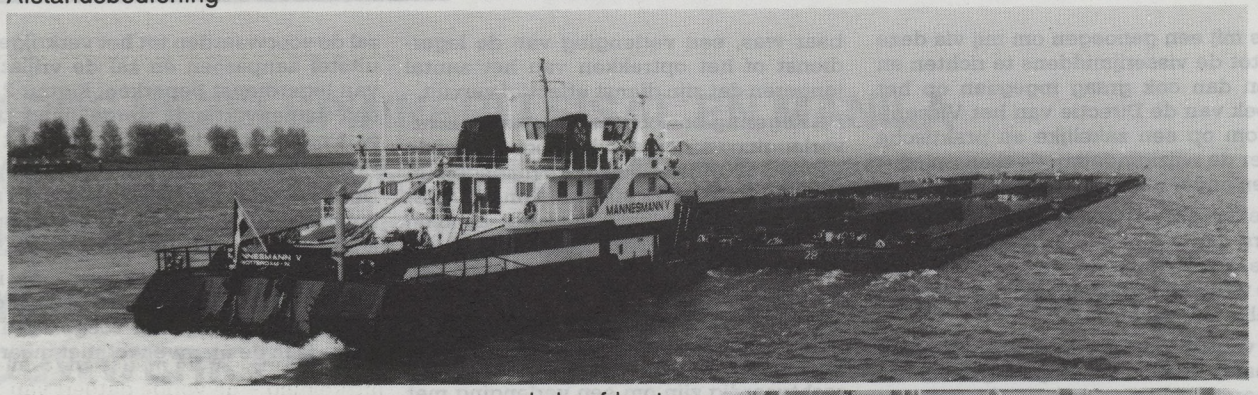
SEMPRESS

en de Scheepvaart

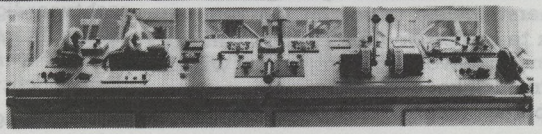


Pneumatische en
Hydraulische
Afstandsbediening

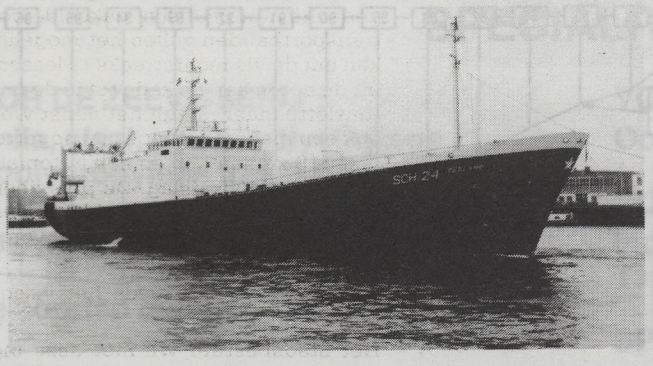
Afstandsbediening



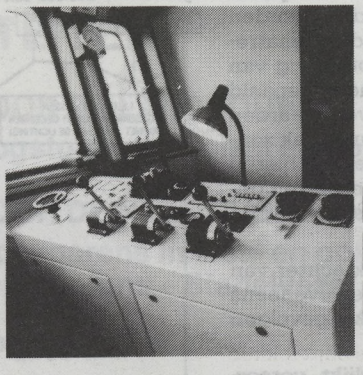
- van de hoofdmotoren



Afstandsbediening



- van de lieren



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

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

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

genwoordigers en de Senatoren het voorstel onderzoeken. Bij de behandeling van de teksten tijdens de parlementaire debatten is het mogelijk dat er wijzigingen of aanpassingen gebracht worden. Evenmin is het uitgesloten dat de Regering zelf nog initiatieven terzake neemt of overgangsmaatregelen voorziet ten gunste van bepaalde categoriën zoals vissers en zeelieden, mijnwerkers, jongeren die in het buitenland verblijven... wanneer moest blijken dat de voorgestelde maatregelen economisch niet opportuun zijn of te bruusk in voege zouden treden.

Volgens de jongste gegevens is er trouwens een amendement in de maak om de vissers toch verder vrijstelling te verlenen. Op het ogenblik dat U deze lijnen leest, bestaat er mogelijkerwijze hierover meer duidelijkheid.

Ik hoop met deze bondige uiteenzetting tegemoet te komen aan het verzoek van de directie van het Visserijblad. Ik wil graag van de gelegenheid gebruik maken om hier mijn oprechte kerst- en nieuwjaarswensen aan te bieden aan de vissers en hun familieleden en aan de lezers van het Visserijblad. In het bijzonder wens ik aan diegenen die het harde en veeleisende beroep van visser of zeeman uitoefenen een goede vangst en een behouden vaart.

FIGUUR 2. - VRIJLATINGEN (ARTIKEL 12 DIENSTPLICHTWETTEN)

HUIDIGE WET	ONTWERP TOEKOMSTIGE WET
Zij die buiten EUROPA verblijven	afgeschaft
Personeel van de mijnen	afgeschaft
Vissers en zeelieden	?
Vijf broers of zusters in leven	afgeschaft
Twee broers of zusters die een actieve dienst in het leger volbracht hebben	blijft, maar alleen indien deze dienst als **milicien** werd volbracht.
Genaturaliseerde buitenlander	blijft, maar pas na de leeftijd van 32 jaar i.p.v. na de leeftijd van 25 jaar.
Kostwinner van de familie	afgeschaft
Wees van vader **en** moeder en onmisbaar voor het bedrijf dat hij voor eigen rekening drijft	blijft, maar nu ook voor wezen van moeder of vader en onmisbaar voor het familiebedrijf.
(was vroeger geen reden tot vrijlating, eventueel wel tot ontheffing)	jonge vaders met kind ten laste maar enige kostwinner voor het gezin
Hij die, deel uitmakend van een gezin met minstens 2 kinderen, een broederdienst heeft en waarvan de inkomsten van de ouders lager zijn dan 360.000 fr. (aantal kinderen en inkomstengrens kan worden aangepast per K.B.)	blijft, maar nu enkel voor gezinnen met minstens vier kinderen.

DE VISSERIJ TE ZEEBRUGGE IN 1986

Het jaar is bijna om, tijd dus voor een terugblik in 1986 wat de visserijbedrijvigheid te Zeebrugge betreft. Het was een beetje een vreemd jaar. In de eerste weken van '86 kenden we verscheidene wonderbare visvangsten, met miljoenenbesommingen vooral door de grote aantallen tong die binnengehaald werden. Maar midden het jaar keerde het tij. Gekonfronteerd met allerlei beperkingen in de vaardagen en de visgebieden liepen de opbrengsten spektakulair terug. Het eindresultaat van al die ontwikkelingen is dat 1986 uiteindelijk toch nog een vrij goed vissersjaar is geworden.

Zeebrugge en de andere Belgische vissershavens zullen met behoorlijke jaarbesommingen kunnen uitpakken. Zeebrugge hoopt om tegen eind dit jaar een besomming van 1,8 miljard fr. te bereiken, wat goed is voor 16.000 ton vis. De aanvoer is misschien wat gedaald, maar de prijzen zijn flink verhoogd. Vis blijft lekker en een veel gevraagd produkt, maar het voedsel uit de zee wordt wel duur betaald...

1986 is voor Zeebrugge een belangrijk jaar geweest, omdat wij in het najaar gestart zijn met de langverwachte uitbreidingswerken aan de stedelijke vismijn. Het gebouw had al de respektabele lengte van 280 m, maar krijgt daar nu nog een stuk van 80 m bij. De toegenomen



FRANK VAN ACKER
Burgemeester van Brugge
Minister van Staat.

aktiviteit in de mijn maakte deze nieuwe uitbreiding – de vorige dateert van 1966-'67 – noodzakelijk. Maar het gebouw wordt niet alleen groter, het wordt ook uitgerust met allerlei nieuwigheden en technologische snufjes die voor de Zeebrugse visserij binnenkort ongetwijfeld een nieuwe grote sprong voorwaarts zullen betekenen. De vis zal in het nieuwe gedeelte automatisch gekoeld worden, transportbanden zullen het mogelijk maken om de vis rechtstreeks te lossen vanuit de boten aan de kade tot in de mijn, en tenslotte maar niet in het minst wordt er ook een nieuwe veilingszaal opgetrokken met 118 zitplaatsen en een automatische klok voor de visafslag. De prijs voor heel dit project zal rond de 100 miljoen fr. schommelen, en de voltooiïng wordt binnen een 2 tot 3 jaar verwacht.

Inmiddeles is ook reeds het vissersdok uitgebreid...

Het Stadsbestuur wil met deze ingreep de visserij te Zeebrugge voor de toekomst veilig stellen en verstevigen.

Immers, niet alleen de oprukkende industriële havenexpansie is er van tel. Ook die traditionele en tegelijk toekomstgerichte vissersaktiviteiten, met een belangrijke tewerkstelling zowel in de direkte als in de verder afgeleide zin, is voor ons prioritair te Zeebrugge. De visserijsektor kan en zal er op ons mogen blijven rekenen.

REDERS en VISSERS, voor uw

SOCIALE LASTEN
EN BOEKHOUDING

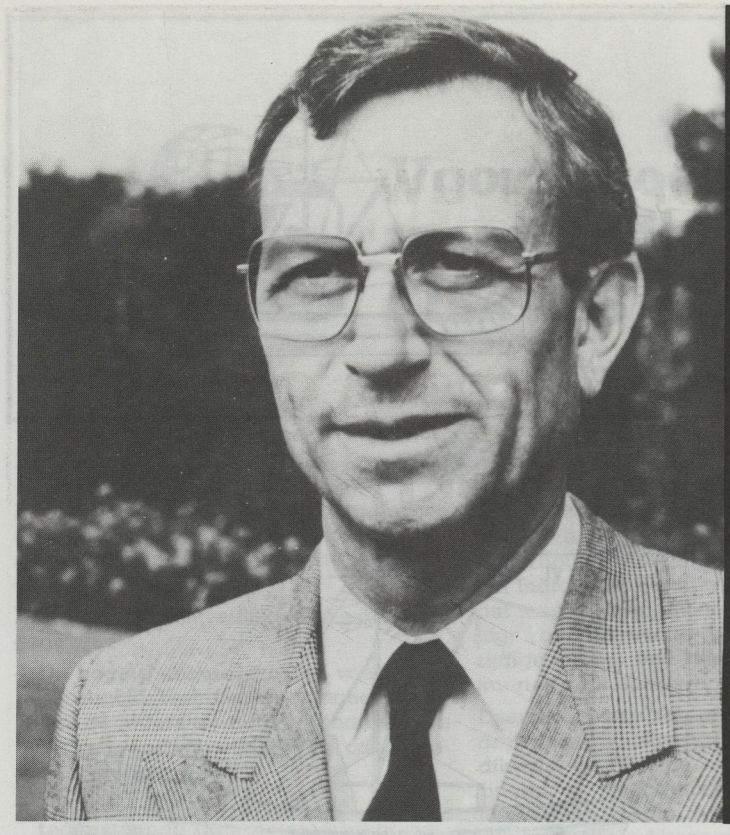
wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND
IN HAND

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

✆ 32.11.01



AAN ONZE REDERS EN VISSERS

P. DE KEERSMAEKER

Staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw

AAN ONZE REDERS EN VISSERS

Het jaar 1986 zal ons bijblijven als een visserij-jaar met grote tegenstellingen. Het was het jaar dat begon met wonderbare tongvangsten en eindigde met wonderbare kabeljauwvangsten. Maar in dat zelfde wonderjaar moest de Noordzee enkele weken dicht voor de boomkorvisserij en werd elk vaartuig beperkingen opgelegd wat het aantal vaartuigen betreft. Het is ook een buitengewoon feestjaar geweest, aangezien niet minder dan veertien doopplechtigheden van nieuwe vissersvaartuigen plaats vonden. Maar tijdens die bouwroes moest tijdelijk, doch noodgedwongen, het Scheepskrediet en ook de E.O.G.F.L.-steun aan nieuwbouwprojekten, worden ontzegd. Het was ook nog het jaar met lage brandstofkosten.

Niettegenstaande deze tegenstellingen en bepaalde beperkingen die de aloude vrijheid op zee onvermijdelijk aan een internationale discipline onderworpen was het voorbije jaar een gunstig visserijjaar voor onze Belgische vloot. Iedere goed geleide rederij heeft een appeltje voor de dorst kunnen sparen. Economisch staat de visserij er dus goed voor. Bovendien had de beperking van de vaartdagen sociaal gunstige gevolgen. Het vissersbestaan werd door de geconcentreerde vangsten en de daaruit volgende stille dagen wat menselijker, ook en vooral voor de vissersgezinnen.

Jammer genoeg heeft ook dit jaar de zee haar tol geëist. In deze kersttijd is het goed dat de ganse Vlaamse vissersgemeenschap in gedachten meeleeft met de families van de op zee gebleven bemanning van de N.512 „Ingrid".

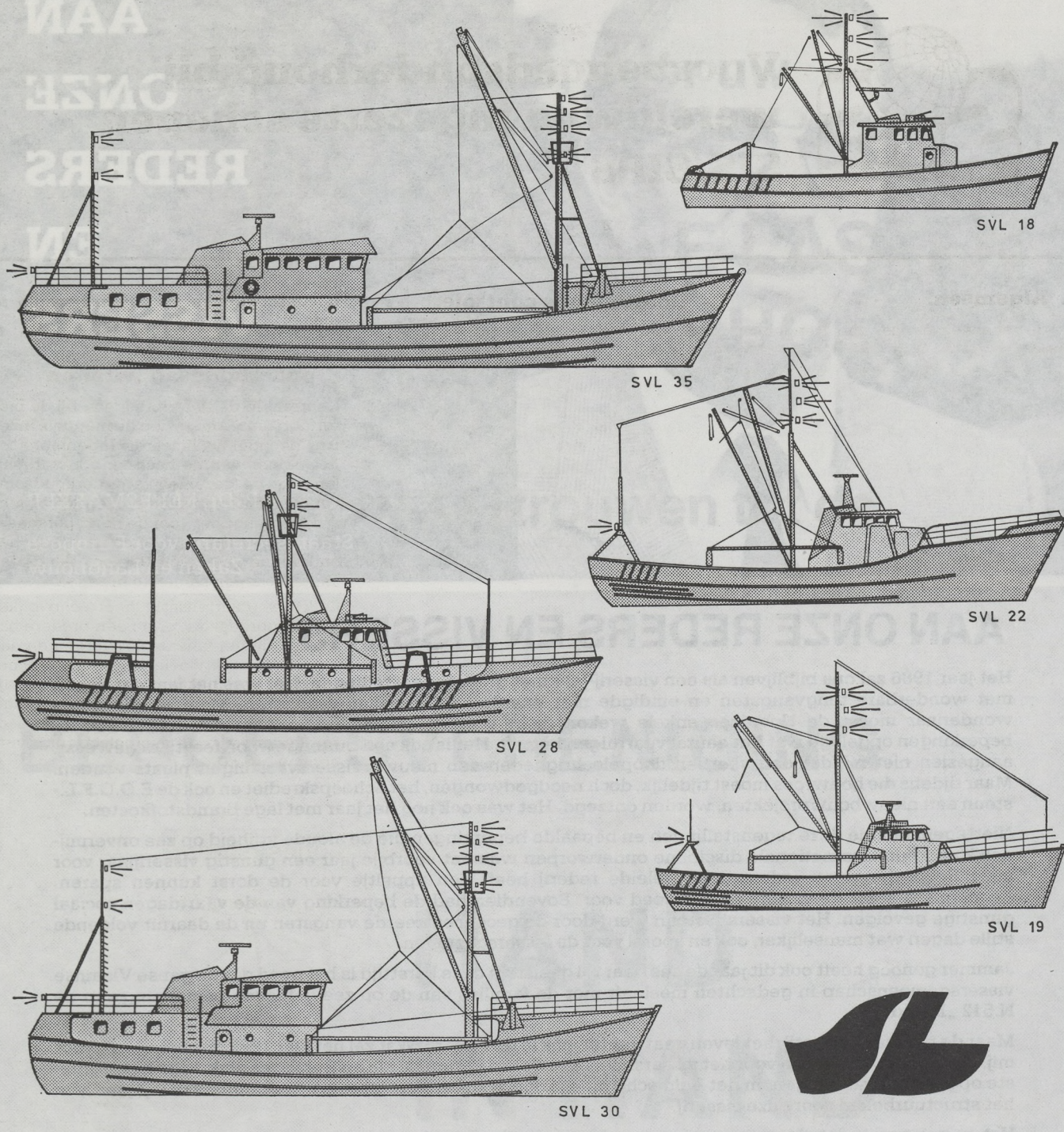
Maar de tijd staat niet stil, het leven gaat verder, ook in de visserij. Wat zal het jaar 1987 ons brengen? Voor mij, als verantwoordelijke voor het vissersbeleid, zowel op nationaal als op Europees vlak, is de belangrijkste opgave het vastleggen, in het Belgische meerjarige oriëntatieprogramma, voor minstens vijf jaar, van het structuurbeleid voor onze visserij.

Het is belangrijk dat de vernieuwing van de vissersvloot verder gezet kan worden, via economische aangepaste nieuwbouw of modernisering, waarbij de vlootomvang overeenkomt met de werkelijke vangstmogelijkheden op onze traditionele visgronden. Dit beleid zal zo opgevat moeten worden dat het op lange termijn een optimale produktiviteit van de vaartuigen waarborgt en een structuur van economische levensvatbare bedrijven bevordert.

Dit oriëntatieprogramma is bepalend voor de toekomst van onze visserij. Het opstellen van dit programma wordt een moeilijke opgave, omdat het rekening dient te houden met de tegengestelde belangen van de gevestigde reders en de nieuwkomers. Bovendien blijkt over het algemeen de visstapel in onze traditionele gronden zich niet te herstellen, zodat er in de korte periode niet meer speelruimte komt voor onze belangrijkste visserijen. Ik prijs mij gelukkig bij die moeilijke opgave te kunnen rekenen op de onmisbare en constructieve medewerking van de Redercentrale. Samenwerking in vertrouwen tussen overheid en bedrijf zal meer dan ooit noodzakelijk zijn.

Aan alle reders en vissers, aan allen die in 1987 van de visserij moeten leven, wens ik vredige kerst- en prettige eindejaarsdagen toe, maar ook een uitstekend visserijjaar 1987!

P. DE KEERSMAEKER
Staatssecretaris voor
Europese Zaken en
Landbouw.



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

Voorbehoedsonderhoud bij wereldwijd ingezette schepen SIS/SIPS

1. Algemeen.

In de scheepsservice zijn tendensen merkbaar, die de onderhoudsdienst voor wereldwijd ingezette zeeschepen grondig zullen veranderen.

Hierna zijn de wezenlijke invloeden aangegeven:

- De hoge personeelskosten voor hooggeschoold technisch personeel dwingen de reders tot het verminderen van de scheepsbemanning om concurentiële redenen.
- Daarenboven is het merkbaar dat niet tegenstaande de stijgende brandstofkosten de brandstofkwaliteit voor scheepsgebruik alsmaar verslechtert.
- Door modernisatie van de havenuitrusting en van de laad- en lossystemen verminderd de ligtijd in de havens.
- Daar het vrachtruimaanbod het benodigde vrachtvolume overtreft worden de reders er toe gedwongen scherpere chartervoorwaarden te aanvaarden.

Benevens deze invloeden die de onderhoudsmogelijkheden beperken zijn er nochtans ook ontwikkelingen merkbaar die bij een konsekwent gebruik het onderhoud kunnen vergemakkelijken. Hiertoe behoren:

- Een verbetering van de communicatie tussen de bemanning en de rederij.
- Bovendien is er een stormachtige ontwikkeling van de micro electronica merkbaar waardoor snelle beslissingshulp kan gegeven worden.

2. Voorbehoedsonderhoud.

Om op de grond van de hiervoor vermelde tendenzen de beschikbaarheid, het rendement en de bedrijfszekerheid bij wereldwijd ingezette schepen te garanderen zou men tot nog toe gehandhaafde „motorherstelling in nood" moeten ombuigen tot een „voorbehoedsonderhoud" om daarvoor voor de klanten en voor K.H.D. concurrentievoordelen te bekomen.

„Om een voorbehoedsonderhoud" te kunnen doorvoeren is het volgende noodzakelijk:

– Individueel onderhoudsplan.

Het moet aan de bedrijfsomstandigheden van de installatie aangepast zijn, zodat enerzijds slijtdelen passend benut kunnen worden en anderzijds hun uitvalpunt niet bereikt wordt voor hun vervanging.

– Doorlopende controle.

Van de bedrijfswaarden van de motor is vereist, daar volgens de ervaring van de onderhoudsdiensten in de meeste gevallen motorschaden optreden door het feit dat men niet op de hoogte is van gebrekkige bedrijfstoestanden, die door een tijdige kennis met relatief kleine kosten kunnen vermeden worden.

Daar deze verslechteringen van de bedrijfstoestand langdurig plaats vinden en dikwijls wegens de verschillende belastingen, omgevingstoestanden en wisselende brandstoffen voor het scheepspersoneel niet merkbaar zijn, is een doorlopende controle over lange tijdsspannen en rekening houdend met de bedrijfstoestand van dat ogenblik noodzakelijk.

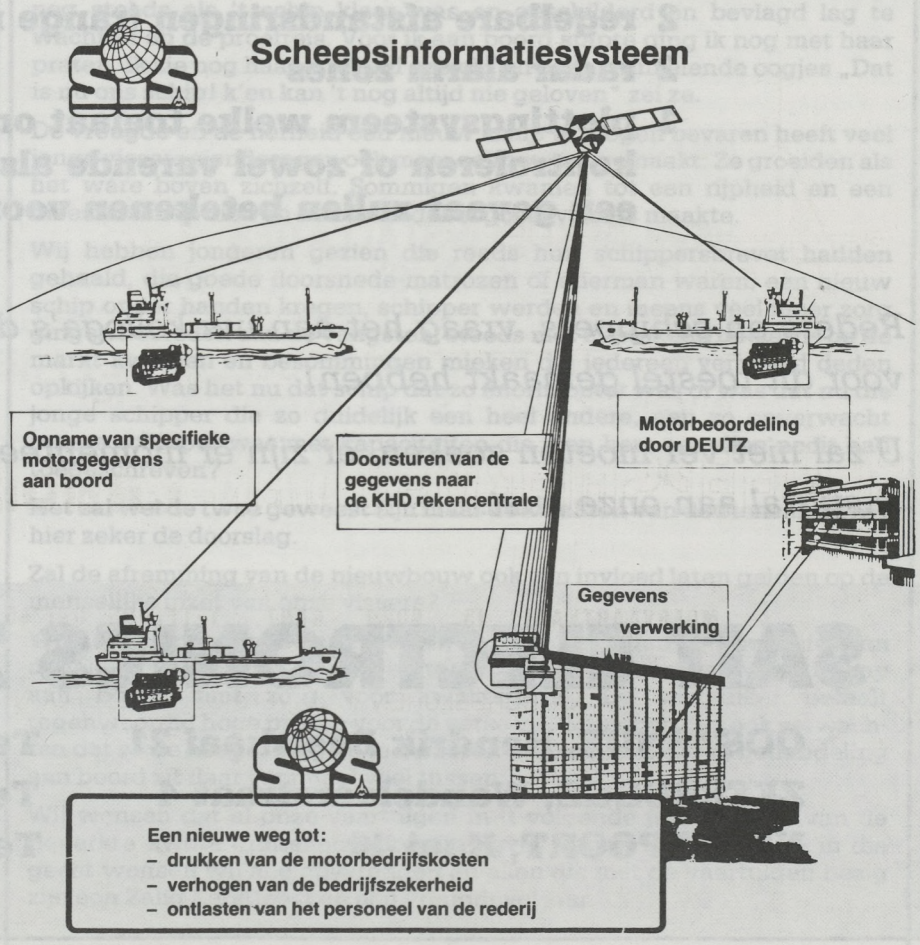
– Documentatie.

Van de vastgestelde waarden over lange bedrijfsperioden voor boordpersoneel en rederij om bij de planning van de onderhoudsactiviteiten als beslissingshulp te dienen.

– Regeling van de onderhoudsactiviteiten

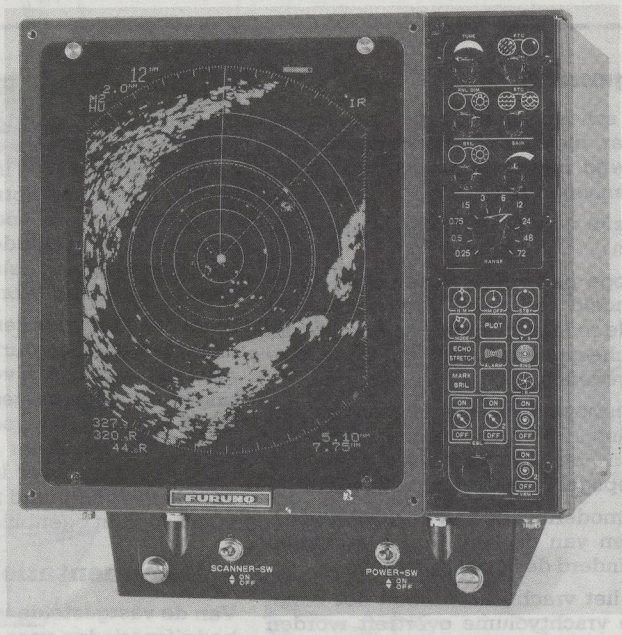
Centraal in de rederij respect, bij de motorfabrikant. Aangezien de manuele inzet van hooggekwalificeerde Ingenieurs tot het nemen van de beslissing in vergelijking tot de gezamelijke onderhoudsomvang, slechts een klein procent vertegenwoordigt, ligt het voor de hand personeel voor de beslissing en regeling van het onderhoud op één plaats voor een groter aantal schepen samen te brengen.

Zulk een centralisatie heeft een bijkomend voordeel dat er op een bredere basis ervaringen verzameld worden en dat de daaruit voortvloeiende kennissen snel terug ter beschikking staan van de bedrijven. Daarenboven laten zich gelijkaardige en analoge bedrijfssoorten systematiseren en langsom de microelectronica vereenvoudigen.



DE TOP-HIT VAN DE NAVIGATIETOESTELLEN

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



de daglichtradar
Furuno FR 805 D-A

Unieke toepassing van «pulse stretching», t.t.z. vergroten van de echo's van nabij gelegen objekten.

Standaard uitgerust met:

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

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

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

SAIT ELECTRONICS ZEEKUST

OOSTENDE, Hendrik Baelskaai 21 **Tel.: (059) 32.08.11**
ZEEBRUGGE, Wandelaarstraat 4 **Tel.: (050) 54.41.21**
NIEUWPOORT, Kaai 46 **Tel.: (058) 23 31.51**

3. Onderhoudssystemen.

Om aan de eisen van een voorbehoudsonderhoud te voldoen worden aan boord gegevens opgenomen en via bestaande communicatiemiddelen aan de Rederij of aan motorfabrikant overgemaakt en worden hier centraal verwerkt en vastgelegd.

Hierbij onderscheiden we twee systemen:

a) SIS-systeem (scheepsinformatie service)

b) SIPS (scheepsinformatie proces systeem.)

Bij het SIS-systeem worden specifieke motorgegevens voor de doorlopende controle door het scheepspersoneel opgenomen en door de marconist via de telexleiding naar de centrale gestuurd.

De inkomende telexgegevens worden door een operator in rekeneenheid ingevoerd en door een speciale rekenprogramma verwerkt.

Dit systeem werd totnogtoe op twee gastankers, bouwjaar 1975-'77, alsook op twee gastankers 1980-'81, toegepast en totnogtoe behouden.

Bij het SIPS-systeem worden specifieke motorgegevens tijdens de doorlopende controle door sensoren opgenomen en door een boord microprocessor via satelietcommunicatie direct in de centrale ingevoerd en verwerkt.

Verdere belangrijke informatie voor de Rederij over scheepsbezetting, navigatie, lading en technische uitrusting van het schip kunnen daarenboven met hetzelfde systeem doorgegeven worden.

Daar er een toenemende uitbreiding van dit communicatiemiddel merkbaar is heeft K.H.D. in samenwerking met een bedrijfsconsortium op het schip „Epsilongas" zulk een systeem geïnstalleerd om het verder te ontwikkelen.

4. Slotbeschouwing.

Door de inbrenging van een systematisch onderhoud worden de onvoorziene ligtijden van de schepen gedrukt.

Het is wel te verstaan dat overmachtschade die niet onderworpen is aan de doorlopende controle verder niet uitgesloten is.

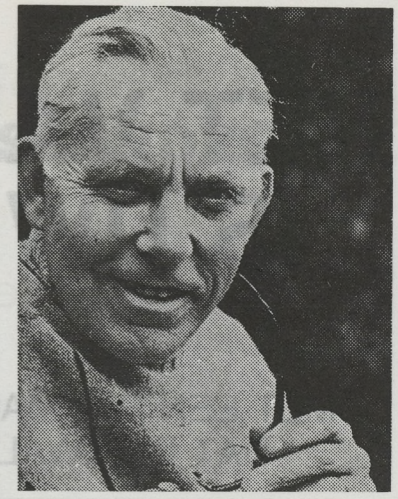
De onderhoudssystemen laten een planning van de onderhoudswerkzaamheden toe t.t.z. de omvang van de wisselstukken en de daartoe benodigde arbeidscapaciteit kunnen vooraf vastgesteld worden, zodat op het vastgesteld onderhoudstijdstip alle onderdelen en de daartoe benodigde mankracht ter beschikking staan.

Daarenboven kunnen plaats en onderhoudstijdstip rekening houdend met de lopende charterovereenkomsten gepland worden alsook de mogelijke ligtijd rekening houdend met andere noodzakelijke werken aan het schip.

De kosten van het K.H.D. prestaties voor een SIS systeem belopen ca. 9.500,- DM per jaar voor een éénmotorige installatie.

De klantendienst is er van overtuigd dat door het invoeren van een systematisch onderhoud met het SIS systeem of met het SIPS systeem er economisch voordelen voor onze klanten en voor het K.H.D. bereikt kunnen worden.

MIJMERINGEN



Dries Claeys
Ere Volksvertegenwoordiger

Het leven gaat enorm snel verder. Het is weer een jaar dat voorbij gevlogen is – met goede en kwade dagen – onder de kwade dagen hebben wij ontegensprekelijk opnieuw het vergaan van een schip en het betreuren van mensenlevens. Voor ieder die enigzins met de visserij meeleeft, gaat zoiets recht naar 't herte. Maar toch is dat medeleven van korte duur, elkeen opgeslokt wordend door de jacht van het leven en de ontzeglijk vele dingen die de aandacht opeisen. Voor de familie blijft de leegte en blijft de pijn nog heel lang voortknagen. Sombere dagen...

Ook blije dagen. Telkens als ik in het Visserijblad de verslagen lees over een doop of een tewaterlating van een nieuw schip, doet het wel even pijn dat ik er niet meer bij mocht zijn, maar stel ik mij de mensen voor die erbij betrokken waren. De scheepsbouwers die fier als een gieter hun werk stonden te bewonderen, de eigenaars die vol vreugde en vol hoop naar HUN nieuw schip stonden te kijken.

Dit herinnert me aan die vissersweduwe van vooraan in de zeventig jaar, die voor haar twee zoons een nieuw schip had laten bouwen. 'k Zie haar nog steeds als 't schip klaar was en geschilderd en bevlagd lag te wachten op de proefreis. Vóór ik aan boord stapte ging ik nog met haar praten. Ik zie nog haar stralend gezicht en haar twinkelende oogjes „Dat is nu ons schip! k'en kan 't nog altijd nie geloven" zei ze.

De vreugde en de fierheid een nieuw schip te mogen bevaren heeft veel jonge vissers zienderogen ook meer zelfbewust gemaakt. Ze groeiden als het ware boven zichzelf. Sommigen kwamen tot een rijpheid en een meesterschap die van hen formidabel goeie vissers maakte.

Wij hebben jongeren gezien die reeds hun schippersbrevet hadden gehaald, die goede doorsnede-matrozen of stierman waren, een nieuw schip onder handen kregen, schipper werden en ineens veel meer zorg gingen besteden aan de vangsten, steeds met uitstekend goeie vis op de markt kwamen en besommingen mieken die iedereen verbaasd deden opkijken. Was het nu dat schip dat zo enorm beter was of was dat nu die jonge schipper die zo duidelijk een heel andere, een zo onverwacht betere schipper was met kapaciteiten die men hem voordien nooit had toegeschreven?

Het zal wel de twee geweest zijn maar de kwaliteit van de mensen gaven hier zeker de doorslag.

Zal de afremming van de nieuwbouw ook zijn invloed laten gelden op de menselijke inzet van onze vissers?

Wij hopen en geloven van niet. Wij hebben meer dan ooit behoefte aan degelijke vissers, met kennis en toewijding met geest van vriendschap aan boord, met zorg voor kwaliteitsvis. De verbruiker betaalt tegenwoordig hoge prijzen voor de verse vis. Zij mogen dan ook verwachten dat ze de hoogst mogelijke kwaliteit zou bezitten. En de behandeling aan boord zit daar voor heel veel tussen.

Wij wensen dat al onze vaartuigen in 't volgende jaar omwille van de beperkte kwota uitstekende kwaliteitsvis mogen aanvoeren en in die geest wensen wij alle opvarenden en allen die met de vaartuigen bezig zijn een Zalig Kerstfeest en een vreugdevol jaar.

HET VANGEN VAN DE VIS IS UW VAKMANSCHAP

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

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



INES UW SERVICEAGENT VOOR **PROMAC**
AAN DE BELGISCHE KUST

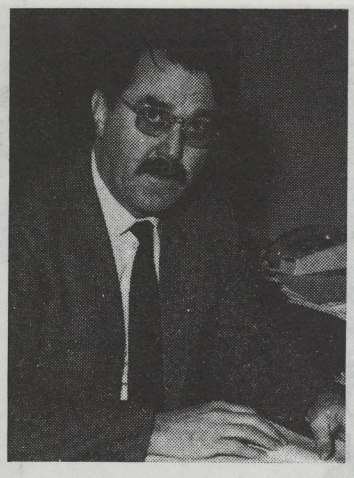
PROMAC levert:

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

INES **Hendrik Baelskaai 17** **8400 Oostende** **Tel. (059) 32 34 01**	**INES** **Terbekehofdreef 54** **2610 Wilrijk** **Tel. (03) 828 10 32** **Telex 31895**	**INES** **Wandelaarstraat 1** **8380 Zeebrugge** **Tel. (050) 54 47 55** **Fax (050) 54 57 12**

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

PROMAC



VIS EN ONTWIKKELINGSLANDEN

P. HOVART

De 16de oktober jl. was wereldvoedseldag en deze dag stond in het teken van de visserij. Het was een initiatief opgezet door de Wereldvoedsel- en Landbouworganisatie van de Verenigde Staten (FAO) in Rome. Er kan niet worden gezegd, dat er in ons land aan dit feit veel aandacht werd besteed. Jammer, want voor vele miljoenen mensen is vissen een middel om aan eten te geraken en voor nog veel meer mensen kan de vis een belangrijke voedselbron zijn.

*
* *

Hoe ligt de situatie inzake visserij in de ontwikkelingslanden?

Het is onmogelijk in deze korte bijdrage een volledig beeld op te hangen. Beperken we ons tot enkele grote lijnen.

1. In 1984 werd door de ontwikkelingslanden ruim 40 mln ton vis en visserijproducten op een totaal van 82,8 mln ton of 48,8% aangevoerd.

In deze landen zou de visserij voor 50-60 mln arbeidsplaatsen zorgen.

Waar in de industrielanden in 1984 per hoofd van de bevolking ca 35 kg vis werd gevangen, bedroeg dat cijfer in ontwikkelingslanden slechts ca 11 kg per hoofd van de bevolking.

2. Zoals de andere natuurlijke – en materiële – rijkdommen is de visproductie ongelijkmatig over de aarde verdeeld. Dit hangt o.a. samen met de productiemogelijkheden en de rijkdom aan voedingsstoffen in de wateren.

In 1984 werd ca 48% van de vis gevangen in het noordoostelijk gedeelte van de Atlantische Oceaan (15,5%) en in het noordwesten van de Stille Oceaan (32,5%). De Indische Oceaan leverde in 1984 4,3 mln ton vis of 0,60 kg/ha tegenover de Noordzee 3 mln ton of 52 kg/ha.

3. De aanvoer van de ontwikkelingslanden bestaat in hoofdzaak uit haringachtigen, makrelen en tonijn. Uiteraard is het aanvoerpatroon echter van land tot land verschillend.

4. Vis en vissrijproducten zijn belangrijke eiwitrijke voedingsmiddelen en vooral in ontwikkelingslanden heeft vis een belangrijke plaats in de totale dierlijke eiwitvoorziening. Volgens FAO-gegevens bedraagt vis in Afrika 20% en in Azië 31% van het totaal van het beschikbaar dierlijk eiwit.

Er moet worden opgewerkt, dat het verbruik per hoofd en per jaar in de ontwikkelingslanden zeer ongelijkmatig is. In Soedan zou het verbruik b.v. 2 kg per hoofd en per jaar bedragen en in Ghana 27 kg.

5. Het grootste gedeelte van de in ontwikkelingslanden gevangen vis is bestemd voor „de markt" of voor zichzelf. Dit laatste is minder en minder het geval. Voor de meeste vissers is de visserij een bron van inkomsten. De aangevoerde vis wordt rechtstreeks verkocht aan verbruikers of aan plaatselijke handelaars of tussenpersonen die voor iedere distributie zorgen.

Per saldo voeren de ontwikkelingslanden meer vis uit dan in. In 1984 bedroeg de invoer ongeveer 2,3 mln ton voor een waarde van 2,0 miljard US $; de uitvoer beliep ruim 4,4 mln ton voor 7,1 miljard US $.

Duurdere vissoorten worden geëxporteerd en relatief goedkopere soorten worden ingevoerd.

De belangrijkste uitvoerlanden zijn Zuid-Korea, Thailand, Mexico (garnalen), Chili en India.

De uitvoer is hoofdzakelijk op de industrielanden geöriënteerd; de handel tussen ontwikkelingslanden onderling is tot nog toe eerder beperkt.

Door onze westerse bril gezien, moet de visserij in de ontwikkelingslanden wel met tal van problemen en moeilijkheden geconfronteerd worden.

Basis is uiteindelijk ongetwijfeld de behoefte aan „geld en mensen" en dan gesteld tegenover achtergronden zoals b.v.:

◊ Hoe de visserijadministratie organiseren, het onderzoek en de voorlichting.

◊ Hoe een betere kennis van de mogelijkheden die de visgronden bieden opdoen; wat leeft er in die „uitgebreide" wateren en valt toch niet voor overbevissing en verontreiniging van de wateren te vrezen.

◊ Hoe moet de vloot worden uitgebouwd, klein- of grootschalig, rekening houdend met sociale verhoudingen en hoe kan de afhankelijkheid van de weersomstandigheden worden ondervangen, zodat een afstelling op het juiste visseizoen mogelijk is.

◊ Zijn de gebruikte visserijtechnieken optimaal of moeten er andere worden aangeleerd. En is er voldoende geschoold, gemotiveerd en ervaren personeel om met de technieken te vissen. Kan de technologische kennis en het nodige (reserve) materiaal worden bekomen (en behouden) met betrekking tot netten en vaartuigen.

◊ Hoe kunnen de distributieproblemen worden opgelost, waarbij omstandigheden gelden als: het bederfelijk karakter van het product versus doorgaans warm klimaat; de onzekerheden over de grootte van de vangsten en de mogelijkheden van verkoop, vooral in afgelegen gebieden; de seizoenmatigheid van de vangsten met afzetproblemen binnen korte tijd; het tekort aan infrastuctuur, opslag- en transportmogelijkheden en conserveringstechnieken (b.v. ijs, diepvries, verpakking); het ontbreken van moderne verwerkingsmogelijkheden die „visverliezen" (door bederf en insecten), kunnen voorkomen; de afhankelijkheid van de visser t.o.v. de handelaar en vervoerder; en tenslotte de lage koopkracht die toch de uiteindelijke vraag vormt en niet alleen via de visserij een gezonde voeding kan verzekeren, maar ook de visserij rechtstreeks of onrechtstreekse tewerkstelling kan scheppen en inkomen verzekeren.

*
* *

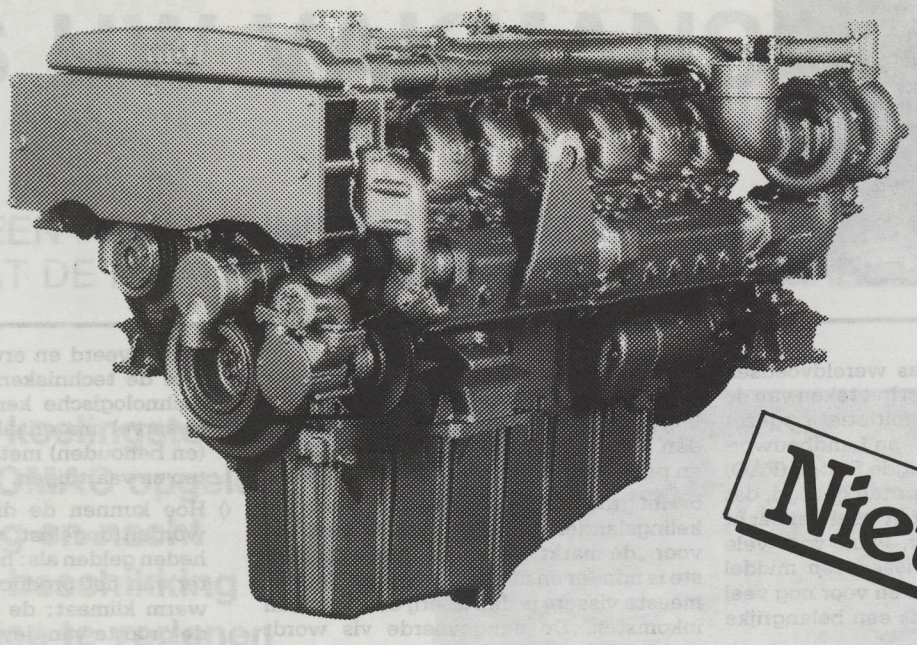
Sedert 1950 is de wereldproductie van vis en visserijproducten gestegen van ca 20 mln tot ca 83 mln ton in 1984. Ongeveer 72% van de productie wordt gebruikt voor directe menselijke consumptie en 28% voor de productie van vismeel.

Om het huidige aandeel van vis in het voedselpakket op peil te houden (ca 12-13 kg), is volgens de FAO bij een groeiende bevolking in het jaar 2000 een bijkomende hoeveelheid van 19 mln ton nodig. Daarbij komt dat 10 mln ton voor de groei van het inkomen in ontwikkelingslanden moet worden gerekend. In totaal gaat het dus om ca 29 mln ton en meer.

Optimaal beheer van de bestanden, viskweek en visserij op minder geëxploiteerde soorten (krill, inktvis, sardine-achtigen) zullen hiertoe moeten bijdragen en ontwikkelingslanden krijgen in dit perspectief grote opdrachten toegemeten.

We hebben natuurlijk onze eigen zorgen, maar zullen we uiteindelijk geen grotere inzet voor een samenwerking met ontwikkelingslanden moeten uitbouwen?

... de Mercedes-Benz onder de scheepsmotoren.



Nieuw!

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

mtu

Mercedes-Benz Belgium n.v.

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



Visburgers: een valorisatie-product uit biologische zwakke vis

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

De jongste jaren vindt gemiddeld 6% van de Belgische aanvoer geen koper en wordt onderworpen aan de opvangregeling. De voornaamste soorten hierbij zijn schol (550 t) en wijting (300 t) die respectievelijk 8 en 12% van de vangst uitmaken (N.B. tot 1985 werd gemiddeld ook 800 t haring of 13% van de vangst opgehouden).

Daar enerzijds de aanvoer van vis van vele faktoren afhankelijk is (grootte van de stocks, weersomstandigheden, enz.) die sterk kunnen variëren en anderzijds ook de vraag en aanbod niet altijd gelijk blijven, is het onvermijdelijk dat regelmatig overschotten voorkomen. Als technoloog kan men de vraag stellen of de beste oplossing er in bestaat deze opgevangen vis, die meestal een goede versheidsgraad bezit, voor vismeel of dierenvoeding te bestemmen, m.a.w. of er geen valorisatiemogelijkheden zijn.

In het kader van de technologische programma's van het Rijksstation voor Visserij werden enkele jaren terug proeven op met gratenseparator gescheiden vismeel van wijting uitgevoerd. Er kon worden aangetoond dat dit produkt o.m. voor de bereiding van fishsticks geschikt is.

Voor schol komt er een ander aspekt bij. Een groot deel van de opgevangen schol is in het begin van het jaar in biologisch zwakke konditie (kuitziek). Alhoewel deze vis in gefileerde vorm nog vrij acceptabel is, wordt hij toch minder door de konsument op prijs gesteld en kan de vraag gesteld worden of het niet beter ware tijdens deze „zwakke maanden" geen schol te vangen. Daar dit in de praktijk momenteel niet het geval is dient getracht te worden deze vis toch onder een andere vorm dan filets te valoriseren.

Er werd dan ook besloten op schol van biologisch zwakke kwaliteit een reeks proeven uit te voeren. Er werd hierbij echter voorgesteld dat indien gunstige resultaten met deze vis werden bekomen, deze resultaten ook voor schol in goede biologische konditie zouden gelden.

Proefomstandigheden.

De proeven werden met schol van kategorie 4 uitgevoerd. De gemiddelde water-, eiwit- en vetgehalten waren respektievelijk 83,0; 13,1 en 2,1%. Met een rechte snede werden kop en buiklappen verwijderd. Het is bekend dat deze lichaamsdelen in vispulp ongewenste verkleuringen en een ongunstige geur en smaak kunnen geven. Na grondig wassen werd het vismeel in een gratenseparator afgescheiden. Het rendement bedroeg 25-30%, hetgeen vrij laag is. Met een machinaal uitgevoerde ronde kopsnede zou echter meer vis kunnen worden gerekupereerd. Dit was echter het doel niet van deze proeven. Er valt in dit verband toch op te merken dat magere schol dikwijls slechts een fileerrendement van 30-35% heeft.

De gesepareerde vis werd dan in een cutter met diverse ingrediënten vermengd. De aanvaardbaarheid van een visbereiding hangt van de konsument af. Dit kan evenwel van land tot land en zelfs van streek tot streek verschillen. De konsistentie, het uitzicht en de smaak dienen dan ook dikwijls verschillend te zijn. Dit betekent dat de keuze van de ingrediënten kan verschillen volgens de groep konsumenten aan wie men het produkt wil verkopen.

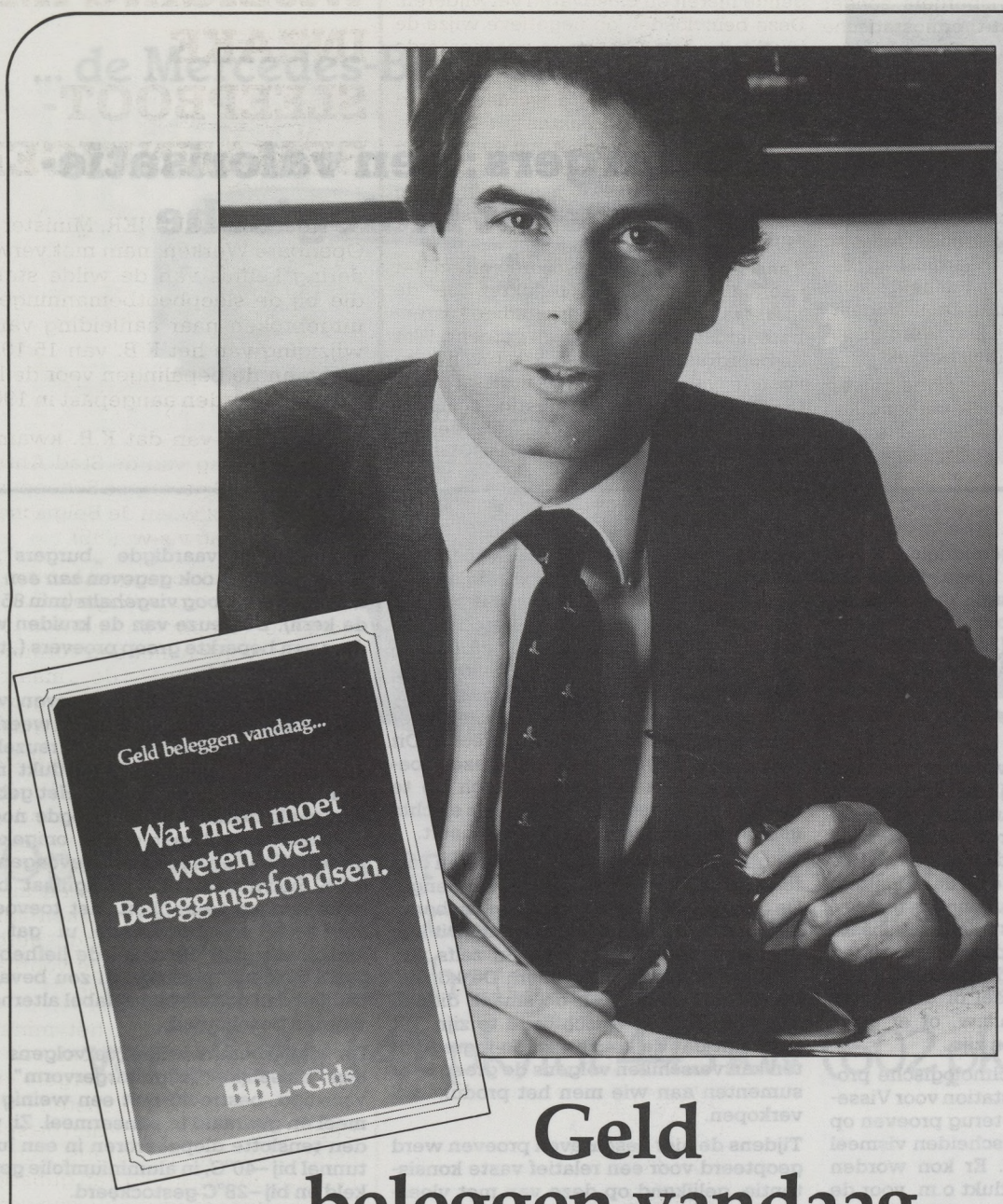
Tijdens de hier beschreven proeven werd geopteerd voor een relatief vaste konsistentie, gelijkend op deze van met vleesprodukten vervaardigde „burgers". De voorkeur werd ook gegeven aan een produkt met een hoog visgehalte (min 85% in de kern). De keuze van de kruiden werd door een beperkte groep proevers („taste panel") bepaald.

Na diverse oriënterende proeven werd het recept vermeld in tabel 1 weerhouden. Het toevoegen van olie of reuzel (2 à 6%) gaf een iets malser produkt maar werd toch niet weerhouden. Het gebruik van melkpoeder (4%) verhoogde nog de vastheid terwijl met ei het omgekeerd effekt werd bekomen. Het toevoegen van 0,2% polyfosfaat of 2% alginaat bleek geen invloed te hebben. Het toevoegen van 15% versnipperende ui gaf een smaakwijziging die zeker de liefhebbers van „burgers" met veel ui zou bevallen. Dit kan dan ook als een valabel alternatief worden beschouwd.

De visburgers werden vervolgens met een huiselijke „Hamburgervorm" vervaardigd, bestrooid met een weinig zetmeel en gedraaid in paneermeel. Zij werden tenslotte diepgevroren in een luchttunnel bij –40°C, in aluminiumfolie gewikkeld en bij –28°C gestockeerd.



Gratenseparator en cutter gebruikt voor de bereiding van visburgers.



Geld beleggen vandaag...

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

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

En hoe er zijn profijt van trekken als men niet op de hoogte is én van het volledige gamma én van elk fonds afzonderlijk?

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

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

Vraag hem in een BBL-kantoor.

IMPACT - FCB Belgium

De BBL denkt aan u...

Iedere drie maand werden ze onderzocht. Hiervoor werden de visburgers zonder ontdooien 9 min in een thermostatische pan met een laag van ca 3 mm olie bij 230°C gebakken.

Resultaten.

De eerste zes maand werden praktisch geen kwaliteitswijzigingen vastgesteld. Van dan af werden de visburgers meer sponsachtig en verloren bij het samendrukken (b.v. tijdens het snijden) meer en meer vocht zonder dat daarom het produkt waardeloos werd. De taaiheid echter verhoogde slechts weinig. De houdbaarheidsgrens kon op ca 1 jaar worden gesteld voor een goed handelsprodukt.

Smaakafwijkingen (o.m. ranzigheid) werden niet vastgesteld. In dit verband kan worden vermeld dat diverse kruiden natuurlijke antioxyderende eigenschappen vertonen. Het betreft ui, look, oregano, rozemarijn, salie en gember.

De besluiten van deze proeven waren dat uit schol, zelfs in zwakke biologische konditie, een interessant valorisatieprodukt kan worden bereid. Als grondstof kunnen daarenboven naast volledige schol ook fileerresten (vooral van machinaal gefileerde schol) gebruikt worden.

Het belang van deze laatste grondstof wordt aangetoond door het op de markt van „wervelkolomsnijders" die machinaal de dorsale graat en de er langs liggende nieren en bloedvaten verwijderen. Deze beïnvloeden op negetieve wijze de kwaliteit van de bekomen gesepareerde vis.

Zowat overal ter wereld worden visburgers en analoge produkten uit vele vissoorten bereid. Ter inlichting en voor degene die het willen proberen (o.m. ook in het huishouden) worden in tabel 2 een reeks recepten van zeer diverse oorsprong gegeven.

Tenslotte kan erop gewezen worden dat vooraleer dergelijke produkten op de markt te brengen een zorgvuldige kostenbatenanalyse moet worden verricht. Wat de doordraaischol betreft kan b.v. het invoeren van een zgn. „uitstelpremie" (EEG) hier wellicht gunstig zijn. Dit aspect behoort echter niet tot de bevoegdheid van ondergetekende.

Tabel 1 – Samenstelling visburgers uit schol bereid (in %) (zonder paneermeel)

Schol	94
Aardappelzetmeel	4,25
Zout	0,70
Peper	0,25
Look	0,20
Peterselie	0,20
Bieslook	0,20
Basilicum	0,20

Tabel 2. – Enkele recepten voor visburgers of analoge produkten (in % ; V = vers).

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
Vis	63	89	57	77	58	87	89	62	53
Water	–	–	32	4,0	20	–	–	–	–
Zout	1	1,8	2	1,4	1,2	1,6	1	2	1
Zetmeel	2	1,7	7	7,7	2	5	–	–	–
Olie of vet	–	–	2	–	3	–	–	7	–
Ui	5 (v)	–	–	–	5	–	1,4	9 (v)	–
Ei	15 (v)	–	–	–	–	–	–	–	–
Peper	0,1	–	–	0,2	–	–	–	0,1	3,7
Bloem	–	2,7	–	–	–	–	–	–	–
Melkpoeder	–	4,8	–	–	–	5,3	–	–	42 (v)
Suiker	–	–	–	3,9	–	1,1	–	–	–
Gember	–	–	–	0,5 (v)	–	–	–	1 (v)	–
Kaneel	–	–	–	0,3	–	–	–	–	–
Gerookt spek	14	–	–	–	–	–	–	–	–
Groene chilli	–	–	–	1,0 (v)	–	–	–	0,6 (v)	–
Safraan	–	–	–	0,1	–	–	–	–	–
Broodkruimels	–	–	–	4,0	–	–	3,75	–	–
Polyfosfaat	–	–	–	0,2	–	–	0,10	–	–
Gemengde kruiden	–	–	–	–	0,8	–	–	–	–
Plantaardit eiwit	–	–	–	–	–	–	3,75	–	–
Muskaatnoot	–	–	–	–	–	–	–	–	0,5
MSG	–	–	–	–	–	–	0,30	–	–
Peterselie	–	–	–	–	–	–	0,30	–	–
Oregano	–	–	–	–	–	–	0,20	–	–
Basilicum	–	–	–	–	–	–	0,10	–	–
Look	–	–	–	–	–	–	0,10	–	–
Curcuma	–	–	–	–	–	–	–	0,05	–
Gekookte aardappel	–	–	–	–	–	–	–	18	–

(1) (2): Denemarken; (3): Zweden; (4): Bangladesh; (5): Polen; (6): USSR; (7): Zuid-Afrika; (8): India; (9): Groot-Brittannië.

WIJZIGING K.B. INZAKE SLEEPBOOT-BEMANNINGEN

De Heer Louis OLIVIER, Minister van Openbare Werken, nam met verwondering kennis van de wilde staking die bij de sleepbootbemanningen is uitgebroken naar aanleiding van de wijziging van het K.B. van 15.10.'35, waarvan de bepalingen voor de laatste maal werden aangepast in 1964.

De wijziging van dat K.B. kwam tot stand op vraag van de Stad Antwerpen ('83), de Antwerpse Scheepvaartvereniging v.z.w. en de Belgische Redersvereniging v.z.w. ('85).

De aangehaalde argumentatie ten voordele van de wijziging was: de moderne sleepboten kunnen veilig bediend worden met een verminderd personeelsbestand, de maatregel werkt kostensparend en vergroot de concurrentiepositie van onze havens.

Met de maatregel alligneert België zich tevens met de andere Europese landen, behalve met Nederland waar geen enkele wettelijke bepaling bestaat. Er dient nog aangestipt te worden dat de sleepbootkosten in Antwerpen één derde uitmaken van de totale scheepsafrekening, hetgeen dubbel zoveel is als in de voornaamste concurrerende havens.

De vermindering van het minimum aantal personeelsleden van vijf naar vier werd voor advies voorgelegd aan de gespecialiseerde diensten van zijn Departement, alsmede aan de specialisten van het Ministerie van Verkeerswezen en kreeg een gunstig advies, waarna de wijziging van het K.B. werd doorgevoerd.

De Minister is van oordeel dat het vastleggen van een minimumnorm, die de veiligheid waarborgt, de taak is van de overheid en van de Minister van Openbare Werken.

De Minister wenst er nog de aandacht op te vestigen dat er geen enkele bepaling is omtrent het maksimaal aantal personeelsleden aan boord en dat de sleepbooteigenaars vrij zijn dat te bepalen.

De sociale begeleidingsmaatregelen uitwerken kan gebeuren in de bilaterale besprekingen tussen werkgevers en werknemers, waarin de Minister zich niet als betrokken partij beschouwt.

Indien nodig is de Minister wel bereid te bemiddelen maar dringt erop aan dat in het belang van de nationale economie en de concurrentiepositie van onze havens een eind wordt gemaakt aan de staking.

125 „appetit"

als het om vis gaat:

van den abeele, n.v.

pathoekeweg 68 – 8000 brugge

tel. 050/315141 – telex: 81153

sedert 1859
al meer dan 125 jaar in het vak



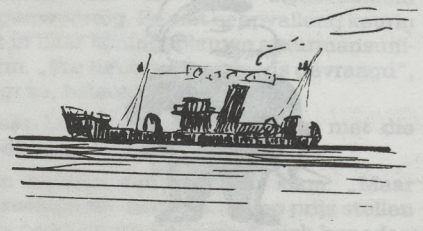


JAKKELIEN VAN DE VUURTOREN

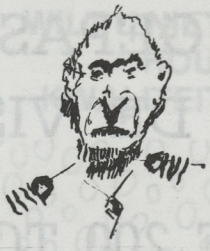
Een gek verhaal over de oneindigheid van de zee.

door L.A. Inghelbrecht

Het kon niet anders of hij moest schepen in zijn hart dragen. Zoals Metje het altijd had gezegd: „hij had een schip ingezwolgen". Zij had zich nooit kunnen verzoenen met de gedachte dat haar kleinzoon ook eens de grote vlakte zou opgaan, nadat ze zelf haar Tchannie had verloren, ver weg, ergens aan de Bereneilendan. Vele, vele jaren geleden. „Over boord gespoeld", zegden zijn matrozen, „toen hij de barstende kuil vol Noorse kabeljauw opentrok". Op 't ogenblik dat de pooklijn losschoot had de grondzee hem in een enkele beweging op honderden meters aan stuurboord van zijn schip gedragen en daar was dan, Tchannie, de stuurman, voor de laatste keer gezien geweest, drijvende op zijn met lucht gevulde oliebaaitje. Het had ook kunnen zijn dat hij de zee haatte. Zo is't inderdaad: ofwel zijt ge ermee getrouwd en blijft ge haar trouw, ofwel leeft ge ervan gescheiden. Maar 't leven hangt van toevalligheden aan mekaar. Toen hij nog een snotneus was mocht hij met moeder mee naar nonkel Free die schipper was op de visbakken van de „Oostendse rederij", aan boord van de stoomtreiler „Eduard van Vlaenderen". De figuur van die sterke, grote man met rode door zee en wind geploegde gelaat, die terwijl hij sprak met zijn blote vuist reusachtige krabbepoten stuksloeg, was hem voor immer bijgebleven. Nonkel Free's zilte ziel heeft hem echter reeds lang verlaten, hij is na een heel mensenleven op de onbetrouwbare oceaan, ter ziele gegaan binnen, in de veiligheid van zijn eigen flatje op de Opeks.



Het beeld van de in- en uitvarende kolenbranders met de zware rook uit de hoge, schuine schouw en de drie lange stoten op de stoomfluit als afscheid of als aankomstgroet zijn hem blijvend in de geest gegrift. Kortom, als hij de zee niet zag dan kreeg hij puisten. Het schip dat de haven in- of uitvaart is maar een klein gedeelte van het spannende zeeavontuur, het is maar een kort moment van een wekenlange episode tussen hemel en zee, het sluitstuk of de ouverture van een reis, voorgoed in 't heelal opgelost. Er is een onzichtbare, overbreekbare band tussen de zilte jeugdjaren en het feit dat hij zeeloods geworden is: de ton riekt altijd naar de haring. En wat is er allemaal niet verandert sedert zijn jeugd in deze snel evoluerende maritieme wereld?



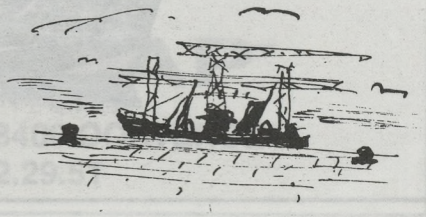
Van de vloeiende scheepsvormen met de schuine achteroverhellende, lange masten met stag en want, met de massieve galgen en de hoge bak met de stevige relingen, de antennedraden met de koperen ringen is bitter weinig overgebleven. Van de enge akkomodaties afgewerkt met hout en koper, de kooien met de schuifdeuren rondom de tafel onder het skylight, diep achterin het vaartuig bleef alleen nog maar de droom. De krachtige stoommachine die op briketten werkte, geluidloos en betrouwbaar. Schepen van tegenwoordig zijn daarmee niet meer te vergelijken, al was het maar door het onuitstaanbare kabaal van de sneldraaiende dieselmotoren en de daaraan verbonden trillingen die mens en schip doorboren.

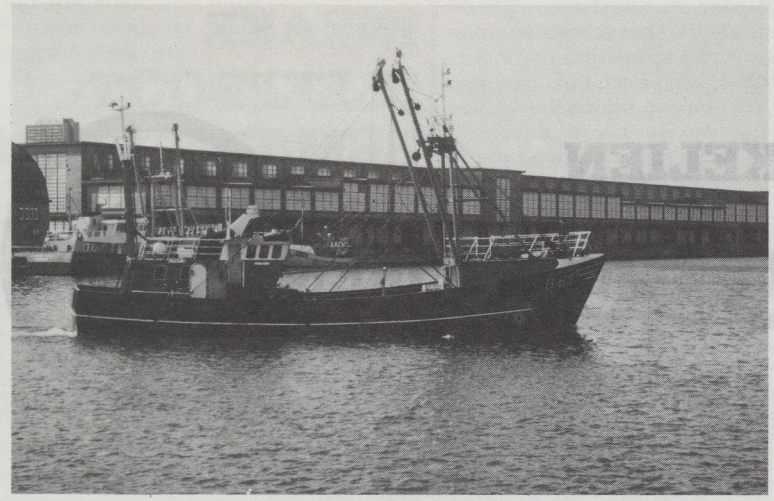
Zeelui van onze generatie hebben dat beetje menselijkheid van de ouden meegekregen, zij dragen een groot avontuur mee in hun hart, zij het ontastbaar en onzichtbaar, zij varen met iets meer dan hun jonge scheepmaats, een stukje leven uit de geurende rozentuin der romantiek.

Op een vroege morgen, de dag komt geel en rood uit de lucht en slierten nevel hangen over 't brakke havenwater in de windstilte, stapt hij aan de kaai nummer 1 van de Zeebrugse havenmuur aan wal. Na de beloodsing zonder problemen van een Duitse cargo onder Hondurese vlag. Samen met de „oude" heeft hij nog een borrel gedronken. One for the road. Dokwerkers op de grens van rust en aktie bewegen rond de verzegelde spoorwagons. Hij besluit de havendam te voet af te lopen omdat biezonderlijk onder deze weersomstandigheden – 't zal wel de windstilte zijn – hij immer een gemoedsrust en welbehagen ervaart. Hij houdt eigenlijk van de sfeer van de zonsopgang aan zee en te voet de dam aflopen is in deze momenten een van zijn verrukkelijkste bezigheden. Langzaam komt een melkkleurige mistbank uit het westen over de muur gekropen, ze zakt langzaam naar beneden versmelt met de dampen van het havenwater.

Tussen de nevelige flarden bemerkt hij aan kaai 5 de lange schuine schouw van wat een visbak moet zijn en eensklaps wordt hij bestormd door vreemde gevoelens. Hij bemerkt de hoge brug met de monkey – bridge het standaardkompas en de koperen spreekbuis en relingen. Hij is overtuigd dat hij de trawler nog nooit gezien kan hebben en toch roept zij bizarre gevoelens op. This is what emotion feels like. Dan hoort hij de tonen van een lied dat duidelijk van achter de kade uit het skylight van de treiler komt: „es geht alles vorüber, es geht alles vorbei..."

De muziek draait dieper in zijn emoties en plots staat ze hem weer voor de geest: Jakkelien, met het gracieuze silhouet, de frisse teint en de nodigende blik. Jakke-





S.C.A.P.

Samenwerkende
Vennootschap

H. BAELSKAAI 27
8400 OOSTENDE

- LEVERING BRANDSTOFFEN
  SCHEEPSUITRUSTING

  ☎ (059) 32 29 51 - 32 09 31
- BOUWEN VISSERSVAARTUIGEN
  ALLE SCHEEPSHERSTELLINGEN

☎ (059) 32 39 79 - 32 08 20

DE BEST AANGEPASTE MOTOREN VOOR DE VISSERIJ

VERMOGENS VANAF 200 TOT EN MET 2.400 PK



A I B C

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



lien, fresh from the ocean. Eens was ze het perspektief van zijn uiteindelijke staat van geluk.

Vlug stapt hij door, het kan eenvoudig niet, hij heeft dat schip nooit eerder gezien. Jakkelien de madonna van zijn tijd, het lost paradise, de stem des harten.

Als hij op het loodsstation aankomt blijft het gebeuren hem intrigeren. Verward vult hij de loodsdokumenten in en stapt dan naar het ten dode opgeschreven stationnetje van Zeebrugge vanwaar hij over Brugge naar Oostende , zijn thuishaven spoort. De dame rechtover hem, duidelijk op de retour heeft donkere, gazelleogen en scheikundig ros haar. Ze staart dwars door hem heen.



Hij trekt huiswaarts, na 5 dagen zeedienst.

„... es geht alles vorbei, es geht alles vorüber, es geht vorbei,, vorbei... " Het lied zingt in zijn hart, ongewild. Hij raakt het niet kwijt. Het ritme van het spoor onderstreept de losgeweekte associaties met het verleden, zijn utopische verwachtingen.

Als hij vier dagen later terug aan de beurt komt te Zeebrugge klimt hij tegen zijn gewoonte in naar de uitkijkpost en bemerkt dat de geheimzinnige trawler er nog ligt: hij is dus niet het slachtoffer geweest van verbeelding en hersenschimmen.

Inderdaad, het vaartuig ligt helemaal naar het einde van de havendam toe, tussen de sleepboten. Het is onmogelijk en toch blijft hem het gevoel van twijfels bekruipen, hij schijnt toch het schip te kennen!

In een impulsieve bui besluit hij aan boord te gaan. Dit is het enige radikale middel om uit de draaikolk der menselijke twijfels te geraken en dergelijk besluit komt tenminste overeen met het hedendaagse rationalisme van hen die geen wortels hebben in de geurende tuin van romantiek.

Op het hoge tij ligt de visbak met de verschansing ter hoogte van de kaai. Op een plaat tegen de facing achter de enorme vislier is een plaat bevestigd „Build Glascow 1925".

Hij bestijgt de hoge smalle ladder naar de brug. „Hello", zegt ze, als hij erin slaagt de grote stormdeur open te trekken.

Het verbaast hem niet een dame aan te treffen, dat is geen zeldzaamheid tegenwoordig. Ze ziet er opvallend keurig uit in haar koningsblauwe stuurmansuniform. „We hebben geen loods gevraagd", zegt ze, beleefd glimlachend.

Waar heeft hij die diepe ogen met die nodigende blik gezien?

Zijn handen zijn koud en klam. „Maar misschien zal de ouwe het op prijs stellen u te ontmoeten, hij bevindt zich beneden in het chartroom, wellicht kunt ge ons, nu ge toch aan boord zijt, tot aan het wielingen-zand brengen, we varen noord uit..."

haar stem is hoog en zangerig, de taal zakelijk.

„Ik wist zelfs niet dat het schip zou uitvaren..." poogt hij te protesteren, „Ik wou alleen maar het schip even bekijken, een oldtimer, en ik ben een schiplover..." „Ge kunt nu evengoed aan boord blijven...", zei de gedrongen gestalte met het borstelige, grijze haar en de hangende witte snor, achter hem.

Hij denkt: oude netten, kwade mazen wanneer hij de korte gestalte bekijkt. „By the way...", bromt de grijze snor, „toen ge laatst aan boord zijt geweest heb ik een schadeclaim ontvangen van 20.000 pond, het was eigenlijk uw schuld dat we die boei hebben aangevaren..."

Even denkt hij dat de man gekscheert, maar aan zijn gezicht te zien meent hij wat hij zegt, zijn pupillen staan wijd open, hij duldt geen tegenspraak. „Gij moet uw „share" betalen...", dreigt de zeerob met opgeheven arm.

In welke vervelende situatie heeft hij zich nu gewerkt. Hij verkeert in een toestand van onwezenlijkheid.

„Standby for en aft", beveelt de grijze kop aan de elegante stuurman met de weelderige sensualiteit. Even denkt hij dat ze wel uit de zeevaartschool van Antwerpen kon komen.

„Ge gaat niet levend van boord als ge uw share niet betaald hebt", bromt de ouwe wanneer hij de trap naar de brug opstapt.

Tot zijn levenskunst behoort het verlangen van het onverwachte, maar dat is van het goede te veel. Zo kunnen loodsen geruïneerd worden.

Hij ruikt de geur van haar boudoir en bemerkt in de vage schemering de heerlijke gestalte van de vreemde, onwezenlijke stuurman. Ach, de verleiding, dat mengsel van lust en afschuw.

Hij is niet precies wat men noemt een strijdbare figuur, een kampioen, en hij voelt de kille adem van de razende ouwe in zijn nek. Hij zit gevangen in een doolhof van onbegrijpelijkheden. Nu komt het erop aan de kiezen op mekaar te houden.

De radio tegen de overhead zingt: "chic touch met de funky gitaar: when the boys meets the girls, life is not what it looks like..." Het ritme bevalt hem. Carpe diem, denkt hij.

De mist hangt melkwit als een koepel om het midships, de bak is niet te zien. Hij voelt haar eensklaps nabij en ziet nog de smeulende pracht van haar amandelogen.

„Verdwijn snel...", fluisterd ze dicht tegen zijn oor. Hij ademt haar parfum.

„Je hart is nog mooier dan je ogen..." zucht hij, hart tegen hart met de schoonste uit zijn mannelijke droom. Jakkelien! Even drukt hij haar smalle hand, een stille aanraking uit de volheid des harten.

Dan springt hij van de reling op de kaai en rent in de mist de havendam op. De wereld is stil en roerloos.

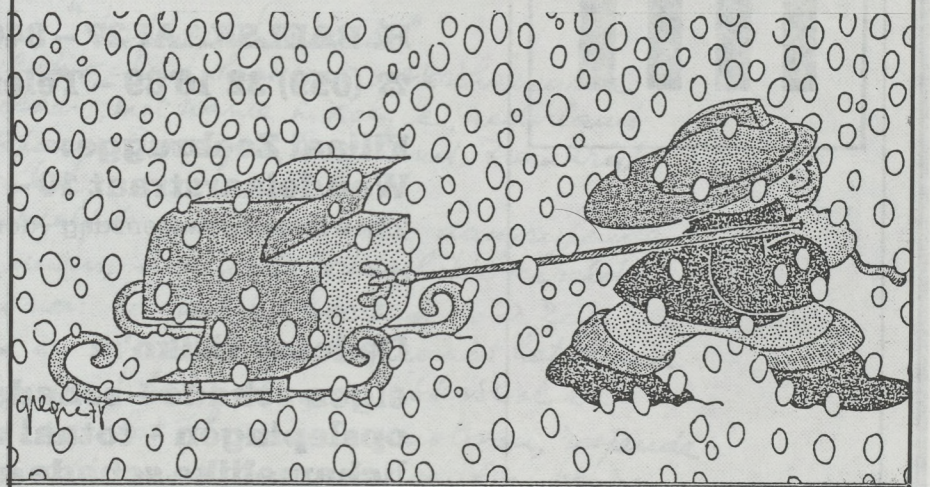
„Let go the spring...", hoort hij de ouwe roepen, „let go all of it, mate". Dan hoort hij drie lange stoten op de stoomfluit.

Zijn voetstappen klinken hol.

Hij is alleen op de wereld, op zijn smalle levenspad, met de raadselachtigheid van de vrouw en de eindeloosheid van de oceaan.

GELUKKIGE FEESTDAGEN!

WILT U NIET ACHTER HET NET VISSEN
HOUDT HET VEILIG MET
KWALITEITSBRANBLUSMATERIAAL



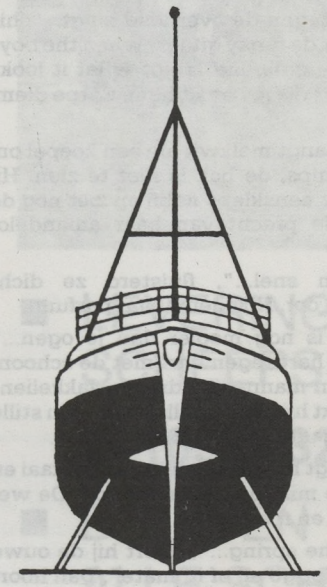
WENDT U TOT

S.V. SCAP

H. BAELSKAAI 27, 8400 OOSTENDE
✆ (059) 32.29.51

WEST-VLAAMSE SCHEEPSWERVEN n.v.

A. VANDER CRUYSSE



LEGEWEG, 8020 OOSTKAMP

✆ 050/35.83.60
Priv. 050/38.34.42

NIEUWBOUW VISKOTTERS

him

HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE
☎ (059) 32 16 89 – Telex: 81229

Filiaal Zeebrugge:
Wandelaarstraat 10 – ☎ (050) 54 55 27
(open dinsdag - woensdag - donderdag tussen 9 u. en 12 u.)

Gedekte risiko's:
eigen schade – schade aan derden – opslepingen – totaal verlies – lichamelijke schade aan derden – navigatietoestellen

Scheepskredieten worden verleend aan de leden tegen zeer lage interesten.



"vissershavens."

Ik heb het geluk gehad heel wat vissershavens te kunnen bezoeken, met name in België, Nederland Duitsland, Spanje, Portugal, Engeland, Frankrijk en hoog Amerika.
Overal heb ik dezelfde onverklaarbare, aangrijpende indruk opgedaan, in een uitgesproken wereld terecht te komen. Een wereld beheerst door zijn bedrijvigheid en typische geuren naast het door mekaar lopen van het ijverige vissersvolk.
Een wereld vol van het snorren van motoren, roepende mensen, laag vliegende meeuwen, een lichttoren, het binnenlopen en uitvaren van de vissersboten.
Tenslotte waren er naast de kleurige touwen en netten, ook enkele enthousiaste kijkers zoals ik zelf

Reginier de Kerde.

Restaurant-Traiteurdienst 't Schuurke



Vier met ons de Einde jaarsfeesten

RESERVATIE GEWENST

Voorhavenlaan 20
8400 Oostende
Tel. (059) 32 36 03

KERSTAVONDMENU
1.600 fr.

Neptunus
Zeevruchtencocktail

☆

Turtelsoep

☆

Lichtgebakken
ganzelever
appelschijfjes
oude Portosaus

☆

Sorbet van
Kerstclementientjes

☆

Het fijnste van de
eend in een lichte
jagersroomsaus
Mousse Mozaïek

☆

Vruchten Bavaroise

☆

Moka met
lichte gebakjes

KERSTDAGMENU
975 fr.

Festijn pasteitje
van
hert en eend
vergezeld
van een lekker
winters slaatje

☆

Kreeftensoep

☆

Kerstkalkoen
met z'n
feestgarnituur
overgoten met
een overheerlijk
bruin sausje

☆

Kerststronk

☆

Moka

☆

Koekjes

OUDEJAARSAVONDMENU
1.700 fr.

Zeevruchten
farandole

☆

Soepje van
Rivierkreeftjes

☆

Sorbet Champagne
„Piper Heidsick"

☆

Fazant delicatessen
oude wijnsaus
met
een mozaïek van
wilde champignons

☆

Sabayon verrassing
met
„Grand Marnier"

☆

Moka

☆

Oudejaarsgebakjes

NIEUWJAARSDAGMENU
975 fr.

St.-Jacobsoesters
in
een vederlicht
gebakje
fijne groentjes en
overgoten met een
romerig sausje

☆

Tomatenroomsoep

☆

Rundsmedaillon met
verse groentjes
en
aardappelkroketjes

☆

Nieuwjaarsgebak
besprenkeld met
„Grand Marnier"

☆

Moka

☆

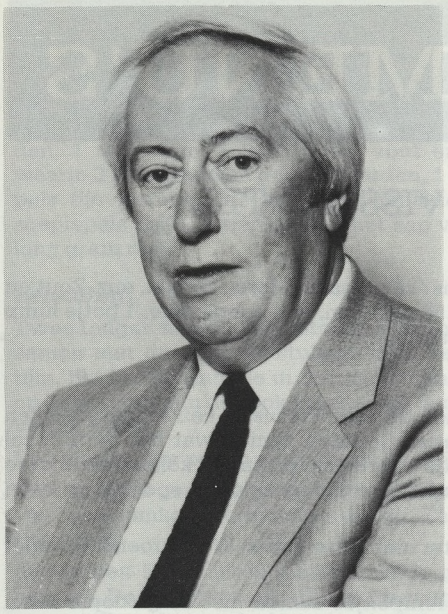
Gebakjes „1987"

Gezellig bij U thuis

In onze zaal (± 80 pers.)

In ons Restaurant

Als tafelhouder staan we steeds tot Uw dienst. – Vraag inlichtingen over onze menus en prijzen.



VAN TONG TOT GUL

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

De natuur kent zijn grillen, niemand weet dat beter dan onze vissers zelf. Zij kijken dan ook wat meewarig en hoofdschuddend neer op de geleerden en kamerstrategen van de E.E.G. die voor hen de visjes tellen die zij op deze visgrond en uit dat visvakje mogen bovenhalen. Het is eigenlijk plezierig vast te stellen hoe de vis als 't ware „zijn vinnen veegt" aan de TAC van vak IV c of het quotum van gebied VII a, maar lustig er op uit trekt waar het instinct en de temperatuur van het water ze naar toe drijft.

Het begin van het jaar 1986 was daar een schoolvoorbeeld van. De barre wintermaanden en de langdurige koudegolf brachten de tongen massaal in beweging, de visserman liet zich natuurlijk niet pramen, met even memorabele als buitengewone tongvangsten als gevolg.

Maar ook deze medaille heeft haar keerzijde. In het quota-tijdperk dat we beleven liggen de wakers en de kontroleurs op de loer, zodat al spoedig de remmen werden aangespannen.

„Hogerhand" greep in, want een jaar duurt twaalf maanden en ook in het naseizoen moet kunnen worden gevist.

De afremming gebeurde op drie manieren:

1. Beperking van het aantal visdagen per jaar.
2. Tijdelijke sluiting van de tongvisserij voor bokkenvaartuigen tijdens de zomermaanden.
3. Vertraging in de nieuwbouw van bokkenvaartuigen en verdere plafonnering van het motorvermogen van deze schepen.

Nu in december mag gerust gezegd worden dat deze overheidsmaatregelen hun doel niet hebben gemist. Zonder veel „hambras" of kleerscheuren hebben onze vissers het jaar 1986 kunnen volmaken. Zeker, men heeft minder dagen gevist, de vangsten zijn evenredig teruggelopen, maar de stijgende prijzen en bijgevolg de hogere besommingen moeten de meeste reders en vissers kunnen tevreden stemmen.

De totale besommingen voor 1986 (in eigen havens) zullen wellicht de kaap van de 3 miljard frank overschrijden, en aangezien ook de kosten voor gasolie fel gedaald zijn, mag het voorbije jaar als een van de betere jaren worden bestempeld.

Daarbij kan ook worden verwezen naar een belangrijke verschuiving in het aanvoerpatroon tijdens de jongste herfstmaanden. We bedoelen de ommezwaai van haring- naar gulvisserij. De traditionele najaarvisserij op haring werd zo goed als helemaal verlaten: de geringe internationale vraag en de lage prijzen waren zeker geen stimulans om de haringnetten boven te halen. Voeg daarbij de massale aanwezigheid van kleine kabeljauw op relatief dichtgelegen visgronden en de interessante prijzen die deze gullen opleveren, en het zal meteen duidelijk worden waarom deze vorm van visserij boven de haringvisserij werd verkozen. Al met al dus een sterk afsluiten van een jaar dat op zo'n bonanza-achtige manier was gestart. Met tong en gul als de grote blikvangers.

DE BUITENLANDSE HANDEL

Even ook een blik op in- en uitvoer, steunend op de cijfers van de eerste negen maanden van 1986.

De visinvoer steeg van 90.000 naar 95.000 ton, wat normaal te noemen is in het licht van de verminderde aanvoer door onze eigen vloot. De waarde van de invoer beliep 12,5 miljard frank (tegen 11,2 het vorig jaar). Opmerkelijk is evenwel de geringe toename van de gemiddelde invoerprijzen, amper 5 procent.

Onze uitvoer van vis en visprodukten gaat dit jaar opnieuw in stijgende lijn. In cijfers uitgedrukt (na 9 maanden): van 20.500 ton naar 21.700 ton voor de hoeveelheid, en van 3 miljard fr. naar 3,7 miljard fr. wat de waarde betreft. En omdat er heel wat meer tong werd uitgevoerd dan vorig jaar, stegen de gemiddelde prijzen van de totale uitvoer met liefst 17 procent.

Uit de statistieken van de buitenlandse handel voor 1986 wil ik nog een opmerkelijk feit aanstippen: de belangrijke toename van de handel in garnalen allerhande. Dit is een rechtstreeks gevolg van de snelle ontwikkeling en ontplooiing die de sector van de visverwerkende nijverheid aan het doormaken is. In menig visbedrijf is de verwerking van garnaal uit zowat alle werelddelen een tak van bedrijvigheid die in felle opmars is.

Verder is voor het eerst in jaren een groeiende internationale vraag naar zoetwatervis te noteren. Na jaren van stagnatie is de opwaartse beweging van deze gespecialiseerde markt een meldenswaardig feit.

BESLUIT

Het jaar is nog niet geheel rond, maar nu reeds kan rustig gesteld worden dat voor de hele bedrijfskolom – van producent via groothandel en visnijverheid tot detaillant – 1986 als een goed jaar mag worden aangezien. Als de natuur een verder handje helpt en de quota-perikelen geen stokken in de wielen komen steken, moet ook 1987 met vertrouwen en optimistische verwachtingen tegemoet worden gezien.

N.V. VISBEDRIJF
PIETERS J. & Zn.
Kolvestraat 4
8000 Brugge

PIETERS

Wenst U
een zalig Kerstfeest
en een
voorspoedig 1987

FEESTELIJKE VISMENU'S



GEROOKTE VISSCHOTEL

Nodig:

Een keuze gerookte vis: zalm, paling, forel, kongel, enz. Zout en peper, 1 gehakte ui, 150 gr. room, een beetje dille, 1 potje lump eieren, 250 gr. long grain rijst.

Bereiding:

1/2 u. vóór het opdienen de gerookte vis op een schaal schikken om op kamertemperatuur te laten komen wat het parfum zal verhogen. De rijst op de gebruikelijke manier koken (zie andere recepten). Dadelijk onder de koudwaterkraan spoelen en laten drogen.

De room kloppen, echter niet tot ze stijf is. Wat citroensap, peper & zout toevoegen.

De gehakte ui en de lumpeitjes samen met de geklopte room voorzichtig onder de rijst roeren.

In het midden van individuele borden in kleine pyramidevorm schikken.

De gerookte vis wordt er op artistieke wijze rond geplaatst.

Garneren met wat dille en citroenschijfjes.

Opdienen.



RIJSTKRANS MET GROENTEN & ST. JAKOBSSCHELPEN

Nodig:

12 mooie St. Jakobsschelpen met koraal, zout & peper, muscaatnoot, cayennepeper, 1 citroen, 50 gr. boter, 1 gehakte ui, 9 middelmatige worteltjes in rondjes gesneden, 3 preistaaltjes eveneens in rondjes gesneden, 4 dl. room, 200 gr. long grain rijst, waterkers.

Bereiding:

De St. Jakobsschelp langs weerszijden kruiden met zout, cayennepeper, en citroensap. Vijf minuten laten intrekken. De room kruiden met zout & peper. Een deel in de schotel gieten, juist groot genoeg om de 12 schelpen erin te schikken. De overige room er over gieten. Een 15-tal minuten laten trekken.

De prei in een pan met lichtjes gezouten kokend water dompelen, weer laten opkoken en verder 3 min. laten sudderen. Dadelijk afgieten. Het water niet weggieten. Er de worteltjes in onderdompelen, laten opkoken en 5 min. verder koken op een laag vuurtje. Afgieten als ze nog wat knapperig zijn.

De rijst in 1/2 l. water opzetten. Aan de kook brengen en ongeveer 15 min. op een klein vuurtje laten gaar worden tot al het water opgeslorpt is.

De schelpen omdraaien, de schotel met een alufolie afdekken en 15 min. in een voorverwarmde hete oven (Th. 6) laten bakken. De schelpen om de 5 min. omdraaien.

De boter in een pan laten smelten. Er de gehakte ui in laten blond worden al roerend met een houten lepel. De worteltjes toevoegen en nog 5 min. bijrekenen. Dan pas de prei nog voor 3 min. Bijkruiden indien nodig. Voorzichtig door de rijst mengen, dekken en warm houden.

Zodra de schelpen gaar zijn ze uit de schotel nemen en warm houden. Het sap tot de helft reduceren. De rijst in 4 ronde schaaltjes drukken. Op individuele borden uit de vorm doen. Het midden met de rug van een lepel indrukken. Met de schelpen garneren, wat saus erover gieten, garneren met waterkers.

De rest van de saus afzonderlijk opdienen.





TONGFILETS MET GARNAAL

Nodig:

8 mooie tongfilets, 100 g. garnaal, 1 dl. droge witte wijn, het wit van een prei in stukjes gesneden, 2 worteltjes in rondjes gesneden, 1 takje tijm, 1 laurierblad, zout en peper, 1 gepelde ui waarin 3 kruidnagelen geprikt werden, 1 komkommer, 2 soeplepels fijn gesnipperde kervel, 1 gehakte ui, 230 gr. boter, 3 soeplepels azijn, 3 eierdooiers, het sap van 1/2 citroen, 250 gr. long grain rijst.

Bereiding:

Twee tongen fileren. De graten in anderhalve liter water leggen samen met de wijn, de stukken prei, de rondjes wortelen, de tijm, het laurierblad, de ui met de kruidnagelen, zout en peper, op hevig vuur aan de kook brengen en dan 30 min. zachtjes laten verder koken.

De komkommer pellen en er kleine balletjes uit hollen.

De rijst op de gewone manier koken. Tegelijk in een pan kokend water de komkommerballetjes gieten, 2 à 3 min. laten sudderen. Uitlekken.

In een pan 50 gr. laten smelten en de gehakte ui laten blond worden. De komkommerballetjes toevoegen en 2 à 3 min. verder roeren. De rijst en de kervel voorzichtig erbij roeren. Warm houden.

In een klein pannetje met dikke bodem de azijn met 2 soeplepels koud water laten koken tot het vocht herleid is tot 1 soeplepel. Van het vuur nemen, laten lauw worden. Afzonderlijk de eierdooiers in 1/2 soeplepel water kloppen. Bij het vocht doen, er 30 gr. boter bijvoegen en met de garde kloppen. Als alles goed gemengd is in een warmwaterbad plaatsen waarvan het water juist suddert. Onder voortdurend kloppen de rest van de boter toevoegen per 30 gr. Zodra al de boter gebruikt is, van het vuur nemen. Citroensap, peper en zout bijvoegen. Warm houden.

De tongfilets oprollen, met een prikje vastmaken. In de kokende bouillon dompelen. Dekken, het (electrisch) vuur uitdoen, 20 min. laten trekken. Ze uit het vocht halen en warm houden. De garnaaltjes in de warme saus roeren.

De rijst op een schotel schikken met de tongfilets garneren (het prikje werd er eerst uitgehaald). De saus erover gieten, opdienen.





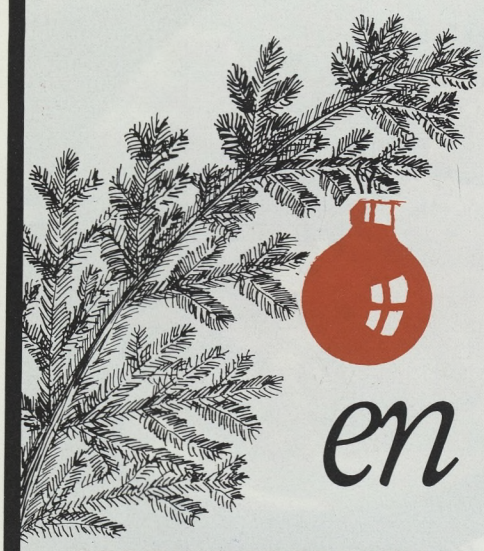
STAARTVIS EN RIJST MET JONGE UIEN EN BLOEMKOOL

Voor 4 personen:

1 kg. in 4 dikke moten gesneden staartvis, zout, peper uit de molen, 6 peterseliesteeltjes, 2 takjes tijm, 1/2 laurierblaadje, 1/2 knoflookteentje, gepeld en geheel, 1,5 dl. droge witte wijn, 130 g. boter, 3 eierdooiers, 3 eetlepels room, 1 mooie bloemkool, sap van 1/2 citroen, 1 bosje jonge uien, schoongemaakt en fijngehakt met het groen inbegrepen, een beetje fijngehakte peterselie, 250 g. Amerikaanse „long grain" rijst.

Verwijder de middelste graat van de moten vis. Zo krijgt u 8 mooie medaillons. Doe de graten in een pan met 4,5 dl. koud water, de steeltjes peterselie, tijm, laurier, knoflook, zout, peper. Aan de kook brengen op heet vuur en vervolgens ongeveer 15 minuten op matig vuur zonder deksel laten koken totdat bijna de helft van het vocht overblijft. Daarna door een fijne zeef halen. U moet 2,5 dl. kooknat overhouden. Indien er teveel overblijft op heet vuur zonder deksel inkoken totdat u deze hoeveelheid bereikt. Vermeng de rijst met 1/2 liter water, zout en peper, aan de kook brengen, deksel erop en ongeveer 15 minuten op zacht vuur laten stoven totdat de rijst gaar is en het water opgeslorpt. Verdeel de bloemkool in zeer kleine trosjes. Dompel ze in een pan met kokend gezouten water, opnieuw aan de kook op hevig vuur brengen, en daarna 5 minuten op zacht vuur laten pruttelen totdat de trosjes bloemkool gekookt maar nog stevig zijn. Afgieten, onder de koude kraan eventjes houden, weer afgieten. Laat 60 g. boter in een kleine pan smelten en fruit de uien op matig vuur, daarna op een zacht vuur, af en toe roeren en licht goudblond laten worden. De trosjes bloemkool toevoegen met het citroensap. Roeren, deksel erop en 10 minuten op zacht vuur laten stoven. Giet dit vervolgens bij de gekookte rijst, voorzichtig roeren, deksel erop en warm houden. Laat 70 g. boter smelten in een pan die net groot genoeg is om de vismedaillons plat te leggen en fruit ze 1 à 2 minuten aan elke kant op matig vuur. Ze mogen niet kleuren. Voeg er de 2,5 dl. court-bouillon en de witte wijn aan toe, op heet vuur aan de kook brengen, ga de kruiden even na, deksel erop en ongeveer 15 minuten op zacht vuur laten stoven totdat de vis gaar is. Haal de medaillons eruit, doe ze in een pan, 4 eetlepels kooknat toevoegen, deksel erop en warm houden. De rest van het kooknat tot 3 dl. op heet vuur inkoken zonder deksel. Het ingekookte nat zeven. Klop in een kommetje de eierdooiers en de room. Een beetje kooknat voegen, roeren en giet alles, flink kloppend, in de pan met het kooknat. Op zacht vuur opwarmen onder voortdurend roeren met een houten lepel totdat de saus zich bindt, net vóór het kookpunt van het vuur halen. Nog 1 minuut roeren. Leg de uitgelekte medaillons op een schaal met daaromheen de rijst, giet de saus erover, strooi er peterselie over en dien op.

De "Staalmeesters"
uit de 21e eeuw



Wij wensen u
een gezond
en succesvol 1987

MACHINEFABRIEK VAN RIJN B.V.

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

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

n.v. LA COURONNE

GEROOKTE VISPRODUKTEN

Specialiteit: GEROOKTE ZALM

WENST HAAR KLIËNTEEL EEN ZALIG KERSTFEEST
EN EEN VOORSPOEDIG 1987.

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

EVOLUTIE VAN DE SONAR IN DE ZEEVISSERIJ



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

In de tijd dat de dieptemeter nog niet was ontwikkeld, werd de diepte van het water gemeten door middel van een handlijn met een gewicht aan het uiteind. Dit systeem werd gebruikt voor kleine diepten. Voor grotere diepten werd een systeem hamer-chronometer aangewend.

Met deze methoden was het slechts mogelijk een ruwe schatting van de waterdiepte te verkrijgen, daar de dieptepeilingen afhankelijk waren van de menslijke handigheid en reacties.

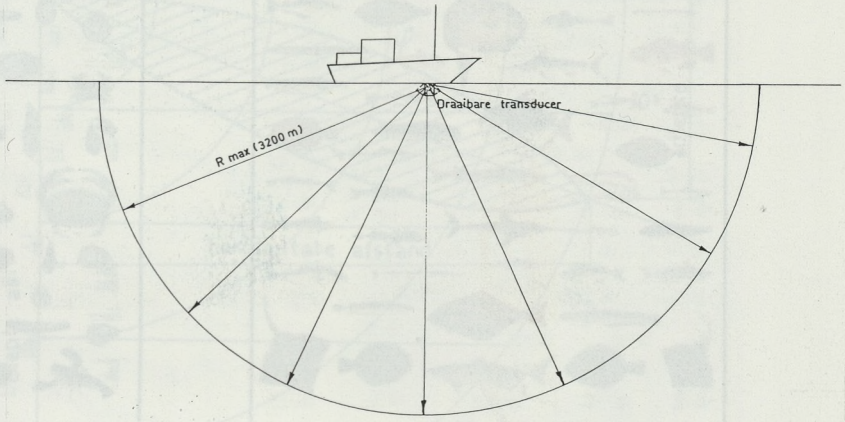
In een verder stadium van de ontwikkeling werd het systeem van hamer-chronometer respectievelijk vervangen door een transducer en een grafische recorder, de zogenaamde echo-sounder of dieptemeter. De transducer zendt een ultrasone puls uit en ontvangt het echo ervan; de recorder zet de tijd tussen zenden en ontvangen van de zelfde puls om in afstand (meter en vadem).

De tijd tussen het ontvangen en het uitzenden van een puls is recht evenredig met de diepte, daar de snelheid van het geluid in het water ongeveer 1.500 m/sec. bedraagt.

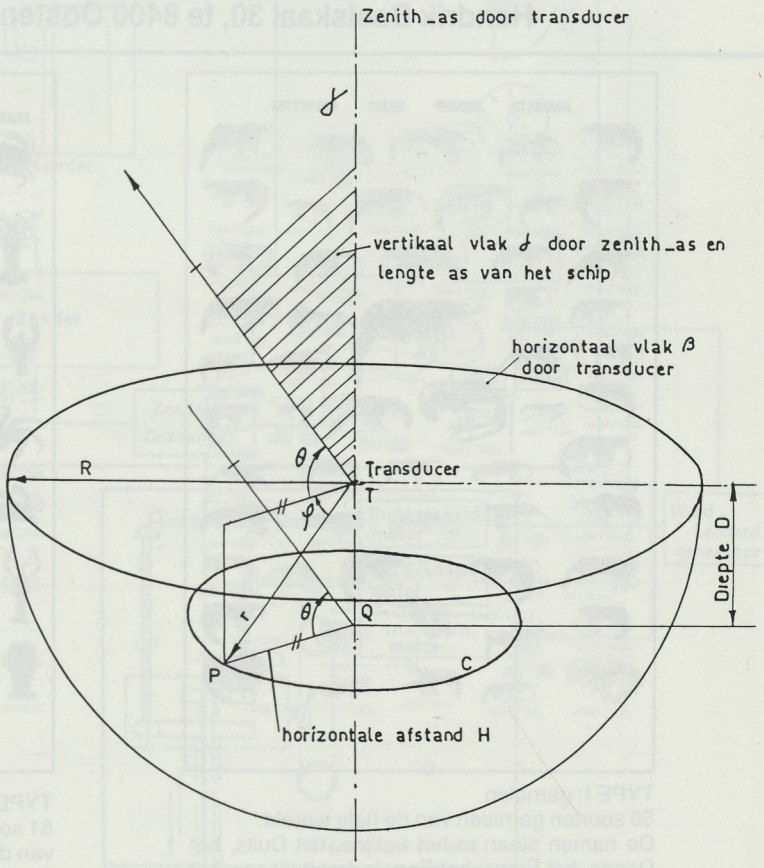
Door het gebruik van de echo-sounder in de visserij werd gekonstateerd dat niet alleen bodemecho's op de recorder te voorschijn kwamen, maar ook echo's tussen de bodem en de romp van het schip. Deze bijkomende signalen werden geïnterpreteerd als zijnde afkomstig van visscholen.

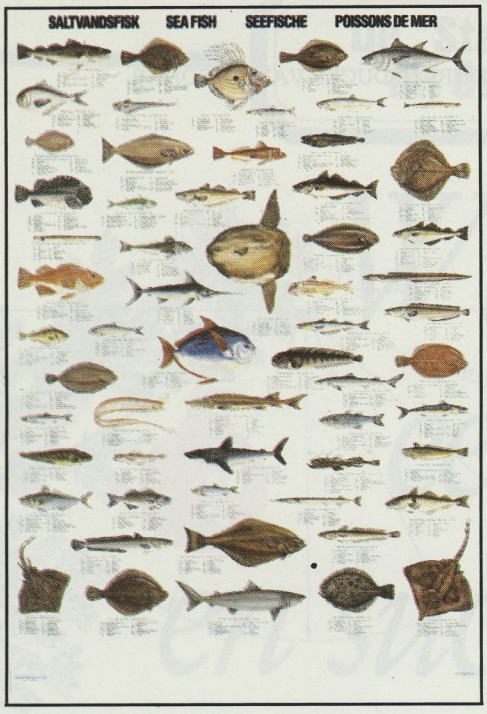
Deze hypothese werd door de pelagische visserij bewezen. Er werd namelijk met

Figuur 1 – DRAAIBARE TRANSDUCER VAN DE SONAR



Figuur 2 – KOÖRDINATEN SYSTEEM VAN EEN SONAR





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

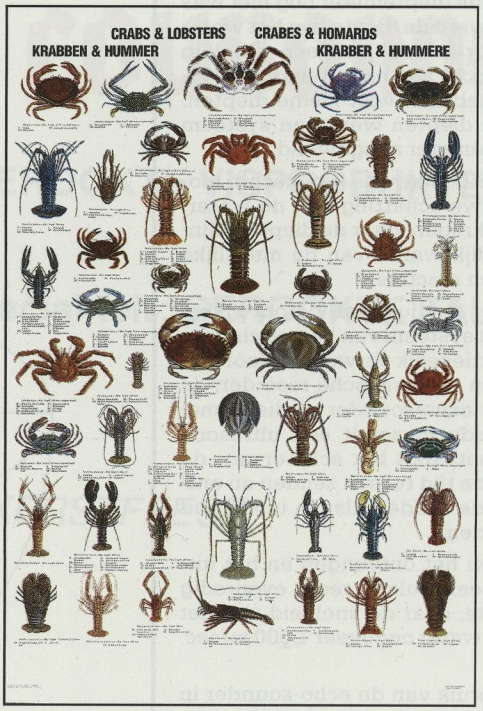


TYPE D: Eetbare mosselen en schaaldieren, enz.
75 verschillende soorten van de hele wereld. De namen staan in het Latijns, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Frans.
De grootte staat eveneens aangeduid.

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



TYPE I: garnalen.
56 soorten garnalen van de hele wereld.
De namen staan in het Latijns, het Duits, het Deens, het Frans, het Engels, het Italiaans, het IJslands, het Japans, het Noors, het Nederlands, het Portugees, het Zweeds, het Fins en het Spaans.
De grootte is eveneens aangeduid.



TYPE L: krabben en kreeften.
51 soorten krabben en kreeften met aanduiding van de grootte.
De namen staan in het Latijns, het Duits, het Deens, het Frans, het Engels, het Italiaans, het IJslands, het Japans, het Noors, het Nederlands, het Portugees, het Zweeds, het Fins en het Spaans.

succes gevist op de diepten door de echo's aangeduid. De eerte resultaten in de gerichte visserij werden aldus bekomen.

Het akoustisch systeem van de sonar is in principe eenvoudig en is gebaseerd op de voortplanting van het geluid in het water. De transmissie van het geluid door het water gebeurt onder de vorm van drukgolven waarvan de snelheid afhangt van de densiteit en de elasticiteit van het medium. Zo is de snelheid van akoustishe golven in het water ongeveer 1.500 m/sec., terwijl de geluidssnelheid in de lucht 333 m/sec. bedraagt.

Een reflecterend voorwerp, met zelfs kleine afmetingen, dat in een akoustische energiebundel terecht komt, veroorzaakt een weerkaatsing van akoustische golven. De amplitude of de intensiteit van het weerkaatste signaal of echo hangt af van de afmeting, de vorm en de aard van het voorwerp. Zo gaan de akoustische pulsen praktisch even goed door visvlees als door water, zodat een zeer zwak echo van visvlees wordt verkregen. Vissen met een grote zwemblaas geven echter sterke echo's door de elasticiteit, resonantie en verschil in akoustische weerstand van de inwendige luchtbel.

Zoals reeds vermeld kunnen met de echosounder enkel visscholen worden gedetecteerd die zich onder het schip bevinden. De te volgen koers van de schepen bij het vissen is dan ook ongericht. Het net kan uit ervaring op de gewenste diepte worden gebracht in functie van de diepte waarop de visscholen werden gedetecteerd, maar om uit te maken in welke richting de vissen zwemmen, moeten de visscholen rond het schip kunnen worden opgespoord. De transducer of blok moet aldus kunnen draaien om een horizontale as over ca 90° en om een vertikale as over 360°. Door deze mogelijkheden kan een halve sfeer worden afgezocht (figuur 1).

Het ontwikkelende apparaat met deze mogelijkheden is de sonar.

Principieel is de sonar een echo-sounder met een beweegbare transducer onderaan de romp van het schip.

Door het aanschakelen van de sonar worden electrische pulsen gezonden naar de transducer waar zij tot ultrasonische pulsen worden omgevormd, die zich voortplanten in een ingestelde richting en volgens een bepaalde bundelbreedte.

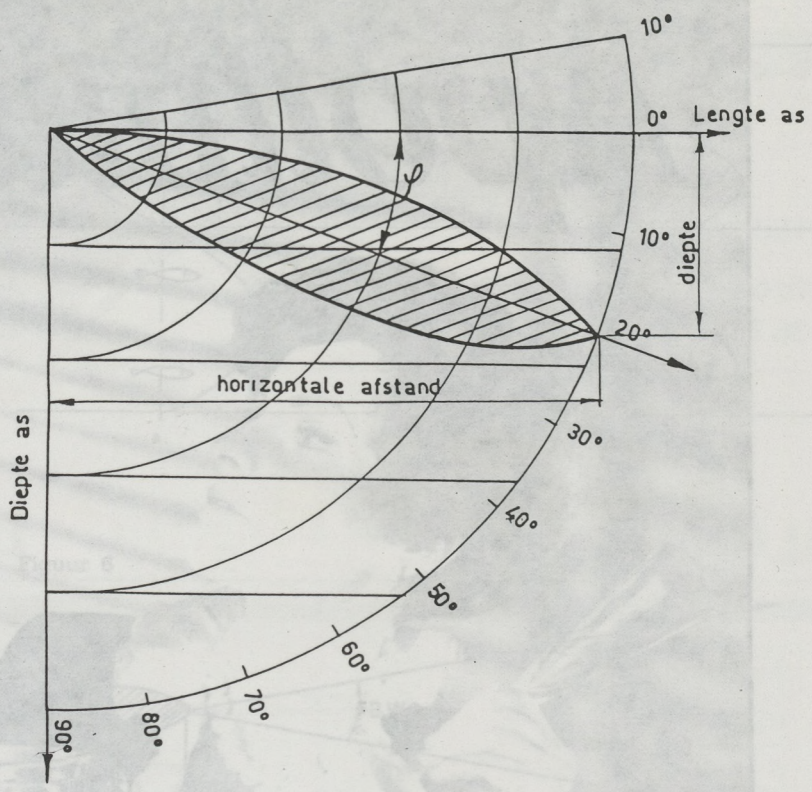
Wanneer deze pulsen worden weerkaatst, worden de echo's door de transducer ontvangen, in electrische pulsen omgevormd en na versterking door de recorder geregistreerd.

Voor de lokalisatie is een drie coördinatensysteem nodig. Visscholen moeten kunnen worden gesitueerd in een drie-dimensionele halve sfeer R (figuur 2). Deze straal kan op 400, 800, 1.600 en 3.200 m worden ingesteld.

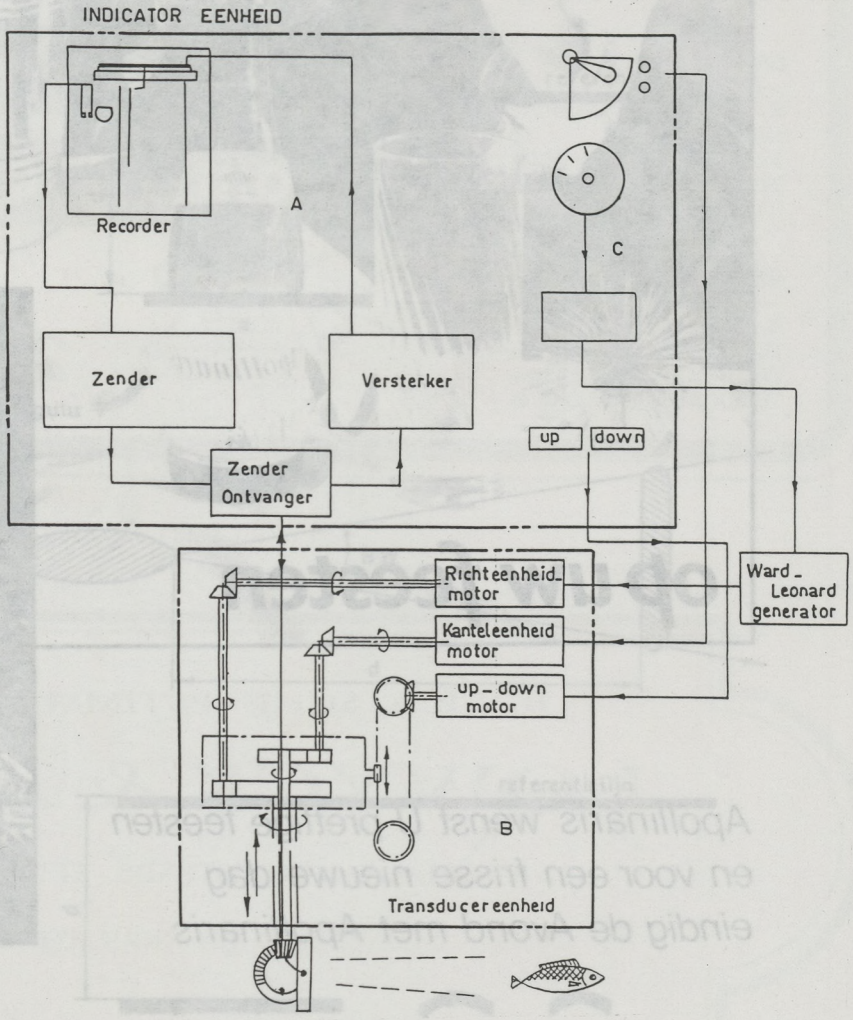
Door middel van een verschuifbare schaallat met vier schaalgraduaties, wordt gemakkelijk de afstand van visscholen tot de transducer bepaald. De coördinaat wordt grafisch afgelezen, zoals bij de echo-sounder. De twee coördinaten 4 en 0, die de richting aangeven, worden op de tiltschaal en de bearingschaal afgelezen.

Op de tiltschaal wordt de ingestelde hoek 4 tussen de as van de akoustische bundel

Figuur 3 – GRADUATIE VAN DE TILTSCHAAL



Figuur 4 – SYSTEEM DIAGRAM







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

en het horizontaal vlak B door de transducer aangeduid. Deze tiltschaal is gegradueerd van 10° – 0° – 90°, dus over 100° (figuur 3).

In de stand 90° is de transducer verticaal gericht en hij funktioneert als een gewone echo-sounder. Op 0° ligt de horizontale stand, waarbij in horizontale richting wordt gedetecteerd. De tussenstanden zijn instelbaar en zijn via een wijzer gemakkelijk afleesbaar. De hoek die van de wijzerplaat wordt afgelezen, is de coördinaat 4 van figuur 5. Deze hoek 4 en de afstand bepalen de cirkel C waarop een vis of een visschool zich bevindt. De juiste plaatsbepaling op de cirkel C geschiedt door middel van de bearingschaal.

Op de wijzerplaat van de bearing schaal wordt de hoek 0 afgelezen, dit is de hoek tussen de centrale as van de akoustische bundel en het verticale vlak. Deze drie coördinaten geven de localisatie in P op de cirkel C.

Verder geven de afstanden TQ en PQ de diepte D en de horizontale afstand H van het punt P (figuur 2). Terwijl de horizontale afstand H en de diepte D grafisch op de tiltschaal kunnen worden afgelezen.

Op de wijzer kan op schaal de lengte R worden uitgezet en twee rechten getekend evenwijdig met de lengte – en de diepte – as.

De diepte D en de lengte H kunnen dan grafisch op dezelfde schaal worden aangegeven (figuur 3).

Zo wordt een vaartuig juist georiënteerd t.o.v. een visschool en kan de visserij op de juiste diepte en koers worden afgestemd.

Een systeemdiagram van de operationele sonar wordt in figuur 4 gegeven. Het deel A is de gewone echo-sounder. Het deel B is de transducer uitgerust met de elektromechanische eenheden. Het deel C is de bediening van deze transducer en bevat tevens de meetschalen.

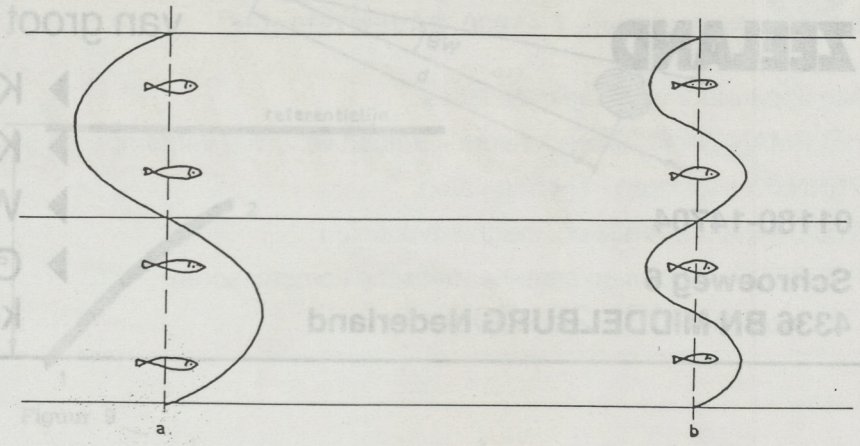
Door de bundelbreedte ontvangt en weerkaatst één enkele vis meerdere impulsen. Deze echo's geven op het recorderpapier een kontinue spoor in boogvorm. Het punt van de boog waar de raaklijn evenwijdig is met de referentielijn geeft de werkelijke diepte aan waarop de vis zich bevindt en dit slechts in geval het schip juist over de vis vaart. In geval het vaartuig een weinig opzij voorbijvaart, is er eenzelfde echo, maar de diepte van de vis is moeilijk te schatten. Dit is een van de redenen waarom bij bodemtrawlen de vangsten niet altijd overeenstemmen met de dichtheid van de echo's.

Bovendien is de grootte van een vis-echo afhankelijk van volgende faktoren:

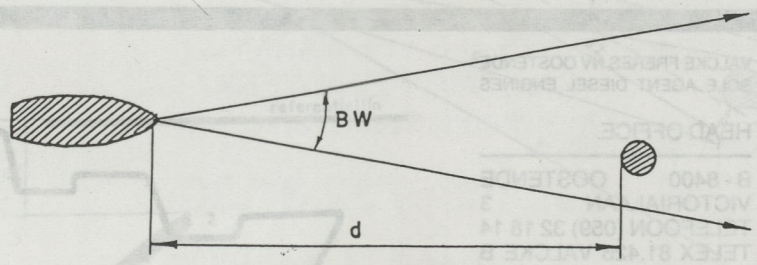
- schaal van de recorder,
- bundelbreedte van de transducer,
- snelheid van het schip en van de vis,
- diepte van de vis,
- deining van het schip,
- snelheid van het recorderpapier,
- het al dan niet gevuld zijn van de zwemblaas van de vis met lucht.

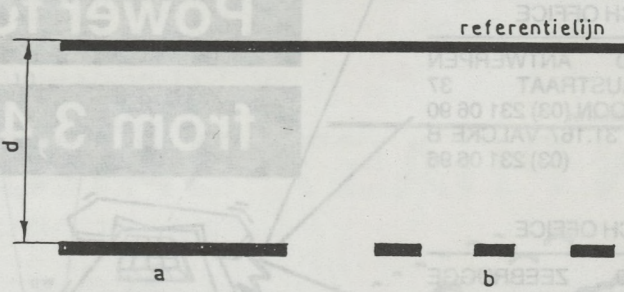
Door al deze variabele parameters kan een echogram, zelfs indien hij afkomstig is van eenzelfde voorwerp, verschillen in vorm en dichtheid. Het echo van een visschool kan als een verzameling van individuele echo's worden beschouwd. Het resultaat is dan ook een echo met grote

Figuur 5 – ONTDUBBELING VAN DE ECHO'S DOOR OPVOERING VAN DE FREKWENTIE

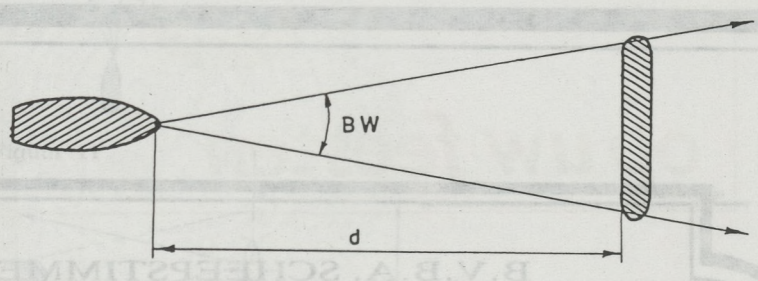


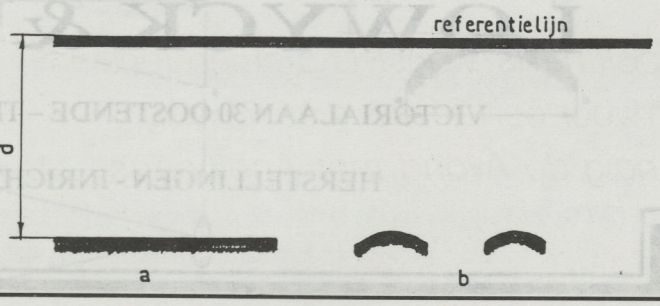
Figuur 6





Figuur 7





Handelsonderneming ZEELAND

Voor kettingen in allerlei maten van groot tot klein

- Kettingmatten
- Kikkers
- Wekkers
- Offshore diverse maten kettingen

01180-14704

Schroeweg 6
4336 BN MIDDELBURG Nederland

VALCKE FRERES

DEUTZ MWM KHD

VALCKE FRERES NV OOSTENDE
SOLE AGENT DIESEL ENGINES

HEAD OFFICE

B - 8400 OOSTENDE
VICTORIALAAN 3
TELEFOON (059) 32 18 14
TELEX 81.426 VALCKE B
FAX (059) 32 11 35

BRANCH OFFICE

B - 2000 ANTWERPEN
NASSAUSTRAAT 37
TELEFOON (03) 231 06 90
TELEX 31.167 VALCKE B
FAX (03) 231 06 96

BRANCH OFFICE

B - 8380 ZEEBRUGGE
TIJDOKSTRAAT 20
TELEFOON (050) 54 41 79
TELEX 81.951 VALCKE B

MWM DIESEL



Power for your profit

from 3,4 to 7250 kW.

24/24 service

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

dichtheid. De diepte van de bovenste laag van de school kan op de recorder worden afgelezen, terwijl de diepte van de onderste laag niet kan worden onderscheiden, omdat de frequentie van het zendpuls te hoog zou oplopen. Het is immers zo dat twee belangrijke factoren afhankelijk zijn van de frequentie van het ultrasoon signaal.

Vooreerst zijn er de voortplantings-ranges die omgekeerd evenredig zijn met het kwadraat van de frequentie F of

$$V_r = k \cdot \frac{1}{F^2}$$

Voor een groot range moet F klein zijn.

Een tweede faktor van groot belang voor de interpretatie van een echogram, is de definitie van het beeld.

De duidelijkheid van het beeld is recht evenwijdig met de impuls frequentie F of

$$D = k \cdot F$$

In geval a wordt hetzelfde echo verkregen voor twee vissen en in geval b, waar de frequentie verdubbeld is, twee verschillende echo's voor elk van de species (figuur 5).

Andere echo's die op de recorder verschijnen, zijn bodemecho's, plankton, vislijnen van andere vaartuigen, wrakken, schroefwater enz.

De observatie en interpretatie van de echogrammen zijn nogal ingewikkeld bij de sonar, omdat zich verschillende gevallen kunnen voordoen.

Een van de belangrijkste faktoren die de konfiguratie van een echogram beïnvloed, is de relatieve positie en snelheid van het vaartuig t.o.v. de visscholen, het schroefwater, de bodempieken enz.

Om een idee te krijgen hoe een echogram kan veranderen in funktie van deze parameters werden enkele echogrammen met hun interpretatie weergegeven.

1. Vaartuig en vis zijn stationair t.o.v. elkaar.

Figuur 6 (a) geeft het echogram van de vis met een vaste op de vis gerichte akoustische bundel, terwijl figuur 6 (b) een onderbroken echogram van een draaiende bundel weergeeft.

Voor een visschool (meerdere vissen) wordt een intenser echo verkregen, en met een draaiende bundel onderbroken echo's in boogvorm (figuur 7 a, b).

2. Het vaartuig nadert een visschool op kleine diepte met konstante snelheid en de bundel heeft een bepaalde richting.

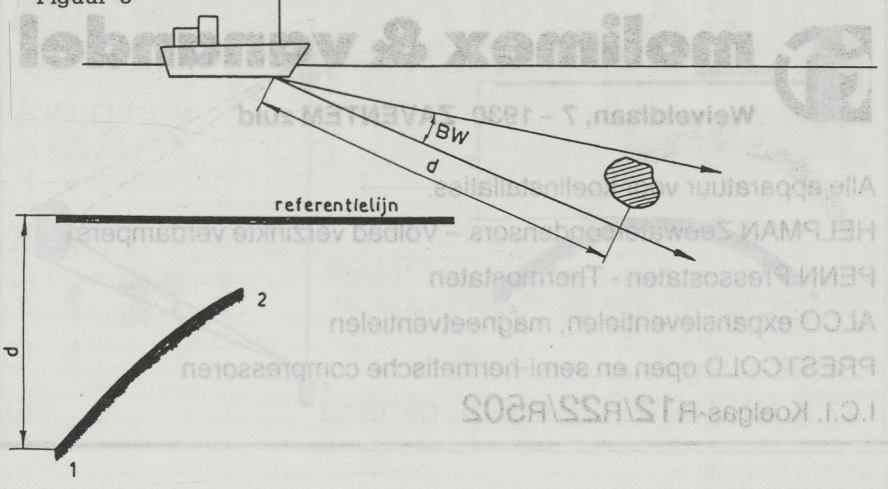
Het echogram van figuur 8 brengt hierover een duidelijk beeld. In het punt 1 wordt de visschool voor het eerst gedetecteerd, terwijl in het punt 2 het vaartuig zeer dicht bij de visschool is.

Indien de visschool zich op grotere diepte bevindt, ligt de echolijn verder van de referentielijn (figuur 9).

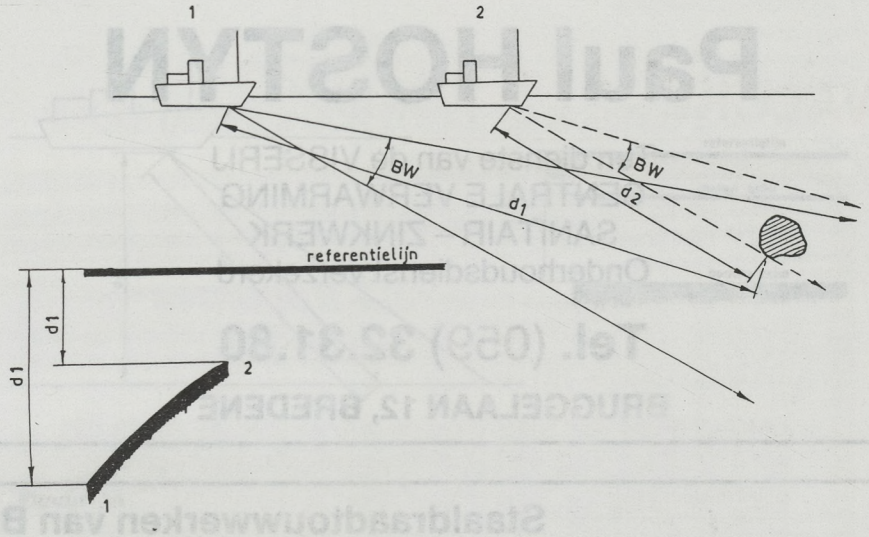
3. Het vissersvaartuig nadert de visschool met draaiende bundel binnen een bepaalde sector en met constante helling.

Op figuur 10 worden verschillende gevallen vermeld. Het echogram (a) geeft de echo's van een grote visschool en (b) van

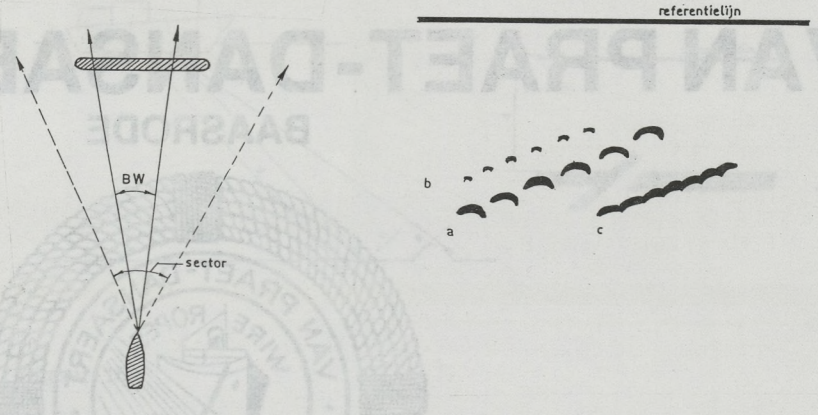
Figuur 8



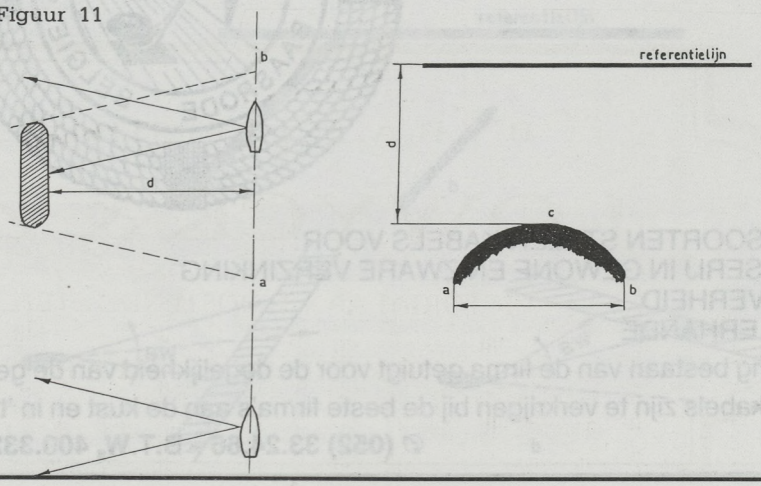
Figuur 9



Figuur 10



Figuur 11



molimex & vanandel

Weiveldlaan, 7 – 1930 ZAVENTEM zuid

Alle apparatuur voor koelinstallaties.
HELPMAN Zeewatercondensors – Volbad verzinkte verdampers
PENN Pressostaten - Thermostaten
ALCO expansieventielen, magneetventielen
PRESTCOLD open en semi-hermetische compressoren
I.C.I. Koelgas-R12/R22/R502

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) **32.31.80**

BRUGGELAAN 12, BREDENE

De raad van beheer,
de direktie en
het personeel van

HULP IN NOOD

(onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen)

wensen hun leden

EEN VOORSPOEDIG

1987

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE

ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR:
- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

Het lang bestaan van de firma getuigt voor de degelijkheid van de geleverde goederen.
Onze kabels zijn te verkrijgen bij de beste firma's aan de kust en in 't bijzonder **bij S.C.A.P. Oostende.**

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

een kleine visschool. Deze echogrammen zijn gedetecteerd met draaiende bundel. Echogram (c) is het resultaat van sectorscanning waarbij de visschool nooit buiten de school van de detektie zone gaat, zodat de echo's aan elkaar raken.

4. Het vaartuig vaart langs een visschool met gefixeerde bundel in een bepaalde richting.

Zoals in het eerste geval wordt een echogram in boogvorm verkregen. In punt (a) en (b) wordt de visschool respectievelijk eerst en laatst gedetecteerd. In punt (c) is de school het dichtst bij het vaartuig (figuur 11).

5. Het vaartuig vaart op zij van de visschool voorbij, terwijl de akoustische bundel op de school gericht blijft door middel van handregeling.

Door de handregeling kan de bundel veel langer op de visschool gericht blijven. Het resultaat is dan ook een uitgerokken boog (figuur 12).

6. Andere echo's die eventueel op het echogram kunnen verschijnen.

a. Zeebodem.

Bij diep water wordt het echo van de zeebodem op de gewone manier bekomen, maar niet in details zoals bij een dieptemeter, wanneer met grote ranges wordt gewerkt.

Bij ondiep water kan een zwakke echolijn boven het echo van de zeebodem verschijnen. Dit is te wijten aan weerkaatsing van de nevenpulsen van de transmissiebundel (figuur 13).

b. Bodemreliëf.

Zoals in figuur 14 wordt aangetoond, heeft het echo van een bodempiek een grotere dichtheid als de akoustische bundel de piek in loodrechte positie detecteert.

c. Schroefwater.

Het schroefwater dat veel luchtbellen bevat, geeft een goede echo (figuur 15).

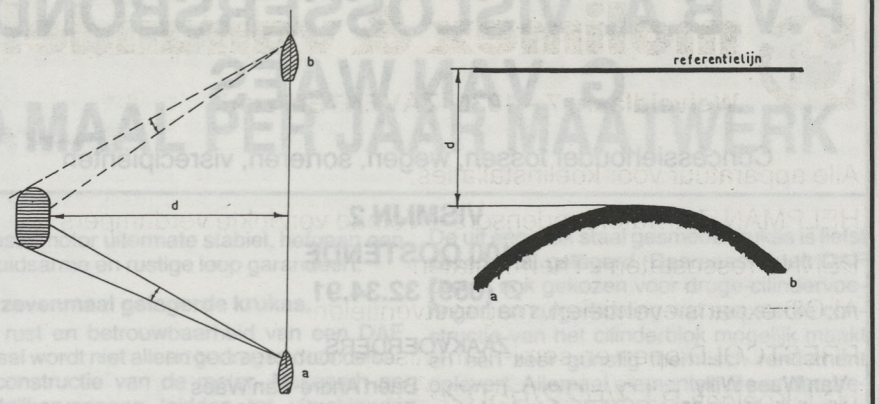
Als nabeschouwing kan gesteld worden dat aan de hand van de theoretische beschouwingen en proefondervindelijke echogrammen, en mits enige ervaring en oefening van de sonar, een zeer nuttig instrument voor de gerichte visserij kan worden gemaakt.

Met dit instrument kan niet enkel de diepte maar ook de richting waarin de visscholen zich voortbewegen op de echogrammen worden waargenomen.

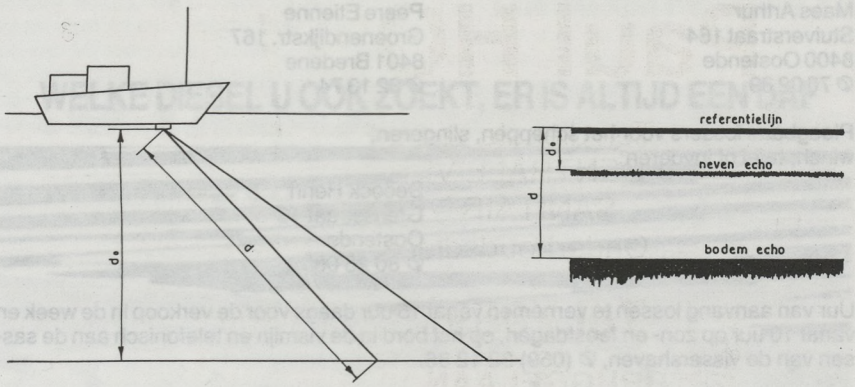
Afhankelijk van de bundelbreedte van de transducer, de vaartsnelheid van het vaartuig, de sterkte van de zender en de diepte van de visschool worden echo's bekomen die, verschillen in lengte en intensiteit. Vandaar dat ervaring, onontbeerlijk is voor het efficiënt gebruik van dit instrument.

Momenteel is een na-ontwikkeling van de mono-sonar, de multisector-sonar, in onze visserij in bedrijf genomen. Dit toestel is selektiever in de interpretatie en de opsporing van de onderwater opstakels en ook gemakkelijker te bedienen. Voor de detectie van wrakken, de wrakkenvisserij, de opsporing van visscholen is dit een zeer nuttig instrument voor de toekomst.

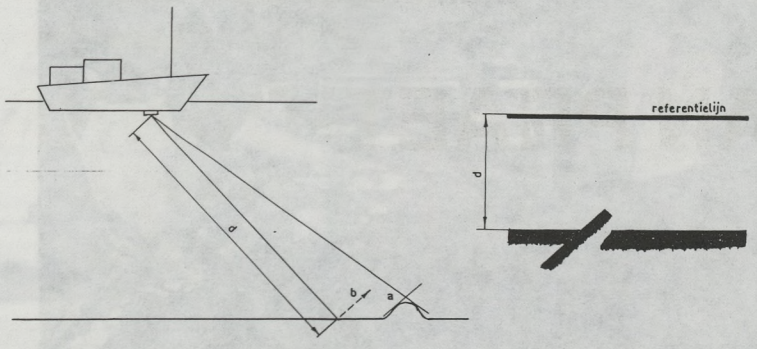
Figuur 12



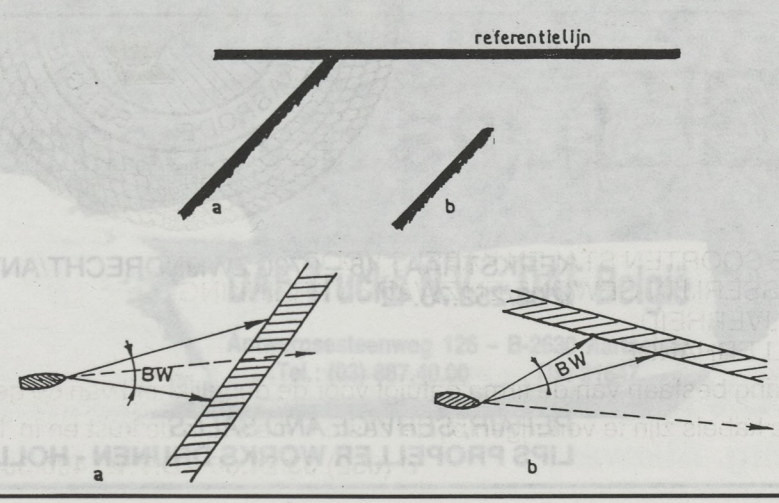
Figuur 13



Figuur 14



Figuur 15



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

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten

VISMIJN 2
8400 OOSTENDE
✆ (059) 32.34.91

ZAAKVOERDERS

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

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

Ploegbazen-sorteerders :

Maes Arthur
Stuiverstraat 164
8400 Oostende
✆ 70 02 89

Peere Etienne
Groenendijkstr. 167
8401 Bredene
✆ 32 13 74

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

Decock Henri
Grensstraat 13
Oostende
✆ 80 25 05

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



SMIT TAK

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

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

✆ (010) 454 99 11
(dag en nacht)

Telex 22222 SMIT nl
(dag en nacht)
ex. smit tak +

Telefax (010) 4139941

Marifoon Kanaal 92

LIPS n.v. *scheepsschroeven*

KERKSTRAAT 46 – 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN
✆ 03/252.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES
LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

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

DAF DIESEL: DERTIGDUIZEND MAAL PER JAAR MAATWERK

DAF betekent meer dan Nederlands grootste bedrijfswagenfabrikant alléén. In het Eindhovense concern neemt DAF Diesel, verantwoordelijk voor ontwikkeling, marketing en verkoop van motoren en componenten, een aparte plaats in.
DAF Diesel is een motorenspecialist in de breedste zin, een divisie die voor elke opdracht, hoe ingewikkeld ook, over de gewenste kennis en ervaring beschikt.
De activiteit van DAF Diesel is gericht op ondernemingen die industriële uitrustingen (generatorsets, compressoren, grondverzetmaterieel), voertuigen (bus- en speciale voertuigbouwers) en vaartuigen (visserij, werkboten en jachten) produceren.
De totale produktiecapaciteit van de motorenfabriek sinds de start in 1957 bedraagt zo'n 30.000 eenheden per jaar.
DAF diesels zijn tot op de laatste bout berekend op hun specifieke taak, van generatoraandrijving op een booreiland tot de stuwende kracht van een reddingsboot.

Van begin af aan met volle kracht vooruit

De basis voor de activiteiten van DAF Diesel werd gelegd in 1953, toen DAF besloot de produktie van dieselmotoren in eigen hand te nemen.
Vier jaar later werd gestart met een volledig eigen motorenprogramma. Het pionierswerk in het begin, moderne aanpak nadien, miljoenen investeringen in motor- en aandrijftechnieken en vertrouwen in de toekomst, zorgden voor een hoge technologische ontwikkeling.
DAF was één van de eersten die de turbo toepaste op snel lopende dieselmotoren.
Een techniek die al gauw werd aangevuld met een geheel eigen DAF-vinding: de laadluchtkoeling. DAF perfectioneerde dit systeem en introduceerde onder de naam A.T.i. (Advanced Turbo Intercooling) de tweede generatie turbomotoren met laadluchtkoeling voor een nog optimaler rendement.

Zo zuinig als een DAF.

De Nederlandse eigenschap die in het buitenland het meest opvalt is zuinigheid. DAF Diesel draagt daar in positieve zin veel aan bij.
Het rendement van dit Nederlandse product is bijna spreekwoordelijk. De oorzaak daarvan is te vinden in de perfecte beheersing van de directe inspuittechniek en de warmtehuishouding, in de gunstige gewicht/kW-verhouding en in het brede laagtoerige maximum koppelgebied. Daardoor is een optimale balans tussen prestaties en exploitatiekosten gegarandeerd.
Zelfs onder de meest uiteenlopende en dikwijls extreme omstandigheden.

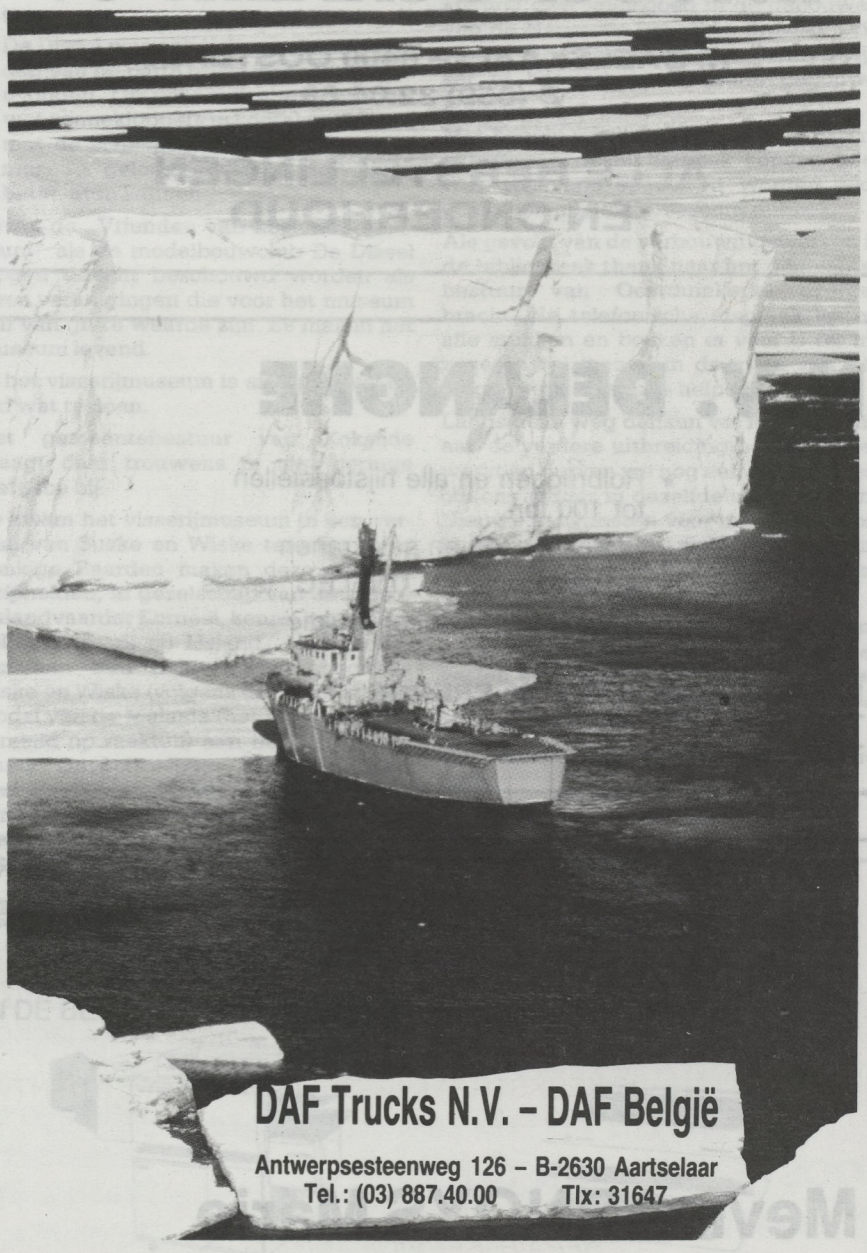
De zes-cilinder stilte.

Alle DAF diesels zijn zes-cilinder lijnmotoren. Een traditionele bouw die een grote bedrijfszekerheid, hoog rendement en een lange levensduur garandeert. De zes-in-lijn dieselmotor is compact en relatief licht, wat leidt tot gunstige inbouwmogelijkheden en een goede bereikbaarheid van de componenten.
Door zijn degelijke constructie is deze robuuste motor uitermate stabiel, hetgeen een geluidsarme en rustige loop garandeert.

De zevenmaal gelagerde krukas.

De rust en betrouwbaarheid van een DAF diesel wordt niet alleen gedragen door de basisconstructie van de motor. Research en praktijkervaringen leidden tot uitgekiende materiaalkeuze.
De uit één stuk staal gesmede krukas is liefst zevenmaal gelagerd. Daarnaast heeft DAF Diesel ook gekozen voor droge-cilindervoeringen en zuigerkoeling wat een sterke constructie van het cilinderblok mogelijk maakt en een zeer gunstig thermisch rendement oplevert. Allemaal elementen die onderstrepen dat het bij DAF Diesel steeds weer om betrouwbaarheid draait.

WELKE DIESEL U OOK ZOEKT, ER IS ALTIJD EEN DAF



DAF Trucks N.V. - DAF België
Antwerpsesteenweg 126 - B-2630 Aartselaar
Tel.: (03) 887.40.00 Tlx: 31647

CREVITS B.V.B.A.

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

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

SCHEEPSSMEDERIJ

n.v. SCHOCKAERT O.

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

ALLE HERSTELLINGEN EN ONDERHOUD

De raad van bestuur, de direktie en het personeel van

S.C.A.P. S.V.

wensen hun leden en relaties EEN VOORSPOEDIG 1987

N.V. DELANGHE

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

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

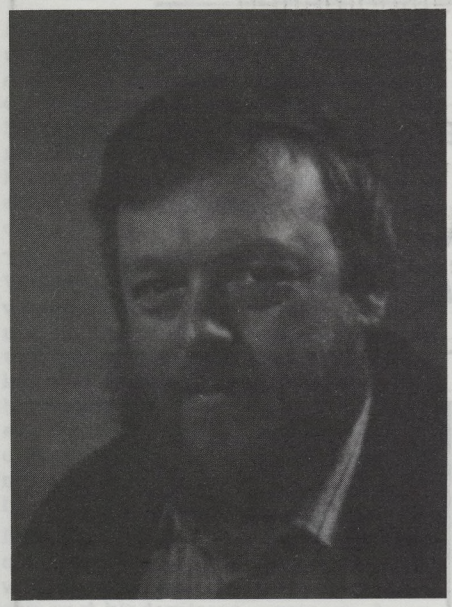
FABRIEK VOOR RUBBERBENODIGDHEDEN VOOR DE ZEEVISSERIJ

STALEN KABELS – IJZER – SCHAKELS
PERSVIJZEN – RONDELLEN 8
ANDERE

Mevr. ARNOYS Marie
echtg. Allewerelt

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

DE NEVENWERKINGEN VAN HET VISSERIJMUSEUM



Bibliotheek en
documentatie visserijmuseum
Willem Lanszweert.

De nieuwe museumvleugel nadert zijn afwerking. In 1986 werd het museum in een ware bouwwerf herschapen. Hierdoor verloor het museum onvermijdelijk zijn aantrekkelijkheid doch de publieke belangstelling was daarom niet minder groot wat mag blijken uit de bezoekcijfers; 50.000 in 1986.

Ook de nevenwerkingen in en rond het museum werden door de bouwwerken weinig of niet beïnvloed.

- De visserijfolkloreavonden, ingericht door de vereniging voor vreemdelingenverkeer, kenden een groot sukses. Deze visserijfolkloreavonden zijn eigenlijk niet meer weg te denken van het museumplein.
- De werking van de vrienden van het visserijmuseum gaat onverminderd door. De doelstelling van deze v.z.w., namelijk het visserijmuseum bij het brede publiek in de kijker te plaatsen en nieuwe aanwinsten te verwerven, wordt hierdoor in werkelijkheid omgezet. Het zou ons te ver leiden om alle nieuwe aanwinsten op te sommen.

Het mededelingsblad van de vereniging is veel meer dan een spiegel van de werking van de v.z.w. Het bevat zeer interessante artikels in verband met de visserij. We beperken ons tot één voorbeeld, de reeks „In De Panne staat mijn huis" van de hand van Jacques Beun.

Daarnaast richten de vrienden jaarlijks twee voordrachtavonden in en een groepsreis voor de leden. Ook de zoekwedstrijd in het visserijmuseum telde heel wat deelnemers. Men kon aan de wedstrijd deelnemen tijdens beide vakantiemaanden.

- De modelbouwclub De Dissel heeft eveneens een rijk gevuld werkingsjaar achter de rug. Naast haar maandelijkse samenkomsten, waarin heel wat over de modelbouw van vissersvaartuigen te leren valt, stelden verschillende leden van De Dissel hun modellen beschikbaar voor diverse tentoonstellingen.

De Dissel was ook iedere vakantie-vrijdag van de partij op de visserijfolkloreavonden. Op deze wijze worden heel wat zonnekloppers in kontakt gebracht met de scheepsmodellen en naar het museum geloodst waar ze de visserij beter leren kennen.

Zowel de „Vrienden van het visserijmuseum" als de modelbouwclub De Dissel mogen terecht beschouwd worden als twee verenigingen die voor het museum zelf van grote waarde zijn. Ze maken het museum levend.

In het visserijmuseum is eigenlijk wel altijd wat te doen.

Het gemeentebestuur van Koksijde draagt daar trouwens in niet geringe mate toe bij.

Zo kwam het visserijmuseum in een verhaal van Suske en Wiske terecht. In de Bonkige Baarden maken deze geliefde striphelden, in gezelschap van de stoere IJslandvaarder Korneel, kennis met de kabeljauwvisserij op IJsland. Als aandenken aan hun belevenissen schonken Suske en Wiske (volgens het verhaal) een model van de Melanie (het schip waar ze verzeild op raakten) aan het visserijmuseum. Onvoorstelbaar eigenlijk; maar heel wat kinderen kwamen tijdens de vakantie naar de „Melanie" zoeken... ze brachten hun ouders mee!

Naast vele artikels die verschijnen in het Mededelingsblad van de vrienden van het museum en in het Disseltje, het maandelijks informatieblad voor de modelbouwclub De Dissel, wordt er ook gepubliceerd.

Dit jaar rolde het boek haring en sprot in drijf- en stroopnet van de pers. Het werd uitgegeven door de Vrienden van het Visserijmuseum. In hun werk laten de auteurs, Willem Lanszweert en Jef Verbanck, de lezer kennis maken met de geschiedenis van de haring- en sprotvangsten van enkele decenia terug.

Het boek ligt te koop in het visserijmuseum (275 fr.) naast een vorige uitgave van Gaston Desnerck en Marcel Vermoote: Strandvisserij.

Talrijk zijn de kontakten van de gemeente Koksijde met de Nederlandse en Franse maritieme musea.

Eind november - begin december - werkte het visserijmuseum mee aan een tentoonstelling over speelgoed in de gebouwen van de Nationale Loterij te Brussel. Drie weken lang demonstreerde Danny Pylyser er hoe scheepsmodellen gebouwd worden.

Met behulp van het documentatiemateriaal en van de bibliotheek konden heel wat gegevens opgezocht worden voor een groeiend geïnteresseerd publiek.

Als gevolg van de verbouwingswerken is de bibliotheek thans naar het gemeentebestuur van Oostduinkerke overgebracht. Na telefonische afspraak liggen alle stukken en boeken er voor U ter inzage en zal men U in de mate van het mogelijke proberen te helpen.

Langs deze weg danken we iedereen die aan de verdere uitbreiding heeft meegewerkt en durven we nog een oproep doen om ons verder in dezelfde zin te helpen. Nieuwe aanwinsten voor museum en bibliotheek zijn steeds welkom; hoe klein en volgens U misschien waardeloos ze ook mogen lijken.

Een oude foto, een vergeeld doodsprentje, een gekreukt zeemansboekje, enz. bevatten een schat aan informatie, stukjes van de puzzel die in het geheel ingepast kunnen worden.

We danken U nu reeds voor uw verdere hulp.

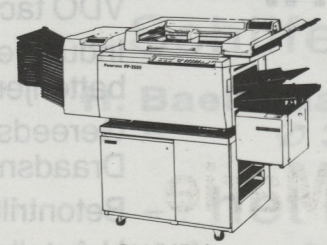
Kantoormachines A. VANDE VEIRE B.V.B.A.

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

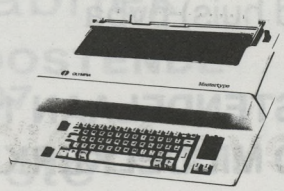
ALLE KANTOORMACHINES AAN DE BESTE PRIJZEN – SERVICE IN EIGEN ATELIER



BROTHER
ELEKTRONISCHE PORTABEL



OLYMPIA
FOTOCOPIEERAPPARATEN



OLYMPIA
BUREELMACHINES ELEKTRONISCH



GIETERIJ Debaedts PVBA

✆ (059) 32 10 99

Victorialaan 69, 8400 Oostende

WENST ZIJN KLIENTEEL
EEN VOORSPOEDIG 1987

VERHEYE JOEL N.V.

- SCHEEPSHERSTELLINGEN
- AFWERKEN NIEUWBOUW
- KRANENVERHUUR
- HERSTELLING VISLIEREN EN ONDERHOUD

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

HAND IN HAND OOSTENDE

wenst al haar leden

EEN VOORSPOEDIG

EN GELUKKIG 1987

OPGEPAST!

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

natuurlijk van bij

Jacqueloot

OOK GROTE KEUS HEMDEN EN BREIGOEDEREN

Hoek Witte Nonnenstr. en Christinastraat, Oostende

ELEKTRIEK – MEKANIEK

LOOSBERGH CH.

(Oud huis) pvba

OOSTENDELAAN 181,
8430 MIDDELKERKE
✆ (059) 30.03.33

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

GEEN VISSERIJMUSEUM VOOR OOSTENDE!

Iedereen kent thans het visserijmuseum te Oostduinkerke, dat in 1974 werd geopend. het is in feite een creatie van een Oostendenaar, Gaston DESNERCK, die het letterlijk uit de grond stampte met nochtans de felle steun van de Oostduinkerkse gemeentelijke overheden die hem aanspoorden en geldelijke steun bezorgden.

Talrijke bezoekers van dit Internationaal Visserijmuseum hebben zich afgevraagd waarom dergelijke initiatief niet werd genomen door de stad Oostende, die dan toch, als vissershaven, heel wat meer belangstelling had moeten opbrengen dan het kleine Oostduinkerke. Welnu, er is een begin geweest van een departement over de visserij in het vroegere stedelijk museum van Oostende, ingericht in het bekende Fort Napoleon, in 1930.

Inderdaad, toen de toenmalige stadsarchivaris Carlo Loontiens er in geslaagd was, na veel moeite en na het overwinnen van veel hindernissen, vanwege de gemeenteraad de toelating had bekomen om een museum op te richten, richtte hij dit museum in, als lokaal museum, in het Fort Napoleon, dat door de Duitsers was bezet geworden in 1914-1918 en was achtergelaten in een lamentabele toestand.

Loontiens dacht vooral aan de Napoleontische periode en had ter zake heel wat documentatie en voorwerpen verzameld, die hij in het Fort onderzocht. Maar, tevens werden aan de oorspronkelijke collecties talrijke maritieme elementen toegevoegd.

Loontiens zelf verteld dat zij die in het leven van de Oostendse vissers belang stellen met veel aandacht de schilderijen zullen bekijken die in het museum hangen en de verschillende wijzen van visvangst aanduiden die nog in gebruik zijn. Ze waren van de hand van Jef De Brock. Ook Gustaaf Vanheste kwam aan bod met onderzeese landschappen „met een wemeling van visschen zooals de zeelieden er waarschijnlijk soms zien in hun zonderlingste droomen".

Heel wat lithografiën en etsen illustreren de geschiedenis van de Oostendse haven en van de diverse schepen die de haven aandeden.

Loontiens begon eveneens een reeks scheepstypes te verzamelen wier modellen bijzonder het bekijken waard waren.

Maar dit alles betekende dus nog helemaal geen visserijmuseum noch een maritiem museum; het was zoals gezegd een klein departement midden een grote collectie van historische en folkloristische stukken.

Oostende had meer gekund om haar verleden en heden als visserijhaven te bestendigen.

Helaas, driemaal helaas, het heeft niet mogen zijn.

Nochtans waren heel wat Oostendse personaliteiten overtuigd van de noodzaak terzake iets ernstigs aan te pakken. Bij diverse gelegenheden was er zelfs sprake van een museum in de oude mijn, die haar rol kwijt was met de bouw van de nieuwe vissershaven. De oude mijn werd zonder veel omhaal afgebroken en daarmee gingen ook de illusies van de museumliefhebbers ter ziele.

Nochtans kwam de zaak van een vissersmuseum nog herhaaldelijk ter sprake. In oktober 1935 scheen een grondig offensief naar een eerste succes te leiden, maar ook dan ging de hoop teloor.

Het Oostendse schepencollege bracht namelijk een voorstel naar voren begin oktober om een visserijmuseum te bouwen in de oude vismijn, op een onkosten raming van 76.520,57 Bfr. en met een voorstel tot aanvraag van de nodige subsidies.

Het toenmalige gemeenteraadslid Smissaert liet horen dat de oprichting van dergelijk museum geen noodzakelijkheid was en het Fort Napoleon voldoende ruimte kon bieden. Bovendien dacht de Heer Smissaert dat dringender werken uit te voeren waren, nl. aan de kerk van de Opex.

De toenmalige schepen Jules Peurquaert hield vast aan het **(zijn)** voorstel en stelde dat hij kon spreken namens de Oostendse bevolking: er bestond niets te Oostende dat kon doorgaan voor visserijmuseum. De oprichting van dergelijke museum was volgens hem een dringende noodzaak.

De heer Smissaert vroeg zich echter af waarmee men dit museum zou vullen? Zou er opnieuw een lening aangegaan worden? Het zou dus weer de belastingbetaler zijn die ervoor zou moeten opdraaien... Eeuwig argument!

Schepen Verhaeghe vroeg zich eveneens af of men zou kunnen beschikken over de vereiste fondsen, waarop burgemeester Van Glabbeke, goed gekend voor zijn grappen en grollen, suggereerde een sweepstake te houden...

Gemeenteraadslid, kapitein Blondé, een man van de Visserij, die zijn vissers door en door kende, sprak de vaste mening uit dat de vissers zelf talrijke voorwerpen zouden aanbrengen.

De heer Verhaeghe sprak wel de mening uit dat dergelijke museum een zeer nuttig dictactisch belang zou hebben.

En toen sprak de man van de stadskas, de schepen Vroome, schepen van financiën, het vernielende woord: men zou een lening moeten aangaan en er waren nog veel ontwerpen te realiseren; men zou dus dit voorstel kunnen opbergen met de rest „in de cartons"...

Schepen Peurquaet hield voet bij stek en stelde vast dat, gezien zijn voorstel weinig succes scheen te kennen, zijn collega's van de gemeenteraad dus weinig belangstelling hadden voor de volksopvoeding: het gaat slechts om enkele duizenden franken en men spreekt ervan alsof het om miljoenen zou gaan...

En dan komen de „praktische" bezwaren, enerzijds van Vroome die het principe aanvaardt maar beweert dat men moet wachten zoals ook met de andere projecten het geval is en men bovendien vlug en gemakkelijk onkosten de raming overstijgt en naar het miljoen gaat; anderzijds van Smissaert die wel voor het principe is, maar tegen de uitgaven...!

Men stemt dan voor het principe dat met algemene stemmen wordt aanvaard min de stem van Smissaert, die tegen stemt, en Porta die zich onthoudt.

Voilà.

Men is steeds voor het principe, men verzendt naar de commissie en men doet niks. Toen reeds, zoals nu nog. Nil novi sub sole! En daarom is er nu een Nationaal Visserijmuseum te Oostduinkerke, kleine gemeente, en niet te Oostende, grote vissershaven.

Gelukkig was de Oostendenaar Gaston Desnerck er om de eer van Oostende te redden te Oostduinkerke.

Gelukkig is er nog het museum van de heemkundige vereniging „De Plate" die dan toch vanwege het Oostends gemeentebestuur de nodige lokalen heeft gekregen in het Feestpaleis om er, in enkele hoekjes, aandenkens aan de visserij te plaatsen, waaronder het vissersbinnenhuis dat men zeker merkwaardig kan heten als reconstitutie. Maar het is toch maar een magere troost na de plannen van 1935 en zelfs na het museum van het Fort Napoleon.

Walter DEBROCK.

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

✆ 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar

OOSTENDE RADIO IN DE TOEKOMST

In één der vorige uitgaven werd een omstandige beschrijving gegeven van het FGMDSS (Future Global Maritime Distress and Safety System) of het toekomstige Wereldomvattend Maritiem Nood- en veiligheidssysteem.

Inmiddels heeft de WARC-MOB 83 (World Administrative Radio Conference for Mobile Telecommunications 1983) te Genève de terzake te gebruiken frequenties voor DCS (degitale selectieve oproepen), NBDP (smalband rodiotelex) en TFIE (radio-telefonie) vastgelegd. Naargelang de positie van het schip zal men in nood- en veiligheidssituatie kunnen gebruik maken van de

DSC-frequenties:
490 kHz, 2187,5 kHz, 4188 kHz, 6282 kHz, 8375 kHZ, 12563 kHz, 16750 kHz en 156,525 MHz (VHF-kanaal 70);

NBDP-frequenties:
2174,5 kHz, 4177,5 kHz, 6288 kHz, 8375,5 kHz, 12520 kHz, 16695 kHz en 156,825 MHz (VHF-kanaal 76);

TFIE-frequenties:
2182 kHz, 4125 kHz, 6215,5 kHz, 8257 kHz, 12392 kHz, 16522 kHz en 156,8 MHz (VHF-kanaal 16).

De 518 kHz is nu officieel en exclusief een internationale kuststationfrequentie, voorbehouden voor de uitzending van NAVTEX-berichten (NBDP-berichten aangaande navigatiewaarschuwingen, weerkundige informatie en andere dringende berichten voor de zeevaart).

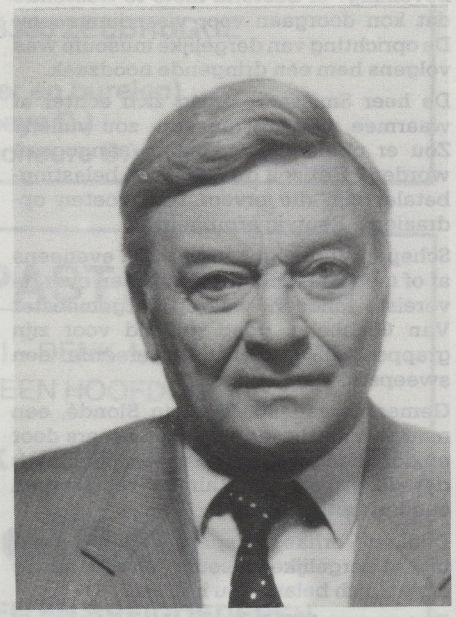
De morse radiotelegrafiefrequentie 500 kHz zal voor nood-, spoed- en veiligheidsgevallen behouden blijven tot op het ogenblik van de officiële, internationale ingebruikname van de FGMDSS-frequenties, samen met de daaraan verbonden te volgen procedures.

Deze datum zou, volgens de laatste ramingen, gesitueerd kunnen worden in de loop van de jaren 1997-'98. Vandaag reeds zijn zowat overal ter wereld proeven aan de gang om het nieuw nood- en veiligheidssysteem op zijn betrouwbaarheid te testen. Zodra men voldoende bewijzen heeft dat de scheepvaart, waar ook ter wereld, er gegarandeert gebruik kan van maken zal men het huidige, voldoende gekende systeem nog tijdelijk parallel laten lopen met het nieuwe.

Uiteindelijk zal dan tijdens de hogergenoemde periode een datum worden vastgelegd waarop de nood- en veiligheidsfunctie van de morse radiotelegrafiefrequentie 500 kHz, definitief zal worden beëindigd. Vanzelfsprekend zal het internationaal Radioreglement, dat nu reeds de nieuwe frequenties bevat, ook de te volgen procedures moeten vastleggen.

Dat zal nu onder meer de taak worden van de reeds te Genève geplande WARC-MOB '87 van 14 september tot en met 16 oktober 1987.

Verder zal de bedoelde conferentie ook beslissingen moeten nemen in verband met de aanhangsels 18 en 31 van het Radioreglement, het vernauwen van de 500 kHz-veiligheidsband, het gebruik van de band 2176 - 2194 kHz, de vervanging van de maritieme morse scheepsfrequentie 425 kHz, problemen die ontstaan zijn in de radio mobiele luchtvaartdiensten, het bijwerken van de beschikkingen aangaande de maritieme radionavigatiemiddelen, de plaatsbepaling door middel van satellieten en de land-mobiele radiodienst via satelliet.



HINDRYCKX C.
1e sectiechef-kuststation
RMD/OOSTENDE

De Belgische delegatie van de T.T. zal echter niet onvoorbereid aan al deze besprekingen deelnemen. Immers, zowel ambtenaren van het centraal hoofdbestuur van de R.T.T. te Brussel als ambtenaren van de Radio Maritieme Diensten te Oostende nemen sinds eind 1985 geregeld deel aan Europese conferenties, om zoveel als enigszins mogelijk tijdens de aanstaande WARC-MOB 87 eensgezinde Europese voorstellen te kunnen indienen en verdedigen.

Te gelegener tijd zal de R.T.T. ook alle belanghebbende nationale besturen, maatschappijen en groeperingen uitnodigen om deel te nemen aan de nationale voorbereidende vergaderingen, waarop elk van hen de eigen belangen zal kunnen toetsen aan de reeds op Europees niveau bereikte ontwerpakkoorden.

Inmiddels ligt de BARC-85 (Regional Administrative Radio Conference 1985) reeds één jaar achter de rug. Te dezer gelegenheid past het een samenvatting te geven van de aldaar genomen beslissingen, die in de landen van „Region 1" (Europa en Afrika) per 1 april 1992 zullen van kracht worden.

In de banden 415-526,5 kHz en 1606,5-4000 kHz ontstond er tijdens de laatste 20 jaar, in „Region 1" een enorme wildgroei aangaande het gebruik door sommige diensten van niet toegelaten frequenties.

De verantwoordelijke administraties van de radio maritieme en radio aëronautische diensten van de onderscheiden landen in „Region 1" zijn er, na veel moeizaam voorbereidend werk in geslaagd terug orde op zaken te stellen en frequenties en onderverdelingen van frequentiebanden vast te leggen die exclusief voor radio maritiem verkeer, respectievelijk voor radio aëronautisch verkeer zullen moeten worden gebruikt.

Hierna volgt de door de RARC-85 officieel vastgelegde verdeling:

1) Voor radio aëronautisch verkeer: 415 – 435 kHz, met een kanaalscheiding van 1 kHz.
2) Voor radio maritiem verkeer: 435 – 495 kHz, 505 – 526,5 kHz, 1606,5 – 1625 kHz, 1635 – 1800 kHz en 2045 – 2160 kHz.

De banden 435 – 495 kHz, 505 – 526,5 kHz, 1606,5 – 1625 kHz en 2141,5 – 2160 kHz werden onderverdeeld in kanalen met een bandbreedte van 0,5 kHz en zijn uit-

p.v.b.a. STOKOTA
KILLESTRAAT 4 MOERZEKE – ✆ (052) 47 86 01 (3 l.)
■ Boven- en ondergrondse OPSLAGTANKS voor alle vloeistoffen
Industrieel en huishoudelijk gebruik in alle afmetingen
■ Transporttanks – Pijpleidingen – Silo's
Moderne uitrusting voor konstruktie ter plaatse
VRAAG INLICHTINGEN

sluitend te gebruiken voor morsetelegrafie en NBDP.

De banden 1635 – 1800 kHz en 2045 – 2141,5 kHz werden onderverdeeld in kanalen met een bandbreedte van 3 kHz en zijn uitsluitend te gebruiken voor SSB (enkelzijband radiotelefonie).

Een belangrijke nieuwigheid is echter dat al deze kanalen werden gekoppeld, wat betekent dat enerzijds een gelijk aantal kuststationsfrequenties werd gekoppeld aan een gelijk aantal scheepsstationfrequenties en anderzijds een bepaald kuststation op zijn genotificeerde (officieel toegekende) frequentie enkel met een schip mag werken op de overeenkomende (gekoppelde) scheepsstation frequentie.

Een paar voorbeelden zullen het duidelijk maken:

Morse en NBDP

Kuststation		Scheepsstation
435,5 kHz	----------	475,5 kHz
436,- kHz	----------	476,- kHz
1607,- kHz	----------	2142,- kHz
1607,5 kHz	----------	2142,5 kHz

enz. ...

SSB (enkel zijband telefonie)

Kuststation		**Scheepsstation**
1635 kHz	----------	2060 kHz
1638 kHz	----------	2063 kHz
1641 kHz	----------	2066 kHz

enz. ...

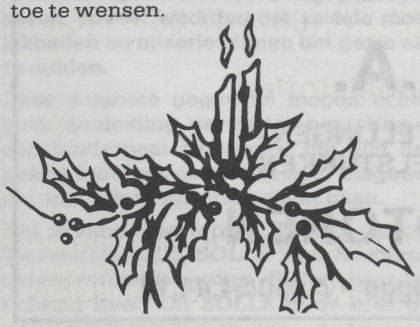
Zoals hoger vermeld zullen deze grondige wijzigingen toepasselijk worden per 1 april 1992. Nochtans zijn er nu reeds tussen de Europese landen onderhandelingen op gang gekomen om de toepassingsdatum te vervroegen. Het ziet er naar uit dat er een consensus zou kunnen worden bereikt vóór 1 april 1990.

Te gepasten tijde zullen echter alle belanghebbenden hieromtrent worden ingelicht ten einde hen de mogelijkheid te bieden de radioscheepsuitrustingen tijdig conform te maken met de nieuwe voorschriften en derhalve radiocommunicatiemogelijkheden met de maritieme kuststations te vermijden.

Ook in verband met de praktische toepassing van het FGMDSS zullen de Radio Maritieme Diensten van de R.T.T. tijdig zorgen voor de passende informatie.

Uit wat voorafgaat blijkt eens te meer dat de Radio Maritieme Diensten van de R.T.T. niets onverlet laten om, zowel technisch als operationeel de snelle evolutie van de radio maritieme verkeersmogelijkheden op de voet te volgen.

Tenslotte maakt het personeel van de Radio Maritieme Diensten te Oostende van deze gelegenheid gebruik om alle lezers een gelukkig en voorspoedig Nieuwjaar toe te wensen.



AMRC – NIET ALLEEN NAVIGATIEAPPARATUUR...

Nu reeds bijna 40 jaar geleden kwam AMRC in de visserij met electronische apparatuur voor de navigatie.

Onafgebroken, en een bekrachting om steeds beter te leveren, gaf ons het vertrouwen van enkele der grootste wereldmerken op dit gebied. Talrijke reders schonken ons dan ook hun volledig vertrouwen.

De onstuitbare vooruitgang in de electronica liet zich gelden, en wij mogen stellen dat de huidige toestellen pareltjes zijn van moderne electronica kleurenradar en dieptemeters zijn stilaan uitgeburgerd. De Schipmats Video Pilotter bekleedt een zeer voorname plaats op de wereldmarkt, en zijn uitzonderlijke kwaliteiten en mogelijkheden worden ook voor velen van onze vissers erg gewaardeerd.

Naast dit volledige programma van unieke en bedrijfszekere apparatuur leidt AMRC eveneens een volledig gamma aan van electronische MEET- en CONTROLE TOESTELLEN: nl. Niveau meting d.m.v. van vlotterschakelaar, drukopnemers of ultrasoon metingen, temperatuur- controle en alarm voor alle mogelijke toepassingen aan boord van schepen, meten van toerentallen enz.

Talrijke, soms zeer moeilijke toepassingen in de industriële sector, koopvaardij e.a. toonden aan dat de gebruikte merken tegemoet komen aan onze zeer hoge kwaliteitseisen. Een team van ervaren techniekers staat borg voor degelijke installatie, indienststelling en onderhoud.

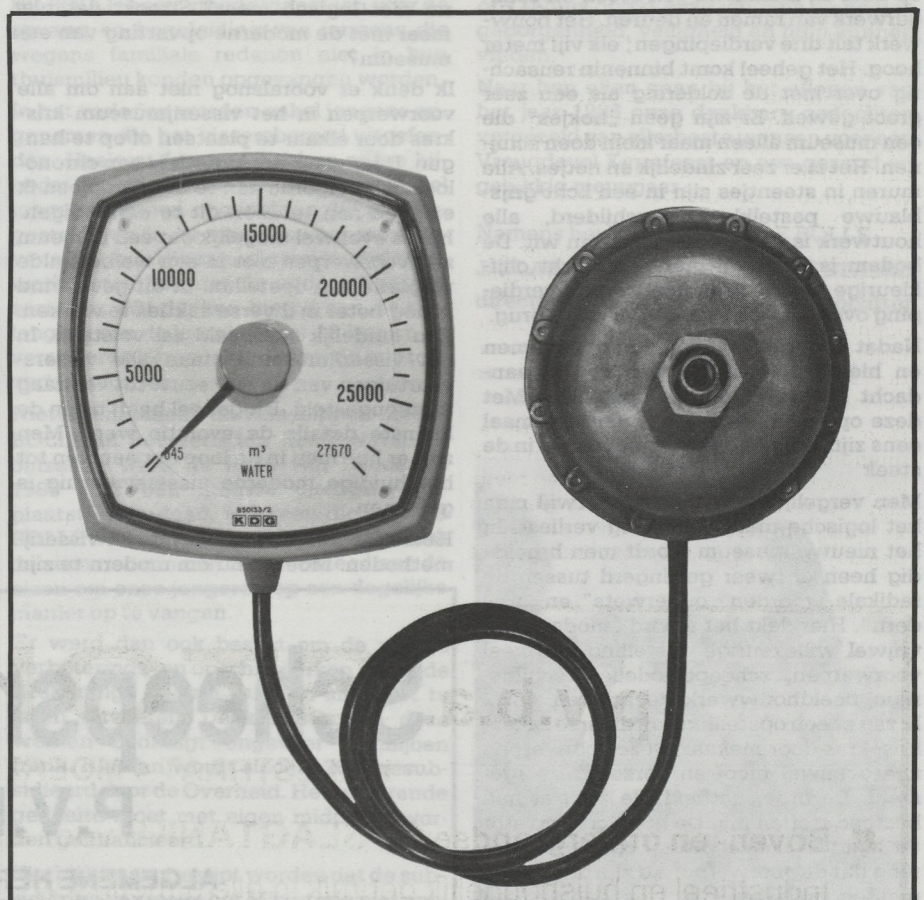
Wij zijn er fier op, ook naast ons gamma toestellen van de „BRUG" een programma van zeer degelijk materiaal voor de „MACHINEKAMER" te kunnen aanbieden.

Hebt U enig probleem, een vraag of gewoon maar interesse, kom even langs of bel eens op. Wij staan U graag te woord.

Tot dan?...

Robert Verleye
Afdelingshoofd AMRC kust
Noordhinderstraat, 6-8,
8380 Zeebrugge
Tel.: 050/54 42 71

AMRC = kwaliteit en service.



Niveaumeter voor brandstoftanks

MUSEUM EN MUSEUM

Op 6 november laatstleden was ik samen met de heer Devos, conservator van het nationaal scheepsvaartmuseum van Antwerpen, te Rotterdam ter gelegenheid van de vooropening van het nieuw scheepsvaartmuseum „Prins Hendrik".

De gemeentelijke overheid van Koksijde had me opdracht gegeven er aanwezig te zijn. Belangstellende schepenen waren immers belet. Om diverse redenen kweet ik me graag van deze plicht. Ik zou immers verschillende vrienden van Nederlandse scheepvaart- en visserijmusea, waarmee we nauwe kontakten onderhouden, terug zien. Verder zou ik, zonder overdrijven, één van de mooiste en modernste museums te zien krijgen. Dat had ik kunnen uitmaken uit de ons toegezonden documentatie. Ten derde zou ik, zoniet de grootste, maar dan toch één van de meest belangrijke, collecties scheepsmodellen, schilderijen, enz. te zien krijgen. En toch kon ik na mijn rondgang niet uitbundig zijn. Ik dacht aan het visserijmuseum waar ik de leiding heb alsook aan de zware en verantwoordelijke taak die er mij te wachten staat om het nieuwe gedeelte in te richten.

De mensen hadden hier hetzelfde doorgemaakt en ik herhaal ik was 100% enthousiast. Men hoeft natuurlijk geen rekening te houden met één mening ... of waren het er tientallen?

Het gebouw is geen parel van schoonheid maar het is indrukwekkend en valt beslist op door zij blankheid van steen en schilderwerk van ramen en deuren. Het bouwwerk telt drie verdiepingen; elk vijf meter hoog. Het geheel komt binnenin reusachtig over met de zoldering als een zeer groot gewelf. Er zijn geen „hokjes" die een museum alleen maar klein doen schijnen. Het is er zeer zindelijk en netjes. Alle muren in steentjes zijn in een licht-grijsblauwe pastelkleur geschilderd, alle houtwerk is een satiné gebroken wit. De bodem is bevloerd met zacht licht olijfkleurige tegels. Men komt op de verdieping over een licht hangende zweefbrug.

Nadat ik dat alles in mij had opgenomen en hierover verheugd was kon ik aandacht besteden aan de opstelling. Met deze opstelling kan ik het niet helemaal eens zijn, mijn enthousiasme liet me in de steek.

Men vergelijkt en redeneert terwijl men het logische niet uit het oog verliest. In het nieuwe museum wordt men bestendig heen en weer geslingerd tussen de radikale woorden „ouderwets" en „modern". Hier dekt het woord „modern" de vrijwel willekeurige opstelling van veel voorwerpen, scheepsmodellen, schilderijen, beeldhouwwerk, zeekaarten, enz... Ik zag er een opstelling van diverse zaken, kris, kras door mekaar. Deze voorwerpen zijn evenwel mooi en verzorgd voorgesteld. De orde, netheid, de zorg er aan besteed troffen mij. De hoofdconservator (er zijn vier conservators) zei bij de opening dat de voorwerpen zo zijn dat ze wel moeten opvallen, dat men gedwongen wordt ze te besturen en dat ze hierdoor naar waarde geschat worden. Niemand trok zijn woorden in twijfel.

En toch houdt mij die „maar" bezig; die „maar" waar het logische blijft en het onlogische aanvangt; tenzij men met deze woorden geen rekening kan of wil houden.

Zo kunnen de bezoekers bij een scheepmodel komen van de 17de eeuw en op anderhalve meter bij deze van een moderne olietanker gebouwd in 1984. Vervolgens kan men bevoorbeeld een misthoorn zien, een komps, een sekstant of oktant in een glazen kast met hierachter en moderne maritieme schilderij die een zeiljacht in een storm voorstelt met weerom hiernaast een schilderij met een 18de eeuws oorlogsschip in gevecht.

Nog verder een binnenvaartuig van de 16de eeuw en er vlak tegenover een vrachtschip van de 19de eeuw. Het is zo gewild. Het is modern voorgesteld.

Als ik dan aan de zoveel andere scheepvaart- visserijmusea denk dan stel ik mij de vraag: zijn deze musea nu ineens ouderwets ingericht? Moet men geen rekening houden met tientallen jaren ervaring of neemt men het woord „modern" te gemakkelijk in de mond?

Ik heb me tevens afgevraagd wat er zal gebeuren als er scholen op bezoek komen in het nieuwe museum? Hoe zal de rondleiding er georganiseerd worden of zullen ook de leerlingen voortdurend van het oude in het nieuwe „gesmeten" worden. Hoe zal men deze leerlingen in dit geval een duidelijke evolutie voorschotelen?

Men bezoekt immers een museum om te leren, om inzicht te krijgen in de geschiedenis van een bepaald onderwerp. Is dat nu niet logisch meer? Strookt dat niet meer met de moderne opvatting van een museum?

Ik denk er vooralsnog niet aan om alle voorwerpen in het visserijmuseum kriskras door elkaar te plaatsen of op te hangen. Daar waar het logisch is een chronologische volgorde aan te houden meen ik er goed aan te doen dit te eerbiedigen. Het is evenwel mogelijk dat een museum zijn voorwerpen niet in een welbepaalde volgorde kan opstellen. In dit geval vind ik nog beter in diverse sekties te werken. Eén duidelijk voorbeeld zal volstaan. In het visserijmuseum staan alle vissersvaartuigen van de 6de eeuw tot vandaag tentoongesteld. Dit geheel heeft tot in de kleinste details de evolutie weer. Men ziet er hoe men in de loop der eeuwen tot het huidige moderne vissersvaartuig is gekomen.

Hetzelfde heb ik voor met de 21 visserijmethoden. Moet ik nu om modern te zijn het schip van Brugge naast de Narwal plaatsen?... de stoomtreiler bij de haringbuis?... En toch wordt het woord ouderwets zoveel in de mond genomen. Wat is nu beter: de voorwerpen op een ouderwetse wijze, doch zinvolle en bevattelijke manier, voor te stellen of ze op een zogezegde moderne wijze, als van een tijdelijke tentoonstelling, ten aanschouwen te brengen? Het sukses van het schoolbezoek aan het visserijmuseum ligt juist aan de opstelling en de logische uitleg.

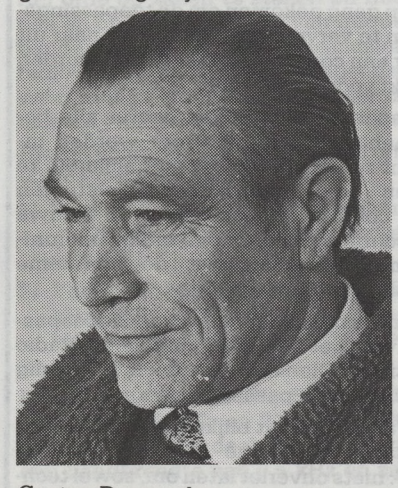
Het nieuw museumgedeelte is nu zover gevorderd dat we waarschijnlijk met de inrichting kunnen beginnen na 1 januari. Het oude gedeelte wordt aangepast. Alle voorwerpen zullen op een meer open wijze kunnen voorgesteld worden waardoor ze wel meer tot hun recht zullen komen.

Het geheel van het museum, met het binnenplein, de parkeerplaats, de bibliotheek, het archief, enz. zal een mooie samenhang vormen waar harmonie duidelijk voel- en zichtbaar zal zijn.

Dit allles zal ongetwijfeld te danken zijn aan het overleg tussen de gemeentelijke overheid, de technische dienst, de architekt, de aannemers, de onderaannemers en het museumpersoneel.

Ik kan nu reeds allen bedanken omdat zij het in een minimum van tijd mogelijk zullen gemaakt hebben, een verlangen, een hoop van een tiental jaar in vervulling te brengen.

Van mijn part zal ik de gouden middenweg houden tussen „ouderwets" en „ultra modern". Dat is veroorlooft en wijselijk. Zo zal het verdere sukses van een bezoek aan ons zo interessante museum gewaarborgd zijn.



Gaston Desnerck.

Scheepsmekaniek

P.V.B.A.

ALGEMENE HERSTELLINGEN –
VERKOOP – WISSELSTUKKEN

DIESELMOTOREN

Rederskaai, 22, 8380 Zeebrugge – ✆ 050/54.44.10



HET VISSERSTEHUIS DE BOLLE: EEN ANKERPLAATS VOOR ONZE JONGENS

Telkenjare zijn wij verheugd een bijdrage te mogen leveren bij de tot standkoming van dit kerstnummer van HET VISSERIJ-BLAD.

Wij kunnen het dan ook niet nalaten Mej. Martine VANDENBERGHE, Directrice van HET VISSERIJBLAD, onze erkentelijke dank te betuigen voor de mogelijkheid die ons geboden wordt even aandacht te besteden aan de sociale problematiek van onze jongeren en aan ons Visserstehuis DE BOLLE.

Het is zeker overbodig aandacht te vragen voor de huidige weinig benijdenswaardige situatie van onze maatschappij in het algemeen en van onze jeugd, in het bijzonder de jongeren van DE BOLLE.

Inderdaad, niet alleen de snelle evolutie, maar ook de onzekerheid naar de toekomst, de angst, en de vraagtekens waarmede vele mensen vandaag geconfronteerd worden, zijn de oorzaak van deze toestand.

De economische crisis, de werkloosheid, en vooral de jeugdwerkloosheid werken onrust en vertwijfeling in de hand.

Door deze toestand wordt heden ten dage terug aandacht gevraagd voor de nieuwe verdoken armoede en kan er vastgesteld worden dat op het menselijk vlak de gevolgen niet achterwege blijven. We hoeven enkel te denken aan de zware domper die er op de relaties in het gezin rust. Probleem-gezinnen, gebroken gezinnen, gescheiden gezinnen, echtscheidingen met verlaten kinderen, onaangepaste jongeren, zoveel woorden om sociale moeilijkheden en miserie binnen het gezin aan te duiden.

Deze sombere gegevens mogen echter geen aanleiding geven tot berusting of een hinderpaal betekenen om een helpende hand uit te steken naar diegenen die onder deze miserie gebukt gaan.

Het is vanuit deze problematiek dat ons Visserstehuis DE BOLLE haar bestaansreden verrechtvaardigt. Sedert haar oprichting heeft DE BOLLE in de bres gestaan om de sociale problemen binnen de vissersgemeenschap te helpen oplossen.

Het strekt de kustbevolking tot eer dat mits hun financiële en morele steun het Visserstehuis DE BOLLE in 1963 van start kon gaan.

DE BOLLE heeft steeds ingestaan voor de opvang en begeleiding van jongens die wegens familiale redenen niet in hun thuismilieu konden opgevangen worden.

In het verleden werden enkel jongens opgenomen die het vissersberoep uitoefenden. Heelwat factoren hebben er toe bijgedragen dat heden ten dage niet enkel jongens worden opgenomen die tewerkgesteld zijn in de visserijsector maar tevens jongens die schoolgaande zijn of tewerkgesteld worden in andere bedrijfssectoren. Wij denken hierbij aan de verlenging van de leerplicht tot 18 jaar en de veranderde beroepskeuze van de ons toevertrouwde jongeren.

Niettegenstaande de vele klippen die DE BOLLE in het verleden heeft weten te omzeilen werd de Raad van Beheer in 1986 voor een nieuwe uitdaging geplaatst. Inderdaad, iedereen die met DE BOLLE vertrouwd is kon vaststellen dat de accomodatie niet meer voldeed aan de eisen om onze jongeren op een degelijke manier op te vangen.

Er werd dan ook beslist om de nodige verbeterings- en opschikwerken onder de deskundige leiding van een architect te laten uitvoeren. De kostprijs van deze werken bedraagt ongeveer 5 miljoen frank. Hiervan wordt slechts 20% gesubsidieerd door de Overheid. Het resterende gedeelte moet met eigen middelen worden gefinancieerd.

Hierbij kan aangestipt worden dat de subsidiëring vanwege het Ministerie niet ontsnapt aan de besparingen.

Door deze veranderingswerken beschikt DE BOLLE over de aangepaste materiële accomodatie hetgeen ons de kans biedt de morele inhoud van het tehuis beter te kunnen realiseren.

Vandaag mogen wij ons verheugen dat vanaf de oprichting van DE BOLLE in 1963 niet minder dan 214 jongeren de nodige zelfstandigheid werd bijgebracht om hun plaats in de maatschappij in te nemen. Het is mede de inspanningen van de reders, de werkgevers en u allen dat zij leerden op eigen benen te staan. Dank zij Uw vertrouwen dat U in onze jongens hebt gesteld zijn zij kunnen uitgroeien tot volwaardige burgers.

DE BOLLE moet voor onze jongens een lichtbaken zijn die hen de weg wijst, een licht in de duisternis om de moeilijke periode in hun leven te overbruggen. Zij moeten in DE BOLLE de ondersteuning vinden om de opgelopen averij te kunnen herstellen om na verloop van tijd de talloze rotsen en gevaarlijke klippen in het leven te kunnen omzeilen.

Wij menen dat het ook geen zin heeft te wijzen op de vele hindernissen die hierbij moeten overwonnen worden, hoofdzaak is dat DE BOLLE er in slaagt het vooropgestelde doel te verwezelijken.

Voor ons allen, welke plaats wij in de maatschappij ook innemen, is het een bestendige opdracht om samen te werken voor een mooiere en betere wereld, waar het goed is om te leven, ook voor de jongens van DE BOLLE, die de warmte en genegenheid van hun moeder, vader, broers en zusters moeten missen.

Bij het naderen van oudejaar is het dan ook passend onze erkentelijkheid te betuigen aan zovelen, die bezield met éénzelfde gedachte, hechte steun en medewerking verlenen bij het uitbouwen van ons tehuis opdat onze jongens de nodige geborgenheid, veiligheid en hulp kunnen vinden.

Naar hen allen gaan bij het aflopen van het jaar 1986 onze dankbare gedachten vergezeld van allerbeste wensen voor een Vreugdevol Kerstfeest en een gezond en gelukkig nieuwjaar.

Namens het Visserstehuis DE BOLLE

J. CLAEYS
directeur

A. OPSTAELE
voorzitter



WAT MEER OVER DE GEZONDHEID VAN VIS EN HET MILIEU



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

Onlangs verschenen in de pers twee artikels die nogal wat ophef hebben gemaakt en zeker niet hebben bijgedragen tot meer inzicht in de behandelde onderwerpen. Een eerste artikel werd op het tweede internationaal Noordzee seminarie in Rotterdam in oktober ll. gepresenteerd en handelde over het leefmilieu. De titel luidde „Fish diseases, signals for a diseased environment". De konclusies van dit rapport waren niet van die aard dat met zekerheid werd beweerd dat de aandoeningen bij vis in verband met de bevuiling dienen gebracht te worden. De internationale pers heeft nochtans van „mogelijks in verband met bevuiling" een zekerheid gemaakt. Op deze wijze heeft men de kwaliteit van de vis in een slecht daglicht gesteld.

De konclusies van het rapport waren de volgende:

– Er zijn tegenwoordig genoeg indicaties voorhanden om aan te nemen dat er een relatie tussen sommige visziekten bestaat en de waterbevuiling in sommige delen van de Noordzee. Deze vaststelling sluit in:

1. dat kanker in de lever van platvis waarschijnlijk in directe relatie staat met specifieke toxische polluenten die in het milieu voorkomen.
2. dat sommige virale en bakteriële huidziekten op platvis heel waarschijnlijk indirect in relatie staan met de algemene bevuilingstoestand van het gepollueerde water.

In het rapport staat verder nog dat de beschikbare gegevens toch met voorzichtigheid moeten geinterpreteerd worden omdat er geen chemische en microbiologische analyses werden verricht. Het gevolg van deze publicatie voor de visverkoop in ons land was desantreus. Honderden families zagen hun verkoopcijfer slinken. De winkeliers en vooral de visleurders die elke week met veel inzet, het Waalse landsgedeelte bevoorraden werden en worden met een scheef oog bekeken. De Luxemburgse televisie RTL deed er nog een schepje ondeskundige voorlichting bovenop!

In de krant van 5 december ll. werd melding gemaakt van een onderzoek dat door de Brusselse en Leuvense universiteit op mensen werd uitgevoerd. Hierbij werd het voorkomen van kanker aan de ademhalingswegen en hypertensie bij mensen bestudeerd die in een gezonde streek en in een gepollueerde streek wonen. De resultaten zijn belangrijk om een vergelijking met het eerste onderzoek te kunnen maken. „Aan kanker van de ademhalingswegen sterft men het meest in de gezonde arrondisementen Bastogne, Neufchateau en Virton. Het minst in de streek van Diksmuide, Oudenaarde en in de ongezonde luchten van Brussel".

Dit wil zeggen dat de sterfte mede bepaald wordt door een complexe wisselwerking van genetische milieu- en gedragsfaktoren.

Deze wisselwerking is eveneens van toepassing op de gezondheid van de wilde zeevis. De voorkomende aandoeningen bij vis verschilen van soort tot soort (genetische verschillen). Gepollueerde zones en dumpingsgebieden geven geenszins de verwachte hoge procentuele aandoeningen. De natuurlijke faktoren (milieufaktoren) zoals veranderingen in zoutgehalte, zuurtegraad, seizoenvariaties en paargedrag spelen een veel belangrijker rol in de vorming van de aandoeningen en maskeren de invloed van eventuele polluenten.

Uit de universitaire studie kwam tot uiting dat streken moeilijk vergelijkbaar zijn.

Zo ook is de Nederlandse kust geenszins met de Belgische te vergelijken. Hier kan onder meer het niveauverschil tussen eb en vloed vóór Oostende (± 4,5 m) en Den Helder (± 1,3 m) worden aangestipt.

In alle geval komen de onderzoekers van het Rijksstation voor visserij niet tot dezelfde bevindingen. Gelukkig kunnen wij de Belgische handelaars nog steeds mededelen dat zij met opgeheven hoofd hun waar als een kwaliteitsprodukt „bij de verbruiker" kunnen aanprijzen.

Intussen is het iedereen wel duidelijk geworden dat met het milieu voorzichtig moet worden omgegaan en de terugdringing van de bevuiling een noodzaak is geworden. De onderzoekers van het Rijksstation voor zeevisserij zullen eventuele nadelige effecten voor de kwaliteit van zeevis met bijzondere aandacht blijven volgen.

Kwaliteit zonder compromissen...

MASSON & HURTH

scheepskeerkoppelingen tot 3000 p.k.

scheepskeerkoppelingen tot 150 p.k.

RENOU-DARDEL & GEISLINGER

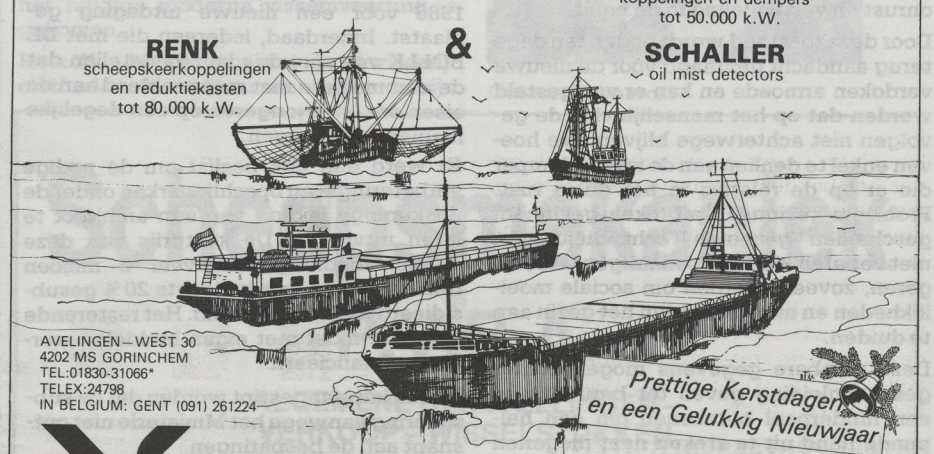
vaste- en verstelbare schroeven

koppelingen en dempers tot 50.000 k.W.

RENK & SCHALLER

scheepskeerkoppelingen en reduktiekasten tot 80.000 k.W.

oil mist detectors



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

Prettige Kerstdagen en een Gelukkig Nieuwjaar

VAN STIGT
B.V. TECHNISCHE HANDELSONDERNEMING

OPEN DAGEN BIJ GEMODERNISEERDE MACHINEFABRIEK VAN RIJN BV

Op 12 en 13 december jongstleden hield Machinefabriek Van Rijn BV te Katwijk open huis. Deze gebeurtenis vond plaats in verband met de op die datum als voltooid beschouwde nieuwbouw van een moderne kantoorvleugel en het officieel in gebruiknemen van twee nieuwe produktiehallen. De bestaande werkvloer is met zo'n 60% extra oppervlakte vergroot. Door de ergonomische opslag van de materialen en de funktionele opstelling van de machines, is de produktiegang binnen Van Rijn aanzienlijk verbeterd.

NOODZAKELIJKE EXPANSIE

De opdracht tot de uitbreiding en nieuwbouw werd in december 1985 verstrekt. Dit gebeurde vanuit de behoefte aan een ruimere produktieruimte, tekenkamer en afdeling Ontwikkeling. In dit verband verdient het vermelding dat het personeelsbestand binnen Van Rijn zich de afgelopen 5 jaar met 10 personen tot 30 medewerkers heeft uitgebreid.

AKTIVITEITEN

Machinefabriek Van Rijn heeft in binnen- en buitenland grote bekendheid verworven met de ontwikkeling en fabricage van machines en komplete produktielijnen voor diverse branches binnen de voedselindustrie. De sektor Visserij neemt hierbij een vooraanstaande plaats in.

VEELZIJDIGE VISVERWERKING

De apparatuur die door Van Rijn BV wordt ontwikkeld en geproduceerd voor de visverwerking omvat komplete haringfileerinstallaties, menginstallaties en systemen voor afvalverwerking. Ook verwerkingslijnen met weeginstallaties en registratie per produkt/man, ontdooi-installaties, was- en spoelmachines, haring- en makreelsorteermachines en vele soorten transportsystemen moeten in dit verband worden vermeld.

VANGSTSORTEER-INSTALLATIES

Van Rijn BV voorzag de afgelopen 6 jaar 255 kotters uit Nederland, België, Frankrijk, Engeland en Schotland van vangstsorteer-installaties. De specificaties van deze apparatuur worden steeds afgestemd op individuele behoeften. Zoals de grootte van het schip, de bedreven soort visserij en de per schip verschillende werkwijze van de vissers.

Bij gebruikmaking van de vangstsorteerinstallatie wordt de vis automatisch onder het bakdek getransporteerd. De bemanning verwerkt de vis aldaar met behulp van transportbanden, opvangbakken en spoelmachines. Deze eigentijdse verwerkingswijze heeft steeds bij kunnen dragen tot efficiëntere arbeidsomstandigheden aan boord van vissersschepen. Als gevolg van de kortere verwerkingstijd resulteerde dit eveneens in kwaliteitsverbetering van de vis.

BETERE SORTEERCAPACITEIT

Begin 1987 is de fabricage en installatie gereed van Van Rijn's derde vissorteer/weeginstallatie voor de Visafslag te Den Helder.

Op deze door het IJKwezen goedgekeurde installatie wordt de vis aan 2 banden (handmatig) op maximaal 5 soorten geselecteerd. Om vervolgens automatisch naar een viskist doorgevoerd te worden. Bij het bereiken van het ingestelde gewicht – 40 kg – dienen de viskisten verwisseld te worden. Een continue arbeidsgang is op deze wijze gewaarborgd.

Vissorteer/weeginstallaties als die in Den Helder, hebben een capaciteit van 200 tot 400 kisten per uur.

Bij apparatuur voor de visserij-industrie is het bij Van Rijn echter niet gebleven. Ook minder „zilte" produktie-doeleinden worden gediend.

GROENTECONSERVEN

Transportinstallaties voor groente, wortelwas- en sorteermachines, alsmede blancheurinstallaties voor appels, champignons e.d. worden door Van Rijn in heel Europa afgezet. Zo werd er een komplete wortelwas-, sorteer- en verpakkingsinstallatie op Sicilië geplaatst.

In nauwe samenwerking met een Zwitserse onderneming werd binnen Van Rijn een bladgroente-wasmachine ontwikkeld. Van dit type machine werden er in 1986 niet minder dan 25 stuks verkocht.

Een ander samenwerkingsverband met een firma in het Westland resulteerde in de ontwikkeling van diverse radijsverwerkingslijnen. Deze units omvatten naast een zaai- en oogstmachine de nodige outillage voor het sorteren, ontstaarten, transporteren, uitlezen, wegen en verpakken van radijs. Afnemers van dit type machine kunnen gezocht worden in Nederland, Frankrijk, Oost-Duitsland en Rusland.

OOK TOEGESNEDEN OPLOSSINGEN BUITEN DE VOEDINGSMIDDELEN- EN VISSERIJ-INDUSTRIE

Binnen Van Rijn staat de filosofie van het maatgewicht meedenken mét en het aandragen van haalbare oplossingen voor haar opdrachtgevers centraal. Het zijn de per bedrijf toegespitste oplossingen waarmee Machinefabriek Van Rijn zich de afgelopen jaren binnen de markt heeft gepositioneerd.

Op basis van de specifieke vak-ervaring en de kosten/baten-analyse van betreffende bedrijven, instellingen en verenigingen, is Van Rijn er eveneens in geslaagd verantwoorde produktiemiddelen te ontwikkelen voor andere dan bovengenoemde branches.

(Waarom niet enkele namen genoemd? BT)

DE SIERSEMA GROEP

Machinefabriek Van Rijn BV maakt deel uit van de overkoepelende Siersema Groep. Deze bestaat voorts uit de volgende leden:

Siersema Wassenaar BV. Gespecialiseerd in roestvaststalen leidingnetsystemen.

Siersema 's-Hertogenbosch BV. Gespecialiseerd in roestvaststalen leidingnetsystemen en ultrafiltratiesystemen.

Siersema Engineering International BV. Is gevestigd in de nieuwbouw van Siersema te Katwijk. Gespecialiseerd in automatische verwerkingslijnen, energievoorzieningen en reinigingsmethoden.

VERTEGENWOORDIGINGEN:

Van Rijn BV heeft de vertegenwoordiging van:

Aalborg Industrial Corp., Denemarken.
Weeg- en sorteermachines voor de vis- en vleesindustrie.

Norden Sea Food, Zweden.
Haringkaakmachines, automatische en semi-automatische haringsnijmachines en diverse andere machines voor visverwerking.

Neptune, Canada.
Sorteermachine voor sexe van haring. Van belang door toenemende export van haringkuit naar Japan.

Voor verdere informatie:

MACHINEFABRIEK VAN RIJN BV
Postbus 74
2220 AB KATWIJK a/ZEE
Nederland
Tel. 01718-20700



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

het visserijblad

RECORD DAGOPBRENGST IN DE VISMIJN VAN OOSTENDE

Op maandag 8 december werd voor de eerste maal in de geschiedenis van de vismijn van Oostende een dagopbrengst verwezenlijkt van boven de 20 miljoen Bfr., namelijk 21.505.886 fr.

Dit bedrag was de opbrengst van de verkoop van de vangsten van niet minder dan 28 vaartuigen, waaronder 1 IJslander, 16 middenslag vaartuigen en 11 kustvaartuigen die gezamenlijk 266.214 kg of 5.324 bennen vis en 18.101 kg tong in de afslag ter verkoop aanboden.

Een hoopvol bericht om het jaar te eindigen, in het vooruitzicht voor gelijkaardige aanvoeren in 1987.

MEVR. STAATSSEKRETARIS WIVINA DEMEESTER IN OOSTENDSE VISMIJN

We zijn overtuigd dat Mevr. Wivina Demeester, de staatssekretaris voor Volksgezondheid, helemaal niets afweet van vis, noch van de behandeling en bewaring van de vis, noch van de visserij zelf, noch van de verwerkingsbedrijven. We zijn zelfs overtuigd dat men haar wellicht een vlaswijting voor een schelvis zou kunnen verkopen en toch is het precies of deze, waarschijnlijk wel bevallige, goedmenende dame het met haar bezoek aan de vismijn te Oostende, nu allemaal eens goed uit de doeken zal doen, de juiste maatregelen zal treffen, de juiste mannen op de juiste plaats, gewoonlijk via een speech waarbij altijd gezorgd wordt, zoveel mogelijk op de vlakte te blijven.

Bij ons aan de kust, en waarschijnlijk ook elders in veel plaatsen zegt men „en ze kwamen, dronken een glas, deden een plas en alles bleef zoals het was". Het is inderdaad niet de eerste keer dat veel woorden van hoop naderhand de nek worden gekraakt.

Mevrouw Wivina Demeester is net zoals praktisch alle andere toevallige koplopers van een parlement, de gevangene van haar administratie. Alleen wordt hen wel eens toegelaten politiek renderende en voor het bedrijf hoopgevend klinkende verklaringen af te leggen.

We menen niet dat Mevr. Demeester zoveel naïeviteit koestert om daar zelf in te geloven. Wij allen zijn toch wel reeds lang het stadium van ons geloof in Sinterklaas voorbij. Ook de Bedrijfsraad voor de visserij is wel gelukkig nuchter genoeg om bepaalde uitspraken die voor de galerij bestemd zijn als dusdanig op te nemen. De Bedrijfsraad staat met beide voeten op de grond, weet wat schort, kent de tekortkomingen en noden van de visserij, verwerkingsbedrijven en aanverwante, maar het is tenslotte de administratie die oppermachtig is, en waar Mevrouw de Staatssekretaris haar directieven haalt, jaren terug heeft Het Visserijblad op het ogenblik van de voorbereiding en het totstandkomen van de viskeurwet, reeds de degens met het toenmalig staatssekretariaat onder leiding van de heer Herts, gekruist.

We hadden het toen vooral gemunt op de heer Vandenbrande, chef van de staatsveeartsen die van kapitein-kolonel wenste te worden door zijn compagnie veeartsen te laten uitgroeien tot een regiment ten laste en op kosten van de visserij, van de aanverwante en verwerkingsbedrijven en van de handel.

We onderschrijven nu dan ook de stelling van de rederscentrale waarvoor alles draait rond de werkverschaffing van dierenartsen waardoor vele miljoenen ieder jaar door de visserijsektor moeten gedragen worden. Officieel kan men wel goed de noodzakelijkheid voor het aanstellen (we schreven bijna aanstellerij) van een Fonds voor veterinaire keuring aantonen en verdedigen, men kan er zelfs de E.E.G.-reglementering bijhalen, maar de voornaamste redenen zijn wel dat het zo bijzonder goed overeenkomt met die groter kaas, waarin het Fonds voor Veterinaire keuring zich zo welgevallig in nestelt. Een heel grote vette kaas met vele gaatjes, waarin telkens de kop van een welgedane veearts zit te blinken.

We zijn overtuigd dat de Bedrijfsraad en de Rederscentrale alles in het werk gesteld hebben om de rechtstreekse belangen van de visser, de verwerkings- en aanverwante bedrijven alsmede hiermede gepaard gaande, van de handel hebben benaarstigd, maar of hiermede de sterke administratieburcht werd ingenomen, laat staan, maar even beroerd daar hebben we nog niet eens het raden naar.

Mevrouw Wivina Demeester is, zoals elders voor anderen, de gevangene in deze burcht.

SLOPINGS- EN SANERINGSPREMIE IN DE LANDBOUW

Na lange en slopende onderhandelingen zijn de ministers van landbouw van de EEG eindelijk tot een overeenkomst gekomen i.v.m. de enorme vlees-, boter- en melkpoederbergen die opgeslagen liggen in de koelhuizen. Ze kosten enorme bedragen aan de boeren van hun overproduktie met daarbij nog tientallen miljarden aan opslagkosten.

De produktie wordt voor de betrokkenen verplicht teruggeschroefd met ongeveer 10%. Verder bekomen de landbouwers die het wensen een brugpensioen en diegenen die hun land vaag laten liggen krijgen hiervoor een vergoeding.

Voor diegenen die stoppen kunnen we het een slopingspremie noemen om een vergelijk te maken met de visserij, voor diegenen die hun land laten liggen (hun vaartuig aan de kade leggen) kunnen we het een stilligvergoeding noemen.

Verder kennen we eveneens de opvangregeling in de landbouw, dat wil zeggen dat alle melk, boter en vlees, wat ook de afzetmogelijkheden door de verbruikers zijn, aan de volle handelsprijs betaald wordt, ongeacht het teveel aan produktie, in de landbouw enorm. De landbouwers en veekwekers hadden dus geen afzetproblemen en het gevolg was dat zij de melkproductie (boter) en veekweek stimuleerden en voortdurend opvoerden. Ze hadden geen kosten om hun produkt aan de man te brengen en gezien er heel wat minder werk was aan hun gras en veeteelt dan aan het telen van gewassen, kwamen er voortdurend weiden bij. Het werden gouden jaren voor de boeren dank zij de opvang aan volle kommerciële prijs van hun produkten.

Voor de visserij kwam Assenpoestertje echter om de hoek. De opvangprijzen zijn niet de kommerciële verkoopprijzen, maar een lage minimumprijs. Hierboven op komt dan nog, wanneer teveel van een bepaalde soort opgevangen wordt, deze prijs gehalveerd wordt, wat de uitbetaling door de producentenorganisaties betreft en ten slotte nog slechts de vismeelprijs bedraagt. We stellen ons dan nog maar eens de vraag waarom dit verschil tussen landbouwprodukt en zeevisprodukt? Gelijk wie geeft ons hierop het rechtstreeks en juiste antwoord: „omdat de visser politiek zoveel minder stemmen betekent dan de landbouwer! Politieker en smeriger kan het inderdaad niet zijn. Men voegt er nog aan toe omdat het om een minister voor de landbouw gaat en niet om een minister voor de visserij. Men voegt er nog aan toe, omdat de vissers zo braaf zijn en niet met tractoren op de autostraden komen, dat wil zeggen met hun vaartuigen de havens (autostraden) niet komen blokkeren. Men voegt er nog aan toe omdat Boeren- en andere Landbouwbonden zo machtig zijn, men voegt er nog aan toe omdat zij zoveel vertegenwoordigers naar het parlement kunnen sturen of zoveel vertegenwoordigers in het parlement zitten hebben. Eh voilà pourquoi ma bonne est muette".

B.L.

INDIVIDUELE KWOTA OF VERGUNNINGSSYSTEEM?

De subcommissie voor de Visserij te Brussel heeft voorgesteld dat in de zones waar thans de kwotaregeling telt een stelsel zou ingevoerd worden van individuele kwota per vaartuig of een systeem van vergunningen of een kombinatie van de twee. Dit volgt amper zeer kort na het bezoek van de EEG-commissaris voor de Visserij, de Portugees Cardosa aan de Franse vissershaven van Zuid-Finistere. Voor het ogenblik neemt de EEG genoegen met het stelsel van de algemene kwota voor de verschillende soorten alhoewel bepaalde landen-lidstaten reeds gedeeltelijk zelf het initiatief genomen hebben voor individuele kwota en/of vergunningen.

In het huidig systeem is niemand persoonlijk verantwoordelijk voor de overschrijding of eventuele overschrijding van de kwota, dit zou dus anders worden in het nieuw systeem van de individuele kwota. In beide systemen echter hebben de vissers er belang bij, zich wat te vergissen (om het zacht uit te drukken) in de aangevoerde hoeveelheden. In elk geval zou iemand in het individueel kwotasysteem, die zijn aanvoeren zou spreiden niet meer verantwoordelijk zijn, of anders uitgedrukt, het slachtoffer niet meer zijn of kunnen worden van de anderen die er maar op los gevist hebben en zoveel mogelijk van de nationale koek hebben binnengerijfd. Nu dat het praktisch zeker vaststaat, dat alle kwota van de afzonderlijke vissoorten voor het nieuwe jaar, enkele kleine uitzonderingen niet te na, gevoelig lager zullen gesteld worden zo men alle adviezen van de marinebiologen integraal zou volgen. Er wordt zelfs voor de eerste maal in bepaalde gebieden een tijdelijk seizoenverbod voor de visserij voorgesteld, onder meer, Noord-West van Hamburg in de Duitse baai, waar vooral veel jonge kabeljauw weggevist wordt, door zegt men, jachtmakende Nederlandse visserssvaartuigen.

Wat het systeem van de individuele kwota per vaartuig betreft komen natuurlijk heel wat zaken om de hoek kijken. Zo kan men dan geld verdienen ofwel, zonder te vissen door zijn kwota te verkopen aan anderen, hetzij ook door een gedeelte van de kwota af te staan. Ook kunnen onderling gedeelten kwota uitgewisseld worden, bv. kabeljauw voor tong of omgekeerd. Dit zou omgekeerd ook wel aanleiding kunnen geven tot de concentratie in handen van financieel sterk staande rederijen van een groot deel van de kwota. Een gevaar wellicht voor een streven naar dominatie en monopolies.

In het systeem van de vergunningen zijn het slechts diegene die over een vergunning beschikken die mogen vissen. Dit systeem is reeds in voege in Groot-Brittannië, Canada, Verenigde Staten, Australië, om de voornaamste te vernoemen.

Vergunningen worden uitgereikt aan die reders of rederijen die over een bepaalde duur gezien, visserijaktiviteiten kunnen bewijzen.

Ook de vergunningen zouden verhandelbaar zijn, maar ook hier zou men dan tussenkomen om te grote concentratie in een hand te verhinderen. Ook zou voorzien worden dat de Staat vergunningen zou kunnen inkopen om aldus overbevissing te vermijden of te beperken.

In elk geval is het laatste woord hierover nog niet gezegd, en gaat toch nog heel wat water naar de zee vloeien vooraleer alles op punt gezet kan worden.

B.L.

Volksvertegenwoordiger Alfons Laridon bezorgd om tewerkstelling bij IVES!

De nv IVES stond voor het onderhoud van de Zeemachtschepen in gedurende 23 jaar. Onlangs kreeg zij bericht dat zij niet langer voor dit onderhoud moet instaan en dat vanaf 1 januari '87 deze taken worden toevertrouwd aan de nv Maritec. Deze nv bestaat uit 3 firma's.

In verband met deze kwestie heeft volksvertegenwoordiger Laridon een parlementaire vraag gesteld aan de Eerste Minister, de Heer Wilfried Martens.

Namelijk:
Welke de reden is die het Ministerie van Landsverdediging heeft aangezet deze onderhoudstaken van Zeemachtschepen te onttrekken aan de nv Ives en toe te vertrouwen aan de nv Maritec?

Verder vraagt volksvertegenwoordiger Laridon ook of het juist is dat er bindingen en/of vertakkingen zouden bestaan tussen bepaalde aandeelhouders van de nv Maritec of de daartoe behorende firma's en het Kabinet van de Minister van Landsverdediging.

En tot slot vraagt A. Laridon of het juist is dat als gevolg van deze overgang 160 werknemers zullen afvloeien en werkloos worden.



SCHRIFTELIJKE VRAAG Nr. 2648/85

van de heer Florus Wijsenbeek (LDR—NL)

aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen

(31 januari 1986)

(86/C 299/18)

Betreft: Conserverende maatregelen van de visbestand

Is de Commissie niet van oordeel dat ter conservering van de stand van bepaalde vissoorten en voor een redelijke verdeling van de quota tussen individuele vissers een beperking van het motorvermogen van vissersschepen in Europees verband geëigend is?

Antwoord van de heer Cardoso e Cunha

namens de Commisie

(24 april 1986)

Voor een doeltreffende handhaving van de visstand moet een grens worden gesteld aan de totale visserij-inspanning. Dit kan indirect gebeuren via totaal toegestane zoals in de Gemeenschap of direct door begrenzing van de vangstcapaciteit van de vloot. De laatstgenoemde maatregel vergt begrenzing van het totale motorvermogen van de vloot, zowel via beperking van het aantal vaartuigen als begrenzing van het motorvermogen van de vissersvaartuigen.

Als een Lid-Staat het nodig vindt de quota over de individuele vissers te verdelen, mag die Lid-Staat op grond van artikel 5, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 170/83 (1) de maatregelen nemen die het best aan zijn eigen sociaal-economische situatie beantwoorden.

Daarom is de Commissie niet van oordeel dat het voorstellen van een maximum voor het motorvermogen van de vissersvaartuigen zou leiden tot het behoud van de bestanden of dat die maatregel noodzakelijkerwijs de meest geschikte is voor toedeling van de quota aan de vissers.

---

(1) PB nr. L 24 van 27. 1. 1983, blz. 1.

SCHRIFTELIJKE VRAAG Nr. 276/86

van de heer Robert Battersby (EC—GB)

aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen

(12 september 1986)

(86/C 306/47)

Betreft: Ophoudprijzen krab — Verordening (EEG) nr. 656/86

Kan de Commissie uitleggen waarom de ophoudprijzen per ton krab in het Verenigd Koninkrijk en de Ierse republiek vastgesteld zijn op 724 Ecu van grootte 1 en 527 Ecu voor grootte 2 terwijl deze prijzen in alle andere Lid-Staten respectievelijk 1.080 en 810 Ecu bedragen? Is de Commissie niet van mening dat dit grote verschil de belangen van de Britse en Ierse krabvissers schaadt?

---

(1) PB nr. L 66 van 8. 3. 1986, blz. 11.

Antwoord van de heer Cardoso e Cunha

namens de Commissie

(27 juni 1986)

Bij de onderhandelingen over de vaststelling van de prijzen voor krab hebben de autoriteiten van het Verenigd Koninkrijk en Ierland erop gewezen dat de verwerkende industrie van groot belang is voor de afzet en dat de prijzen op die markt aanzienlijk lager zijn dan op de markt voor verse krab; deze twee Lid-Staten hebben gevraagd met dit specifieke gegeven rekening te houden.

Gezien deze bijzondere situatie heeft de Raad besloten om het verzoek van de regeringen van Engeland en Ierland in te willigen en voorlopig verschillende verkoopprijzen vast te stellen voor het Verenigd Koninkrijk enerzijds en voor de overige Lid-Staten van de Gemeenschap anderzijds; het verschil tussen de prijzen zal in de loop van de komende vijf visseizoenen geleidelijk verminderd worden.

SCHRIFTELIJKE VRAAG Nr. 3025/85

van de heer Ray Mac Sharry (RDE—IRL)

aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen

(13 maart)

(86/C 299/47)

Betreft: Overleg met de visserijsector bij de toewijzing van de TAC's (totaal toegestane vangsten)

Is de Commissie, gezien het feit dat de communicatie met de visserijbedrijven bij de vaststelling van TAC's en quota in het kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid nogal moeizaam verloopt, niet van mening dat het wenselijk zou zijn maatregelen te nemen om de contacten met de bedrijfstak te verbeteren?

Antwoord van de heer Cardoso e Cunha

namens de Commissie

(28 april 1986)

De Commissie kan het niet eens zijn met de premisse in de vraag van het geachte Parlementslid.

De Commissie bespreekt de totale toegestane vangsten (TAC's) geregeld met haar Raadgevend Comité voor de Visserij, en heeft de nodige maatregelen getroffen om ervoor te zorgen dat deze besprekingen zo lang mogelijk vóór de indiening van de voorstellen van de Commissie aan de Raad plaatsvinden.

Er zijn echter een aantal knelpunten voor deze besprekingen:

i) de meeste wetenschappelijke adviezen waarvan de Commissie uitgaat voor haar voorstellen, zijn doorgaans op zijn vroegst in juni beschikbaar en de rest pas in november;

ii) vervolgens worden de uitgebrachte adviezen bestudeerd door het Wetenschappelijk en Technisch Comité voor de Visserij, dat verslag uitbrengt; het verslag wordt vertaald en wordt zo spoedig mogelijk ter beschikking van het Raadgevend Comité voor de Visserij gesteld;

iii) de TAC's voor de gezamelijke beheerde bestanden worden via onderhandelingen met Noorwegen en/of Zweden vastgesteld en het akkoord ter zake wordt pas zeer laat in het jaar bereikt.

De visserijsector acht het van essentieel belang dat de Raad de TAC's vaststeld vóór het begin van het jaar waarvoor ze gelden.



MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Een goed verdeelde aanvoer waarvoor goede prijzen betaald werden. Er was opnieuw een overwicht van kleine gul en wijting. Kleine gul kreeg de gewone prijs, die schommelde tussen 33 en 48 fr., de kleine wijting werd doorgaans verkocht onder de 20 fr. Voor grote sortering lag de prijs tussen 38 en 50 fr.

Kabeljauw was nog wel duur maar toch iets minder dan verleden week. Rond de 130 fr. met uitschieters tot 160 fr.

De prijs van de fijne soorten is aan het stijgen. Voor tarbot werd dinsdag al de 700 fr. bereikt, toen kregen ook de kleinere soorten stijgende noteringen. Griet bleef schommelen tussen 200 en 360 fr., terwijl voor staartvis tussen 400 en 480 fr. betaald werd.

Steenschol is evenmin goedkoop, de grote sortering haalde tot 250 fr., de kleine tot 170 fr. Dit laatste vooral is zeer ongewoon. Rog is erg schaars geweest, de prijs liegt er niet om en varieerde tussen 60 en 110 fr.

Voor de tongen, die nogal schaars aangevoerd werden, noteerden we stijgende prijzen voor grote soorten en middenslagtongen, iets teruglopende prijzen voor de kleine sortering.

Voor de kustvisserij lijkt de beste tijd voorbij. Meer schepen gaan terug op garnaal vissen, de prijs is hierdoor iets gedaald.

VRIJDAG 12 DECEMBER 1986

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
N.752	11	350	—	766.661
N.597	10	350	—	723.294
O.500	9	100	800	652.893
N.36	6	220	1.000	1.405.500
KUST				
O.26/306	6	460	—	964.520

MAANDAG 15 DECEMBER 1986

IJSLAND				
O.216	18	390	—	1.660.809
WEST				
N.708	12	420	—	1.059.687
Z.431	9	150	400	705.829
Z.596	10	180	800	1.077.772
Z.37	10	60	900	631.829
O.309	12	300	—	655.722
N.719	12	420	—	948.020
O.232	11	330	—	810.858
KUST				
O.128/279	4	250	—	590.536

DINSDAG 16 DECEMBER 1986

WEST				
N.40	5	140	—	329.223
O.402	11	70	600	591.873
O.303	9	100	900	727.256
KUST				
O.26/306	3	150	—	372.048

WOENSDAG 17 DECEMBER 1986

WEST				
O.275	6	170	—	365.940
N.3	10	330	—	819.581
O.229	12	310	—	709.146
O.124	18	300	4.000	3.251.789
O.518	11	200	1.200	1.429.474
O.108	8	170	1.000	1.030.250
Z.38	7	25	500	371.067

IJSLANDSE VISSOORTEN

Schelvis groot	111,00/ 76,00
Mid. schelvis	86,00/ 95,00
Kleine schelvis	52,00/
Kabeljauw	91,00/100,00
Gul	40,00/ 75,00
Wijting	49,00/
Schaat	100,00/107,00
Zeebaars	75,00/ 85,00
Witte leng	80,00/ 88,00
Blauwe leng	84,00/ 91,00
Schartong (Schotse schol)	27,00/ 75,00
Heilbot	128,00/346,00
Koolvis	68,00/ 76,00

Verwachtingen

VRIJDAG 19 DECEMBER 1986

KANAAL: O.33: 150 vis, 3.500 tong.

WEST: Z.96: 500 vis, 2.200 tong.
O.135: 160 vis.
O.369: 150 vis.

KANAAL & WEST: O.333: 150 vis, 3.000 tong.

MAANDAG 22 DECEMBER 1986

IJSLAND: O.129: 400 (220 rode zeebaars, 40 koolvis, 40 schelvis, 20 leng, 20 kab., 60 varia).

KANAAL: Z.89.

NOORD: Z.47.

WEST: O.51, Z.50, Z.502, O.206, O.118, Z.583, N.45, O.114, N.709, N.36, Z.183.

KUST: O.128/O.279.

DINSDAG 23 DECEMBER 1986

WEST: Z.84, N.752, O.705.

ZEEBRUGGE

VRIJDAG 12 DECEMBER 1986

BR.6	KRP	—	150	9	944.129
BL.65	W	700	80	9	733.022
Z.196	W	1.000	200	9	1.317.636
Z.189	W	300	75	10	1.034.485
Gullevangers					
Z.403/472			130	5	376.166
Z.201/601			70	5	272.262
Z.578/580			130	5	400.976
					5.078.676

MAANDAG 15 DECEMBER 1986

Z.784	N	400	140	15	1.066.000
Z.78	KN	5.500	380	19	4.805.741
Z.44	W	1.000	280	11	1.391.610
Z.98	KN	3.500	250	19	3.147.701
Z.59	N	1.000	250	14	2.272.910
Z.243	KRP	—	160	12	979.770
Z.54	W	1.000	450	12	1.769.230
Z.76	KN	5.500	350	19	4.743.400
Z.48	W	1.000	500	13	2.596.870
Z.526	N	300	130	8	752.290
					23.525.522

WOENSDAG 17 DECEMBER 1986

O.231	N	600	290	14	2.256.430
Z.41	KRP	100	80	10	730.743
Z.162	N	500	220	13	1.333.240
Z.39	W	1.500	450	13	1.919.290
Z.123	KRP	—	15	6	174.560
Z.69	W	1.600	500	11	2.682.620
Z.30	W	400	100	8	838.170
					9.937.053

NIEUWPOORT

VRIJDAG 12 DECEMBER 1986

VIS		
N.49	1.176 kg.	42.930 fr.
N.575	2.251 kg.	89.794 fr.
N.88	1.258 kg.	53.905 fr.
N.590	1.258 kg.	53.906 fr.
N.700	2.714 kg.	121.996 fr.
O.494	1.086 kg.	47.828 fr.
N.738	1.087 kg.	47.829 fr.
GARNAAL		
N.782	70 kg.	15.710 fr.

Slechts twee koppels spanvissers en drie kustvaartuigen losten op de vrijdagmarkt samen ongeveer 10.800 kg vis voor een bedrag van 458.428 fr. In hoofdzaak werd er slechts gul en wijting aangevoerd. Grote pladijs bekwam 70 à 75 fr./kg, drieling- of middenslag pladijs 3300 à 3600 fr. de ben en visjes 2050 à 2150 fr. de ben. Westvis werd op de vrijdagmarkt opnieuw duur betaald. Kabeljauw haalde 8800 à 9500 fr. de ben en gul 2200 à 7700 fr. de ben. Voor de voorkleine gul werd 2180 à 2360 fr. de ben neergepend. De grote wijting werd tegen 1850 à 2000 fr. de ben aangekocht en de kleine wijting tegen 1150 à 1300 fr. de ben. Voor grote zandschar noteerde men 2300 à 2400 fr. de ben en voor kleine zandschar 1580 à 1700 fr. de ben. Garnaal kreeg 221 fr./kg als marktprijs.

MAANDAG 15 DECEMBER 1986

VIS		
N.75	526 kg.	99.815 fr.
N.58	591 kg.	93.373 fr.
N.736	986 kg.	163.606 fr.
N.350	734 kg.	101.084 fr.
N.788	635 kg.	19.014 fr.
N.88	455 kg.	21.687 fr.
N.590	455 kg.	21.687 fr.
O.494	617 kg.	21.987 fr.
N.738	617 kg.	21.988 fr.
N.22	1.718 kg.	59.177 fr.
N.720	1.719 kg.	59.178 fr.

Vier bokkenvissers, één kustvaartuig en drie koppels gullevissers losten hun vangst op de maandagmarkt. Samen werd er ongeveer 9.000 kg vis aangevoerd, voor een totaal bedrag van 682.596 fr. Tong nr. 1 kreeg 402 à 408 fr./kg en tong nr. 2 432 à 438 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 486 à 490 fr./kg en tong nr. 4 of fruittong 452 à 460 fr./kg. Tong nr. 5 bekwam 418 à 424 fr./kg en kleine tong 358 à 370 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 594 à 626 fr./kg aangekocht, midden-

slag tarbot tegen 298 à 380 fr./kg, varia tegen 270 à 360 fr./kg en griet tegen 200 à 314 fr./kg. Staartvis noteerde men aan 462 tot 486 fr./kg, tongschar aan 134 tot 218 fr./kg, rode soldaten aan 105 tot 115 fr./kg en robaard aan 110 tot 115 fr./kg. Voor vlaswijting werd 65 à 75 fr./kg betaald, voor kongel 2700 à 3000 fr. de ben en voor knorhaan 2750 à 3100 fr. de ben. Grote pladijs werd tegen 2750 à 3000 fr. de ben aan de man gebracht, drieling- of middenslagpladijs tegen 2500 à 2750 fr. de ben en visjes tegen 1650 à 1800 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 178 à 190 fr./kg geboekt en voor gul 2340 à 7000 fr. de ben, dit à rato van de grootte - klasse. De voorkleine gul bekwam 2280 à 2460 fr. de ben. Grote wijting haalde 2040 à 2250 fr. de ben en kleine wijting 1150 à 1400 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2480 à 2600 fr. de ben neergepend en voor kleine zandschar 1260 à 1350 fr. de ben. Rog die slechts in geringe mate werd aangevoerd bekwam volgende prijsnotering. Moerrog 100 à 105 fr./kg, tilten 95 à 100 fr./kg, scherpstaarten 85 à 95 fr./kg en katrog 60 à 70 fr./kg. Zeehond kreeg 3000 à 3250 fr. de ben, doorn- of speurhaai 70 à 75 fr./kg en zee- of zandhaai 1500 à 2000 fr. de ben. Het marktverloop der maandagmarkt werd beïnvloed door een stijgende prijzentendens. Eveneens was er vanwege de handelaars een grote intertesse waar te nemen.

WOENSDAG 17 DECEMBER 1986

VIS		
N.57	520 kg.	108.640 fr.
N.575	306 kg.	12.690 fr.
N.563	5.004 kg.	211.905 fr.

Slechts één bokkenvisser, één vaartuig van de West en één kustvaartuig losten hun vangst op de woensdagmarkt. Het stormweer dat aan de kust woedde verhinderde eens te meer dat de vaartuigen hun visserij naar behoren konden bedrijven. Voor tong nr. 1 werd 456 à 460 fr./kg geboekt en voor tong nr. 2 496 à 502 fr./kg. Tong nr. 3 kreeg 564 à 570 fr./kg en tong nr. 4 of fruittong 566 à 570 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 456 à 460 fr./kg en kleine tong 382 à 385 fr./kg. Voor middenslag tarbot werd 356 à 410 fr./kg betaald, voor varia 260 à 350 fr./kg en voor griet 240 à 364 fr./kg. Tongschar bekwam 140 à 228 fr./kg, robaard 115 à 125 fr./kg en knorhaan 3250 à 3500 fr. de ben. Voor grote pladijs noteerde men 3250 à 3500 fr. de ben, voor drieling- of middenslag pladijs 3000 à 3250 fr. de ben en voor visjes 2000 à 2250 fr. de ben. Grote wijting kreeg 2100 à 2300 fr. de ben en kleine wijting 1150 à 1400 fr. de ben. De grote zandschar bekwam 3100 à 3200 fr. de ben en de kleine zandschar 1300 à 1400 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 166 à 170 fr./kg genoteerd en voor gul 2200 à 6750 fr. de ben. Alle prijsnoteringen kenden op de woensdagmarkt een gevoelige stijging, dit werd ook mede in de hand gewerkt door het stormweer.

VRIJDAG 26 DECEMBER 1986, TWEEDE KERSTDAG, IS ER GEEN VERKOOP.

VRIJDAG 2 JANUARI 1987, TWEEDE NIEUWJAARSDAG, IS ER VERKOOP OM 8 UUR.

LIFERAFT SERVICE CENTER

S.K.B.



ANTWERPEN
Royerssluiskaai, 48
TEL. 03/231.36.48

OOSTENDE
Hendrik Baelskaai, 6
TEL. 059/32.28.25

telex 33660

NOODZENDERS
E.P.I.R.B.
LOCAT
RADIO BEACON

DRIJVENDE OVERLEVINGSPAKKEN
AFG - K.S.I.

ERKEND SERVICE STATION

Reddingvlotten: R.F.D. – ELLIOT – VIKING – ZODIAC – AUTOFLUG – ANGEVINIERE, BOMBARD – AVON – CALLEGARI – CANEPA & CAMPI – SERVAUX – MITSUBISHI – SONIFORM – DUARRY – SASPA

★

reddingvesten – reddingboeien – drijvende toestellen – valschermsignalen – stakellichten – man. o. boordlichten – boeilichten

VOOR UW VEILIGHEID OP ZEE

DE SERVICE S.K.B.

EEN TEVEEL AAN HARING IN NABIJE TOEKOMST?

Er zijn verscheidene redenen waarom het probleem zich kan stellen van een teveel aan haring in de toekomst. Het voornaamste probleem is natuurlijk wel het feit dat er onder de vissers geen bijzondere interesse bestaat om aan haringvisserij te gaan doen. De twee voorname redenen hiertoe zijn wel de magere prijs die men voor de haring krijgt, en anderzijds, laat het ons maar voorzichtig zeggen, de zeer goede prijzen voor de andere soorten vis en de goede vangsten die nog altijd renderende visserij toelaten.

Het is duidelijk dat men aan geen renderende visserij zal verzaken, wanneer men niet duidelijk weet dat een overschakelen op een andere visserij, in casu hier de haringvisserij, minstens een even renderende visserij zal waarborgen. Welnu, dit schijnt, enkele uitzonderingen daargelaten, niet het geval te zijn. Er is slechts weinig vraag voor haring in de eigen markt en wat bv. het overladen van de haring op zee aan boord van de, voornamelijk Oostblokfaktorijschepen betreft, is daar ook reeds de opnameprijs verminderd, zodanig dat deze dit jaar de laagste is uit het verleden.

In België zelf is de belangstelling vanwege de visserij voor de haring praktisch nul, en wel voor de redenen die we hierboven opgaven, terwijl daarbij nog komt dat de aanvoeren ver beneden de verwachting liggen. Nochtans zit er, volgens de schattingen van de aanwezige scholen, haring genoeg, maar men moet ze ook nog kunnen lokaliseren.

Eén en ander heeft er thans voor gezorgd dat meer en meer stemmen opgaan om haring voor vismeeldoeleinden te mogen gaan vangen. Dit vergt echter een speciale EEG-maatregel en zover zijn we zeker nog niet. Thans is het alleen de opgevangen haring die verwezen wordt, maar de grote seinevissersvaartuigen die massa's haring kunnen vangen zouden daar wel een cent aan verdienen, ook al is de prijs van de vismeelfabrieken niets bijzonders.

Een reden om wellicht een kwotum hiervoor beschikbaar te stellen is, ons inziens de afhankelijkheid van de vissoorten onder elkaar. De haring is een bijzonder vraatzuchtig diertje en heeft het voornamelijk gemunt op de eieren en de kleine larven van de andere vissoorten en dit is nu wel, binnen de perken van een strenge kontrole gezien, wel een enigzins zinnig argument.

Het is echter duidelijk dat men er in dit geval erg goed voor zou moeten zorgen, dat de vinger die men zou toesteken ten slotte geen ganse arm wordt. Uit principe zijn we zeker tegen elke vorm van visserij voor vismeeldoeleinden, behalve als een bepaalde soort, door haar aanwezigheid een gevaar zou kunnen vormen voor de andere vissoorten, maar dit dan onder uiterst strenge kontrole. Toen men in 1976 het haringvangstverbod instelde heeft waarschijnlijk wel niemand gedacht dat deze soort zich in tamelijk weinige jaren, volledig zou herstellen.

B.L.



ANZALON SUPERBRAID

De groeiende markt voor Anzalon Superbraid bewijst weer eens dat Anza met haar meer dan 100-jarige ervaring nog steeds in staat is een top-product te ontwikkelen en op de markt te brengen.

Het Superbraid 71 netwerk op basis van polyester geniet met zijn grote knoopvastheid, stabiele maaswijdte en goede slijtweerstand een grote populariteit onder de Belgische Tongenvissers.

Waren het in vroegere jaren de pelagische spannetten voor de haringvisserij die Anza voor de Belgische markt leverde, nu zijn het bodemspannetten voor rondvis, waarmede een schuchter begin is gemaakt. Wanneer wij de trends in de visserij echter goed beluisteren, neemt de belangstelling voor deze vismethode in heel Noord-West Europa toe.

Onze experts weten er een antwoord op.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	15 december		16 december		17 december	
Lappen	418	425	432	435	450	500
Grote	467	480	475	488	500	550
3/4	499	510	510	518	540	580
Bloktongen	500	510	515	525	530	565
Vóór-kleine	430	460	466	475	410	440
Kleine	340	350	340	349	335	345
Slips	330	345	326	330	330	340

ZEEBRUGGE

Grote	415	459	.....		470	540
Bloktongen	444	487	.....		492	565
Fruittongen	467	528	.....		535	626
Schone kleine	461	519	.....		521	615
Kleine	375	409	.....		400	458
Tout petit	327	349	.....		332	351
Slips	324	329	.....		325	335

NIEUWPOORT

Tong I	402	408	.....		456	460
Tong II	432	438	.....		496	502
Tong III	486	490	.....		564	570
Tong IV	452	460	.....		566	570
Tong V	418	424	.....		456	460
Slips	358	370	.....		382	385

PLADIJS

OOSTENDE

	15 december		16 december		17 december	
Platen	69	83	76	78	40	65
Iek (groot-klein)	60	66	55	65	41	47
Derde slag	45	52	48	49	41	45
Platjes	32	38	38	45	37	40

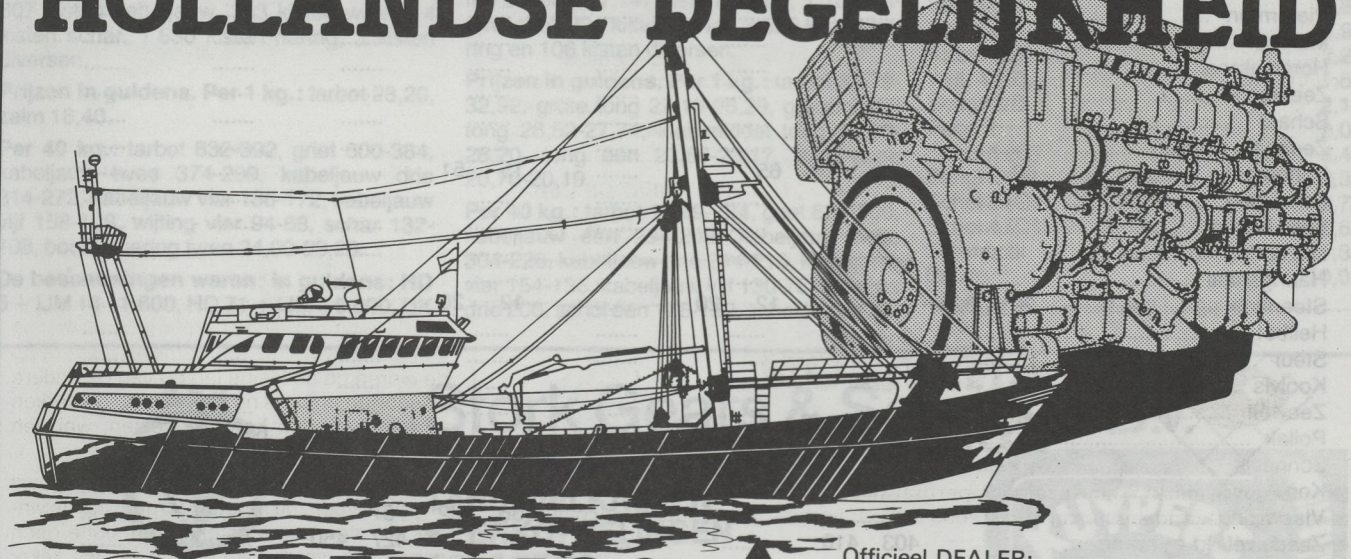
ZEEBRUGGE

I	56	64	.....		39	56
II	58	61	.....		42	50
III	45	51	.....		42	44
IV	38	41	.....		35	38
V	.....		.....		.....	

NIEUWPOORT

Moeien	55	60	.....		65	70
Platen	50	55	.....		60	65
3e slag	33	36	.....		40	45
Platjes	.....		.....		.....	

JAPANS VERNUFT EN HOLLANDSE DEGELIJKHEID



PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ
STELLENDAM:
Postbus 23, 3250 AA
Deltahaven 18, 3251 LC
Tel. 01879-1766, 1792
Dok Tel. 01879-1933
BRUINISSE:
Postbus 1, 4310 AA
Havenkade 12, 4311 BA
Tel. 01113-1551, 1488

MACHINEFABRIEK PADMOS B.V. HOLLAND

Officieel DEALER:
MITSUBISHI DIESELMOTOREN
Vermogens van 2 - 5000 PK
zuinig en betrouwbaar

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende 15 dec.		Zeebrugge 15 dec.		Oostende 16 dec.		Zeebrugge 16 dec.		Oostende 17 dec.		Zeebrugge 17 dec.		Nieuwpoort 15 dec.		Nieuwpoort 17 dec.	
Tarbot groot	623	650	663	709	687	700	.....		635	710	623	780	594	626	.....	
Tarbot middel	350	430	464	598	450	590	.....		449	528	415	636	298	380	356	410
Tarbot klein	280	330	296	357	340	418	.....		345	399	314	390	.....		.....	
Griet groot	340	360	349	356	330	350	.....		340	360	339	376	200	314	240	364
Griet middel	318	320	220	286	272	307	.....		310	338	259	305	.....		.....	
Griet klein	170	220	175	194	181	218	.....		186	320	180	200	.....		.....	
Schelvis groot	.....		.....		.....		.....		.....		42		.....		.....	
Schelvis middel	.....		.....		.....		.....		.....		28		.....		.....	
Schelvis klein	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Heek groot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Heek middel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Heek klein	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Lom	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Leng	.....		.....		.....		.....		25	53	25	66	.....		.....	
Gladrog	82	100	.....		.....		.....		39	100	.....		.....		.....	
Keilrog	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Rog	103	110	64	108	.....		.....		63	92	97	122	.....		.....	
Tilten	94	102	55	89	.....		.....		57	88	110	108	95	100	.....	
Scherpstaart	71	98	67	116	.....		.....		92		115	103	85	95	.....	
Halve mans	.....		54	68	.....		.....		.....		74	95	.....		.....	
Teelt	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Katrog	49		35	46	62	72	.....		39	49	55		60	70	.....	
Kabeljauw	111	146	120	134	123	159	129		103	129	112	127	178	190	166	170
Gul (groot)	92	118	98	118	107	119	126		91	113	84	95	46	140	44	135
Gul (middel)	76	104	84	96	87	103	100		53	90	84	94	.....		.....	
Gul (klein)	33	48	74	80	31	75	89		21	70	47	66	.....		.....	
Hozemondhamme	386	476	.....		447	482	.....		275	495	.....		462	486	.....	
Wijting groot	43	52	28	51	37	45	61		30	40	34	41	40	45	42	46
Wijting klein	17	23	23	27	17	24	24	25	17	21	22		23	28	23	28
Schar	29	59	28	35	29	40	51		25	50	26	22	27	52	28	64
Steenschol	114	230	180	186	176	256	.....		117	235	178	192	.....		.....	
Zeehaai	37	66	57	64	.....		.....		45	52	45	56	30	40	.....	
Hondshaai	37	45	.....		.....		.....		17	30	.....		.....		.....	
Doornhaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		70	75	.....	
Pieterman	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Makreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Horsmakreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeekreeft	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schaat	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeebaars (klipvis)	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Kongeraal	60		.....		65		.....		15	51	.....		.....		.....	
Schartong	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Volle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
IJle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Haringshaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Steenholk	20	32	.....		12	20	.....		12	20	.....		.....		.....	
Heilbot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Steur	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Koolvis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeewolf	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Pollak	.....		.....		.....		.....		.....		.....		65	75	.....	
Zonnevis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Koningsvis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Vlaswijting	.....		.....		.....		.....		36	102	57		.....		.....	
Zeeduivel	.....		403	410	.....		.....		.....		427	450	.....		.....	
Schotse schol	.....		56	71	.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeehond	.....		27	29	.....		.....		.....		30		60	65	.....	
Bot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		15	20	15	20
Rode Poon (roobaard)	39	69	67	71	39	72	.....		24	51	60		110	115	.....	
Grauwe poon (knorhaan)	32	54	10	17	.....		.....		.....		.....		55	60	65	70
Rode knorhaan	38	69	.....		.....		.....		12	48	.....		.....		.....	
Steenposten	.....		20	26	.....		.....		.....		19		.....		.....	

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 8 december werd aangevoerd: 18.930 kg tong; 107 kisten tarbot en griet; 419 kisten kabeljauw; 107 kisten wijting; 2.038 kisten schol; 64 kisten schar; 1.710 kisten haring; 80 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per stuk:
haai 184.

Per 1 kg.:
tarbot 29,93-27,65; grote tong 24,84-23,55; grootmiddel tong 26,62-25,53; kleinmiddel tong 27,63-26,27; tong één 23,02-22,39; tong twee 20,06-19,00.

Per 40 kg.:
tarbot 980-611; griet 600-440; kabeljauw één 280-260; kabeljauw twee 340-200; kabeljauw drie 304-218; kabeljauw vier 188-168; kabeljauw vijf 166-90; schol één 174-152; schol twee 164-150; schol drie 130-120; schol vier 132-144; wijting drie 120-75; schar 90-70; haring één 25,40-24,40; haai 196-190; hammen met kop 438-262; hammen zonder kop 852-640; roggen 222-160; lang 130.

De besommingen waren:
HD 71 + IJM 8 ƒ 11.000; KW 11 ƒ 37.900; KW 22 ƒ 61.100; KW 25 ƒ 95.800; KW 35 ƒ 70.300; KW 45 ƒ 68.300; KW 51 ƒ 23.600; KW 88 ƒ 29.900; KW 113 ƒ 29.600; KW 145 ƒ 54.300; KW 189 ƒ 31.200; IJM 6 ƒ 1.700; verder zes Texelaars die samen ƒ 280.000 besomden en vanuit Ierland kwam per container de vangst van de (D)ublin 88 waarvoor ƒ 123.000 werd besomd.

Aan de dinsdagmarkt van 9 december werd aangevoerd: 5 kisten tarbot en griet, 807 kisten kabeljauw, 343 kisten wijting, 4 kisten schar, 1.630 kisten haring, 3 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 28,20, zalm 16,40.

Per 40 kg.: tarbot 832-392, griet 600-384, kabeljauw twee 374-290, kabeljauw drie 314-272, kabeljauw vier 186-172, kabeljauw vijf 158-108, wijting vier 94-68, schar 132-108, bot 62, haring twee 24,00-23,20.

De besommingen waren: in guldens: HD 5 + IJM 18 11.600, HD 71 + IJM 8 6.000, UK 90 + VD 54 37.700, UK 129 + VD 20 17.200, UK 208 5.700, VD 6 + VD 77 13.000, VD 19 + VD 73 18.700, VD 32 + UK 170 14.200, YE 25 950, IJM 6 2.100.

Aan de woensdagmarkt van 10 december werd aangevoerd: 1.982 kisten kabeljauw, 4 kisten schelvis, 555 kisten wijting, 5 kisten schol, 142 kisten schar, 13 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 40 kg.: kabeljauw één 288, kabeljauw twee 310-276, kabeljauw drie 280-236, kabeljauw vier 168-152, kabeljauw vijf 142-92, schar 85-70, wijting vier 94-48, schelvis twee 290, kuit 190, bot 52-50, fint 21.

De besommingen waren: UK 6 + UK 121 ƒ 16.000, UK 11 + UK 333 ƒ 16.400, UK 18 + UK 20 ƒ 27.800, UK 27 + UK 137 ƒ 23.200, UK 51 + UK 52 ƒ 28.000, UK 89 + UK 307 ƒ 31.800, UK 135 + UK 145 ƒ 46.600, UK 142 + UK 247 ƒ 25.800, WR 225 + WR 227 ƒ 30.800, IJM 34 ƒ 14.700, IJM 154 ƒ 20.800.

Aan de donderdagmarkt van 11 december werd aangevoerd: 1.056 kisten kabeljauw, 2 kisten schelvis, 194 kisten wijting, 94 kisten schar, 1 kist makreel, 6 kisten schol, 4 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 40 kg.: kabeljauw twee 320-284, kabeljauw drie 302-262, kabeljauw vier 170-148, kabeljauw vijf 140-92, schol drie 240, schol vier 160-150, schar 102-74, wijting vier 90-64, bot 54-48, schelvis twee 240, makreel twee 96.

De besommingen waren: EH 12 ƒ 1.100, HD 5 + VD 18 ƒ 12.900, KW 4 ƒ 20.700, KW 51 + KW 221 ƒ 25.400, KW 72 + UK 216 ƒ 33.000, KW 149 ƒ 17.600, KW 173 ƒ 15.800, UK 129 + VD 20 ƒ 15.100, YE 25 ƒ 600.

Aan de vrijdagmarkt van 12 december werd aangevoerd: 8.575 kg. tong, 69 kisten tarbot en griet, 3.348 kisten kabeljauw, 2 kisten schelvis, 1.147 kisten wijting, 1.100 kisten schol, 221 kisten schar, 3.620 kisten haring en 106 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 33,79-32,92, grote tong 27,10-26,29, grootmiddel tong 28,52-27,74, kleinmiddel tong 28,90-28,20, tong één 23,86-23,17, tong twee 20,76-20,19.

Per 40 kg.: tarbot 1.119-724, griet 680-500, kabeljauw één 294-208, kabeljauw twee 304-228, kabeljauw drie 244-216, kabeljauw vier 154-136, kabeljauw vijf 130-78, schelvis drie 206, schol één 176-152, schol twee 178-162, schol drie 154-136, schol vier 122-102, wijting vier 88-50, schar 92-62, tongschar 452-381, haring twee 22,00, roggen 224-110, kuit 164, haai 170-140.

De besommingen waren: HD 5 + VD 18 ƒ 8.400, HD 71 + IJM 8 ƒ 8.800, HD 115 + HD 124 ƒ 14.700, KW 72 + UK 216 ƒ 14.000, KW 152 ƒ 24.500, KW 214 + WR 224 ƒ 36.800, UK 6 + UK 121 ƒ 11.700, UK 27 + UK 137 ƒ 9.800, UK 51 + UK 52 ƒ 28.500, UK 89 + UK 307 ƒ 34.500, UK 90 + VD 54 ƒ 25.800, UK 129 + VD 20 ƒ 7.800, UK 3 + UK 145 ƒ 47.300, UK 142 + UK 247 ƒ 26.800, UK 333 ƒ 8.900, VD 6 + VD 77 ƒ 24.700, VD 19 + VD 73 ƒ 15.800, VD 32 + UK 170 ƒ 24.600, WR 225 + WR 227 ƒ 14.200, YE 25 ƒ 1.000, IJM 6 ƒ 4.500, IJM 154 ƒ 13.900, verder zes Texelaars en vier Goedereeders, deze tien schepen besomden tezamen ƒ 535.000.

GOEDEREEDE

MAANDAG 8 DECEMBER 1986

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr			23,97
Tong gm			25,28
Tong km			25,85
Tong I			21,68
Tong II			19,50
Tarbot I			28,25
Tarbot II			19,00
Tarbot III			16,07
Tarbot IV			14,52
Tarbot afw			10,00
Griet I			14,38
Griet II			10,80
Kab 2 (G)			4,09
Kab 3 (G)			3,80
Kab 4 (G)			2,93
Kab 5 (G)			2,21
Wijt. 4 (G)			1,62
Schar 1/D			2,14
Poon 2			2,00
Schol 1 (O)			3,45
Schol 2 (O)			3,32
Schol 3 (O)			2,70
Schol 4 (O)			2,64
Steenbolk			1,30
Paling			10,00
TOTAAL:	6.443	24.111	

REPARATIE MONTAGE ONDERHOUD SERVICE

en dat
24 uur per dag...

Stork Gears & Services B.V.

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'
TANDWIELKASTEN
KEERKOPPELINGEN
ASLAGERS
STUWBLOKKEN

KUYPERS GEARS

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

NEDERLAND

DONDERDAG 11 DECEMBER 1986

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr			26,40
Tong gm			29,10
Tong km			29,14
Tong I			22,00
Tong II			20,01
Tarbot I			31,17
Tarbot II			22,61
Tarbot III			18,80
Tarbot IV			17,33
Griet I			15,80
Griet II			11,95
Schol 4 (G)			2,76
Kab 1 (G)			6,51
Kab 2 (G)			6,74
Kab 3 (G)			6,00
Kab 4 (G)			3,64
Kab 5 (G)			2,70
Kab (afw)			55
Wijt. 4 (G)			1,85
Schar 1/D			2,04
Makr. III			1,00
Poon 2			1,21
Rog I			4,00
Schel. 3 (G)			4,20
Bot			81
Tongschar			8,50
Schol 1 (O)			4,22
Schol 2 (O)			4,17
Schol 3 (O)			3,04
Schol 4 (O)			2,89
Wijt. 4 (O)			1,35
Steenbolk			1,51
Paling			10,00
Diversen			1,00
Garn bnl. 2			5,69
TOTAAL:	59.605	178.844	

VRIJDAG 12 DECEMBER 1986

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr			25,96
Tong gm			28,12
Tong km			28,27
Tong I			23,71
Tong II			19,77
Tarbot I			33,07
Tarbot II			23,95
Tarbot III			19,08
Tarbot IV			18,58
Tarb. afw.			12,63
Griet I			16,57
Griet II			11,91
Schol 1 (G)			3,93
Schol 2 (G)			3,80
Schol 3 (G)			2,93
Schol 4 (G)			2,84
Kab 1 (G)			5,03
Kab 2 (G)			5,18
Kab 3 (G)			4,72
Kab 4 (G)			3,17
Kab 5 (G)			2,40
Kab (afw)			50
Wijt. 4 (G)			1,44
Schar 1/D			1,96
Schar 2/D			1,75
Poon 2			1,37
Poon zw			96
Rog I			5,42
Rog II			4,00
Koolv. 1 (G)			3,00
Schel. 3 (G)			3,71
Bot			98
Tongschar			10,78
Schol 1 (O)			3,55
Schol 2 (O)			3,57
Schol 3 (O)			2,57
Schol 4 (O)			2,41
Wijt. 4 (O)			1,25
Haai + P			3,63
Krab			1,78
Inktvis W			10,00
Inktvis ZW			3,18
Kuit/Lever			4,66
Steenbolk			1,62
Hammen			22,30
Paling			5,04
Diversen			94
Garn bnl. 2			5,84
TOTAAL:	419.019	1.720.744	

MET DE MERCATOR NAAR DE STILLE ZUIDZEE





Verkrijgbaar in België door storting van 330 fr. + 20 fr. B.T.W. + 30 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 of bankrekening 384-1605797-46 van drukkerij „Het Nieuwsblad van de Kust" te Oostende. Voor Nederland door storting van 330 fr. + 75 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44.

A. DE BOCK



DE SCHEPEN

Ik hoor vanavond verre schepen fluiten
En, even hopend, schoon ik niets meer wacht,
Druk ik mijn hoofd tegen de kille ruiten
En zie de haven in den blauwen nacht.

Vertrouwd geluid, ik hoorde u reeds als kind,
Soms midden in den nacht, maar meestal tegen
Den avond bij het opgaan van den wind,
Als moeder zei: «wij krijgen zeker regen!»

Toen dacht ik reeds aan dezen die vertrekken
Ver van het huis en het misprezen land,
De begenadigden, de zachte gekken
Die immer zoeken naar een vaderland.

En in mijn droomen voer ik met hen mee,
Ofschoon geboren in een buurt der haven,
Bereikte ik nooit den oever van de zee,
Laat staan Tananarive of Tamatave.

Het kind dat aan zijn lot nooit gansch kon wennen,
En door zijn droom nog voortleeft in den maan,
Weet nu dat een klein stukje heide en dennen
Alles bevat wat de aarde geven kan.

Maar soms, al ben ik bitter en gehard
Door 't leven, overstroomt en niet te stuiten
Vloed van verlangens mijn onwillig hart
Als in den nacht de verre schepen fluiten.

Jan van Nijlen

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

NIGERIA

■ Op de Ivorenkust heeft de regering met hulp van Frankrijk een onderzoeksprogramma op touw gezet voor de akwakultuur, dit als gevolg van het verminderen van de vis in de Lagunenwateren door overbevissing. Men kan inderdaad schrijven dat de akwakultuur of visfarming de wind in de zeilen krijgt en wellicht binnen tientallen jaren de zeevisserij naar de kroon steekt.

GRIEKENLAND

■ En de rij gaat door. Het gemeentebestuur van Itaque in Griekenland (ook een EEG-land) heeft beslist een gemeentelijke visfarm op te richten langsheen de kusten van dit eiland. De voortbrengstcapaciteit zou 350 ton per jaar bedragen en zich vooral toespitsen op de dorade.

NOORWEGEN

■ Om de akwakultuur nog verder uit te breiden in Noorwegen, heeft de Noorse regering het Wetenschappelijk Onderzoekingsstation van de Universiteit van Tromsoe in het Noorden van het land, een subsidie verleend van ongeveer 27 miljoen B.fr. Deze subsidie zal jaarlijks nog opgetrokken worden. Het onderzoek gaat gebeuren op vissen die zich vooral ophouden in koud water.

NIEUW-ZEELAND

■ Nieuw-Zeelandse mosselen, een speciale grote mossel met een schelp van 10 cm lengte zijn onlangs op de Britse markt verschenen. deze mosselen hangen in het water en worden regelmatig onderzocht vooraleer geoogst te worden. De kweek van deze mosselen gebeurt in de baai van Malborough. Of het vlees van deze mossel even goed en fijn is als deze van de Zeeuws verwaterde mossel valt wel te betwijfelen.

MEXICO

■ De oogst van Mexicaanse garnaal van het verlopen seizoen wordt geschat op 70 duizend metrische ton met een te verwachten kommerciële waarde van 23 miljard frank voor de uitvoer voornamelijk naar de Verenigde Staten en de EEG. Farming van de garnaal in kleine baaien en inhammen langs de kusten van de Stille Oceaan, zal volgens de verwachtingen nogmaals 1400 ton in het seizoen 86/87 opbrengen.

CANADA

■ Ook Canada kent een probleem van overbevissing. Volgens een studie ondernomen door het departement voor de visserij, zijn er, voor de visserij in de Stille Oceaan, te veel vissersvaartuigen voor te weinig vis, hetgeen de jacht op vis nog verhoogt. Er wordt in verband hiermede overwogen passende maatregelen uit te vaardigen en dit niettegenstaande het aantal vaartuigen op deze kust teruggevallen is van 6.000 tot 4.400.

WORDT DE VISFARM KONKURRENT VOOR DE VISSERIJ?

We hebben er hier vroeger reeds onze lezers bij gelegenheid attent op gemaakt dat de visfarm in de toekomst de konkurrent wordt van de zeevisserij.

Thans is het de beurt aan de gekweekte kabeljauw om in de handel te komen, alhoewel heel bescheiden nog.

Inderdaad in de te Londen te houden Internationale Voedingstentoonstelling in 1987, van 1 tot 5 februari zal gekweekte kabeljauw uit Noorwegen tentoongesteld worden. Deze tentoonstelling wordt zeker een reuzesucces omdat behalve de 800 tentoonstellende firma's uit vorige tentoonstellingen er nu 125 bijkomen waaronder de Noorse groepering van uitvoerders. De visfarmkabeljauw wordt er tentoongesteld in filets. Ook Noorse zalm en forel gekweekt in visfarms krijgen er een beurt. Op deze tentoonstelling komen ook „klaar-voor-het-eten-visplats" voor, gekookte vismaaltijden die slechts dienen opgewarmd te worden. Dergelijke tentoonstelling moet wel reuze-interessant zijn, niet alleen voor de firma's, maar eveneens voor de handel en de gebruiker.

Wat nu de opgaande trent van de visfarmerij betreft, hebben ons in dit verband en in de loop der laatste maanden reeds veel cijfers bereikt over reeds gerealiseerde produkties over de duizenden tonnen die men voor de toekomst verwacht voort te brengen. Daarom ook onze titel of de visfarmerij op weg is om een ernstige konkurrent te worden voor de zeevisserij. Sommige landen die over lange kusten beschikken met veel kleine inhammen, zoals onder meer Noorwegen met zijn talrijke grote en kleine fjorden, Frankrijk, Schotland en Ierland met veel geschikte kusten, gaan zich hierop gewis meer en meer toeleggen.

Dat de visfarmerij groeit worden de producenten en uitvoerders van vismeel zeker het best gewaar. Zo konden we onlangs nog vernemen dat het aandeel van de afnemers van vismeelprodukten voor de voeding van de larven en jonge vis, enorm gestegen is, hetgeen zelfs Peru, Chili, IJsland en Denemarken, om maar de voornaamste vismeelproducerende landen te noemen, toegelaten heeft hun produktie te verhogen tegen iets betere en vastere prijzen.

B.L.

INDIA

■ De onderzoekingen voor het opvoeren van het rendement bij het farmen van vis, weekdieren en schaaldieren zit niet stil. Thans heeft het Indische Wetenschappelijk Instituut voor Visserijonderzoek een nieuwe technologie op punt gezet voor het verbeteren en verhaasten van de kweek van de grote Indische garnaal. Hiermede bereikt men 1 tot 15 ton garnaal per hectare vijver tegenover vroeger slechts hoogstens 400 kg, terwijl men anderzijds de garnaal in mindere tijd op commerciële grootte krijgt.



HOOGWATERBOEKJE 1987

Het Hoogwaterboekje 1987 is reeds ter beschikking in de drukkerij van „Het Nieuwsblad van de Kust".

Het geeft ook de tijdverschillen voor het hoog water te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwerpen, en al de voornaamste havens van Nederland.

Dit zeer nuttig zakboekje is in alle boekwinkels verkrijgbaar tegen de prijs van 40 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 40 fr. + 26 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust", H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.



zee mans almanak 1987 verkrijgbaar

In België:

Door storting
van het bedrag
van 1.200 fr.
plus 72 fr. BTW
plus 145 fr. verzendingskosten
op P.C.R. 000-0418987-44
of B.B.L. 384-1605797-46
van
drukkerij
„Nieuwsblad van de Kust"
Hendrik Baelskaai 30
8400 Oostende
☎ 059 - 32 11 13
32 11 49
BTW-nr 412.522.588

Verder is dit werk
in België
nog te verkrijgen bij:

Beroepsvereniging
Hand in Hand
Vismijn, Oostende

Martin en Co
Brouwersvliet 28, Antwerpen

Fa Bogerd
Brouwersvliet 36-38, Antwerpen

In Nederland:

door storting van het bedrag van
1.200 fr. + 280 fr.
verzendingskosten op
P.C.R. 000-0418987-44
van de drukkerij
„Nieuwblad van de Kust"
Hendrik Baelskaai 30
B - 8400 Oostende – België

IJmuiden Stores,
Trawlerkade 44, IJmuiden

Maritiem,
Vissersweg 46, Scheveningen

Observator,
Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam

Van Beelen,
Middenhavenweg 58, IJmuiden

Coöperatieve Inkoopvereniging,
Texel

DRUKKERIJ
NIEUWSBLAD VAN DE KUST
HET VISSERIJBLAD

REEDS MEER DAN EEN HALVE EEUW
TOT UW DIENST VOOR
AL UW .DRUKWERKEN.

WIJ DRUKKEN VAN VISITEKAARTEN
TOT KLEURRIJKE BOEKEN
EN BROCHURES.

BEKWAME VAKLUI
MODERN MACHINEPARK

VRAAG ONZE PRIJZEN !

H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE
✆ (059) 32 11 13

Scheepswerven DEGRAEVE

DE OUDSTE WERF VAN DE KUST
„DE KAPER" HUN 70STE VAARTUIG

BOUWEN van ELK TYPE VISSERSVAARTUIG (ALLE AFMETINGEN)



NIEUWBOUW EN HERSTELLINGEN VAN VISSERSVAARTUIGEN

AFDELING MEKANIEK, HOUTBEWERKING,
ZANDSTRALEN EN METALISEREN

WERFKAAI 1, 8380 ZEEBRUGGE

Tel. (050) 54 40 84 - Privaat (050) 54 48 37