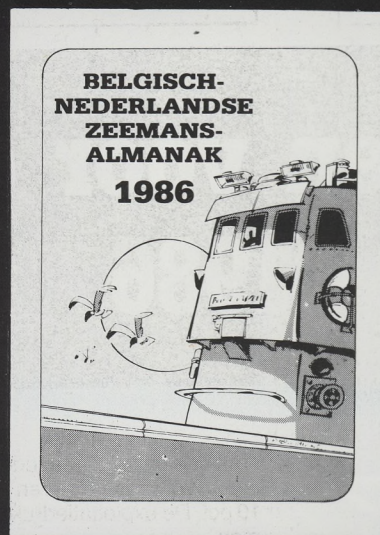


# HET VISSERIJBLAD





**zee  
mans  
almanak  
1986  
verkrijgbaar**

**In België:**

Door storting  
van het bedrag  
van 1.200 fr.  
plus 72 fr. BTW  
plus 140 fr. verzendingskosten  
op P.C.R. 000-0418987-44  
of B.B.L. 384-1605797-46  
van  
drukkerij  
„Nieuwsblad van de Kust”  
Hendrik Baelskaai 30  
8400 Oostende  
☎ 059 - 32 11 13  
32 11 49  
BTW-nr 412.522.588

Verder is dit werk  
in België  
nog te verkrijgen bij:

Beroepsvereniging  
Hand in Hand  
Vismijn, Oostende

Martin en Co  
Brouwersvliet 28, Antwerpen

Fa Bogerd  
Brouwersvliet 36-38, Antwerpen

**In Nederland:**

door storting van het bedrag van  
1.200 fr. + 175 fr.

verzendingskosten op  
P.C.R. 000-0418987-44  
van de drukkerij  
„Nieuwsblad van de Kust”  
Hendrik Baelskaai 30  
B - 8400 Oostende - België

IJmuiden Stores,  
Trawlerkade 44, IJmuiden

Maritiem,  
Vissersweg 46, Scheveningen

Observator,  
Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam

Van Beelen,  
Middenhavenweg 58, IJmuiden

Coöperatieve Inkoopvereniging,  
Texel

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

# het visserijblad

Vrijdag 7 februari 1986 – Nr. 6

## Vangstvoorspellingen voor de zeevisserij in 1986

Het is een van de taken van de visserijbiologen om visserijvoorspellingen uit te voeren. De complexiteit van de dynamica in de zee, alsmede de omvang en de verspreidingsgraad van de visbestanden vereisen een internationaal georganiseerde aanpak om tot betrouwbare voorspellingen te komen. In Het Noord-Oost Atlantisch visgebied gebeurt deze bundeling van wetenschappelijke krachten in de „Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee”. Deze Raad put uit wetenschappelijke bevindingen die verricht worden in de hierna volgende landen: België, Canada, DDR, Denemarken, Engeland, Finland, Frankrijk, Ierland, IJsland, Nederland, Noorwegen, Polen, Portugal, Rusland, Spanje, USA, West-Duitsland en Zweden.

In dit gestructureerd geheel worden jaarlijks stockramingen uitgevoerd in „soortgerichte” werkgroepen. Met behulp van verschillende informatiebronnen wordt de stockdichtheid van de meest belangrijke visbestanden bepaald. De twee belangrijkste informatiebronnen zijn enerzijds de analyse van de commerciële aanvoer en anderzijds de waargenomen dichtheden van de jonge vissen in de kweekgebieden.

De analyse van de aanvoer bestaat in het opsplitsen van het totaal aanvoergewicht in aangevoerde stuks per leeftijdsgroep. De visserij put in de regel uit een hele reeks van leeftijdsgroepen en de aanvoer is een soort weergave van de verdeling in zee. De leeftijdsopbouw van een vangst is derhalve een maat voor de sterftegraad in de volledige populatie.

De dichtheden van de jonge vissen, de zgn. rekruten, kan enkel door wetenschappelijk gerichte visserij in de „kinderkamers” worden bepaald. Meestal gebeuren deze opnamen door onderzoekingsvaartuigen met behulp van aangepast vistuig.

Naast deze twee informatiebronnen zijn tal van sekundaire inlichtingen nuttig voor het stockonderzoek. Deze kunnen betrekking hebben op de groei, de migratie, de voedselbehoeften, de interacties, enz.

Deze bijdrage belicht summier de voorspelde vangsten voor 1986 van vier stocks die voor de Belgische zeevisserij zeer belangrijk zijn, nl. de Noordzeevisserij op tong, schol en kabeljauw en de tongvisserij in de Ierse Zee. Deze visserijen omvatten samen tussen 55 pct. en 60 pct. van de totale Belgische visaanvoer. Voor elke specifieke stock werden de voornaamste elementen weergegeven, nl. de trend in de vangsten, de leeftijdsamenstelling van de vangsten, de exploitatiedruk, de dichtheid van de nieuwe rekruten en tenslotte de prognose van vangst voor 1986.

### Tong in de Noordzee

#### Trend in de vangsten (figuur A)

Vanaf 1957 zijn grote verschillen in internationale vangsten te noteren: 11.000 ton in 1964 (minimum) en het drievoudige ervan in de jaren 1966 tot 1968 (maximum).

De aanvoer in de meest recente jaren steeg van 15.000 ton (1980) tot 26.000 ton in 1984.

De visserij wordt vooral door de Nederlandse en de Belgische vloot beoefend.

#### Leeftijdssamenstelling (figuur B)

De Noordzee tong aanvoer omvat verschillende leeftijdsgroepen, gaande van twee tot zelfs over twintig jaar.

Steeds meer jongere dieren komen echter proportioneel voor in de vangsten: in verhouding tot het totaal bedroegen de twee- tot vierjarigen 55 pct. in 1960, 66 pct. in 1970 en 85 pct. in 1984.

#### Exploitatiedruk (figuur C)

De totale jaarlijkse vangst vormt sedert 1977 gemiddeld meer dan 50 pct. van de totale paaistand (aantal volwassen dieren in de stock). In de vijftiger jaren was dit amper 10 pct. De exploitatiedruk op de totale stand is dus bijzonder sterk toegenomen.

#### Nieuwe jaarklassen

Gemiddeld rekruteren 145 miljoen tongen tot het bestand. De rekruten van de jaren 1982 tot 1985 liggen evenwel zowat 30 pct. lager dan dit gemiddelde.

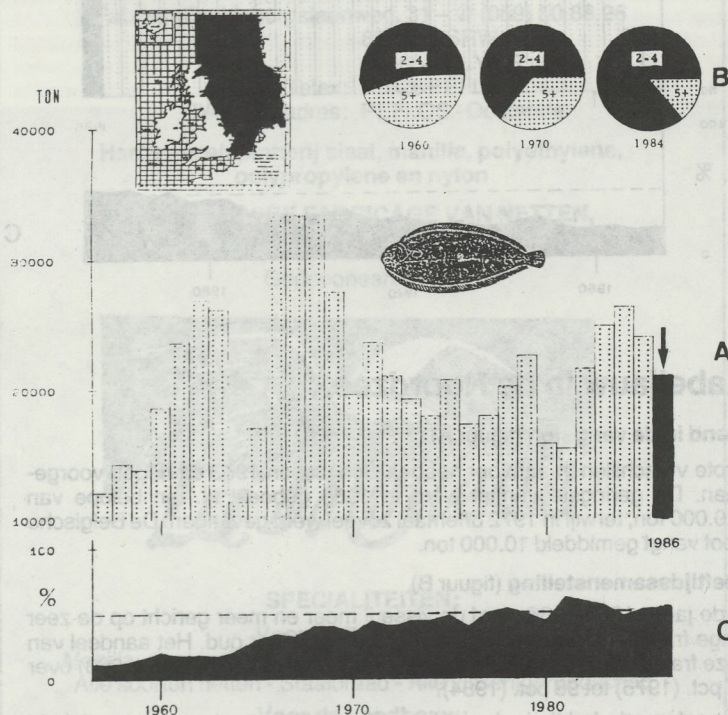
#### Prognose (figuur A)

Een vermindering met ongeveer 10 pct. voor 1986 mag in uitzicht worden gesteld. Deze daling in de vangst is het gevolg van:

1. de te hoge bevissingsgraad (te weinig oudere dieren overleden in de populatie) en
2. de dalende trend in de broedproductie sedert 1982.

#### Figuur 1. – Noordzee tong

- A : Totale internationale aanvoer (1957-1985) – Prognose 1986  
 B : Verhouding 2- tot 4-jarigen in de aanvoer (1960, 1970 en 1984)  
 C : Verhouding vangst/paaistand



### Schol in de Noordzee

#### Trend in de vangsten (figuur A)

Stijgende vangsten werden vastgesteld, gaande van 70.000 ton (1957) tot 170.000 ton (1985).

De visserij wordt beoefend door alle landen die aan de Noordzee grenzen. De Belgische aanvoer ligt iets boven de 10.000 ton.

#### Leeftijdssamenstelling (figuur B)

De beviste scholstand bestaat uit een leeftijdsreeks tussen twee en twintig jaar oude vissen. De verhouding van de jonge fraktie (twee- tot vierjarigen) tot de totale reeks is recent sterk gestegen: van om en bij de 50 pct. in de zestiger en zeventiger jaren is het aandeel tot bijna 85 pct. opgeklommen.

#### Exploitatiedruk (figuur C)

Tot het einde van de zestiger jaren bedroeg de verhouding vangst/paai-stand gemiddeld 25 pct. Sindsdien heeft een stelselmatige stijging plaats gegrepen tot in de omgeving van 50 pct. Deze verdubbeling komt overeen met een fors gestegen visserijdruk op schol gedurende de laatste jaren.

#### Nieuwe jaarklassen

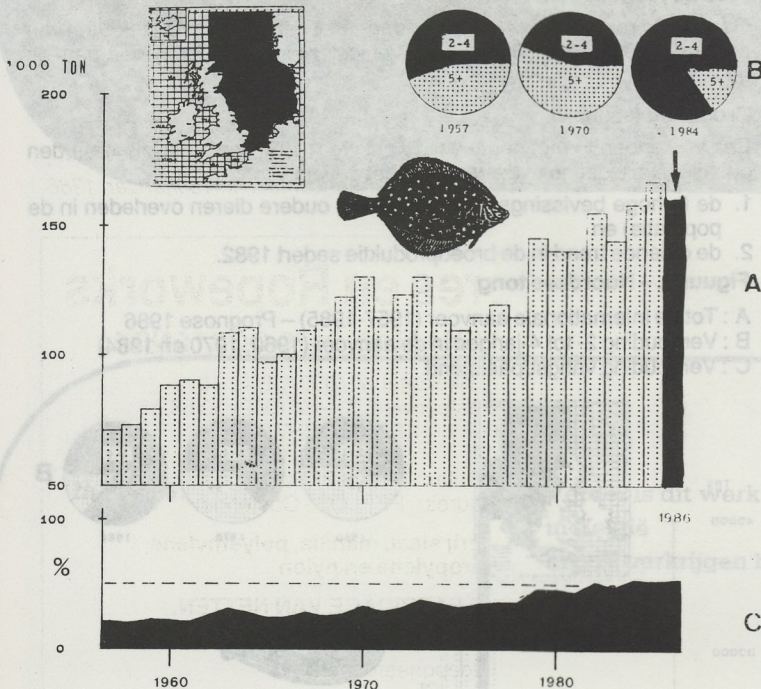
Ongeveer 400 miljoen kleine schollen vervoegen jaarlijks de stock. De recentste jaarklassen lagen meestal boven dit gemiddelde en waren de oorzaak van de stijgende vangsten.

#### Prognose (figuur A)

De hoge vangsten zullen zich in 1986 blijven manifesteren. De te verwachten vangsten van 160.000 ton is immers weinig verschillend van de vangsten geboekt in de laatste twee jaar. De te hoge visserijdruk op de jongste fraktie en de te hoge verhouding vangst tot paai-stand hebben voorlopig geen nadelige gevolgen op de vangsten, vermits de goede broedproductie van de laatste jaren de stand blijft aanvullen.

#### Figuur 2. - Noordzee schol

A : Totale internationale aanvoer (1957-1985) - Prognose 1986  
B : Verhouding 2- tot 4-jarigen in de aanvoer (1957, 1970 en 1984)  
C : Verhouding vangst/paai-stand



## Kabeljauw in de Noordzee

#### Trend in de vangsten (figuur A)

Grote verschillen in aanvoer hebben zich tussen 1963 en heden voorgedaan. De geringste vangst werd in 1963 geboekt nl. ten belope van 110.000 ton, terwijl in 1972 driemaal zoveel werd gevangen. De Belgische vloot vangt gemiddeld 10.000 ton.

#### Leeftijdssamenstelling (figuur B)

In de jaren 1963-1985 werd de visserij meer en meer gericht op de zeer jonge fraktie, nl. de vissen tussen één en drie jaar oud. Het aandeel van deze fraktie t.o.v. de totale aanvoer steeg immers van 83 pct. (1963) over 87 pct. (1975) tot 96 pct. (1984).

De resterende fraktie is dan ook zeer klein. Vermits de geslachtsrijpheid slechts volledig wordt bij een leeftijd van zes jaar, is de paai-stand zeer miniem t.o.v. de vangsten.

#### Exploitatiedruk (figuur C)

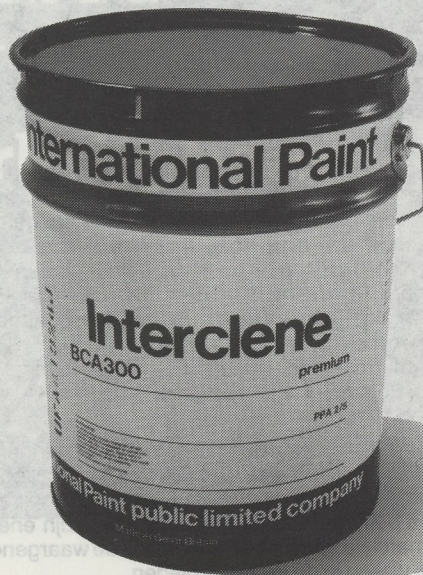
Vanaf de zeventiger jaren bedraagt de verhouding vangst/stand ca.



**International  
Paint  
Marine  
Coatings**

**Kwaliteits  
marineverf  
voor  
onderhoud en  
nieuwbouw**

## Aangroei problemen?



#### Interclene BCA 300 premium!

- een conventionele "anti-fouling" verf
- economisch in gebruik
- zowel met rol als spuit aan te brengen

#### Verkrijgbaar bij:

##### **Perfecta P.V.B.A.**

Kielbankstraat 1, 8380 Zeebrugge, Tel.: 050/54.41.89

##### **Snippe P.V.B.A.**

Lijndraaiersstraat 27, 8400 Oostende, Tel.: 059/50.35.81

##### **Valcke N.V.**

Tijdokstraat 26, 8380 Zeebrugge, Tel.: 050/54.41.79

##### **Bocher P.V.B.A.**

Rederskaai 74, 8380 Zeebrugge, Tel.: 050/54.44.72



**International  
Paint**

#### **Voor meer informatie:**

International Paint (Belgium) N.V.  
Verbindingsdok Westkaai 26-30, 2000 Antwerpen  
Tel.: 03/23.39.866/23.39.871, Telex: 71346 inter b

50 pct. Dit betekent dat telkens de helft van de stand jaarlijks wordt opgevisht, hetgeen wijst op een zeer zware visserijdruk.

### Nieuwe jaarklassen

Gemiddeld rekruteren jaarlijks 210 miljoen stuks kabeljauw tot de stand. De jaarklasse 1983 is van deze orde van grootheid, doch het broed van 1984 wordt met amper 55 miljoen stuks het zwakste broed dat ooit werd waargenomen.

### Prognose (figuur A)

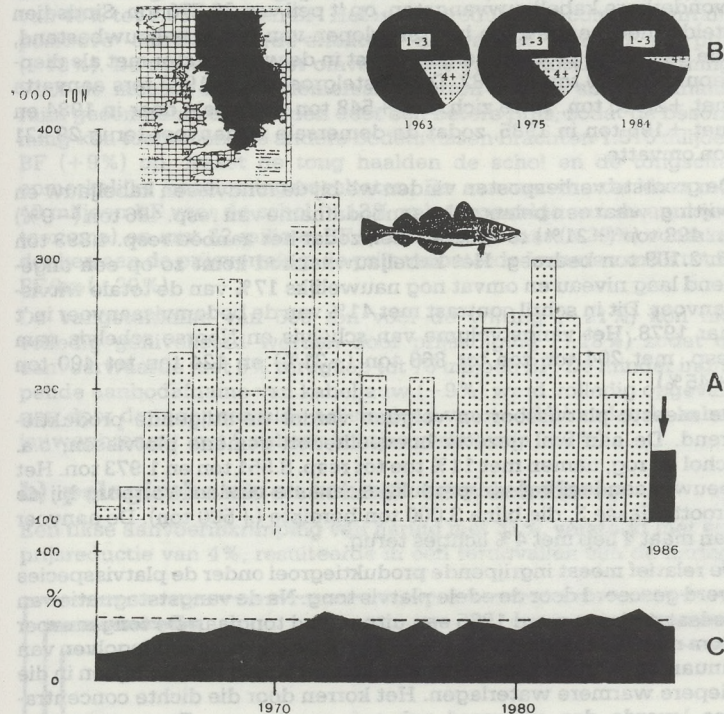
Een duidelijke daling tot 150.000 ton wordt voor 1986 in uitzicht gesteld, hetzij een vermindering met 25 pct. in een jaar tijds.

Deze daling is het gevolg van:

1. de veel te hoge bevissingsgraad op de jongste fractie van de stock en
2. het zeer zwakke broed van 1984.

### Figuur 3. - Noordzee kabeljauw

- A : Totale internationale aanvoer (1963-1985) - Pognose 1986  
 B : Verhouding 1- tot 3-jarigen in de aanvoer (1963, 1975 en 1984)  
 C : Verhouding vangst/paaistand.



## Tong in de Ierse Zee

### Trend in de vangsten (figuur A)

De vangsten hebben over de laatste vijftien jaar een nogal wisselend verloop gekend. Maximaal werden voor bijna 2.000 ton in 1980 aangevoerd, terwijl de helft daarvan als minimum in 1984 werd geboekt.

Deze grote schommelingen zijn meestal een gevolg van de tijdelijk wijzigende interesse van de Belgische vloot. Onze vloot staat immers op de eerste plaats voor wat het tongaanbod uit dit gebied betreft.

### Leeftijdssamenstelling (figuur B)

De reeks van leeftijdsklassen van Ierse Zee tong loopt van tweejarigen tot dertigjarigen. Het aandeel van de jonge fractie (twee tot vier jaar) bedroeg 30 pct. in 1970 en is gestegen tot 50 pct. in 1984.

### Exploitatiedruk (figuur C)

De verhouding vangst/paaistand is globaal stabiel te noemen en belooft gemiddeld 25 pct. Deze verhouding ligt in de lijn van een optimale en rationele exploitatie van het bestand door de visserij.

### Nieuwe jaarklassen

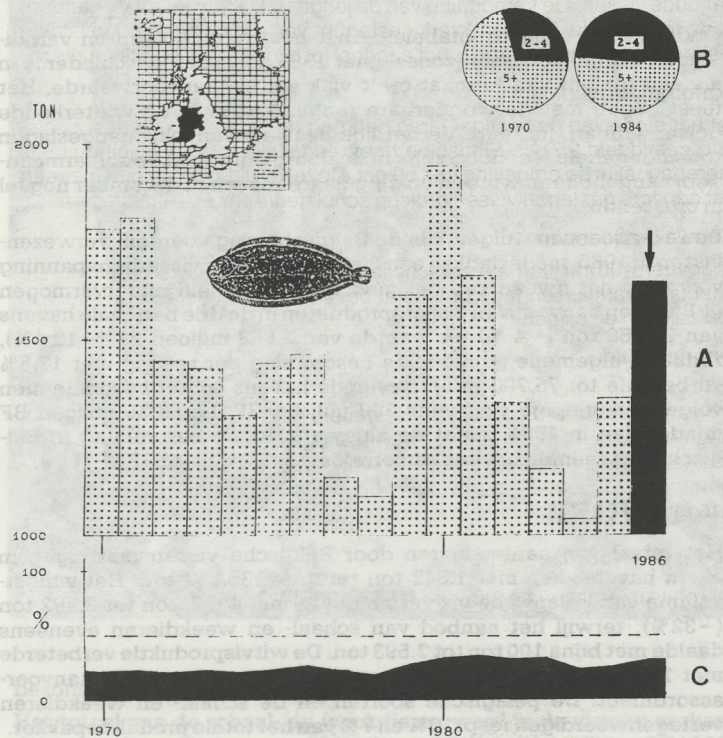
De gemiddelde rekrutering bedraagt 7 miljoen stuks per jaar. De recente jaarklassen 1981 en 1982 zijn elk bijna het drievoud van dit gemiddelde. Een dergelijke sterkte van het broed werd voorheen nog nooit waargenomen.

### Prognose (figuur A)

Een duidelijke verhoging van de vangsten kan zich manifesteren ten gevolge van de sterke broedjaren 1981 en 1982. Een aanvoer tot boven de 1,7 duizend ton in 1986 kan worden verwacht.

### Figuur 4. - Ierse Zee tong

- A : Totale internationale aanvoer (1970-1985) - Pognose 1986  
 B : Verhouding 2- tot 4-jarigen in de aanvoer (1970 en 1984)  
 C : Verhouding vangst/paaistand.



R. DE CLERCK  
 Rijksstation voor Zeevisserij  
 Agriccontact nr. 169/januari 1986

## Ostend Stores en Ropeworks

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE

Maatschappelijke zetel: Ø (059) 32.12.10  
 Fabriek: Oudenburgsteenweg, 31 - Ø (059) 50.88.26  
 82403 OSRW  
 82165 POLYLOS  
 Telex: 81028 PEFLOS  
 Telegramadres: PEFLOS - Oostende

Harde vezelspinnerij sisal, manilla, polyethylene, polypropylene en nylon

MECHANISCHE FABRICAGE VAN NETTEN, NYLON GARENS, TOUWWERK EN NETTEN

Gedeponeerd merk



### SPECIALITEITEN:

#### Voor de Zeevisserij:

Manilla, sisal, polyethyleen en nylon trawltwine - Touwwerk - Alle soorten netten - Staaldraad - Alle visserijgereedschap

#### Voor de Landbouw:

Bindgarens en pick-upgarens in sisal en synth. garens

#### Voor de Nijverheid:

Inpakgarens en Tapijtgarens in sisal en synth. garens

#### Sport: Allerlei netten

# Aanvoer en besomming in 1985

Ondanks het vangstquotebeleid, met het voortijdig sluiten van diverse belangrijke visserijzones, gaat 1985 de visserijgeschiedenis in als een topjaar van formaat op 't vlak van de aanvoerwaarde. Het feest begon met de wonderbare tongvangsten in de winterkoude golven januari, februari. Verder kon deze aanvankelijk aangeslagen toon het gehele jaar door, zelfs in de doorgaans zwakke zomermaanden, aangehouden worden en ging daarenboven in december nog fel in crescendo.

De 216 vissersvaartuigen, die de Belgische vlag voerden, verwezenlijkten in 1985, mede dankzij een flink opgedreven visserij-inspanning vooral op het niveau van het gewogen gemiddeld motorvermogen (+8%), een aanvoer van visserijproducten in de drie nationale havens van 35.556 ton (-4%) ter waarde van 2.863 miljoen BF (+18,4%), zodat de algemene gemiddelde besomming per zeedag met 17,5% verbeterde tot 75.700 BF. In vreemde havens echter besomde men volgens voorlopige gegevens 300 miljoen BF, hetzij 25 miljoen BF minder dan in 1984, zodat de algemene totale besomming in Belgische en vreemde havens samen klom tot 3,2 miljard BF (+15%).

## AANVOER

Het totaal van aanlandingen door Belgische vissersvaartuigen in eigen havens, liep met 1.542 ton terug tot 35.557 ton. Het vangstvolume van pelagische vis verminderde met 1.640 ton tot 3.482 ton (-32%), terwijl het aanbod van schaal- en weekdieren eveneens daalde met bijna 100 ton tot 2.593 ton. De witvisproductie verbeterde met 195 ton (amper +1%) en omvatte 83% van het totale aanvoerassortiment. De pelagische soorten en de schaal- en weekdieren vertegenwoordigen resp. 10% en 7% van het totale productiepakket.

### a) pelagische vis

De aan wal gezette hoeveelheden blauwe vis bestonden nagenoeg uitsluitend uit haring, waarvan de vangsten met 1.600 ton daalden tot 3.482 ton (-31%). Slechts 38% van het quotum werd opgevisst, zodat nog ruim 5.500 ton onaangeroerd bleef. De haringjacht was wel lonend qua vangstvolume. Per haringspan werden per zeedag 300 bennen haring aangeland. Maar de marginale prijsvorming en het telkens dreigende opvangrisico bij een ietwat grotere aanvoer, hebben de eerder zo renderende haringvisserij heel wat pluimen doen verliezen. De meeste haringvissers schakelden vroeg over naar de demersale visserij. De haringproductie bedroeg amper 910 ton in het eerste kwartaal, terwijl in het laatste kwartaal de aanvoer met 1.500 ton terugliep tot 2.572 ton.



### b) schaal- en weekdieren

De productie van schaal- en weekdieren daalde van 2.691 ton tot 2.593 ton (-4%). De garnaalvangsten zakten nog 53 ton onder het zeer schaarse aanvoerniveau van 1984 en bedroegen 588 ton (-8%), terwijl het zeer goede aanvoerpeil van noorse kreeftjes met 64 ton groeide tot 678 ton (+11%) en daarmee het garnalaanbod met 90 ton overtrof.

De aanlandingen van Sint-Jacobsschelpen en wulken daalden resp. met 56 ton tot 459 ton (-11%) en met 92 ton tot 406 ton (-18%), terwijl de inktvisproductie stagneerde bij 240 ton en de aanvoer van krab met 40 ton verbeterde tot 210 ton.

### c) demersale vis

De vangsten van demersale vis bevonden zich in 1978, 't jaar van de wonderbare kabeljauwvangsten, op 't peil van 36.770 ton. Sindsdien stelde men, tengevolge het teruglopen van het kabeljauwbestand, een gestadige productieafname vast in de witvissector met als dieptepunt 25.860 ton in 1982. De herstelgroei die in 1983 fors aanvatte met +2.810 ton, zette zich met +548 ton degressie door in 1984 en met +195 ton in 1985, zodat de demersale visaanvoer terug 29.421 ton omvatte.

De grootste verliesposten vinden we bij de rondvissen kabeljauw en wijting, waar een belangrijke aanbodafname van resp. 486 ton (-9%) en 498 ton (-21%) te noteren viel, zodat het aanbod resp. 4.893 ton en 2.109 ton bedroeg. Het kabeljauwaanbod komt zo op een ongekend laag niveau en omvat nog nauwelijks 17% van de totale witvisaanvoer. Dit in schril contrast met 41% van de bodemvisaanvoer in 't jaar 1978. Het vangstvolume van schelvis en Noorse schelvis nam resp. met 204 ton toe tot 860 ton (+31%) en 124 ton tot 400 ton (+45%).

De meeste platvissoorten volgden verder de stijgende productietrend. De aan wal gezette hoeveelheden gemene platvissen, o.a. schol en rog, namen met 11% toe tot resp. 8.551 ton en 1.973 ton. Het leeuwenandeel van de produktietoename vinden we terug bij de grootteklasse 3, die bijna 3.000 ton bereikte (+500 ton). De aanvoer van maat 4 liep met 4% lichtjes terug.

De relatief meest ingrijpende productiegroei onder de platvissoorten werd gescoord door de edele platvis tong. Na de vangststagnatie van de laatste jaren werd 1985 een uitnemend tongjaar. De tongaanvoer klom met 788 ton tot 4.117 ton (+24%). De extreme koudegolven van januari en februari dreven de door kou verlamde tongen bijeen in die diepere warmere waterlagen. Het korren door die dichte concentraties leverde dan uiteraard ook topvangsten op. De tongaanvoer verdubbelde in januari-februari en liet een groei van 412 ton noteren. Tegen alle verwachtingen in werden de vangsten in de resterende maanden stuk voor stuk beter dan 't jaar voordien. Uitzondering vormde evenwel de maand april waar de tongaanvoer met 120 ton terugliep tot 433 ton. De beste maand was ongetwijfeld december met een aanvoer van 548 ton tong (+150 ton). Het aanbod van tarbot stagneerde resp. bij 278 ton en 347 ton, terwijl de vangst van zeeduivel met 16% terugliep zodat de aanvoer van staarten met 126 ton daalde tot 644 ton.

In 1982 haalde de scholaanvoer hetzelfde niveau van de kabeljauwproductie. De scholaanlandingen in 1985 halen de eerste plaats met 8.551 ton, hetzij met ruim 3.650 ton voorsprong op de kabeljauwaanvoer, die nog slechts 4.893 ton omvatte. Pas op de vierde plaats komt de pelagische soort haring met 3.482 ton. Er werd zelfs 635 ton meer tong (4.117 ton) aangevoerd dan haring. De wijting en de rog bekwamen de vijfde en zesde plaats met 2.109 ton en 1.973 ton.

### d) per haven

Terwijl de aanlandingsvolumes van visserijproducten afnamen in Oostende en Nieuwpoort tot resp. 16.523 ton (-1.694 ton of -9%) en 1.276 ton (-249 ton of -16%), scoorde Zeebrugge een aanvoer van 17.758 ton, hetzij een toename van 405 ton of +2%. Zeebrugge stak zo ook qua aanvoerkwantiteit Oostende de loef af en werd met 50% van de aanvoer de belangrijkste haven. Oostende was nog goed voor 46% van de aanvoer en Nieuwpoort vertegenwoordigde nauwelijks 4%.

Het teruglopend aanbod in Oostende was te wijten aan de flauwe haringmarkt (-1.440 ton) en tegenvallende vangsten van wijting (-400 ton) en kabeljauw (-260 ton). De platvisaanvoer schol en tong

was in opmars en bedroeg resp. 2.148 ton (+430 ton) en 1.240 ton (+430 ton) en 1.240 ton (+287 ton). In Zeebrugge moet men het vooral hebben van de platvis. Er was bijna driemaal zoveel schol nl. 6.230 ton (+420 ton) en ruim dubbel tong 2.683 ton (+500 ton) dan in Oostende.

## AANVOERWAARDE

Ofschoon de aanvoer in eigen havens terugliep, klom de totale aanvoerwaarde aan een ongekend tempo +18,3% en bereikte 2.863 miljoen BF (+442 miljoen BF). De belangrijkste soorten op 't vlak van de aanvoerwaarde waren resp. tong (1.094 miljoen BF), schol (376 miljoen BF), kabeljauw (312 miljoen BF), zeeduivel (164 miljoen BF), tongschar (115 miljoen BF), noorse kreeft (98 miljoen BF), tarbot (92 miljoen BF), rog (89 miljoen BF), wijting (75 miljoen BF), garnaal (73 miljoen BF) en griet (70 miljoen BF). Deze 11 soorten omvatten 90% van de totale besomming waarvan de eerste drie goed zijn voor 62%.

### a) demersale vis

De felle besomningsaanzet voor de bodemvissen van 475 miljoen BF (+22%), resultante van een nauwelijks toegenomen aanvoer en fikse stijging van de gemiddelde prijs (+22%) is vooral te danken aan de extreme tongbesomming van 346 miljoen BF, of een stijging van 46% tot 1.094 miljoen BF. Het is het produkt van complementaire positieve aanvoerwaarde-effecten, nl. vangst (+24%) en prijs (+18%). De tongopbrengst omvatte 38% van de totale besomming. Voor de meeste andere demersale soorten kon de aanvoerafname ruim gecompenseerd worden door een betere prijs, zodat de besomming kon toenemen. De andere bodemvissen brachten 1.515 miljoen BF (+9%) op. Naast de tong haalden de schol en de tongschar opmerkelijke besommingresultaten. De aanvoerwaarde klom met 40 miljoen BF voor de schol (+12% vnl. tengevolge van de aanvoertoe name) en met 32 miljoen BF voor de tongschar (+39%) vooral te danken aan de prijsvorming, de prijs verbeterde immers van 76 tot 98 BF/kg (+29%).

De vangstafname van 500 ton voor de wijting (-21%) kon niet volledig genivelleerd worden door prijsstijging (+18%) zodat de aanvoerwaarde met 5% terugliep tot 75 miljoen BF. De minder ingrijpende aanbodafname van kabeljauw (-9%) werd volledig opgevangen door de tegengestelde prijsinvloed van (+13%) zodat de kabeljauwopbrengst met 9 miljoen lichtjes verbeterde (+3%).

### b) pelagische vis en schaal- en weekdieren

Een fikse aanvoerinkrimping van haring met 31%, versterkt met een prijsreductie van 4%, resulteerde in een terugvallen van de haring-



besomming met 19 miljoen BF (-34%) tot 37 miljoen BF.

Het totaal van de schaal- en weekdieren werd in de vismijn verhandeld voor de totale som van 216 miljoen BF, hetzij 14 miljoen BF of 6% minder. De garnaalaanvoer bleef verder dalen (-8%). Erger was het ontbreken van een milderende positieve prijsinvloed. Een prijsinclinatie van 17% leverde een bijkomende druk op de besomming die met 23 miljoen BF inkromp tot 73 miljoen BF (-24%). Beter was het gesteld met de langoestientjes waar een aanvoertoe name van 11% vergezeld met een lichte prijsstoename resulteerde in een aanvoerwaardegroei van 11 miljoen BF (+13%). De Sint-Jacobsschelpen zaten in 't zelfde schuitje als de garnaal en verloren belang zowel in aanvoer als in prijs.

### c) per haven

Niettegenstaande de heftige vermindering van de aanvoerkwantiteit (-1.700 ton) in de haven van Oostende, vnl. tengevolge de teleurgang van de haringmarkt, kon de aanvoerwaarde, dankzij een flinke meer aanvoer van duurdere demersale soorten, met 168 miljoen BF klimmen om flink boven het miljard uit te stijgen, nl. 1.087 miljoen BF (+18%). Zeebrugge brak het eigen record met 264 miljoen BF (+19%) zodat de besomming 1.663 miljoen BF bereikte. In Nieuwpoort verwezenlijkte men 114 miljoen BF (+13%) waarvan 53 miljoen BF tong, 23 miljoen BF kabeljauw en 10 miljoen BF wijting.

Zeebrugge bleef de belangrijkste haven qua aanvoerwaarde (met 58%) gevolgd door Oostende en Nieuwpoort met resp. 38% en 4% van de besomming.

### PRIJZEN

De algemene gemiddelde prijs (G.P.) voor visserijprodukten is met 23% toegenomen tot 80,5 BF/kg. Deze toename is het gevolg van een prijsverbetering voor de meeste demersale soorten, maar niet in 't minst te danken aan een gewijzigde aanvoerverhouding in het aangeboden gamma.

Het marktaandeel van relatief goedkope pelagische soorten ( $\pm$  10 BF/kg) t.o.v. relatief waardevolle demersale soorten en schaal- en weekdieren van resp. 89 en 83 BF/kg namen qua aanvoerhoeveelheid verder af, terwijl het aandeel van de zeer dure bodemvissen o.a. tong toename bij de witvissen.

Het schaarser kabeljauwaanbod resulteerde in beste prijzen vooral voor de grote maten. De G.P. klom met 13% tot 64 BF/kg. De G.P. per sortering 1 - 2 - 3 - 4 - 5 bedroegen resp. in BF/kg 91, 83, 76, 65 en 43.

Alhoewel de G.P. voor schol nauwelijks evolueerde (+1%) tot 44 BF/kg, viel er een verdere prijsdivergentie te noteren in functie van de grootteklassen. De grote maten kenden flinke prijsstijgingen, terwijl de kleine sorteringen een tegenovergestelde evolutie volgden.

Voor de scholgrootte-klassen 1 - 2 - 3 - 4, boekte men G.P. in BF/kg van resp. 56,4 (+10%); 51,7 (-2%); 41,8 (-7%) en 28,1 (-2%).

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

- **KREDIETVORM**
- **KAPITAALPREMIE**
- **RENTESUBSIDIE**
- **STAATSPREMIE**

Goede informatie vooraf  
helpt U geld winnen !!!

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

Niettegenstaande het massale tongaanbod in januari-februari, met ernstige prijsdalingen tot 20% tot gevolg, was er vanaf de lente een buitengewone sterke tongmarkt met flink optrekkende prijzen waar te nemen, zodat de tongprijzen op jaarbasis gezien met 18% konden verhogen. De positieve prijsbeweging werd bij alle tongsorteringen vastgesteld. In 1984 werden de beste prijzen betaald voor de klassen 1 - 2 - 3, doch in 1985 konden de lappen de prijzen voor klasse 2 en 3 tong niet verder bijhouden. Zelfs de kleine tongetjes haalden goede prijzen.

**Tablel:** Evolutie van de tongprijs per grootte-klasse.

tong- klassen	1984		1985		evolutie t.o.v. 1984	
	prijs in BF/kg	afwijking t.o.v. gemiddelde in BF/kg.	prijs in BF/kg	afwijking t.o.v. gemiddelde in BF/kg.	in BF/kg.	
						%
1	254,3	+29,6	283,8	+18,0	+29,5	+12
2	259,2	+34,5	317,9	+52,1	+58,7	+23
3	258,8	+34,1	326,1	+60,3	+67,3	+26
4	244,9	+20,8	294,2	+28,4	+49,3	+20
5	201,1	-23,6	244,0	-21,8	+42,9	+21
6	164,7	-60,0	212,6	-53,2	+47,9	+29
7	157,1	-67,6	197,9	-67,9	+40,8	+26
gemid.	244,7		265,8		+41,1	+18

De prijzen van tarbot, zeeduivel, heilbot en griet bedroegen resp. 332 BF/kg (+12%); 255 BF/kg (+26%); 237 BF/kg (+5%) en 201 BF/kg (+10%).

De schaal- en weekdieren werden gemiddeld verhandeld voor 83 BF/kg (-2%). De scherpe prijsdaling voor de garnaal met 25 BF/kg tot 124 BF/kg (-17%) is hier niet vreemd aan. De noorse kreeftjes haalden een geringe prijswinst van 2% en werden verhandeld voor 145 BF/kg.

De gemiddelde visprijs per aanvoerhaven varieerde enorm en was 't gevolg van het verschillend soortenassortiment. Zo was de G.P. in Oostende 66 BF/kg tengevolge van de pelagische visaanvoer lager dan in Zeebrugge 94 BF/kg. waar de bulk van de tongvangst werden vermarkt. Nieuwpoort sloot met 89 BF/kg nauw aan bij Zeebrugge.

## OPGEHOUDEN VIS

Ongeveer 5% van de totale aanvoer van visserijproducten, hetzij 1.815 ton, werden aan de markt onttrokken m.h.o. op het respecteren van de bodemprijzen.

Dit was 800 ton minder dan in 1984 toen 2.615 ton werden gedenatureerd zodat 7% van de totale aanvoer ter destructie werden afgevoerd.

De doordraai van pelagische vis daalde met ruim 600 ton tot 446 ton. Deze laatste hoeveelheid bestond voor 437 ton uit haring of 12,6% van de totale aanvoer in 't jaar 1984. De haringmarkt is zeer labiel geworden. Zelfs vanaf oktober, het begin van het haringseizoen sukkelde men met de afzet en dit ondanks het toepassen van de vork van -10% op de gemeenschappelijke ophoudprijs. De haringaanvoer schijnt enkel nog een koper te vinden, wanneer de dagelijkse aanvoer gering is.

De marktinterventie voor bodemvis daalde met 200 ton tot 1.369 ton. Dit is vooral toe te schrijven aan de met 240 ton tot 142 ton teruggelopen wijtingdoordraai, hetzij van 14,7% van het aanbod in 1984 tot 6,7% van de aanvoer in 1985. De schol met 882 ton opvang, of twee derden van de totale witvisdoordraai, bleef in de slechte zin ontwikkelen: de scholinterventie groeide met 200 ton en bedroeg resp. 8,9% en 10,3% van de aanvoer in 1984 en 1985. Vooral de kleine scholmaat, sortering 4, lag zeer gevoelig in de markt.

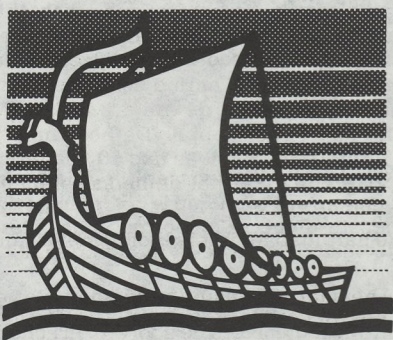
Gedurende de periode van kuitzieke schol, januari-april, haalde 252 ton of 9,7% van de aanvoer de minimumprijs niet. De relatieve opvang verbeterde niet in de periode mei-december, wanneer kwaliteitsschol werd aangeland.

Van het hondshaai-aanbod werd 53 ton of 12% ter marktondersteuning onbruikbaar gemaakt voor menselijke consumptie. De doornhaai leverde met 7 ton of 2% opvang minder problemen.

## VISSERIJEN

In de loop van 1985 voerden 216 Belgische vissersvaartuigen (+11), waarvan het naar aantal actieve dagen gewogen gemiddeld motorvermogen met 40 PK toenam tot 525 PK (+8,2%) hun vangsten aan in de eigen nationale havens. Zo werd gemiddeld het vangstresultaat van 175 zeedagen in eigen havens te koop aangeboden. Tengevolge het teruglopen van de gemiddelde vangst met 5% tot 19 bennen per zeedag, daalde de totale aanvoer met 4,1% of 1.539 ton tot 35.556 ton. Dank zij een fantastische sprong van de gemiddelde visprijs (+23%) kon de totale besomming optrekken tot 2.863 miljoen BF en de opbrengst per zeedag stijgen met 11.300 BF tot 75.700 BF (+17,5%).

# FULTON MARINE NV



Nijverheidsstraat 2 B-2658 RUISBROEK/PUURS  
Tel (03) 888 23 91 Tlx 33041 fulmar b

Vele jaren ervaring in ontwerp, bouw en herstelling van de meest diverse en gesofistikeerde schepen voor zee-, kust-, Rijn- en binnenvaart.

Onze beproefde know-how en ultramodern ingerichte werkplaatsen garanderen een oerdegelijke kwaliteit en perfecte afwerking.

# SCHEEPSWERVEN VAN HEMIKSEM NV

Herbekestraat 62 B-2620 HEMIKSEM Tel (03) 887 53 96 Tlx 33324 fulhem b

De boomkorvisserij, de gespecialiseerde platvisvisserijmethode en het meest beoefende visserijsysteem door de Belgische vissers, bleef verder aan belang winnen. Niettegenstaande het aantal vaartuigen met 8 eenheden toenam tot 162 (+5%), daalde het aantal verkopen met 741 (-15%) tot 4.136. Maar de gemiddelde reisduur verlengde tot 5,6 dagen (+1,2), zodat de zeedagen met 1.566 of 7,3% toenamen tot 23.055. Ondanks de fikse toename van het gemiddelde voortstuwingsvermogen met 47 PK tot 663 PK (+7,6%) stagneerde de gemiddelde vangst per zeedag bij 19 bennen zodat de totale aanvoer evenredig toenam met de zeedagen (+7,4%). De gestadige aanwas van de aanlandingen door de boomkorsector zetten zich aldus stevast verder. In 1983 noteerde men een meervangst van 3.000 ton waarna 1984 en 1985 zich elk aanmelden met een extra 1.500 ton.

**Tabel:** reizen en zeedagen per visserij

visserij	vaartuigen	gewogen gemiddelde		reizen		zeedagen	
		PK	PK				
borden-span-op haring	72	370	107	913	9%	8.360	22%
span-op kabeljauw	14	395	109	392	4%	467	1%
span-op kabeljauw (kleine vaartuigen)	13	356	101	80	1%	678	2%
garnaal-boomkor-	49	227	55	617	6%	1.057	3%
	57	189	36	4.049	40%	4.049	11%
	162	663	147	4.136	40%	23.055	61%
<b>totaal</b>	<b>205(*)</b>	<b>525</b>	<b>122</b>	<b>10.246</b>	<b>100%</b>	<b>37.823</b>	<b>100%</b>

(\*) Daar één vaartuig naargelang het seizoen, soms op een andere visserij kan overschakelen, komt dit vaartuig voor bij meerdere visserijen, zodat door dubbelrekening, de som van de vaartuigen die de verschillende visserijen beoefenen, niet gelijk hoeft te zijn met het totaal aantal vaartuigen.

**Tabel:** aanvoer en besomming per visserij

visserij	aanvoer in ton		besomming in miljoen BF		aanvoer in kg per zeedag	besomming BF/zeedag
borden-span-op haring	7.440	21%	508	18%	889	60.800
span-op kabeljauw	3.566	10%	38	1%	7.636	81.800
span-op kabeljauw (kleine vaartuigen)	997	3%	49	2%	1.470	71.900
garnaal-boomkor-	794	2%	45	2%	751	43.000
	667	2%	78	3%	164	19.300
	22.034	62%	2.140	75%	955	92.800
<b>totaal</b>	<b>35.556</b>	<b>100%</b>	<b>2.863</b>	<b>100%</b>	<b>940</b>	<b>75.700</b>

De productie van de boomkorvloot breidde zich in eigen havens uit tot 22.034 ton, zijnde 62% van de totale aan wal gezette hoeveelheid vis. Daar de gemiddelde prijs van de vangst, dankzij de wonderbare tongvangsten gepaard met een beste vermarkting, opgetrokken werd tot 97 BF/kg, (+18,3%) kon de besomming met 465 miljoen BF opklimmen tot 2,14 miljard BF (+28%) en omvatte daarmee 75% van de totale aanvoerwaarde in eigen havens. Alhoewel de vangst van de boomkorvloot voor slechts 19% uit tong bestond, verwezenlijkte deze edele platvis 51% van de opbrengst van die sector. De scholvangsten daarentegen waren goed voor 39% van de aanvoer en 18% van de besomming. De gemiddelde aanvoerwaarde per zeedag klom met 14.800 BF tot 92.800 (+19%).

Bij het opsplitsen van de boomkorvaartuigen naar PK-klasse was een snellere vooruitgang waarneembaar bij de grotere vaartuigen. De opbrengsten per zeedag naar PK-klasse zagen er als volgt uit: (1) 180 PK, 20.000 BF/ZD (-0%); (2) 288 PK, 59.500 BF/ZD (+6%); (3) 455 PK, 72.500 BF/ZD (+8%); (4) 673 PK, 98.600 BF/ZD (+18%); (5) 953 PK, 129.400 BF/ZD (+12%) en (6) 1.219 PK, 145.200 BF/ZD (+18%). Wordt het besommingsresultaat in verband gesteld met het ingezette motorvermogen dan komen de Eurokotters (groep 2) ongetwij-



feld als beste uit de bus. De aanvoerwaarde in BF per zeedag en per PK bedroeg immers voor de 7 PK-klasse in stijgende volgorde: 111; 207; 159; 146; 136; 119.

Het aantal actieve zijtrawlers (bordenvisserij) nam met 10 eenheden toe tot 72. Desondanks leverden ze 286 zeedagen minder (8.360). Daar de vangst per zeedag ook terugliep met 7% tot 890 kg. verminderde de aanvoer met 854 ton tot 7.440 ton. De aanvoer werd gemijnd voor 68 BF/kg (+15%) zodat de besomming 23 miljoen BF aangroeide tot 508 miljoen BF (+5%). Het resultaat per zeedag verbeterde 4.700 BF en omvatte 60.800 BF (+8%).

De besomming in de demersale spanvisserij stabiliseerde nagenoeg op 95 miljoen BF. De grotere vaartuigen (356 PK), die tiendaagse reizen maken, wisten dankzij het groter aantal zeedagen 678 (+44%) en de toegenomen vangst per zeedag tot 1.470 kg (+6%) nagenoeg 1.000 ton vis aan te lande (+53%). Daar nu ook de gemiddelde prijs oplom tot 49 BF/kg (+6,5%) verbeterde de aanvoerwaarde met 19 miljoen BF tot 49 miljoen BF (+63%). De opbrengst per zeedag bereikte aldus 71.900 BF (+13%).

De kleinere vaartuigen met een motorvermogen van ruim 200 PK bedrijven vooral gedurende de winterperiode de spanvisserij op kabeljauw voor de kust en dit in ééndagsreisesjes. Deze groep vaartuigen presteerden 1.057 zeedagen (-17%) en deden het minder goed. De vangsten verminderden met 33% tot 750 kg/ZD, zodat de totale aanvoer met 630 ton inkromp tot 800 ton. De marktprijs verbeterde met 24% tot 57 BF/kg zodat de besomming per zeedag verminderde tot 43.000 BF (-16%).

Ondanks de goede vangsten in de pelagische spanvisserij op haring, werd, tengevolge van een onzekere afzet met dicht bij het interventief niveau aanleunende prijsvorming, vroegtijdig naar andere visserijen uitgekeken. Bij interventie werd tijdelijk enkel nog de vismeelprijs uitbetaald. Het aantal dagen haringjacht beperkte zich tot 470 dagen (-46%). Op jaarbasis groeide de vangst van blauwe vis per zeedag tot 153 bennen (+24%) per koppel. De besomming per zeedag verbeterde met 22% tot 81.800 BF, was nog 10% lager dan in 1983, maar toch 10.000 BF beter dan met het demersale kabeljauwspan gedurende de zomermaanden.

De totale besomming van de haringspanvissers kromp met 20 miljoen BF tot 38 miljoen BF.

Voor de garnaalvisser was het jaar 1985 flauw te noemen. De vangst verminderde met ruim 200 ton tot 667 ton (-24%), als resultante van een geringere visserijspanning nl. - 700 zeedagen (15% minder dan in 1984 - 4.050) en een zwakke vangst van 164 kg. per zeedag (-11%) ter waarde van 19.300 BF (-11%).

In de loop van 1985 fluctueerde de gasolieprijs van 13,54 BF/l op 1 januari tot 12,35 BF/l op 31 december. Einde februari noteerden we de hoogste prijs van 16,4 BF/l sindsdien domineerde een dalende prijstendens. De gewogen gemiddelde officiële gasolieprijs klom nog van 13,39 BF/l in 1984 tot 13,97 BF/l in 1985, hetzij een toename van 4,3%. Een matige groei van de belangrijkste kostenpost in combinatie met een flinke opbrengstaanzet in de boomkorvisserij leidde dan ook tot een uitnemend jaar voor deze sector.

Dienst voor de Zeevisserij  
Oostende

# VAN SCHEPEN, MENSEN EN VAN DE ZEE

## KUST (1)

De onvermoeibare noorderstormen die ons deze winter de adem afsneden, zand tot tot ver in de polders en tot bovenop de daken voerden, brachten ons in gedachten terug naar vroegere tijden. Hoe het dan moet geweest zijn als de woeste Noordzee de kusten overspoelde van Duinkerke tot Breskens? Toen mensen nog in hutten woonden of in kwetsbare woonsten. Ongetwijfeld hadden ze zich aangepast aan de heersende toestanden maar duidelijk beschikten ze niet over de middelen die ons een (betrekkelijke) graad van veiligheid bieden. Eens was het danig erg dat Mariakerke-ter-streep door de razende baren werd verzwolgen in enkele uren tijd om nooit meer te verschijnen. De naam van het nieuwe hydrografisch vaartuig dat de „paster Pype” vervangt, n.l. „Ter Streep” kan de herinnering aan deze gebeurtenis oproepen. Ook Scarphout verdween toen onder de zee. Samen met vele mensen ging vistuig, woningen en boten verloren. Het bleef daarbij niet bij een enkele ramp; doorheen de geschiedenis hebben ze zich herhaald. Ook in 1526 deed zich een nieuwe overstroming voor en meteen gingen vele schuiten verloren, hetzij dat ze verrast werden op zee hetzij dat ze stukgeslagen werden op de stranden. De boten, schuiten werden toendertijd trouwens gewoon op het strand getrokken.

De Vlaamse kust van Zandgat (nu Sandgatte) in Noord-Frankrijk tot aan de Scheldemonding werd druk bevaren. De zuidelijke Noordzee was alom bekend door de handel. Brugge was een wereldhaven en steeds maar meer schepen zeilden langs de kust. Galeien, korvelen, enz. voeren tot Damme, Sluis, Hoek. Scheepsgevechten waren schering en inslag. Vijfhonderd buizen, hadden hun thuishaven in Duinkerke. Dat waren vaartuigen ontstaan in de lage landen die bijna zo breed waren als lang. Ze droegen drie masten waaraan een groot zeil en een marszeil. Ze werden gebruikt voor de haringvangst.

Alle kustbewoners hadden rechtstreeks of onrechtstreeks te maken met de zeevisserij en de handelsvaart. Waren de mannen geen visser, kuiper,

reder of visbewerker dan lagen ze op vinkenslag om de aankomende vreemde schepen tegemoet te varen teneinde hen de „weg” te tonen. En wie kon het beter dan hen die hun hele bestaan sleten op de Vlaamse Banken.



## KUST (2)

Van lichtscheperen, vuren, geleidelichten en boeien had men toen nog niet gehoord of toch tenminste niet zoals wij dat nu kennen. Men was volledig aangewezen op de praktische kennis van de scheepvaart en de eigen ervaringen. Vissers waren aldus de aangewezen specialisten voor het beloodsen van de bezoekende schepen. Trouwens hekserij, zeeroverij en strandjutterij vierden hoogtij zodat het voor de vreemde kapiteins steeds een hele opgave was om hun schepen veilig binnen de havens te krijgen. Strandrovers draaiden er hun handen niet voor om schepen te misleiden om ze te doen stranden met valse vuren. Zij liepen dan op de banken of op het strand vast en werden geplunderd. Vissers-loodsmannen waren dus dubbel welkom aan boord al waren ze vóór het ontstaan van de loodsen-bonden ook niet allemaal te vertrouwen.

Reeds in de jaren 1400 hadden sommigen zich verenigd in een ambacht. De vergoedingen voor het helpen van de schepen werden toen al eerlijk uitbetaald in speciën en in natura en reeds bestond het verbod dat de loodsen foaien zouden aanvaarden van kapiteins of reders. In 1484 was dergelijke overeenkomst neergeschreven en aangeplakt in de herbergen. Enige tijd later begon verandering te komen in de heersende gewoonten. Om de schepen te mogen beloodsen moest men een proef afleggen, dit was duidelijk al het geval in 't jaar 1584. Maar men moest uit de visserij stammen, dat was een voorwaarde.

Door de woelige jaren aan de Noordzee heen bleef het zeevisserijwezen de grote leverancier van wat toen de loodsdiensten genoemd werd. De loodsen werden toen „lost” genoemd op de westkust.

De verdere ontwikkeling van de scheepvaart zou evenwel deze voorwaarden wijzigen. Stilaan werden koopvaardijofficiëren toegelaten tot de proeven. Mettertijd werd het een kwestie van vraag en aanbod. Waren er koopvaardij-officiëren genoeg dan bleven vissers in de kou staan. Was er geen aanbod genoeg dan werden vissers aangeworven. Nog maar enkele jaren geleden verdwenen uit het Belgische Loodswezen de laatste loodsen aangeworven met een visserijbrevet, van het scheepvaarttoneel op onze kust. Het aanbod van kapiteins en stuurliu is dan zo groot geworden dat er voor visserijgebreveteerden geen kans meer bestond om tot het loodswezen toe te treden. Trouwens er is nog heel wat veranderd in de scheepvaart!



## WIND

Er was eens een zeeman langs de kanten van De Panne, Pietje Bart genaamd. Hij was de broer van de grote admiraal Jan Bart van wie op de markt van Duinkerke een standbeeld bestaat. Die twee broertjes geleken helemaal niet op mekaar. Ze stamden beiden uit de visserij maar Jan was een ambitieus persoon die zoals gekend, het ver schopte. Maar Pietje trok zich daar helemaal niks van aan. Hij voelde zich uitstekend in het vel van de haringvisser tot hij besloot naar het loodswezen over te stappen. Hij was nochtans een van de beste vissers van de westkust. Hij had de opmerkelijke gave juiste weersvoorspellingen te kunnen maken. Drie dagen op voorhand kon hij al vertellen van waar de wind zou waaien en met welke kracht. In die beroerde tijden een hele prestatie.

Maar van beleefdheid had hij geen kaas gegeten vermits hij iedereen ruw aansprak, het mochten al admiraals zijn of burgemeesters; hij boerde met open mond en liet onbeschaamd luide winden. Hij was een onverbeterlijke bezoeker van de lokalen van de pret. Zijn stamkroeg was „t Einde van de Weereld” aan de Oostendse Peperbusse. Hij voelde zich goed in de wijngaard des Heren. Maar hij was een echte volleerde en bekwame „maistre”, een betrouwbare „lost” geleverd door de vlaamse visserij.



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

### VERDER:

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

## REPARATIES EN SERVICE TER PLAATSE

### B.S.M.

Postbus 25, 4510 AA Breskens (Holland)  
Tel. 01172-1765  
's avonds 01172 - 1590 Telex 55332

## KUST (3)

En om voort te gaan met de overstromingen: de opbloei van Brugge als handelshaven is wellicht in de hand gewerkt door het optreden van een reeks snel opeenvolgende overstromingen in de eerste helft van de elfde eeuw. Eens te meer kwam in 1134 een stormvloed opzetten waardoor een diepe kreek ontstond die in zuidwestelijke richting tot in Damme reikte: dat was het eigenlijke zwin. Tussen Damme en Brugge werd de Reie gegraven. Het zwin werd de poort naar de zee voor het hele graafschap Vlaanderen.



Het zwin begon evenwel vrij spoedig te verzanden. Dit natuurlijke proces werd onvrijwillig door menselijke ingrepen in de hand gewerkt. Men wou immers zo snel mogelijk het in 1134 overstromde land op de zee heroveren. Men dacht er te laat aan dat als gevolg van die bedijkingen en inpolderingen de massa zeewater die met de getijden het Zwin in en uit kon stromen, steeds geringer werd en weldra niet voldoende scherpe kracht meer had om de geul in stand te houden. Er diende op zoek gegaan naar nieuwe wegen. Een gunstig klimaat hiervoor ontstond na het afsluiten van het twaalfjarig bestand in 1609. De Aartshertogen zagen de enige oplossing in de verbinding van de Schelde te Gent met de havens van de Vlaamse kust. Oostende in 1604 op de Verenigde Provinciën heroverd, was aangewezen om de eerste zeehaven te worden! Brugge lag op de route die daarlangs zou voeren. Vanaf 1613 werden verbindingskanalen gegraven van Gent naar Brugge, Oostende, Nieuwpoort en Duinkerke.

Er bestonden heel veel plannen om Brugge met de zee te verbinden. In 1839 diende Charles Dewitte bij het Brugse schepencollege een plan in om de handelskom via een kanaal met Heist te verbinden. In 1848 vroeg de gewezen zeekommissaris aan de overheid om een concessie te bekomen voor een grote vluchthaven te Blankenberge, verbonden met Brugge door een zeekanaal. X. Tarte diende op 10 september 1849 iets gelijkaardigs in en voorzag de aanleg van een zeekanaal Brugge-Antwerpen. De Gentenaar Jan van Alstein vroeg in 1897 aan de Minister van Openbare Werken vergunning voor het bouwen van een haven te Heist die „Port Leopold” zou heten.

Tussen „Port Leopold” en Antwerpen zou volgens het plan Van Alstein een zeekanaal op Belgische bodem gegraven worden met een diepgang van 6,5 meter en een breedte van 50 meter. Twee sluisen zouden gebouwd worden, een te Antwerpen en een aan de kust ten Oosten van Heist. Langs het kanaal waarop 5 steden zouden aangesloten worden,

REDERS en  
VISSERS.

voor uw

**SOCIALE LASTEN  
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle  
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

**HAND IN HAND**  
VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

Brugge, Gent, Lokeren, St. Niklaas en Antwerpen zou een spoorweg en een telegraaflijn lopen.

Verder was er een ontwerp van François Mols dat erin bestond een zeekanaal te graven dat tegelijkertijd vanuit Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en via Brugge, Antwerpen zou bereiken. Op 3 februari 1873 vroeg Baron Coppens uit Brussel en de Oostendse bankier A. Guislin een vergunning aan om een getijhaven van eerste rang aan te leggen te Nieuwpoort.

Kapitein E. Verstraete ontwierp in 1875 een plan om ten oosten van Oostende op het grondgebied van Bredene, Klemskerke een getijhaven van eerste rang te bouwen met handelsstad en badplaats die met de Schelde en de Maas zouden verbonden worden door een zeekanaal.

De haven zou de naam „Grondwet” krijgen.

„Le grand canal de Flandre” een zeekanaal tussen Antwerpen en de kust waarlangs nieuwe havens zouden ontstaan zou de economische redding van Vlaanderen betekenen.

Zoals de dichter zei: tussen droom en werkelijkheid staan wetten en praktische bezwaren...

Maar het ontbrak in deze tijden niet aan strijdbare figuren bezorgd voor 't hele Vlaamse land.

## OOSTENDSE VISTRAP NOG ALTIJD NIET GERED

We lezen in een nationaal dagblad dat de Oostendse vistrap thans gered is nu de staatssekretaris voor Volksgezondheid beslist heeft dat de keuring ook voor haar (?) aan de vistrap mag gebeuren.

De vistrap is er echter in de eerste plaats nodig voor de detailverkoop van de visser aan de verbruiker omdat alleen deze mogelijkheid nog kansen biedt voor de heel kleine kustvisserij om de eindjes aan elkaar te knopen. Welnu de vistrap is niet meer de vistrap wanneer niet mag verkocht worden zoals vroeger, maar thans slechts vanaf 9 u. in de morgen. Inderdaad verliest de vistrap hierdoor een talrijk cliënteel, hoofdzakelijk van vroege treingangers die naar hun werk sporen en heel wat kg vis en garnaal medenamen voor hun collega's op het werk. Dit scheelt meer dan één enkele borrel op de fles en is een zware adering voor de verkoop aan de trap. Zolang hier geen verbetering in komt is het slechts een halve maatregel wat de redding van de vistrap betreft. De koppen moeten dus opnieuw bij elkaar gestoken worden om beter tegemoet te komen aan de rechtmatige verzuchtingen van de kleine kustvisserij en naar het schijnt is dit nog niet voor morgen. De vreugde van de garnalvissers en bootjessjouwers zoals men dit elders ergens uitdrukt is dus nog niet totaal, maar zeker gemengd. En ook de bevoorrading in „alle vroegte aan de trap” is nog niet teruggkeerend.

Enkele weken terug schreven we reeds dat de oplossing voor de keuring aan de trap in de handen ligt van de Stad Oostende via de bouw van een kleine hal dicht bij de losplaats van de kleine kustvissers. Als de Stad deze hal voldoende inricht om als losplaats en vishal te kunnen doorgaan dan MOET de keurder er ter plaatse komen om de vis te keuren (garnaal moet nog altijd niet gekeurd worden). Thans zou de Stad zelfs aangeschreven geweest zijn door het Staatssekretariaat om voor een vishal en accommodaties voor keuring te zorgen.

Om te besluiten kunnen we schrijven dat de Vistrap blijft maar op basis van de huidige reglementering zeker nog niet gered is.

## ALLERLEI

■ Volgens de energie-minister Buchanan-Smith hebben de oliemaatschappijen wel de verplichting om de plaatsen waar olie geboord wordt of werd, evenals verlaten boorplaatsen en/of uitbatingplaatsen, volledig van alle afval te reinigen. Dit is één van de verplichtingen opgenomen in het vergunningsreglement. Hieruit volgt dan ook dat de vissers recht hebben op een vergoeding wegens opgelopen schade aan de netten als gevolg van achtergelaten afval. Tussen de theorie en de praktijk ligt echter een zeer lange weg, want het is doorgaans niet gemakkelijk voor een vissersvaartuig te bewijzen waar of door welk voorwerp de netten beschadigd werden, terwijl anderzijds de herkomst van het afval ook niet altijd door de maatschappijen zal erkend worden.

UW KLEUREN-TV en HI-FI STEREO-VIDEO-SPECIALIST

**BARCO**



pvba **CAZAUX JVC**

ENIG EKSKLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK

rack-s

Vindictivelaan 11  
OOSTENDE — ☎ 059-70.37.59.

**HERSTELDIENST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN**

# AUGUST VAN HEETVELDE OVERLEDEN

Deze week overleed, op 91-jarige leeftijd, de heer August Van Heetvelde en daarmee verliest de visserij een van de meest markante figuren uit de vooroorlogse periode.

De afgestorvene heeft zijn gehele beroepsloopbaan in het kader van de zeevisserij gesteld en heeft in die tijdspanne heel wat mee gemaakt.

August Van Heetvelde werd geboren te Blankenberge op 27 oktober 1894 en stamde af uit een rasechte vissersfamilie gezien ook vader en grootvader van kinsbeenen af de grote vlakke optrokken en nooit een ander stiel hebben bedreven. Het lag dan ook in de lijn der verwachtingen dat de jonge August op zeer jonge leeftijd ook de vissersstiel zou oppakken. Zo gebeurde het ook want op amper 12-jarige leeftijd trok August Van Heetvelde al de grote vlakke op als laver en het was in die hoedanigheid dat hij zijn stiel leerde.

August Van Heetvelde, die in de oorlog 1914-18 toetrad als vrijwilliger, verwierf in 1922 het diploma van stuurman ter visserij en trok toen met de eertijdse zeilschepen naar de visgronden. Hij heeft ook wel tegenlagen gekend. Zo liet hij zich door een persoon verleiden tot de aankoop van een vissersvaartuig maar dat is een regelrechte ramp geworden want Van Heetvelde werd bedrogen en meteen groeide in hem de opstand tegen de toenmalige oneerlijke praktijken. In die tijd werden veel dergelijke praktijken vastgesteld waarbij de grootste slachtoffers te Blankenberge en Zeebrugge te vinden waren. Ook andere mensen waren immers bedrogen uit gekomen maar de zuur verdiende spaarcentjes waren ondertussen in anderen zakken verdwenen. Samen met Karl Giese, ook al een bedrogen man, groeide bij August Van Heetvelde toen de idee om een coöperatieve verzekeringsmaatschappij op te richten en daar ligt eigenlijk de oorsprong van de nadien zo bloeiend geworden verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood. „Gusten” Van Heetvelde, zoals hij door de vele vrienden op de schoulers werd geklopt, was dus één van de stichters van Hulp in Nood.

Tot zijn 65 jaar vaarde August Van Heetvelde met zijn eigen vaartuig en toen zegde hij de vissersstiel vaarwel. De zee bleef evenwel nog steeds aantrekken en nadien vaarde hij nog gedurende een viertal jaren als bevel-



*Aug. Van Heetvelde*

voerder van een plezierboot met Blankenberge als thuishaven.

Gedurende vele jaren nog was August Van Heetvelde een trouwe aanwezige op de jaarlijkse algemene vergaderingen van Hulp in Nood. Voorzien van zijn onafscheidelijke pijp was „Gusten” toen telkens te vinden voor een partijtje manillen. Tot hij vorig jaar de tand des tijds begon te voelen en hij zelfs niet verscheen op de hogervernoemde vergadering van Hulp in Nood.

Met de verbetering die hem altijd zo heeft gesierd heeft Gusten Van Heetvelde gestreden tegen een aanslepende ziekte tot hij uiteindelijk de ultieme strijd heeft verloren.

Zaterdag as. grijpt de begrafenisplechtigheid plaats te Blankenberge. Om 10 uur is er een rouwdienst in de dekanale kerk van St. Rochus te Blankenberge, gevolgd door de ter aardebestelling op de stedelijke begraafplaats te Blankenberge. Samenkomst aan de kerk om 9u.45.

De directie en redactie van ons blad bieden hun oprecht rouwbeklag aan de familie van wijlen August Van Heetvelde.

TE KOOP:

## STALEN KUSTVAARTUIG

56 B.Ton - 295 pk (1984)

Uitgerust voor tongvisserij en garnaal.

Tel. (058) 23 74 81

## SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

♦ Op de visgronden kreeg men aan boord van de O.33 „Marbi” af te rekenen met een defect aan de motor. Er werd vastgesteld dat de uitlaattemperatuur verhoogde terwijl het toerental van de motor verminderde. Men probeerde nog het euvel met eigen middelen te herstellen maar dat lukte niet zodat men noodgedwongen de hulp inriep van de O.333 „Marco”. De opsleping verliep zonder verdere hindernissen naar de haven van Oostende.

♦ Tijdens de visserij kreeg de Z.46 „Neptunus” af te rekenen met een hevig stormweer. Hierdoor werd averij veroorzaakt aan de bakplanken, twee lichten van de brug gingen verloren alsmede een aspiromatic die zich op het bootdek bevond.

♦ De Z.48 „Wodan” kreeg af te rekenen met trillingen in het achterschip. De opvarenden vermoedden dat zich een vreemd voorwerp op de schroef had vastgezet. Door voortdurend voor- en achteruit varen slaagde men er in het euvel te verhelpen maar korte tijd nadien kreeg men weer moeilijkheden. De schipper besloot toen de haven van Hartlepool aan te doen waar een duiker er in slaagde een stuk net van de schroef te verwijderen.

♦ In de haven van Oostende werd de aldaar gemeente Z.53 „Van Eyck” aangevaren door de O.108 „Arent” die kwam afmeren. Door de stoot liep de „Van Eyck” een deuk op aan de voorzijde van het vaartuig terwijl de reling eveneens werd ingedeukt.

♦ Tijdens de visserij is men aan boord van de Z.60 „Blue Angel” met de bakboordboel vast geslagen aan een onder water zittend voorwerp. Bij pogingen om los te komen plooidde de bok zodat men de haven van Grimsby moest aan doen om de averij te herstellen. Nadien kon de visserij voortgezet worden.

♦ In de haven van Nieuwpoort werd de N.88 „Nova Cura” gegrepen door de stroming ingevolge het waterloos langs het sluisencomplex en kwam tegen de aldaar gemeente N.590 „Horizon” terecht. Laatstvernoemde vaartuig liep hierdoor averij op aan de verschansing.

♦ Ook de O.231 „St. Carolus” kreeg af te rekenen met stormweer waardoor de staafantenne van de VHF-ontvanger werd afgerukt. Men kon niettemin de geplande reis verder zetten.

♦ Aan boord van de N.525 „Golfbreker” sloeg het alarm van het oliepeil aan. Een onderzoek wees uit dat de oliedruk tot nul was teruggevalen. Een onderzoek wees uit dat de oliepomp defect was en gezien herstellen onmogelijk was werd de sleephulp ingeroepen van de N.575 „Francine” die het onklaar geraakte vaartuig veilig de haven van Nieuwpoort binnen sleepte.

## VERANDERINGEN IN DE „OFFICIËLE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN” JANUARI 1986

### ADRESVERANDERING

N.88 „NOVA CURA” - Medeëigenaar: VAN-THUYNE Arnel, IJzerlaan 3, 8430 Middelkerke. Tel. (059) 30 46 78.

Z.72 „AQUARIUS” - Eigenaar: BROUCKAERT Willy, Aaishove 11, 8300 Knokke-Heist.

### NIEUW VAARTUIG

N.350 - „COLETTE” - Roepnaam O P N L. Bt. 61,00 - Nt. 18,00 - bouwjaar 1985 - werven 16 en 54 - staal - motor Mitsubishi - 260 PK - bouwjaar 1985 - boomkorvisserij. Navigatie-instrumenten: RF - US - R - OP - DNP - 2GC -

VHF - NP - Aut. pil.

Eigendom: KIEKENS Noël, Noordstraat 66, 8430 Middelkerke. Tel. (058) 23 60 92. Zeebrief: 3.1.1986.

Z.70 „t WESTDIEP” - Roepnaam: O P C R - Bt. 70,00 - Nt. 21,00 - bouwjaar 1985 - werven 47 en 52 staal - motor Caterpillar - 300 PK - bouwjaar 1985 - boomkorvisserij.

Navigatie-instrumenten: RF - US - 2R - OP - VHF - NP - Aut. pil.

Eigendom: P.V.B.A. Rederij BRANDING, Onderwijsstraat 153, 8390 Knokke-Heist. Tel. (050) 51 37 66. Zeebrief: 7.1.1986.

## ZES WEKEN SCHORSING GEVORDERD TEGEN SCHIPPER HUBROUCK

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart heeft woensdag andermaal aandacht besteed aan de aanvaring die zich voordeed tussen de treiler Z.185 „Emerald Star” en de Amoco-boortoren. Terzake werd niet alleen roerganger Roger Hubrouck betrokken, die de aanvaring veroorzaakte, maar eveneens schipper Flitser.

In zijn vordering toonde rijkscommissaris Carly zich helemaal niet mals ten aanzien van roerganger Hubrouck die nochtans een diploma van schipper eerste klasse heeft maar aan boord van de „Emerald Star” was aangemonsterd als matroos.

De rijkscommissaris wees er op dat de gebeurtenissen zich afspeelden bij kalme zee en helder zicht. Door de aanvaring liep de treiler zeer zware averij op terwijl de boortoren eveneens beschadigd werd. De treiler liep immers een snelheid van elf mijl. Roerganger Hubrouck probeerde zich tijdens de onderhoren uit de slag te trekken door aan te voeren dat hij het slachtoffer was geworden van een black out maar dat wordt door de rijkscommissaris ten zeerste in twijfel getrokken. Dat moet dan wel een lange black out geweest zijn, zegt de rijkscommissaris. Men gaat er eerder van uit dat de roerganger ofwel in slaap moet gevallen zijn ofwel dat hij gedurende een langere tijd de scheepsbrug heeft verlaten. Temeer daar er vanop de boortoren vele middelen werden aangewend om de aandacht van de treiler te trekken. Vanop de „Emerald Star” kwam evenwel geen respons.

Tegen Hubrouck wordt dan ook een schorsing gedurende zes weken gevorderd om als hoofd van de wacht te varen. Ook schipper Flitser gaat volgens de rijkscommissaris niet helemaal vrij uit. Hem wordt verweten dat hij onvoldoende controle heeft uitgeoefend op de navigatie en daarom wordt tegen hem een waarschuwing gevorderd.

### HET VERGAAN VAN DE Z.589 „ESPERANZA”

Vervolgens besteedde de Raad aandacht aan het vergaan van de Z.589 „Esperanza” waarbij helaas een slachtoffer te betreuren valt, met name motorist Verbeke die op het ogenblik van de feiten in de lierkamer zat en mee met het schip in zee verdween.

Deze scheepsramp deed zich voor in april van vorig jaar. De Z.589 kreeg toen een oproep van de Z.509 die moeite ondervond om de netten binnen te halen. Er werd assistentie gevraagd aan de „Esperanza” en daarover moet schipper Jan Meseure nu uitleg geven aan de Raad. Getuige zegt dat er reeds eerder moeilijkheden ondervonden werden met de vislier zodanig dat motorist Verbeke dan in de lierkamer moest kruipen om een moer te bedienen. Dat is de ongelukkige visser fataal geworden. Niettemin wordt door de Raad gewezen op het feit dat aan de basis fouten werden begaan bij de hulpverlening aan de Z.509. Schipper Meseure krijgt te horen dat hij het touw vooraan op de bak had moeten nemen waardoor een langsscheepse stabiliteit zou zijn ontstaan die veel groter is dan een dwarsscheepse stabiliteit. Nu was inderdaad alles voorhanden om het schip onderste

boven te trekken, hetgeen trouwens ook is gebeurd. Bovendien, zo geeft getuige toe, stonden de deuren van de bovenbouw open waardoor het vaartuig, bij slagzij maken, water heeft geschept. Verder vertelt getuige dat er al een hele tijd problemen waren met de vislier en hij liet duidelijk verstaan dat hij dat ook had medegedeeld aan de reder en aan de Zeevaartinsectie. Trouwens, zo zegt getuige, reeds eerder was het vaartuig gekapseisd maar het kwam uit eigen beweging telkens weer recht.

### AANVARING TUSSEN Z.185 „EMERALD STAR” EN Z.67 „RUBENS”

Tot slot werd ook nog gevorderd inzake de aanvaring die zich voordeed tussen Z.185 „Emerald Star” en de Z.67 „Rubens” op 26 september 1984. Beide treilers waren vissend maar op een gegeven ogenblik vroeg men vanop de „Emerald Star” aan de „Rubens” om wat meer stuurboord uit te wijken, gezien men vreesde binnen de Engelse visserijzones te geraken. Bovendien lag in de buurt een hinderend wrak. Vanop de „Rubens” kwam evenwel geen antwoord en toen roerganger Lambert, die gedurende een tiental minuten de scheepsbrug had verlaten, toch op de scheepsbrug kwam, was reeds een aanvarings situatie ontstaan. Inderhaast wilde de roerganger nog een uitwijkmaneuver uitvoeren maar door een verkeerde bediening week de „Rubens” nog méér naar

bakboord uit en werd een aanvaring onvermijdelijk.

Tegen roerganger Lambert, die als scheepsjongen was aangemonsterd, vordert de rijkscommissaris een schorsing gedurende vier weken. Vooral het feit dat hij de scheepsbrug gedurende een te lange tijd had verlaten om... een stuk vlees uit de diepvries te halen wordt de roerganger kwalijk genomen.

■ Er komt binnen een paar maand een radarapparaat op de markt voor heel kleine bootjes. Er is zelfs reeds een bestelling voor dergelijk apparaat(je) voor een bootje van 5,5 meter. Het apparaat meet 25 cm. op 18 cm. en 9 cm. diep. Het weegt amper 2,5 kg. en zal ongeveer 45.000 B.fr. kosten. Niettegenstaande deze kleine afmetingen biedt het dezelfde standaardvoordelen (?) Men zal zelfs bepaalde beelden kunnen weerhouden en vastleggen.

■ Nadat men te Brussel eerst de indruk gegeven had dat de Falkland-eilanden niet in aanmerking zouden komen voor subsidies voor de visserij, is men daar thans op teruggekomen. Inderdaad ook in de Franse overzeedepartementen worden dergelijke subsidies verleend. Nochtans meent men dat de nieuwe E.E.G.-Commissaris voor de visserij Antonio Cardoso e Cunha, wel de meeste subsidies zal voorbehouden of trachten voor te behouden voor die overzeese gebieden waar vooral de Spaanse diepzeevloot aanwezig is. Aldus zal de Westkust van Afrika wel meer aan haar trekken komen.



GETIJTAFELS en SEINEN

TABLEAUX des MAREES  
et SIGNAUX

1986

### HOOGWATERBOEKJE 1986

Het Hoogwaterboekje 1986 is reeds ter beschikking in de drukkerij van „Het Nieuwsblad van de Kust”.

Het geeft ook de 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. + 25 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust”, H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

## GROOT VISSERSBAL TE NIEUWPOORT... zijn naam waardig!

De reden waarom ik zo vlug mogelijk en enthousiast naar de pen grijp, is de aangename, de min of meer verrassende uitkomst van het tweede visserijbal van 1 februari in 't Paviljoentje te Nieuwpoort, georganiseerd door de Vrije Visserijschool van Nieuwpoort. Enthousiast? Aangenaam? Verrassend? Jawel, op zijn minst! Naast een schitterende performance van de Oostendse zangeres Lucy Loes, bleek nagenoeg de ganse bemanning van de Nieuwpoortse vissersvloot aanwezig te zijn. Over een mensenzee gesproken!

Deze sfeer leidde zonder meer tot enkele typische tussen-pot-en-pint-toestanden, gelukkig maar. De aanwezigen hadden deze keer gelijk.

Daarbij kwamen (en komen) nog de positieve reacties en aanmoedelingen van uit en van buiten het visserijmilieu. Allemaal tekens van uitgesproken hoop... ankers in het zand! (En dat miste de eerste uitgave, ons eerste vissersbal nogal.)

Vandaar, dat we volgend jaar, indien we gespaard blijven van allerlei tegenwinden, absoluut weer van de partij zullen zijn.

Ten laatste, en daarom niet minder belangrijk, danken de directie en de leerkrachten van de Vrije Visserijschool Nieuwpoort hartelijk de vele feestneuzen en Lucy Loes.

## WIJZIGING AAN KB IN VERBAND MET TOEKENNING VAN BREVETTEN, DIPLOMA'S EN VERGUNNINGEN IN KOOPVAARDIJ, ZEEVISSERIJ EN PLEZIERVAART

In het Belgisch Staatsblad van 1 februari jl. verscheen het Koninklijk Besluit, dd 10 januari 1986, tot wijziging van het Koninklijk Besluit van 21 mei 1958 betreffende de toekenning van brevetten, diploma's, certificaten en vergunningen in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart.

Volgende wijzigingen werden toegebracht:

**Artikel 1.** Artikel 35 van het koninklijk besluit van 21 mei 1958 betreffende de toekenning van de brevetten, diploma's, certificaten en vergunningen in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 10 juni 1965, wordt door de volgende bepaling vervangen:

„Art. 35. Het certificaat van scheepsleerjongen verleent voorrang bij aanmontering als scheepsjongen aan boord van vissersvaartuigen en geeft recht op de voordelen die aan de scheepsleerjongens worden toegekend.

Bovendien doet het certificaat blijken van de bekwaamheid om als roerganger dienst te doen aan boord van vissersvaartuigen, wanneer de houder ervan volle 18 jaar oud is.

Ter verkrijging van dit certificaat moet de kandidaat:

1° ten minste 15 jaar oud zijn op 31 december van het jaar waarin hij het examen aflegt en maximum 18 jaar oud zijn op de dag van het examen;

2° geslaagd zijn voor het examen waarvan het programma opgegeven is in bijlage XXVI bij dit besluit, en dat georganiseerd wordt in een officiële of gesubsidieerde zeevisserijschool.”

**Art. 2.** Artikel 67 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 20 juli 1971 en 11 maart 1977, wordt vervangen door de volgende bepaling:

„Art. 67. § 1. De kandidaat die zich voor een bepaald examen aanmeldt zonder te voldoen aan de voor het toekennen van het brevet gestelde vereisten inzake vaartijd, mag tot dat examen worden toegelaten indien de ontbrekende vaartijd niet meer dan drie maanden bedraagt.

Die tijd wordt op zes maanden gebracht indien het gaat om het examen van kapitein en om het examen van officier-werktuigkundige 3e klasse.

§ 2. De kandidaat die zich aanmeldt voor het examen van motorist, moet geslaagd zijn voor het examen van matroos-motorist, maar moet niet het bewijs leveren dat hij enige vaartijd heeft volbracht.

§ 3. In de gevallen bedoeld in de paragrafen 1 en 2 wordt het desbetreffende brevet slechts afgegeven wanneer de examinandus de vereiste vaartijd heeft volbracht.

§ 4. Paragraaf 1, eerste lid, is niet van toepassing op de kandidaat die zich aanmeldt voor het examen van tweede luitenant ter lange omvaart of van tweede luitenant ter kustvaart.”

**Art. 3.** In de bijlagen X en XI van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 10 mei 1984, worden de woorden „IMO-Resolutie A 282”, vermeld in het examenprogramma onder e) wachlopen van het vak „Zeemanschap” vervangen door de woorden „IMO-Resolutie A 484”.

**Art. 4.** De bijlage XXVI van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 8 april 1964, 14 maart 1967 en 25 oktober 1971, wordt vervangen door de bij dit besluit gevoegde bijlage XXVI.

**Art. 5.** De artikelen 2 en 3 hebben uitwerking met ingang van 7 juli 1984.

**Art. 6.** Onze Minister van Verkeerswezen is belast met de uitvoering van dit besluit.

### SCHIPPERS!

**Houdt rekening met de Internationale voorschriften! Het is in het belang van uw reder, u zelf en de ganse Belgische visserij.**

## MANU DE SUTTER VOORZITTER VAN BEDRIJFSRAAD VOOR ZEEVISSERIJ

De h. Maystadt, minister van Economische Zaken heeft, in een schrijven, meegedeeld dat de heer Manu De Sutter, volksvertegenwoordiger, zopas benoemd werd tot voorzitter van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij, als opvolger van de heer Dries Claeys die met ingang van 1 oktober jl. op rust ging.

De benoeming van de heer De Sutter gebeurde bij Koninklijk Besluit, dd. 27 november 1985.

Steeds in verband met deze benoeming schrijft minister Maystadt nog het volgende:

Ik ben mij bewust van het delicaat karakter van deze opdracht, die het belang van onze Belgische visserijsector en de mensen, die ervan leven, moet verzoenen met de imperatieven van de Europese wetgeving inzake vernieuwing van de visserijvloot, vangstquota, opvangregeling, handel en verwerking.

Geboren en getogen in de kuststreek bent U zeer vertrouwd met de problemen, waarmee de visserijsector geconfronteerd is. Ik denk hierbij o.m. aan de opleiding van de bemanning, die zou moeten aangepast worden aan de ontwikkeling van de moderne technieken aan boord.

Uw ijver en werklust kennende ben ik ervan overtuigd dat U deze bijkomende taak met evenveel geestdrift zult ter harte nemen als uw parlementaire en professionele activiteiten.

Ik wens U veel succes toe.

Totdaar minister Maystadt.

## HOOGWATERBOEKJE 1986

**Het Hoogwaterboekje 1986 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. + 25 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust”, H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.**

# MARKT- EN VISMIJNECHOS

## OOSTENDE

### VRIJDAG 31 JANUARI 1986

O.118	170.583
O.518	1.159.946
O.274	916.602
O.127	909.963
Z.431	463.586
O.500	177.914
O.108	1.340.768
O.114	702.952

### MAANDAG 3 JANUARI 1986

O.499	1.808.158
Z.596	651.397
Z.296	1.200.959
Z.92	2.137.717
N.719	450.201
O.128	306.415
N.40	367.391
N.3	663.421
O.369	1.204.228
Z.502	512.634
N.597	487.106
Z.183	1.663.952
RI.11	184.860
E.202	429.590

### DINSDAG 4 JANUARI 1986

RI.344	1.011.000
--------	-----------

## Verwachtingen

### VRIJDAG 7 FEBRUARI

WEST: O.206 (80 vis) - N.36

### MAANDAG 10 FEBRUARI

IJSLAND: O.129 (675 m. ttz 175 kab-gul, 70 kools, 80 schelvis, 300 bonen, 40 leng, 10 varia)

KANAAL: Z.185 - O.232 - O.275 - O.303

NOORD: Z.50

WEST: Z.186 - Z.19 - Z.39 - Z.48 - Z.80 - N.45 - N.706 - N.752

### DINSDAG 11 FEBRUARI

NOORD: O.108

KANAAL: O.51 - O.309

## ZEEBRUGGE

### VRIJDAG 31 JANUARI 1986

Z.506	—	500	300	14	1.176.978
Z.98	—	500	90	5	841.060
Z.121	—	500	100	—	827.630
Z.43	—	900	220	12	1.071.020
					<b>3.916.688</b>

### MAANDAG 3 FEBRUARI 1986

Z.582	—	—	5	—	51.480
Z.189	W	1.200	90	—	929.710
Z.576	W	700	300	—	1.086.730
Z.48	W	900	160	—	1.156.820
Z.307	KRP	—	100	—	419.450
B.5	W	2.000	200	—	1.466.680
					<b>5.110.870</b>

### DINSDAG 4 FEBRUARI 1986

Z.126	W	500	120	9	778.300
BR.6	K	—	15	2	40.310
					<b>818.610</b>

### WOENSDAG 5 FEBRUARI 1986

Z.66	W	600	150	8	849.820
Z.76	W	1.400	500	13	2.190.480
Z.181	KRP	—	110	12	558.770
Z.284	N	1.500	500	12	1.765.952
Z.186	W	2.200	400	11	1.771.080
Z.16	W	1.800	300	10	1.581.220
Z.60	W	1.500	300	10	1.710.210
Z.89	W	1.500	500	11	2.337.870
Z.84	W	1.000	250	1	1.058.260
					<b>13.823.662</b>

## NIEUWPOORT

### VRIJDAG 31 JANUARI 1986

VIS					
N.512		1.029 kg.		68.299 fr.	
N.736		710 kg.		137.518 fr.	

Twee bokkenvissers losten op de vrijdagmarkt hun kleine vangst. Voor tong nr. 1 werd 340 à 346 fr./kg opgetekend en voor tong nr. 2 365 à 374 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong bekam 396 à 404 fr./kg en tong nr. 4 of fruittong 386 à 390 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 306 à 314 fr./kg en kleine tong 266 à 298 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 607 à 614 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 280 à 436 fr./kg., varia tegen 210 à 320 fr./kg en griet tegen 190 à 355 fr./kg. Staartvis noemde men aan 392 tot 408 fr./kg en tongschar

aan 122 tot 190 fr./kg. Voor grote pladijs werd 1500 à 2000 fr. de ben opgetekend, voor middenslag- of drieling pladijs 1600 à 1750 fr. de ben en voor visjes 1400 à 1550 fr. de ben. Moerrog boekte men aan 3500 à 3750 fr. de ben, tilten aan 3250 à 3500 fr. de ben, scherpstaarten aan 3300 à 4000 fr. de ben en katrog aan 3000 à 3250 fr. de ben. Voor gul werd 3750 à 4500 fr. de ben opgetekend, voor zeehond 2750 à 3000 fr. de ben en voor knorhaan 2250 à 2500 fr. de ben. Grote zandschar haalde 2480 à 2550 fr. de ben en kleine zandschar 2000 à 2100 fr. de ben.

### MAANDAG 3 FEBRUARI 1986

Het stormweer zorgde er eens te meer voor dat op de maandagmarkt geen vis werd aangevoerd. Door het aanhoudend noodweer werden de kleine vaartuigen verplicht in de veilige havens te blijven. Reeds gedurende de maand december 1985 werden alle vaartuigen gedurende 14 dagen verhinderd hun visserij naar behoren te bedrijven. Gedurende de maand januari '86 trad het noodweer opnieuw voor een drietal weken als spelbreker op. Dit resulteert dat het voor de kust- en middenslagvisserij een langdurige periode van inactiviteit werd en dat de verdiensten absoluut negatief werden. Alle reders hunkeren dan ook gretig naar een gunstige weersverbetering om opnieuw met volle moed de visserij te kunnen bedrijven.

### WOENSDAG 5 FEBRUARI 1986

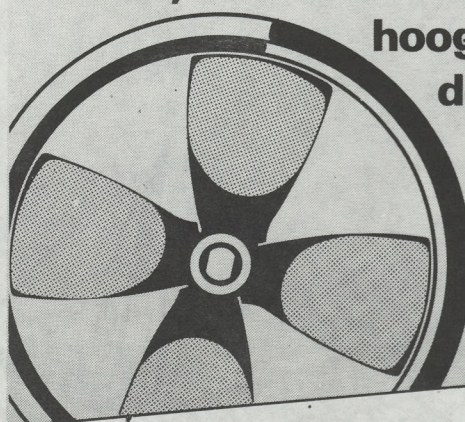
GARNAAL			
O.494	49 kg.		9.310 fr.

Slechts één kustvaartuig slaagde erin 49 kg garnaal op de woensdagmarkt aan te voeren waarvoor de marktprijs 190 fr./kg bedroeg.

## Mag het ook 15 tot 30% minder brandstof kosten?

### HODI, de beste... door het hoogste rendement

### en de langste levensduur.



## HODI STRAALBUIZEN

voor meer trekkracht en minder brandstof

LID VAN DE VAN VOORDEN GROEP

POSTBUS 67, 5300 AB ZALTBOMMEL  
TEL. 04180-12654\* TELEX 50140

# Tong- en pladijsprijzen

## TONG

### OOSTENDE

	3 februari		4 februari		5 februari	
Lappen .....	332	345	.....	.....	.....	.....
Grote .....	376	395	.....	.....	.....	.....
3/4 .....	365	410	.....	.....	.....	.....
Bloktongen .....	355	405	.....	.....	.....	.....
Vóór-kleine .....	340	370	.....	.....	.....	.....
Kleine .....	305	325	.....	.....	.....	.....
Slips .....	290	.....	.....	.....	.....	.....

### ZEEBRUGGE

	3 februari		4 februari		5 februari	
Grote .....	341	362	349	.....	357	372
Bloktongen .....	385	418	402	.....	389	399
Fruittongen .....	390	423	410	420	404	388
Schone kleine .....	381	401	380	395	382	368
Kleine .....	356	374	322	346	330	342
Tout petit .....	304	316	310	.....	298	300
Slips .....	277	289	284	.....	277	280

### NIEUWPOORT

Tong I .....	.....	.....	.....
Tong II .....	.....	.....	.....
Tong III .....	.....	.....	.....
Tong IV .....	.....	GEEN AANVOER	.....
Tong V .....	.....	.....	.....
Slips .....	.....	.....	.....

## PLADIJS

### OOSTENDE

	3 februari		4 februari		5 februari	
Platen .....	42	55	.....	.....	.....	.....
lek (groot-klein) ...	37	42	.....	.....	.....	.....
Derde slag .....	37	40	.....	.....	.....	.....
Platjes .....	38	.....	.....	.....	.....	.....

### ZEEBRUGGE

	3 februari		4 februari		5 februari	
I .....	38	46	42	44	34	40
II .....	40	52	39	41	46	32
III .....	49	52	40	46	37	41
IV .....	38	47	34	.....	29	33
V .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

### NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....
Platen .....	.....	GEEN AANVOER	.....
Drielingen .....	.....	.....	.....
Platjes .....	.....	.....	.....

In moeilijke ogenblikken  
kunt U op BP oliën vertrouwen.



# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Nieuwpoort
	3/2	3/2	4/2	4/2	5/2	5/2	3/2	5/2
Tarbot groot	.....	605 629	.....	.....	.....	628 623	.....	.....
Tarbot middel	.....	339 533	.....	503	.....	499 504	.....	.....
Tarbot klein	.....	238 289	.....	.....	.....	276 283	.....	.....
Griet groot	.....	343 385	.....	414	.....	364 315	.....	.....
Griet middel	.....	225 230	.....	254	.....	213 225	.....	.....
Griet klein	.....	165 204	.....	187	.....	160 182	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	.....	70 52	.....	59	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	.....	111 107	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	.....	127 100	.....	79	.....	105 109	.....	.....
Tilten	.....	87 90	.....	.....	.....	88 92	.....	.....
Scherpstaart	.....	92 115	.....	.....	.....	86 99	.....	.....
Halve Mans	.....	63 75	.....	.....	.....	80 93	.....	.....
Teelt	.....	75 80	.....	.....	.....	74 70	.....	.....
Katrog	.....	40 53	.....	.....	.....	70 57	.....	.....
Kabeljauw	.....	96 78	.....	86	.....	96 72	.....	.....
Gul (groot)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (middel)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	.....	247 426	.....	229 409	.....	230 420	.....	.....
Wijting groot	.....	83 84	.....	.....	.....	77 80	.....	.....
Wijting klein	.....	49 47	.....	50	.....	32 43	.....	.....
Schar	.....	34	.....	32	.....	31 38	.....	.....
Steenschol	.....	96 233	.....	108 211	.....	119 219	.....	.....
Zeehaai	.....	.....	.....	.....	.....	69	.....	.....
Hondshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	.....	.....	.....	.....	.....	54	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	76 148	.....	70 117	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	70	.....	.....
Zeehond	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	.....	.....	.....	.....	.....	70	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	.....	.....	.....	.....	.....	46 48	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	.....	.....	14 29	.....	.....

# NEDERLAND

## IJMUIDEN

**Aan de maandagmarkt van 27 januari werd aangevoerd:** 6.880 kg. tong, 52 kisten tarbot en griet, 31 kisten kabeljauw, 4 kisten schelvis, 1.010 kisten schol, 70 kisten schar, 231 kisten diversen.

**Prijzen in guldens. Per 1 kg.:** tarbot 37,41-36,09, grote tong 23,50-22,08, grootmiddel tong 23,67-23,20, kleinmiddel tong 23,12-22,28, tong één 22,73-22,28, tong twee 18,05-17,08.

**Per 40 kg.:** 1.279-603, griet 675-529, kabeljauw één 316-280, kabeljauw twee 230-219, kabeljauw drie 234-214, kabeljauw vier 218-200, kabeljauw vijf 212-206, schelvis vier 192-166, schol één 132-124, schol twee 140-138, schol drie 134-124, schol vier 118-110, schar 102-88, tongschar 446-251, hammen met kop 456-214, roggen 192-132, schartong 192, poontjes 124-112, steenbolk 138-120.

**De besommingen waren:** KW 22 f 45.700, KW 34 f 45.000, KW 36 f 36.900, KW 35 f 46.800, UK 56 f 61.300, IJM 115 f 81.800.

**Aan de dinsdagmarkt van 28 januari werd aangevoerd:** 6 kisten tarbot en griet, 605 kisten kabeljauw, 109 kisten wijting, 56 kisten schar, 393 kisten haring en 34 kisten diversen.

**Prijzen in guldens. Per 1 kg.:** tarbot 35,20-35,00.

**Per 40 kg.:** tarbot 1.200-567, griet 584-432, kabeljauw een 284, kabeljauw twee 264-208, kabeljauw drie 252-194, kabeljauw vier 210-180, kabeljauw vijf 212-172, haring twee 28,20-25,00, kuit 140-104, bot 44-31, schar 138-102, wijting vier 130-84.

**De besommingen waren:** KW 77 + IJM 27 f 9.200, KW 51 + KW 221 f 5.200, KW 214 + WR 224 f 9.400, UK 11 + UK 333 f 4.000, UK 27 + UK 137 f 11.800, UK 89 + UK 307 f 19.000, UK 90 + VD 54 f 11.000, UK 135 + UK 145 f 22.400, UK 170 + VD 6 f 9.000, UK 233 + UK 234 f 7.000, VD 19 + VD 73 f 6.000, YE 25 f 6.200, IJM 6 f 2.200, IJM 9 f 700, IJM 31 f 5.300, IJM 205 + IJM 209 f 1.500.

**Aan de woensdagmarkt van 29 januari werd aangevoerd:** 50 kg. tong, 2 kisten tarbot en griet, 94 kisten kabeljauw, 28 kisten wijting, 23 kisten schol, 33 kisten schar, 32 kisten diversen.

**Prijzen in guldens. Per 1 kg.:** tarbot 36,20, grote tong 26,00, grootmiddel tong 25,20, kleinmiddel tong 23,20, tong één 22,00, tong twee 17,60.

**Per 40 kg.:** tarbot 952-582, griet 600-520, kabeljauw twee 252-230, kabeljauw drie 220-210, kabeljauw vier 204-180, kabeljauw vijf 188-174, schol een 130, schol twee 146, schol drie 140, schol vier 134, schar 100-84, wijting vier 138-86, bot 33-28, kuit 110.

**De besommingen waren:** KW 77 + IJM 27 f 4.700, UK 48 + UK 49 f 16.000, verder een Goedereeder met f 9.100.

**Aan de donderdagmarkt van 30 januari werd aangevoerd:** 190 kg. tong, 6 kisten tarbot en griet, 99 kisten kabeljauw, 745 kisten wijting, 138 kisten schol, 59 kisten schar, 2 kisten makreel en 142 kisten varia.

**Prijzen in guldens. Per 1 kg.:** grote tong 22,05, grootmiddel tong 23,39, kleinmiddel tong 24,02, tong één 22,02, tong twee 18,56.

**Per 40 kg.:** tarbot 1.012-526, griet 712-506, kabeljauw één 218-190, kabeljauw twee 232-194,

kabeljauw drie 212-178, kabeljauw vier 202-188, kabeljauw vijf 214-182, schol één 132-108, schol twee 134-128, schol drie 134-130, schol vier 122-92, wijting vier 110-61, schar 96-64, makreel twee 70, bot 39-27, kuit 102, steenbolk 96.

**De besommingen waren:** HD 10 f 2.900, KW 4 + KW 149 f 20.500, KW 77 + IJM 27 f 7.100, UK 6 + UK 121 f 7.200, UK 138 + UK 208 f 5.200, UK 141 + UK 271 f 13.300, UK 142 + UK 215 f 20.800, YE 25 f 900, IJM 6 f 500, IJM 154 f 25.900.

**Aan de vrijdagmarkt van 31 januari werd aangevoerd:** 10.688 kg. tong, 95 kisten tarbot en griet, 437 kisten kabeljauw, 2 kisten schelvis, 782 kisten wijting, 2.165 kisten schol, 175 kisten schar, 2.316 kisten haring, 597 kisten diversen.

**Prijzen in guldens. Per 1 kg.:** tarbot 33,28-31,25, grote tong 21,54-21,13, grootmiddel tong 22,90-21,21, kleinmiddel tong 20,93-20,26, tong een 20,05-18,98, tong twee 16,39-15,82.

**Per 40 kg.:** tarbot 1.152-492, griet 584-437, kabeljauw een 242-182, kabeljauw twee 214-176, kabeljauw drie 206-158, kabeljauw vier 194-166, kabeljauw vijf 208-172, schelvis vier 168-132, schol een 122-88, schol twee 132-100, schol drie 110-102, schol vier 102-84, wijting vier 92-41, schar 114-64, haring twee 23,00-22,80, tongschar 402-290, roggen 172-67, haai 210-182, bot 46-31, steenbolk 81, kuit 94, kleine kreeft 328-320.

**De besommingen waren:** KW 11 f 35.100, KW 51 + KW 221 f 17.200, KW 72 + VD 33 f 2.700, KW 77 + IJM 27 f 2.700, KW 145 f 21.900, KW 152 f 18.200, KW 173 f 12.200, KW 214 + WR 224 f 8.800, UK 11 + UK 233 f 5.400, UK 48 + UK 49 f 9.000, UK 89 + UK 307 f 1.500, UK 90 + VD 54 f 11.500, UK 135 + UK 145 f 3.200, UK 141 + UK f 271 f 9.000, VD 19 + VD 73 f 9.100, IJM 205 + IJM 209 f 25.700, verder 9 schepen welke tezamen f 525.000 besomden.

**Aan de maandagmarkt van 3 februari werd aangevoerd:** 14.750 kg. tong, 109 kisten tarbot en griet, 150 kisten kabeljauw, 12 kisten schel-

vis, 137 kisten wijting, 2.785 kisten schol, 116 kisten schar, 166 kisten tongschar, 173 kisten diversen.

**Prijzen in guldens. Per 1 kg.:** tarbot 31,83-29,54, grote tong 22,14-20,76, grootmiddel tong 23,60-21,65, kleinmiddel tong 22,11-20,51, tong één 22,05-20,38, tong twee 18,18-16,29.

**Per 40 kg.:** tarbot 11,5-488, griet 575-472, kabeljauw één 162-138, kabeljauw twee 192-150, kabeljauw drie 172-150, kabeljauw vier 162-158, kabeljauw vijf 158-152, schelvis 172-140, schol één 112-96, schol twee 114-92, schol drie 120-94, schol drie 120-94, schol vier 114-96, schar 104-76, wijting vier 84-61, tongschar 404-276, roggen 20-112, hammen zonder kop 608-572, hammen met kop 358-150, schartong 174, poon 120, krab 42, wulken 27, bot 42-37.

**De besommingen waren:** KW 22 f 52.300, KW 25 f 97.100, KW 34 f 41.600, KW 35 43.200, KW 36 f 49.800, KW 45 f 82.300, KW 88 f 33.000, KW 133 f 113 f 49.400; verder drie Texelaars die te zamen f 125.000 besomden.

## COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 26 jan. t.m. 1 febr. '86

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	16.948	6,67
Schol		3,01
Schar		2,08
Bot		0,84
Griet		17,24
Kabeljauw		4,07
Wijting		2,07
Paling		13,79
Kuit		1,76
Steenbolk		2,38

FINANCIELE PROBLEMEN ?  
STAP EVEN BIJ ONS BINNEN  
WIJ HELPEN U !



Generale Bank

# NEDERLAND

## GOEDEREDEE

DONDERDAG 30 JANUARI 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			23,06
Tong gm			23,34
Tong km			22,56
Tong l			21,49
Tong II			16,60
Tarbot I			36,00
Tarbot II			25,64
Tarbot III			16,05
Tarbot IV			13,10
Tarbot afw			10,50
Griet I			16,11
Griet II			11,68
Kab 1 (G)			4,18
Kab 2 (G)			4,18
Kab 3 (G)			4,18
Kab 4 (G)			4,16
Kab 5 (G)			3,92
Kab (afw)			50
Wijt. 4 (G)			1,99
Schar 1/D			2,07
Makreel II			2,00
Rog II			3,29
Schel. 3 (G)			5,00
Bot			1,13
Tongschar			9,33
Schol 1 (O)			2,70
Schol 2 (O)			2,89

Schol 3 (O)	2,69
Schol 4 (O)	2,42
Krab	3,00
Kuit/Lever	2,81
Steenbolk	2,83
Diversen	13,00
Garn. exp. 2	6,25
Garn. bnl. 2	6,00
TOTAAL:	60.636 198.496

VRIJDAG 31 JANUARI 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			21,63
Tong gm			22,08
Tong km			20,54
Tong l			20,14
Tong II			16,23
Tarbot I			30,87
Tarbot II			23,69
Tarbot III			14,78
Tarbot IV			12,00
Tarbot afw			9,75
Griet I			14,21
Griet II			11,85
Schol 1 (G)			2,30
Schol 2 (G)			2,50
Schol 3 (G)			2,44
Schol 4 (G)			2,31
Kab 1 (G)			3,38
Kab 2 (G)			3,44
Kab 3 (G)			3,66
Kab 4 (G)			3,71
Kab 5 (G)			3,59
Kab (afw)			50
Wijt. 4 (G)			1,65

Schar 1/D	2,06
Makreel II	2,00
Poon 2	2,87
Rog I	4,71
Rog II	3,19
Koolv. 1 (G)	2,67
Schel. 3 (G)	4,18
Bot	1,01
Tongschar	9,50
Schol 1 (O)	2,22
Schol 2 (O)	2,46
Schol 3 (O)	2,37
Schol 4 (O)	2,16
Haai + P	3,80
Krab	2,16
Inktvis W	12,00
Inktvis ZW	4,00
Kuit/Lever	3,73
Steenbolk	2,34
Hammen	20,20
Diversen	6,79
Garn. exp. 2	6,53
Garn. bnl. 2	6,00
TOTAAL:	452.115 1.758.918

## GARNALENPEL-CENTRUM GEOPEND

Woensdag 5 februari jl. werd in Zoutkamp het Garnalenpelcentrum Verhaagen en Co. officieel geopend.

Het Garnalenpelcentrum, opgezet als loonpellerij voor het pellen van „crangon-crangon” (de zgn. Hollandse garnaal) is het eerste ter wereld.

Mede dankzij subsidies kan het nieuwe Garnalenpelcentrum, inclusief een woning-, gasten- en kantoorgedeelte voor anderhalf miljoen gulden worden opgezet.

Het nieuwe bedrijf is buurman van „eerste klant” Heiploeg het grootste garnalenverwerkingsbedrijf van West-Europa.

Verhaagen en Co. werkt met tien Van Woensel garnalenpelmachines. Aan het uitvinden en verbeteren van deze machines is ruim twintig jaar gewerkt door de familie Van Woensel uit het Nederlandse Haarlem. Volgens initiatiefnemer van het Garnalenpelcentrum, Dirk Verhaagen (38), die vier jaar geleden in een krant las over de garnalenpelmachine van de familie Van Woensel is er rekening gehouden met uitbreiding en kan het machinepark van het Garnalenpelcentrum uitgroeien tot honderd machines. De uitvindingsfamilie Van Woensel doet als Co. mee in de onderneming.

## ZAL DE NEDERLANDSE A.I.D. NOG STRENGER OPTREDEN?

Het „laissez faire- laissez passer” bij de Nederlandse visaanvoer schijnt wel voor goed tot het verleden te behoren. Staatssecretaris Ploeg heeft zich indertijd te Brussel verplicht gezien controle op de zaken te houden en om het gezicht niet te verliezen en niet als onbetrouwbaar te moeten doorgaan, de Algemene Inspectiedienst strenge richtlijnen medegegeven. Aldus werd in de eerste twee weken van januari, liefst 40 ton ondermaatse wijting (800 bennen van 50 kg) in beslag genomen, evenals meer dan 500 kg ondermaatse tong.

We hebben bij herhaling geschreven dat de visser in de eerste plaats tegen zichzelf dient beschermd te worden, en dit blijkt weer eens waar te zijn. We zullen nu niet zeggen dat dit alleen de Nederlandse visser treft, dit zal wel een algemeen verschijnsel zijn, maar het blijft er bij dat de visser zijn eigen ruiten inwerpt en dat hiertegen overal dient opgetreden te worden.

Van verschillende kanten, om niet te zeggen van overal vernemen we dat zo weinig volwassen vis gevangen wordt. Er zit geen grote kabeljauw, noch grote schelvis meer en noem maar op zegt de visser, maar in feite baart dit geen verwondering als men nieuwtjes opvangt als hierboven. De enige aanvaardbare uitleg, en er zit grotendeels waarheid in, is de uitlating van de visser dat, als hij het niet doet, de anderen het toch doen! We menen dan ook dat de visser zich wel zou kunnen verzoenen met een heel strenge controle wat het vissen en aanvoeren van ondermaatse vis betreft, wanneer hij de zekerheid

medekrijgt dat dit nergens nog kan gebeuren. Dan zijn de kansen weer gelijk voor iedereen. Daar komt het dus op aan. We zijn er intussen niet op verbeterd met een nieuw EEG-lid dat, vooral wat de ondermaatse vis betreft, zeker geen plechtige communicant is.

Om nu naar Nederland terug te keren zou de A.I.D. in 1985 meer dan duizend processen verballen opgemaakt hebben. Dit zeker niet uitsluitend wegens aanvoer van ondermaatse vis, maar ook voor overschrijding van de kwota e.d.m. Als we nu nog vernemen dat op het ministerie van Landbouw waartoe de visserij behoort, opnieuw vergaderd werd om nog meer doelmatige maatregelen en meer doelmatig optreden voor te bereiden, dan krijgen we toch de indruk dat men in de run is om aan heksenjacht te gaan doen. Inderdaad mag nu ook niet overdreven worden en moet de visser nu ook niet plots met alle zonden van Israël belast worden.

Volgens de A.I.D. en overheidsinformanten zou ook het logboek niet juist bijgehouden worden. Als dit werkelijk gebeurt voor wezenlijke frauduleuze doeleinden moet er opgetreden worden. Men vergeet echter al te gemakkelijk dat het juist bijhouden van een vangstlogboek geen „sinecure” is, zeker niet voor een visser die nu reeds handen te kort heeft aan boord. Er zou dus zeker wel een toelaatbare marge moeten aanvaard worden, waarvan de visser dan omgekeerd ook geen speciaal misbruik mag maken. Het zijn de verschillen tussen de vangstlogboeken en de cijfers van de administratie die echter te veel uit elkaar liggen die dit aangeven.

## NEDERLAND

■ Scheepswerf „Welgelegen” uit Nederland alleen al, leverde in het jaar 1985, 7 Eurokotters af, waarvan de laatste, juist voor het jaareinde, de „WR 137 - Eefje” nog klaar kwam. Goed nieuws voor reder en bemanningsleden, hopen we toch, maar slecht voor de 12-mijlszone, gezien de Eurokotterbouw in alle landen aan de beurt is. Weldra zal dan ook het laatste stukje in deze zone opgevist worden. We zijn werkelijk benieuwd wat het zal worden voor de Eurokotters en dan vooral voor de eigenlijke kleine kustvisserij met het tongenseizoen in het voorjaar '86?

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## BIJBANEN RACE

Belangrijker als de visserijquotering en de harin-grace is voor sommigen in de Nederlandse visserijwereld de zogenaamde BIJBANEN RACE, met dit keer als inzet, de bijbaan voorzitter van het Produktschap voor Vis en Visprodukten, een klein meenemertje van zo'n slordige f 70.000 per jaar plus onkostenvergoeding.

Een racer, voorzitter B. Daalder van de Federatie van Visserijverenigingen is inmiddels zo goed als afgefallen, nadat deze eind vorig jaar als Federatievoorzitter een brief naar de Nederlandse staatssecretaris van visserij Ploeg stuurde met daarin het verzoek om in verband met de visserijquotering stappen tegen de Urker vissers te ondernemen.

De Urker visserijvereniging „Visserijbelangen” is aangesloten bij de Federatie van Visserijverenigingen met als gevolg een kleine exodus van „Visserijbelangen”-leden.

Secretaris van de Federatie van Visserijverenigingen is overigens J. de Bruine uit Urk.

Het uit de bocht vliegen van kandidaat-Produktschapsvoorzitter Daalder biedt perspectief voor bijbanenverzamelaar Langstraat.

Deze is als secretaris van onder meer het Visserij-schap en het Produktschap voor Vis en Visprodukten zeker genegen om het bijbaantje voorzitter Produktschap voor Vis en Visprodukten aan zijn verzameling toe te voegen.

Naar wij in het januarinumnummer van een Nederlands visserijmaandblad lezen kampen het Produktschap, Bedrijfschap Groothandel en Visserij-schap met uiterst beperkte middelen en werd er in recente vergaderingen van met name het Produktschap voor Vis al diverse malen gewezen op de uitermate penibele financiële positie van het schap.

Voor het Produktschap voor Vis en Visprodukten vormen de zogenaamde heffingen een belangrijke inkomstenpost.

Bedroeg in 1983 de heffing op zeevis nog 1 per mille, met ingang van 1 januari 1986 is dat al 1,5 per mille.

Een verhoging in een paar jaar tijd van maar liefst 50%.

Werd voor 1985 door het Produktschap voor Vis en Visprodukten bij de heffing bij aanvoer en aankoop nog uitgegaan van een geschatte aanvoer, resp. aankoopwaarde van zeevis (haring hieronder begrepen) vanaf f 745.000.000 in de praktijk passeerde de visaanvoer door de Nederlandse zeevisserij in 1985 voor het eerst in de Nederlandse visserijgeschiedenis het record van de f 1.000.000.000.

■ In Nederland vindt men in visserijkringen de saneringsregeling voor de uitscheiding van vissersvaartuigen maar aan de magere kant. Inderdaad moet de overheid zorgen dat deze premie voldoende aantrekkelijk is om heel wat gegadigden te overtuigen. Alleen op deze manier kunnen de moeilijkheden die een gevolg zijn van een schrijnend tekort aan voldoende viskwota en een teveel aan vangstkwota, opgelost worden, terzelfdertijd met het in toom houden van nieuwe kapers op de kust, dat wil zeggen het beperken van toekomstige overvangstcapaciteit.

## BOETE VAN 1,1 MILJOEN B.FR. VOOR SPAANSE ILLEGALE VISSER

Het nieuwe jaar was nog maar amper in de eerste week, als men reeds een Spaanse schipper in overtreding moest nemen voor een inbreuk op de nieuwe wetgeving die in voege kwam op 1.1.86.

Inderdaad worden thans in bepaalde vangstgebieden buiten het eigenlijk Noordzeegebied zelf, 150 Spaanse vaartuigen toegelaten volgens een beurtrol. In feite wil dit beduiden dat er nooit meer dan 150 Spaanse vaartuigen samen mogen vissen, niettegenstaande er 300 vaartuigen aangeduid zijn die er toegang krijgen. De Spanjaarden vissen volgens een lijst waarin de schepen vermeld staan wanneer hun reis een aanvang neemt en wanneer hun visserij afloopt. Dan worden zij normaal opgevolgd door een ander Spaans vaartuig dat kan beginnen vissen op het uur waarop de voorgaande de visserij dient te staken.

De „Rio Otaven” met schipper Manuel Rey Miranda, werd door het Navy-vaartuig „HMS Guernsey” vissende bevonden 's morgens om 7.15 u. terwijl het in feite om middernacht had moeten stoppen, volgens de lijst in het bezit van de boordcommandant van het marinevaartuig. Men ging aan boord van het Spaans vaartuig en daar werd eveneens vastgesteld dat het vaartuig in overtreding was en illegaal viste. De Spanjaard werd opgebracht naar Falmouth waar hij voor de bevoegde rechtbank kwam die een boete uitsprak van 2 duizend pond per uur

overtreding. De Spaanse schipper hoorde zich aldus veroordelen tot 15 duizend pond vermeerderd met 400 pond voor de kosten. Samen toch een aardig sommetje dat, aan de huidige koers van het pond, iets boven de 1,1 miljoen B.fr. ligt. Toch geloven we niet dat de Spaanse schipper hierdoor zal afgeschrikt worden, noch de andere Spaanse schippers. Daar helpt in feite geen lieve-mijnheren aan. De Spaanse schipper kon niet anders dan de overtreding bekennen, maar volgens zijn advocaat had hij nog te veel moeite met deze nieuwe regeling (!) en was hij hierdoor in feite verrast en eigenlijk een slachtoffer geworden van de nieuwe regeling! Een uitleg op zijn Spaans. Hij had namelijk een radiomelding van zijn koöperatieve uit het Spaanse Vigo gekregen dat hij nog een paar dagen kon doorvissen, er zou namelijk een overeenkomst tot stand zijn gekomen met een ander Spaans vissersvaartuig dat niet tijdig op de visserij kon zijn en de „Rio Otaven” zou dus kunnen doorvissen. Het is duidelijk moest men dergelijke onderlinge zuiderse afspraken aanvaarden, afspraken die niet op de officiële lijsten kunnen ingeboekt staan dat er van een zinnige controle geen spraak meer zou kunnen zijn. De schipper ging zelfs zover te beweren dat dit aan Brussel door-geseind is geweest. Het was volgens de advocaat aldus zo dat zijn cliënt overtuigd was dat alles O.K. was. Het heeft niet mogen helpen, want dit zou inderdaad een dikke soep geworden zijn.

## HARINGVISSERIJ OPNIEUW GEOPEND IN SHETLAND EN SCHOTLAND

Verleden week heropenden Shetland en Schotland de visserij op Noordzeeharing. Daar is een 7.000 ton haring beschikbaar en de door de onderscheiden producentenorganisaties werd een maximumaanvoer per week bepaald. Door de Schotse producentenorganisatie werd dit op 80 ton per week bepaald en door de Shetland producentenorganisatie op 60 ton.

Vorige week werd reeds 450 ton aangevoerd, van verscheidene grootte. Men telde zowel haring van 5 in één kg. als haring, gaande tot 11 stuks per kg.!

Voor de producentenorganisaties is daar ook nog het probleem van de opvang. De Schotse P.O. is bereid de officiële opvangprijs zoals bepaald door de E.E.G., zijnde 135 pond per ton aan te houden, dat is ongeveer, aan de huidige koers van het pond rond de 950/960 fr. het 100 kg. De Shetlandse producentenorganisatie is hier echter van afgestapt en heeft de opvangprijs op 100 pond gezet zonder verdere eigen tussenkomst.

Voor de haringvisserij is de overlading op Russische en Oostblokfactorijschepen nog altijd een

goede zaak om opvang in de eigen afslagen te vermijden. Het is vooral te Fraserburgh dat de haring in de eigen afslag aangeboden wordt. De Shetland-producentenorganisatie heeft met Russische factorijschepen een overeenkomst gemaakt over overladingen in de haven van Lerwick. De eerste haring werd verleden week dinsdag binnen gebracht door 4 seinevissers die te samen 260 ton te Lerwick aanvoerden, hetzij een gemiddelde van 65 ton per vaartuig of anders uitgedrukt 1.300 ben per seiner. Vorige week waren er reeds drie Russische factorijschepen te Lerwick. Anderzijds heeft het afstappen van de E.E.G.-opvangprijs eveneens tot gevolg dat er geen tussenkomst meer is vanwege de producentenorganisatie voor haring die opgevangen wordt en naar de meelfabrieken gaat. Volgens betrokken producentenorganisatie moet vermeden worden dat haring gevangen wordt voor vismeel-doeleinden omdat aldus de toegekende kwota te vlug zouden doorgedraaid worden. Daarom ook krijgen de haringschepen een beurtrol in de Shetlandvloot om te gaan vissen. De meeste haring wordt gevist noord-oost van Balta en west van Flugga.

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## GROOT-BRITTANNIE

■ Het laatste en enig overblijvend actief schip van de eens zo machtige Britse IJslandvloot is terug uitgevaren voor een reis van 60 tot 70 dagen op de Noorse kusten. Het gaat om de diepvriestreiler „Pict” van de United Trawlers, beter gekend onder B.U.T. (British U.T.). Het vaartuig meet 1.882 ton en lag een ganse periode stil vanwege breuk van de vislier. Het zal afhangen van het resultaat van deze vangst of het vaartuig nog verder zal vissen ofwel of er naar een ander oplossing zal uitgezien worden, zoals bevoorradingsvaartuig, wachtschip, enz...

■ In Groot-Brittannië was de kabeljauwvangst in de Noordzee bijzonder laag zodanig dat men het aan Groot-Brittannië toegekend kwotum zelfs niet kon uitvissen. Niettegenstaande voor 1986 het Brits kabeljauwkwotum minder bedraagt dan dit van vorig jaar, vrees men dat ook dit jaar dit kwotum niet zal gehaald worden omdat de vangsten zo klein zijn in de Noordzee. Dit alles wijst er op, aldus woordvoerders van de Britse kabeljauwvisserij, dat de stock aan voortzettende kabeljauw niet voldoende groot is om aan de toegekende viskwota te voldoen en dat men best drastische maatregelen zou nemen om de stock van volwassen en voortzettende kabeljauw te verhogen. We menen dat behalve bepaalde kwotamaatregelen, men hier aangegeven is om netmaaswijdteverhoging om de kleine gul bepaalde kansen te geven. Men heeft deze kleine soort werkelijk laten uitmoorden, door de aanvoer en het in de afslag laten zetten van gulletjes ter grootte van een wijting toe te laten.

■ In Groot-Brittannië heeft een schipper van een kustvissersvaartuig van 19,60 m. lengte een uitslag gemaakt waarvan men meent dat hij over het voorbije jaar in zijn klasse de top zal halen. Dit vaartuig uit het Schotse Scarborough haalde iets boven de 40 miljoen voor 3 tot 4 dagenreizen in de Noorse sector van de Noordzee. Dit mag de overheid natuurlijk niet doen geloven dat het alles koek-en-ei is in de visserij, want het zijn altijd maar de heel uitzonderlijke goede resultaten die in de media vermeld worden.

■ Een topper in de Britse tot 27-meter klasse is de Schotse schipper Andrew Bremer met zijn gekend vaartuig „Boy Andrew” een 25,60 meter middenklasser. De „Boy Andrew” haalde nagevoeg 54 miljoen voor 301 dagen op zee, het-

geen evenwel laat veronderstellen dat dit vaartuig zelden aan de kant gaat liggen. Het vaartuig gebruikte dit jaar 340 duizend liter gasoil of een gemiddelde per vaartdag van ongeveer 1.200 liter. Het bracht 24.220 bennen aan de wal voor een gemiddelde prijs van 2.220 fr. de ben. Deze gemiddelde prijs ligt niet te hoog zodat we veronderstellen dat betrokkene eerder kleine vis aanvoerde (wijting, kleine schelvis, posten, kleine gul?). Het is echter het resultaat dat telt. Toch ligt hij met dit resultaat een 600 duizend B.fr. lager dan in 1986 terwijl toen maar 300 duizend liter gasoil verbruikt werd en slechts 235 zeedagen telde. Dit betekent dat in 1985 heel wat meer inspanningen dienden geleverd om aan de top te blijven die echter toch lager lag dan in 1984. In 1985 zocht het vaartuig meer de Rockall-vangstgebieden op, waar hoofdzakelijk kleine schelvis gevangen werd. De „Boy Andrew” heeft thans twee bemanningsploegen waardoor na iedere aanvoer, één derde van de bemanning aan land kan blijven en het vaartuig onmiddellijk terug in zee steekt. Kwestie van het geïnvesteerd kapitaal op het maximum te laten renderen. Verder zal de huidige „Boy Andrew” binnen enkele maanden vervangen worden door een nieuw meer modern opgevat vaartuig van bijna 26,50 m. lengte.

■ De Britse en vooral Schotse schippers gaan niet akkoord met het nieuw model van plastieke visbak om de vis op te bergen in de visruimen. Deze hebben niet dezelfde maten als de houten die daar thans gebruikt worden. Volgens de betrokken schippers zijn de houten visbakken gemaakt volgens de visruimen op de schepen zodat alle ruimte gevuld wordt. Met de nieuwe types plastieke visbakken, die niet hetzelfde formaat hebben van de houten bakken, verliest men veel ruimte en is er gevaar dat de opgestelde bakken kippen. Volgens de Schotse schippers moeten de nieuwe bakken, zoals dit voor de houten het geval was, aangepast worden aan de visruimen van de schepen en niet omgekeerd.

■ Een prachtige vrouwelijke papegaai werd onlangs geschrap uit de kaders van de Britse marine wegens onbehoorlijk gedrag. De betrokken papegaai kon inderdaad geen Schotse mariniers noch rosse haardossen uitstaan. De Schotten vanwege hun accent waaraan hij niet gewoon was en hen hiervoor uitschold, de blonde en rosse koppen vanwege kleurenjaloersheid (?) moeten we veronderstellen. De pape-

gaai werd op het rapport gebracht zoals dit in de conservatieve Britse marine moet gebeuren en geschapt uit de marinekaders wegens humeurigheid en onbehoorlijk gedrag. De eerste-bootmaat kreeg opdracht om voor de papegaai „Spike” genoemd, een plaats in het burgerleven uit te zoeken.

■ De Britten zullen de Nimrod-helikopters thans gebruikt voor het opsporen van illegale visserij en/of visserijovertradingen, vervangen door helikopters die een mindere snelheid ontwikkelen. Thans moet men zich doorgaans met foto's behelpen voor het bepalen van de identiteit, vooral van de Spaanse vissersvaartuigen omdat de Nimrods te snel aan het doel voorbijgaan en de Spaanse treilers doorgaans hun identificatienummer zeer dicht bij het waterpeil aanbrennen.

## FALKLANDS

■ Het verslag waarop het Britse „Foreign Office”, het Ministerie van Buitenlandse Zaken gewacht heeft omtrent de visserij omheen de Malouinen-eilanden (Falklands aan de zuidoostkust van Argentinië) is thans beschikbaar. Men leert er uit dat alleen reeds in de periode van 1 jan. 1985 tot september van dit zelfde jaar er voor een waarde van 1,3 miljard B.fr. vis in de betrokken 200-mijlszone weggevangen werd door de grote treilers uit Japan, Spanje, Rusland, Korea, enz. In tonnage betekent dit 380 duizend ton! Terzelfdertijd stellen de opstellers van dit verslag de Britse autoriteiten op hun hoede wat betreft de aantasting van de stocks rond de Falklands, en wensen dat deze stocks zouden beveiligd worden tegen overbevissing.

## E.E.G.

■ In de loop van het jaar 1985 ontving de EEG te Brussel 699 voorstellen voor tussenkomsten in bepaalde projecten in de visserij en/of aanverwante bedrijven. Hiervan werden er 385 goedgekeurd. Onder deze projecten vermelden we een goedgekeurd project ten voordele van Frans Guyana voor het helpen bouwen van een uitgestrekte vijver voor de aqua-kultuur voor garnaal die zouden gevoederd worden met afval van vis en... garnaal. Het gaat om een project van 73 miljoen B.fr. waarin Brussel tussenkomt met een subsidie ter hoogte van 30 miljoen.

P. V. B. A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## FRANKRIJK

■ Spanje zal zeker wel het zorgkind worden van de EEG-visserij. Het bloed kruipt waar het niet lopen kan. Zoals men weet mogen niet meer dan 150 Spaanse treilers in de EEG-watereen gezamenlijk vissen. De lijst van deze vissersvaartuigen werd opgesteld per maand. Spanje heeft te Brussel, zeer tegen de zin van Frankrijk weten te bekomen dat deze lijst op de 7 dagen mocht doorgegeven worden. Het is duidelijk dat hierdoor een groter rotatie en dus aanwezigheid van het aantal Spaanse vissersvaartuigen mogelijk is, waardoor de controle uiterst bemoeilijkt wordt. Dit is nog niet voldoende voor Spanje dat verder nog bepaalde vaartuigen niet als vol wenst te zien in aanmerking komen. Ja, als men de duivel in huis haalt moet men er mede leven. Er is voldoende hieromtrent gewaarschuwd geworden.

■ Ook in Frankrijk werd reeds een Spaans vissersvaartuig dat illegaal aan het vissen was in Franse wateren, opgebracht en in overtreding genomen. Dit vaartuig, de „Namalder II” uit het Spaanse Santander was aan het vissen en stond niet aangegeven op de maandlijst van toegelaten Spaanse vissersvaartuigen. De treiler werd opgebracht naar „La Pallice” en een bankwaarborg van 3,3 miljoen B.fr. werd geëist vooraleer het vaartuig vrij wordt gegeven. Een ander vermeend Spaans vaartuig werd een week vroeger reeds opgebracht die vissende was in de Golf van Gascogne, maar het handelde zich hier om een Spaans treiler die heringeschreven werd onder Britse vlag. Allemaal achterpoortjes waardoor heel wat meer Spaanse vaartuigen met Spaanse bemanningen in EEG-watereen vissen en onze vis wegkopen. Dit

vaartuig had voornamelijk mooie meid aan boord. Anderzijds deert het de Britse kwota niet als deze vaartuigen in de Golf van Gascogne vissen.

■ De Franse vissershaven „Le Guilvinec” werd ontoegankelijk als gevolg van een blokkering door... mosselen! Door de storm waren zo ongeveer 20 ton mosselen aan lange lijnen gekweekt losgeslagen uit een mosselarm in een inham van de kust dicht bij betrokken haven. Door de wind en de stroming werden de mosselen naar de ingang van de haven van Le Guilvinec gedreven en de koorden kwamen er aan de rotsachtige bodem vastzitten, zodanig dat de haven werkelijk geblokkeerd werd. Op dit ogenblik wenste de diepzeetreiler „Veronika” de haven aan te doen en zag zich verplicht, verwittigd door de havendiensten, in een zee kracht „8” wat rondjes te maken om te wachten op het vrijmaken van de haven hetgeen gebeurde door de plaatselijke reddingsboot. Nadat de lijnen losgemaakt werden, gingen de mosselen verder op drift om ten slotte op de rotsen te stranden. Op de dijk stond de havenkapitein om met de VHF het naderend verkeer te waarschuwen. Ook de haven van Marseille heeft eens een blokkade mede gemaakt als gevolg van een werkelijke invasie van banken sardiënen.

■ De crisis in de prijzen van de tropische tonijn heeft in Frankrijk aanleiding gegeven tot grote opschudding tussen de rederijen en de visserssyndikaten. Inderdaad ging een nota uit van betrokken rederijen met een voorstel tot 20% minder lonen. Eén en ander is ook het gevolg van het overgaan van verscheidene Franse tonijnreilers onder een vreemde vlag, namelijk onder deze van Indonesië en Venezuela. Ook

hiertegen voeren de visserssyndikaten een hevige oppositie. De thans in verlof aan land zijnde vissers op de tonijn hebben geen specifieke maatregelen getroffen tegen deze verlaging omdat zij eerst contact wensen op te nemen met diegenen die voor het ogenblik op de visserij zijn.

■ De 3 opvarenden van het kustvissersvaartuig „Marie-Paule” uit het Franse Arcachon mogen van geluk spreken. Het 16-meter vaartuig van 27 Brt met een motor van 220 PK uitgerust, kapseisde door een plotselinge zijdelingse golfslag. De drie mannen bevonden zich in de stuurhut, waar het water reeds binnenstroomde, toen even onverwacht een nieuwe golfslag het vaartuig weer recht trok! Met heel wat water in de ruimten en machinekamer werd het vaartuig door een ander kustvisser die getuige was van het ongeval, naar de thuishaven opgetrokken.

## IERLAND

■ In de Ierse haven van Cobh werd de haring van 4 treilers door regeringsambtenaren openbaar verkocht, wegens overbevissing van de kwota. Anderzijds had overaanvoer reeds gezorgd voor zeer lage prijzen, zodanig dat men thans 2,5 maal minder krijgt voor de haring dan in de jaren zeventig!

■ Als gevolg van het opsluiten voor twee maand van een Ierse zalmvisser, die niet kon bewijzen dat hij geen overtreding begaan had, hebben 300 vissers onder leiding van een afgevaardigde van de Ierse Producentenorganisaties door de straten van de belangrijke Ierse vissershaven gemanifesteerd. De Ierse Producentenorganisatie neemt het op tegen de rechtspraak dat het thans de visser is die moet bewijzen dat hij niet schuldig is en niet omgekeerd. Dit is volgens betrokken organisatie een aanfluiting van het rechtsprincipe zelf.

■ Te Ullapool werden ambtelijke bezoeken gebracht aan boord van de faktorijsschepen van het oostblok even vóór het vertrek van de vaartuigen om na te gaan of de bemanning voltallig aanwezig is. Inderdaad, alhoewel er geen Britse visa nodig is voor de betrokken bemanningsleden om aan land te gaan voor bezoek en/of eventuele inkopen, wenst de overheid ook niet dat bemanningsleden achter blijven, want hiervoor moeten formaliteiten vervuld worden, en toelating bekomen worden. Wanneer het schip afvaart moeten alle bemanningsleden aan boord zijn of moet de kapitein afwezigheden aan de overheden doorgeven.

■ De Schotse Redersfederatie heeft dringend een onderhoud aangevraagd met het bevoegd Schots departement. Dit om het advies, door de marinebiologen doorgespeeld, van de netmaaswijdte in de Noordzee en in de westkustwateren op 90 mm. te brengen. Dit zou vooral onder Schotse en Britse vissers (die in Engelse westwateren vissen) heel wat ongenoegen veroorzaken. Deze vissers aanzien het als een discriminatie omdat de verhoging niet doorgaat voor alle visgronden. Als wij zelf vaststellen hoe weinig volwassen vis op de markt komt, dan moeten we wel maatregelen voor netmaasverhoging goedkeuren.

## OOK DE FRANSE VISSER DIENT ZICH AAN DE REGLEMENTEN TE HOUDEN

Men heeft het in de laatste tijd nog al veel over de Nederlandse visser en de strenge controle uitgeoefend door de Algemene Inspectie-Dienst, die zeker geen overtreding toelaat. Maar er gebeurt ook wel één en ander in de Franse visserij. Verleden jaar reeds hebben de E.E.G.-inspecteurs in verscheidene vissershavens van Bretagne overtredingen vastgesteld op de netmaaswijdten, zeer tot ongenoegen van betrokken vissers die zelfs bedreigingen hadden geuit. Als gevolg hiervan werden de betrokken vissers op de vingers getikt door de Franse overheid.

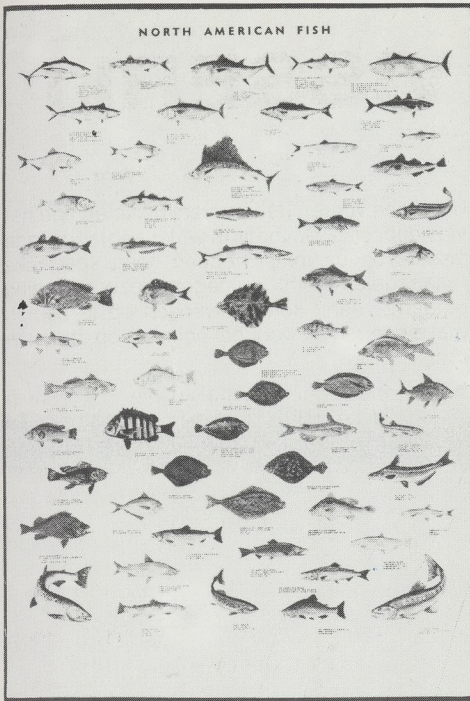
Verleden week werd een vissersvaartuig uit het Franse „Sable-d'Olonne” op zee gecontroleerd door E.E.G.-Inspecteurs die zich aan boord bevonden van een Franse vedette. Er werd vastgesteld dat gevist werd met te kleine netmaaswijdte en het net werd in beslag genomen. Volgens betrokken vissers was het net in overeenkomst met wat de gebruiken en gewoonten... in de Franse Bretoense havens toelaten! Het betrokken vissersvaartuig, de „Jouet des Flots” werd verplicht de haven te verwoegen en zich met reglementaire netten in regel te stellen,

zeer tot ongenoegen van de betrokken vissers in het bijzonder en van de Bretoense (en wellicht ook andere Franse vissers) in het algemeen.

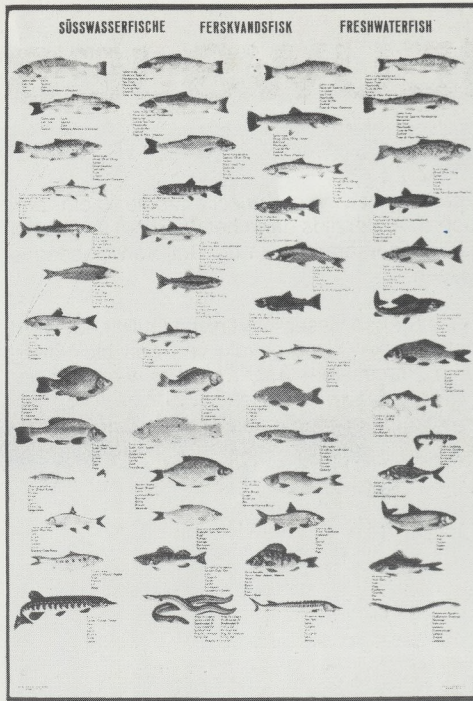
Het is duidelijk dat, als er reglementen uitgevaardigd worden te Brussel deze dan ook van toepassing zijn op alle vissers uit de E.E.G. Men moet tot dit resultaat komen en de vissers zelf zullen er ten slotte de vruchten van plukken.

We zitten nu ook opgeschept met een Spaanse visser, die, wat dit betreft, ook al in geen grote geur van heiligheid verkeert, maar ook daar, zowel als overal elders dient het mes er ingezet. Gelijke kansen voor iedereen, ten bate van een betere visserij. We zouden zelfs zover gaan, om bij herhaling een visserijverbod op te leggen voor een bepaalde periode, wanneer werkelijk slechte wil voorhanden ligt.

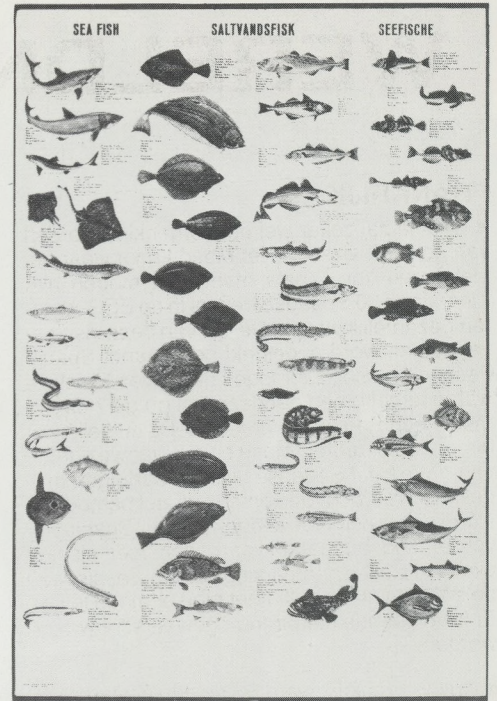
Er zijn zeker ook wel „Ploegen” nodig in andere landen om het onderste aan het licht te brengen. Ook wat de Deense pufvisserij betreft dient streng de hand aan de 10% bijvangst gehouden te worden, alhoewel we in de totaliteit geen voorstander zijn van puf- en/of industriële visserij voor vismeel-doeleinden.



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



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



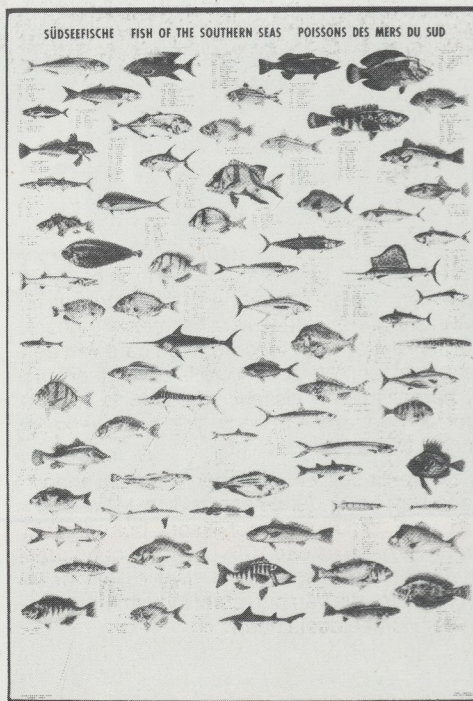
**TYPE C: Zeevissen.**  
62 van de meest verspreide vissen van de Atlantische Oceaan en de Europese Zeeën. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Spaans.  
De grootte staat eveneens aangeduid.

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

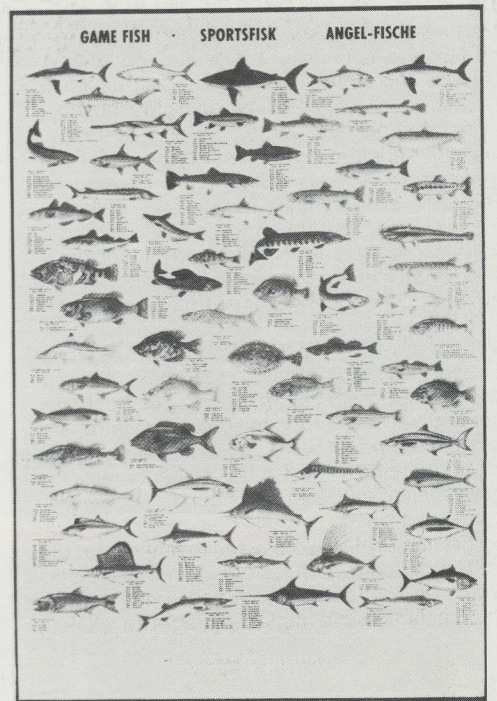
**TYPE D: Eetbare mosselen en schaaldieren, enz.**  
75 verschillende soorten van de hele wereld. De namen staan in het Latijn, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Frans.  
De grootte staat eveneens aangeduid.



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



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





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  
Ø (059) 32 11 13