



BOEKEN TE VERKRIJGEN BIJ HET NIEUWSBLAD VAN DE KUST - H. BAELSKAAL 30, OOSTENDE



De Zeekaart door E. Brouckxon is te verkrijgen voor de prijs van 200 fr. + 12 fr. BTW + 20 fr. verzendingskosten door overschrijving op p.c.r. 000-0418987-44.



Een Hart aan Zee door Pierre Vandamme kan men krijgen voor de prijs van 800 fr. + 48 fr. BTW + 39 fr. verzendingskosten door overschrijving op p.c.r. 000-0418987-44.



Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe kan men bekomen voor de prijs van 180 fr. + 11 fr. BTW + 20 fr. verzendingskosten door overschrijving op p.c.r. 000-0418987-44.



Praktische Zeevaartkunde door E. Brouckxon is te verkrijgen voor de prijs van 200 fr. + 12 fr. BTW + 20 fr. verzendingskosten door overschrijving op p.c.r. 000-0418987-44.

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 november 1986 – Nr. 42

AAN VISSERIJBEPERKING OP BASIS VAN ZEEDAGEN DIENT GESLEUTELD

We herinneren ons nog goed, dit ter gelegenheid van de perskonferentie gehouden door Staatssekretaris De Keersmaecker in de burelen van de Rederscentrale, dat wij op dit ogenblik reeds onze bedenkingen hadden en naar voor brachten tegen de visserijbeperking op basis van zeedagen.

Voor ons moesten het toen geen zeedagen, maar visdagen worden, dat wil zeggen dagen waarop er, volgens het logboek werkelijk gevisst wordt, alhoewel we hierin eveneens het lopen van de ene visgrond naar de andere zouden betrekken.

We vreesden toen vooral dat heel wat van onze vaartuigen in het buitenland zouden verkopen en er, tussen twee visreizen in, zouden blijven liggen. Dit heeft zich ondertussen voelbaar aangetoond. De nadelen hiervan zijn uitzonderlijk groot, namelijk een tekort aan vis voor de visverwerkingsbedrijven in eigen havens met daarbij een nadelige invloed op de tewerkstelling. Dit laatste eveneens wat het lossen en invoeren van de vis aantast.

Ook zijn vele kleine herstellingen aan de neus van onze reparatiebedrijven voorbij gegaan, zonder te spreken van de proviandering van de betrokken, in het buitenland overliggende vaartuigen. Ook de gasolieleveranciers zijn hiervan het slachtoffer geworden, vermits de eigen vaartuigen in het buitenland gingen bunkeren. Inderdaad kwam het er voor onze rederijen op aan, zo weinig mogelijk zeedagen te hebben, en van de zeedagen praktisch allemaal visdagen te maken.

We schrijven dit artikel echter niet alleen om bovenstaande argumenten nog eens in het daglicht te stellen, maar omdat ons nu plots een nieuw argument in de schoot geworpen wordt. Eén van onze rederijen gaat inderdaad niet akkoord dat zijn tussenkomst ten voordele van de vergane Z.60, waarbij deze rederij een ZEEtag verloor door bijstand en opsleping van de Z.60, thans in mindering gebracht wordt van het aantal zeedagen waarover de Z.121 nog beschikt. De Z.121 heeft thans gevraagd dat met deze zeedag geen rekening zou gehouden worden, maar we vrezen dat men op het staatssekretariaat hiermede geen rekening zal kunnen, noch wensen te houden.

We kunnen dit nu nog verder uitspinnen en de vraag stellen of dit in het algemeen geen aanleiding zal geven

voor de schippers die slechts over weinig zeedagen beschikken, geen verzoek om sleephulp meer zullen beantwoorden. Hoe we het draaien en keren, dit zit er werkelijk in en dit is dan weerom een gevolg van een reglement dat te haastig opgesteld werd, of waarvan men minstens zou kunnen weigeren te erkennen dat het beter kan of voor verbeteringen vatbaar. Inderdaad daar zijn weinig reglementen die niet voor verbetering vatbaar zijn en waarvan de praktijk later bewijst dat één en ander niet klopt of zou kunnen verbeterd worden. We tasten inderdaad de essentie van dit reglement zelf niet aan en we zijn overtuigd, dat op basis van wat aan kwota ter beschikking gesteld wordt voor België, men bepaalde beperkingen dient op te leggen, maar dan zeker niet op een wijze dat het thuisfront en de plaatselijke werkverschaffing er onder lijdt. Ook sociaal is het niet te verantwoorden dat men de vaartuigen praktisch verplicht drie reizen na elkaar in de vreemde te verblijven. Inderdaad, zowel de bemanning als de familie zelf, kunnen heen en weer pendelen, maar er is niemand die kan beweren dat dit de goede oplossing is. Indien het vroeger, voordat het beperkingsreglement op de zeedagen verscheen, ook al gebeurde dat men overbleef in een vreemde haven, dan heeft het nieuw reglement deze tendens overmatig versterkt.

Mocht men nu kunnen besluiten om zeedagen te vervangen door visdagen zou het nieuw reglement omgekeerd ten goede komen aan het opzoeken van de thuishaven, om de te vele tijd waarop niet mag gevisst worden, kwijt te geraken, vermits het heen en terug komen van de visserij toch niet in aanmerking zou komen.

Er zijn wellicht nog betere oplossingen mogelijk, en we zouden gelijk welke oplossing toejuichen die zou rekening houden de visser en het vaartuig niet nodeloos van huis weg te houden, de eigen afslagen zonder vis te zetten, de eigen aanverwante bedrijven, herstellerven, gasolietoeleveringen, proviandering, enz. achter het net te laten vissen. Er zullen wel altijd voorbijgaande redenen zijn waarbij de rederij er tijdelijk belang zou bij hebben over te blijven, maar wijzelf moeten daar, via bepaalde reglementeringen die anders kunnen, geen bijkomende redenen aan toevoegen, redenen die zeker niet van de minste zijn.

B.L.

„PASTER PYPE” OP WEEKEND!



Iedereen zal het er wellicht over eens zijn: om een goed visser te worden is een degelijke opleiding meer dan noodzakelijk. Maar visser zijn, vereist méér dan alleen maar kennis. Het leren samen-werken in een groep op de beperkte ruimte van een schip moet ook geleerd worden.

Om die groepsgeest en samenhang nog te bevorderen trokken de toekomstige vissers van de „Paster Pype” voor de derde keer op weekend. Inderdaad, de leerlingen, de directeur en de leraren met hun echtgenoten maakten er samen een lang en gezellig weekend van in het Westvlaamse heuvelland.

Er stond heel wat op het programma: een bosspel, een vogelpiktornooi, spel zonder grenzen, een avondspel, een overlevingszoektocht, een lekkere barbecue... Kortom, voor elk wat wils!

Het schoolleven en het „serieuze” werk zijn inmiddels opnieuw gestart en nu al zijn de resultaten van dit samenzijn (schoolseer, groepsgeest) duidelijk merkbaar. Het „Paster Pype”-weekend was weer meer dan een voltreffer!

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

VERNIEUWD VISSERIJ-ONDERWIJS (GEEN V.S.O., WEL TYPE II)

Voor het eerst in de geschiedenis van de Belgische Zeevisserijscholen met een technische afdeling (de beroepsafdeling komt daartoe volgend jaar in aanmerking), zullen deze een getuigschrift Lager Secundair afleveren, gelijkwaardig aan dat van ander lager secundair onderwijs.

Tot voor drie jaar had het getuigschrift van aspirant-schipper of motorist geen enkele waarde wilde men een andere studierichting aanvaarden.

De leerlingen die het getuigschrift behalen krijgen nu toegang tot staatsexamens bij de R.M.T., kunnen terecht in een baggerbedrijf en in de scheepsbouw, krijgen toegang tot jobs op A3-niveau en kunnen carrière maken via de Zeemacht. Worden ze b.v.b. om tal van andere redenen ongeschikt verklaard voor de zeevisserij, dan kunnen ze in andere richtingen hun studies verder zetten. MAAR... HET HOOFDMOTIEF MOET DE VISSERSOPLEIDING ZIJN EN HET UITSTUREN VAN GOEDGE-SCHOOLDE VAREND PERSONEEL.

Onze leerlingen hebben ook het recht op een algemene vorming die de beroepsopleiding en het toekomstig vissersleven moet verrijken. De hedendaagse jongen wenst niet meer een eenvoudige handlanger te zijn, maar wil een „geschoold” man worden.

Nogmaals... de vorming wordt gegeven met het oog op het werk aan boord. Daartoe moeten de directie, leerkrachten en zelfs leerlingen voeling houden met de beroepsmiddelen, zowel op psychologisch als technisch vlak.

De „Paster Pypeschool” beschikt momenteel over een team van jonge leerkrachten die op een uitstekende wijze instaan voor de „algemene vakken” maar daarnaast heeft de school ook een aantal oudere leraars die dank zij hun kennis en vooral ook hun jarenlange ervaring, de meer op de praktijk gerichte technische vakken, op een verstaanbare en duidelijke wijze aan onze jongeren kunnen onderwijzen. Allen

volgen op de voet de technische en nautische vernieuwingen via de contacten met diverse bedrijven en het opvragen van alle mogelijke documentatie.

Langs de vele contacten die we met vissers hebben weten we dat ze willen inspelen op de evolutie van de wetenschap in verband met bepaalde visserijtechnieken en dat ze deze noodzaak sterk aanvoelen. Daar moet de opleiding op inspelen.

In de komende jaren moeten we zo snel mogelijk contacten kunnen leggen met visserijscholen op Europees vlak. We voelen ons kleine broertjes als we zien wat er bvb in Nederland en Denemarken mogelijk is. In de archieven van de school vonden we een tekst met twee vermeldenswaardige feiten. Rond de eeuwwisseling kwamen deskundigen uit verschillende landen kijken naar de werking van de school. Paster Pype bracht een werkbezoek aan Denemarken en kwam terug met een verbrandingsmotor... De tijden zijn veranderd!

Het visserijonderwijs valt momenteel onder de

bevoegdheid van drie ministers:

– Het Ministerie van Vlaamse Gemeenschap, permanente vorming en onderwijs, onder minister Kelchtermans, staat in voor de organisatie van het visserijonderwijs.

– Het Ministerie van Nationale Opvoeding, onder minister Coens, levert de getuigschriften af en bepaalt de nationale materie zoals oprichtings- en splitsingsnormen, homologaties van leerplannen en getuigschriften.

– Het Ministerie van Verkeerswezen tenslotte blijft instaan voor de uitreiking van de brevetten aan de motoristen en schippers, die na het volbrengen van hun studies op de visserij-school, en na 48 of 60 maanden vaart een examen in de Zeevaartschool moeten afleggen.

Als ze daardoor slagen worden ze schipper ter kustvisserij of schipper ter visserij.

Voor een goed begrip... Kustvisserij slaat op schepen niet zwaarder dan 70 ton waarvan het zeegebied begrensd is in het westen door de meridiaan 2°W van Greenwich en in het noorden door de parallel 54°N. Ter visserij slaat op schepen tot 300 ton op een onbeperkt zeegebied.

D. Demaeght
Directeur P. Pypeschool

REDERS en VISSERS

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

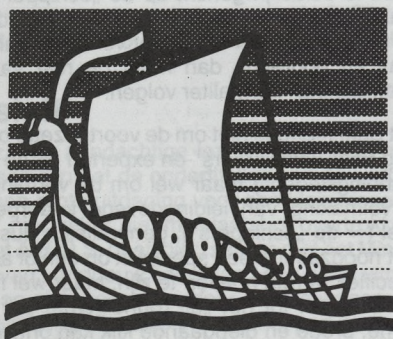
wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE – ☎ 32.11.01

FULTON MARINE NV



Nijverheidsstraat 2 B-2658 RUISBROEK/PUURS
Tel (03) 888 23 91 Tlx 33041 fulmar b Telefax (03) 888 45 77

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

DE BELGISCHE VISSERIJ- ONTWIKKELINGSSAMENWERKING: EEN GROTE UITDAGING VOOR EEN KLEIN VISSERIJLAND

«Geef iemand een vis, en hij zal voedsel hebben voor één dag.
Leer iemand vissen, en hij zal elke dag voedsel hebben».

(Chinees spreekwoord)

Inleiding: een stukje geschiedenis

Destijds, toen wij hier in Europa zelf nog in één of ander stadium van ontwikkeling verkeerden, was de visserij een vrij belangrijke bedrijfssector, niet alleen de zeevisserij, maar ook de riviervisserij, want waterverontreiniging was toen een nog ongekend verschijnsel. De landbouw was toen immers nog weinig ontwikkeld, de produktiviteit was laag en zeer wisselvallig, en ook de internationale handel in landbouwprodukten, stond toen nog in zijn kinderschoenen, met als gevolg: eenzijdige voeding, ondervoeding, verkeerde voeding en zelfs af en toe hongersnood. Slechts een uiterst kleine groep van „happy few”, behorend tot de toenmalige leidende kringen en standen, kon lekker, degelijk en zelfs overdadig eten, terwijl voor de overgrote meerderheid van de bevolking een stukje vlees doorgaans onbetaalbaar was en men nooit goed wist of en wat men morgen zou te eten krijgen. Kortom: allemaal toestanden als deze die wij thans in de huidige ontwikkelingslanden kunnen aantreffen.

De visserij bood toen voor ons in Europa een uitkomst. Niet dé uitkomst, maar wel een welgekommen aanvulling van het monotoon en weinig voedzaam dieet van onze voorouders. In sommige gewesten ging zeevis zelfs behoren tot het basisvoedsel, niet alleen in de kuststreek maar ook tot soms ver in het binnenland, en dit als gevolg van het feit dat men al vrij vroeg in staat was de houdbaarheid van het aangevoerde produkt te verlengen. Nadien echter, en wel naarmate de produktiviteit in landbouw, tuinbouw en veeteelt begon toe te nemen... en ook de wereldhandel in landbouwprodukten een groei mocht kennen, werd de visserij steeds meer in de marginaliteit gedrongen. De gewone man kon immers, net zoals de rijken, nu ook een stukje vlees op zijn bord krijgen, iedere dag zelfs zo hij dat wilde. De zogenaamde „volksvissoorten” kwamen hierdoor in de verdrinking.

De jongste jaren echter mag de zeevisserij zich in een hernieuwde belangstelling verheugen. Vooreerst bij de consument, niet zozeer omwille van de zeevisserij als dusdanig, maar veeleer als gevolg van het feit dat de verbruiker opnieuw de opmerkelijke kwaliteiten heeft leren ontdekken van de produkten van de zee. De vraag naar vis en visserijprodukten is immers gestadig toegenomen, en – mede ingevolge de vangstbeperkende maatregelen van de E.E.G. voor de instandhouding van de visstocks – kan de vraag nog nauwelijks worden bijgehouden.

Maar ook de overheid is zich in toenemende mate gaan inlaten met de zeevisserij. Dit overheidsingrijpen is er eigenlijk altijd geweest, nl. reeds sedert de vroege middeleeuwen, maar pas in de 20e eeuw, vooral als gevolg van de overbevissingsproblematiek, kreeg het beleid

nieuwe impulsen... en ging het ook nieuwe wegen, of, beter gezegd, internationale wegen bewandelen.

Heel logisch trouwens in dit „Spel zonder grenzen”. Tijdens zijn trektochten stoot de vis zich niet aan territoriale wateren, visserijlimieten, voorbehouden economische zones en andere denkbeeldige grenzen die de mens in het water heeft getrokken. De mens moet dus volgen... en door internationale samenwerking trachten te komen tot een doeltreffend beheer van de visbestanden. Heel die overbevissingsproblematiek heeft uiteindelijk geleid tot het ontstaan van de veelbesproken 200 mijl-zone. In deze exclusieve economische zones (E.E.Z.), heeft de kuststaat, voor wat de zeevisserij betreft, soevereine rechten inzake exploitatie en beheer van de erin voorkomende visbestanden. Dit betekende het einde van de eeuwenoude „Mare liberum”, de vrije zee, de zee als gemeenschappelijk goed van iedereen.

De gevolgen van het nieuw zeerecht voor de ontwikkelingslanden

Het vrij plots invoeren van deze 200-mijlzones gebeurde niet zonder slag of stoot, denk maar even aan de „Kabeljauwoorlog” tussen IJsland en Groot-Britannië. Maar zelfs al werd dit nieuw principe via het nieuw Zeerecht algemeen aanvaard, toch blijven de naweën nog altijd heel wat ongemak en ongenoegen bezorgen. De gevolgen ervan voor de ontwikkelde landen vormen een hoofdstuk apart, en kunnen dan ook in het bestek van dit artikel niet besproken worden. Wat we hier wél even nader kunnen bekijken, zijn de gevolgen van het nieuw Zeerecht voor de Derde Wereld-landen, of althans toch een paar van de voornaamste gevolgen.

Sommige van die gevolgen zijn trouwens identiek, zowel voor ontwikkelde landen als voor ontwikkelingslanden. Vooreerst is er het totaal nieuw feit dat UNCLOS III (= de 3e Conventie van de UNO aangaande het Zeerecht) de bestaande toestand op zeer diepgaande wijze heeft herschapen.

Het nieuw Zeerecht heeft aldus de visserijlanden verdeeld in twee kampen: het kamp van de winnaars, die nu plots over soms reusachtige visbestanden beschikken, en het kamp van de verliezers, die soms vrijwel al hun traditionele visgronden verloren hebben. Daarin vinden we dan uiteraard een heel gamma van diverse schakeringen. Ook in de Derde Wereld heeft dit geleid tot hoogst merkwaardige toestanden. Zo beschikt bv. een groot en belangrijk Afrikaans land als Zaïre over een visserijzone van nauwelijks een voorschoot groot, als gevolg van de zeer beperkte kustlijn, terwijl anderzijds onogelijke en volslagen onbekende eilandjes ergens in de Stille Oceaan nu de vaak stomverbaasde

uitbater van onmetelijke visserijzones geworden zijn.

Dat woord „uitbater” moet vooralsnog met een dik korreltje zout genomen worden. In de meeste gevallen is er immers veeleer sprake van een „potentiële” uitbater, die mag en wil overgaan tot de exploitatie van die in de schoot gevallen natuurlijke rijkdommen... maar hiertoe niet over de nodige middelen beschikt: geen geld, geen vissersvloot, geen geschoold personeel, geen visserij-ambtenaren, enz. Als gevolg hiervan hebben zij, in heel wat gevallen, letterlijk en figuurlijk het nakijken, daar zij volkomen machteloos staan tegenover de vreemde vissersvloeden die hun pas verworven E.E.Z. rustig verder komen bevissen en soms zelfs leegvisseren.

België komt een handje toesteken

Het is nogal duidelijk dat al wie hierin ter hulp komt, meteen de kern raakt van de huidige visserij-ontwikkelingssamenwerking, d.w.z. de nieuwe samenhang die ontstaan is met het invoeren van het nieuw Zeerecht.

In België heeft men dat meteen zeer goed begrepen. Met het A.B.O.S. werd in 1984 uitgekeken naar een concrete formule voor het op gang brengen van een Belgische aktie inzake visserij-ontwikkelingssamenwerking, in samenwerking met het Ministerie van Landbouw. Uitgangspunt was enerzijds de eigen verantwoordelijkheid van de ontwikkelingslanden voor het uitstippen van hun eigen visserijbeleid, en anderzijds – en in die optiek – de logistieke hulp die België hierbij aanbiedt, via postuniversitaire vorming en vervolmaking van hoger kaderpersoneel uit de visserijsector van die ontwikkelingslanden. Alles is duidelijk gericht op de „schipper”, die staat op de commandobrug. Wanneer hij degelijk is opgewassen tegen het vervullen van zijn taak en opdracht, dan moet de rest van de „bemanning” normaliter volgen.

Het gaat hier dus niet om de voortgezette opleiding van „veldwerkers” en experts (= de „bemanningsleden”) maar wél om de vorming en vervolmaking van leidinggevend kaderpersoneel (= de „schippers”), generalisten dus, die niet noodzakelijk een specialist op een of ander specifiek terrein hoeven te zijn, maar wel moeten behoren tot het „all round”-type, dat een ruime, brede en diepgaande kijk kan ontwikkelen op het geheel van de visserijproblematiek in eigen land. Een dergelijk type van leidinggevend en verantwoordelijk visserij-ambtenaar tot ontwikkeling laten komen, is vanzelfsprekend een hele opgave en een grote uitdaging, niet alleen voor de kandidaten uit de ontwikkelingslanden zelf, maar ook voor hun lesgevers, opleiders en instructeurs die hen daarbij behulpzaam willen zijn. Om U een idee te geven van hoe hierbij te werk wordt gegaan, zal hierna beknopt worden ingegaan op de inhoud die werd gegeven aan onze eigen aanpak in deze moeilijke en complexe materie.

Een eigen en unieke aanpak

Vooreerst dient opgemerkt dat het vormingsproject doelbewust beperkt wordt tot jaarlijks twee vormingscyclussen van elk drie maanden en met telkens slechts een tiental deelnemers.

Een basisvereiste voor dit vormingswerk is immers de interne groepswerking, gevoed door groepsdiscussies, „Workshops”, geleide bezoeken, interakties, e.d. Dit is uiteraard enkel mogelijk binnen een beperkte groep. Hierbij mag men overigens niet uit het oog verliezen dat de groep zeer heterogeen is samengesteld, in die zin dat het niet alleen gaat om visserij-ambtenaren met een vaak zeer uiteenlopende vorming en background, maar ook dat het gaat om mensen van meestal evenveel nationaliteiten als er deelnemers zijn, doorgaans afkomstig uit drie verschillende continenten (Azië, Afrika, Latijns-Amerika).

Aldus gedurende drie maanden samengebracht in één groep, is dit voor de deelnemers, doch ook voor de Belgische instructeurs, een buitengewone ervaring. Dit wordt nog verder uitgediept en verrijkt door het feit dat, doorheen de cyclus, de serie „Meet my country”/„Rencontres” wordt ingelast, waarbij beurtelings iedere deelnemer zelf ook eventjes lesgever, vormingswerker en gespreksleider wordt, wanneer hij aan de beurt komt voor een gespreksnamiddag met als thema een bepaald facet van de visserijproblematiek in zijn eigen land.

In het voorjaar (april/mei/juni) wordt een vormingscyclus gegeven voor franstaligen, en in het najaar (september/oktober/november) voor engeltaligen, of, beter gezegd, voor deelnemers die respectievelijk het Frans of het Engels als voertaal kiezen.

Tijdens de cyclus wordt aandacht besteed aan visserijmethoden, visserijbiologie, behandeling van vis en andere biologische en technologische aspecten van de visserij. Daarnaast komen ook visserijbeleid en -management, het nieuw Zeerecht, het E.E.G.-Visserijbeleid, visserieconomie en -sociologie aan bod.

Tussendoor worden een aantal geleide bezoeken gebracht aan diverse ondernemingen en instellingen, ter illustratie van de cyclus.

Tenslotte voorziet een apart programma ook nog in één of twee groepsgesprekken met niet-gouvernementele organisaties (N.G.O.'s) voor ontwikkelingssamenwerking, evenals in het bijwonen van een hongermaal en/of solidariteitsavond, georganiseerd door een N.G.O. ten voordele van een of ander ontwikkelingsproject.

Besluit

Het zal de aandachtige lezer ongetwijfeld niet ontgaan zijn dat de ondertiteling van dit artikel, nl. „een grote uitdaging voor een klein visserijland” hier zeker niet misplaatst of overtrokken is. Het A.B.O.S. heeft hier, samen met het Ministerie van Landbouw, inderdaad een grote uitdaging op zich genomen, door zich te wagen op het glibberig en nog onverkend pad van de visserij-ontwikkelingssamenwerking, en dan nog wel op een zeer complex terrein, met name de voortgezette vorming en vervolmaking van hoger kaderpersoneel voor de zeevisserij-sector in ontwikkelingslanden. Dit vormingsprogramma loopt nu nog maar in zijn derde jaar en het is dus nog wel wat te vroeg om tot een reële evaluatie over te gaan. Doch het feit dat nu reeds voor elke nieuwe cyclus het aantal kandidaten in zeer ruime mate het aantal beschikbare plaatsen overtreft, geeft toch wel een positieve aanwijzing.

Een bijkomende uitdaging ligt voorzeker ook besloten in het feit dat bijna onvermijdelijk deze

vormingscyclus zal uitlopen in een vervolprogramma, in de Derde Wereld zelf, op het vlak van de praktische tenuitvoerlegging van de door de deelnemers opgedane ideeën en ervaringen. Alle betrokkenen zijn zich nu reeds terdege hiervan bewust, zodat geredelijk mag verwacht worden dat de Belgische beleidsverantwoordelijken ook hiervoor te gelegener tijd de nodige structurele voorzieningen zullen treffen. De visserij-ontwikkelingssamenwerking opent dus

voor ons land steeds maar nieuwe en zeer ruime horizonten.

Indien nu, via de Wereldvoedseldag op 16.10.1986 en eventueel nog andere initiatieven, ook de bevolking en de publieke opinie hiervoor kunnen gesensibiliseerd worden, dan kan dit onze nog prille maar levenskrachtige Belgische visserij-ontwikkelingssamenwerking enkel ten goede komen en tot nog ruimere prestaties aansporen.

SCHEEPSWERVEN LOPEN LEEG

De scheepswerven in de Europese Gemeenschap die eind vorig jaar nog bijna 107.000 mensen in dienst hadden, zullen voor december 1989 nog eens 40.000 tot 45.000 banen verloren zien gaan. Aan de hand van deze voorspelling, waarvan zij overigens zelf de auteur is, concludeert de Europese Commissie dat aan de omscholing van de getroffen werknemers meer geld moet worden uitgegeven. Daarom stelt zij aan de lidstaten voor om voor de periode 1987-89 180 miljoen Ecu (*) extra hulp te geven voor sociale en regionale acties.

Sedert de jaren zeventig heeft de Gemeenschap van Negen (zonder Griekenland, Spanje en Portugal) reeds meer dan de helft van haar arbeidsplaatsen verloren.

	1975	1985
Gemeenschap van Negen	206.517	83.577
België	7.487	3.923
Denemarken	18.630	10.200
Duitsland	46.839	22.260
Frankrijk	32.500	15.058
Ierland	869	—
Italië	25.000	12.000
Nederland	22.662	9.936
Verenigd Koninkrijk	54.550	10.200

In elk van de acht lidstaten waar er scheepswerven waren (Luxemburg valt hier buiten) is de werkgelegenheid in de scheepsbouw tussen 1975 en 1985 met minstens 45% teruggelopen. De grootste verliezer is hier wel het Verenigd Koninkrijk dat in de tien jaar meer dan 80% van de banen in de scheepsbouw moest opgeven.

In Griekenland waar de werven in 1975 iets meer dan 2.300 mensen in dienst hadden kende men tot 1981 een opleving maar daarna liet ook hier de crisis zich voelen en in 1985 boden de werven nog werk aan 2.000 mensen.

Vorig jaar waren er in Spanje nog 18.000 mensen werkzaam in de scheepsbouw. Dat is meer dan in het merendeel van de andere lidstaten, alleen de Duitse werven hebben meer mensen in dienst. In Portugal biedt de scheepsbouw in 1985 werk aan 3.307 werknemers.

Om de langdurige crisis te boven te komen en de scheepsbouw weer rendabel te maken gelooft de Commissie dat in de komende jaren de productiecapaciteit met een derde verminderd moet worden (zie Eurofocus nr. 32/86). Om de getroffen werknemers te helpen stelt de Commissie voor om samen met de nationale autoriteiten vervroegde pensionering en mobiliteitspremies te financieren.

(*) 1 Ecu = f 2,36 / BF 43,34

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

BARCO



pvba **CAZAUX JVC**
rack-s

ENIG EKSCLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK

Vindictivelaan 11

OOSTENDE — ☎ 059-70.37.59.

HERSTELDIENST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN

STAATSSEKRETARIS DE KEERSMAEKER ONTVANGT VERENIGING VOOR SCHEEPSBOUW - VISSERIJ (VSV)

Staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw P. DE KEERSMAEKER, heeft donderdagavond 30 oktober 1986 een vertegenwoordiging van de Vereniging voor Scheepsbouw-Visserij (VSV), onder leiding van haar Voorzitter Jacques SEGHERS, op zijn kabinet ontvangen, vergezeld van vertegenwoordigers van de drie vakbonden.

Bij die gelegenheid hebben zowel de afgevaardigden van de scheepswerven als deze van de vakbonden aangedrongen om meer inspraak te krijgen in het vlootbeleid voor de zeevisserijsector.

Zij vroegen tevens de mogelijkheden i.v.m. de bouw en modernisering van vissersvaartuigen,

in het bijzonder voor deze waarvoor nog een reële behoefte bestaat, maximaal te benutten.

Staatssecretaris DE KEERSMAEKER zei deze aangelegenheid te zullen bespreken met zijn kollega, de Minister van Verkeerswezen DE CROO, en herinnerde eraan dat het evenwicht tussen de capaciteit van de vloot en de vangstmogelijkheden die ons in Europees verband worden geboden moet worden gerespecteerd, in het belang van de gehele zeevisserijsector.

Hij bracht begrip op voor de moeilijke situatie waarin de scheepswerven zich bevinden en verzekerde de vakbonden daarmee rekening te zullen houden bij het uitstippelen van de beleidslijnen in de sector zeevisserij.

Uit het Publikatieblad van de Europese Gemeenschap

(Besluiten waarvan de publikatie voorwaarde is voor de toepassing)

VERORDENING (EEG) Nr. 3283/86 VAN DE RAAD van 27 oktober 1986

betreffende de opening, de verdeling en de wijze van beheer van een communautair tariefcontingent voor kabeljauw, vers of gekoeld, van post 03.01 B I h) 1 van het gemeenschappelijk douanetarief

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid op artikel 28,

Overwegende dat de bevoorrading van de Gemeenschap met kabeljauw, vers of gekoeld, momenteel voor een niet te verwaarlozen gedeelte van invoer uit derde landen afhankelijk is; dat het in het belang is van de Gemeenschap het recht van het gemeenschappelijk douanetarief voor de betrokken produkten, binnen de grenzen van een passend communautair tariefcontingent, gedurende een vrij beperkte periode gedeeltelijk te schorsen; dat het ten einde de vooruitzichten van de groei van deze produktie in de Gemeenschap niet te schaden en om een toereikende voorziening van de verwerkende industrie te verzekeren, dienstig is het contingent voor de betrokken produkten te openen voor het tijdvak dat loopt tot en met 31 januari 1987 tegen een recht van 6% en het contingent vast te stellen op 6.000 ton;

Overwegende dat met name dient te worden gewaarborgd dat alle importeurs van de Gemeenschap te allen tijde en in gelijke mate gebruik kunnen maken van de door het bedoelde contingent geboden mogelijkheden en dat het aan dat contingent verbonden recht zonder onderbreking wordt toegepast op alle invoer, totdat het contingent is uitgeput; dat een systeem voor de benutting van het communautaire tariefcontingent, gebaseerd op een verdeling over de Lid-Staten, in overeenstemming lijkt te zijn met het communautaire karakter van dat contingent in het licht van de hierboven uiteengezette beginselen; dat die verdeling, om zo goed mogelijk bij de werkelijke ontwikkeling op de markt voor het betrokken produkt aan te sluiten, zou moeten geschieden naar verhouding van de behoeften van de Lid-Staten, berekend enerzijds aan de hand van de statistische gegevens betreffende de invoer uit derde landen gedurende een representatieve referentieperiode en anderzijds op basis van de economische vooruitzichten voor de betrokken contingentperiode;

Overwegende dat, aangezien het hier een autonoom communautair tariefcontingent betreft ter voorziening in invoerbehoeften van de Gemeenschap, een verdeling van het contingent op basis van de voorlopige, door ieder van de Lid-Staten geraamde behoeften aan import uit derde landen kan worden geaccepteerd; dat deze wijze van verdeling tevens de uniformiteit van de toepassing van het gemeenschappelijk douanetarief waarborgt;

Overwegende dat, ten einde rekening te houden met de eventuele ontwikkeling van de invoer van het betrokken produkt, het contingent in twee gedeeltes moet worden gesplitst, waarbij het eerste gedeelte over bepaalde Lid-Staten wordt verdeeld, terwijl het tweede gedeelte een reserve vormt ter voorziening in de verdere behoeften van deze Lid-Staten wanneer zij hun aanvankelijke quotum hebben verbruikt, alsmede de behoeften die zich in de overige Lid-Staten zouden voordoen; dat het, ten einde aan de importeurs van de Lid-Staten enige zekerheid te verschaffen, dienstig is het eerste gedeelte van het communautaire tariefcontingent op een betrekkelijk hoog niveau vast te stellen, dat in het onderhavige geval 5.800 ton zou kunnen bedragen;

Overwegende dat de aanvankelijke quota van de Lid-Staten meer of minder spoedig kunnen zijn verbruikt; dat het, ten einde hiermede rekening te houden en elke onderbreking te voorkomen, van belang is dat iedere Lid-Staat die zijn aanvankelijke quotum vrijwel geheel heeft benut, een extra quotum uit de reserve opneemt; dat dergelijke opnemingen door iedere Lid-Staat dienen te worden verricht wanneer elk van zijn extra quota nagenoeg geheel is benut, en wel zo vaak als de reserve dit toelaat; dat de aanvankelijke en de extra quota moeten gelden tot aan het einde van de contingentperiode; dat deze wijze van beheer een nauwe samenwerking vereist tussen de Lid-Staten en de Commissie, die met name de benuttingsgraad van het contingent moet kunnen volgen en de Lid-Staten daarover moet kunnen inlichten;

Overwegende dat, aangezien het Koninkrijk België, het Koninkrijk der Nederlanden en het Groothertogdom Luxemburg verenigd zijn in en vertegenwoordigd worden door de Benelux Economische Unie, elke handeling met betrekking tot het beheer van de aan genoemde Economische Unie toegewezen quota kan worden verricht door een van haar leden.

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

1. Van de datum van inwerkingtreding van deze verordening tot en met 31 januari 1987 wordt het recht van het gemeenschappelijk douanetarief voor kabeljauw, vers of gekoeld, van post 03.01 B I h) 1 geschorst tot op 6% binnen de grenzen van een communautair tariefcontingent van 6.000 ton.
2. Binnen de grenzen van dit tariefcontingent passen het Koninkrijk Spanje en de Portugese Republiek rechten toe die berekend worden overeenkomstig de bepalingen ter zake in de Toetredingsakte.
3. De invoer van de bedoelde produkten kan slechts in aanmerking komen voor het contingent bedoeld in lid 1, indien de prijs franco grens vastgesteld door de Lid-Staten overeenkomstig artikel 21 van Verordening (EEG) nr. 3796/81⁽¹⁾, op zijn minst gelijk is aan de door de Gemeenschap vastgestelde of vast te stellen referentieprijs voor de betrokken produkten of categorieën produkten.

Artikel 2

1. Van dit communautaire tariefcontingent wordt een eerste gedeelte, ter grootte van 5.800 ton, over bepaalde Lid-Staten verdeeld; de quota die, behoudens het bepaalde in artikel 5, gelden tot en met 31 januari 1987, bedragen de volgende hoeveelheden:

	(in ton)
Benelux	150
Denemarken	4.600
Duitsland	100
Frankrijk	150
Verenigd Koninkrijk	800

2. Het tweede gedeelte, ter grootte van 200 ton, vormt de reserve.

3. Indien een importeur melding maakt van op handen zijnde invoer van het betrokken produkt in een andere Lid-Staat en indien hij verzoekt om voor het contingent in aanmerking te komen, gaat de betrokken Lid-Staat, door middel van een kennisgeving aan de Commissie, over tot opnemings van een hoeveelheid die overeenstemt met zijn behoeften voor zover het beschikbare saldo van het contingent zulks toelaat.

Artikel 3

1. Indien het aanvankelijke quotum van een van de in artikel 2 bedoelde Lid-Staten — zoals vastgesteld in lid 1 van dat artikel — voor 90% of meer is benut, gaat de betrokken Lid-Staat, door middel van een kennisgeving aan de Commissie, onverwijld over tot opnemings, voor zover de reserve zulks toelaat, van een tweede quotum, gelijk aan 5% van zijn aanvankelijke quotum, eventueel op de volgende eenheid naar boven afgerond.
2. Indien een Lid-Staat na volledige benutting van zijn aanvankelijke quotum, het door hem opgenomen tweede quotum voor 90% of meer heeft benut, gaat hij, onder de in lid 1 genoemde voorwaarden, over tot opnemings van een derde quotum, gelijk aan 2,5% van zijn aanvankelijke quotum.
3. Indien een Lid-Staat, na volledige benutting van zijn tweede quotum, het door hem opgenomen derde quotum voor 90% of meer heeft benut, gaat hij onverwijld, onder dezelfde voorwaarden, over tot de opnemings van een vierde quotum, dat gelijk is aan het derde.

Deze procedure wordt verder gevolgd totdat de reserve is uitgeput.

4. In afwijking van het bepaalde in de leden 1, 2 en 3, kunnen de Lid-Staten overgaan tot opnemings van kleinere quota dan de in die leden vastgestelde, indien er redenen zijn om aan te nemen dat die quota wellicht niet geheel zullen worden benut. Zij delen aan de Commissie de redenen mede die tot toepassing van dit lid hebben geleid.

Artikel 4

De overeenkomstig artikel 3 opgenomen extra quota gelden tot en met 31 januari 1987.

Artikel 5

De Lid-Staten storten uiterlijk op 15 januari 1987 van het niet-benutte gedeelte van hun aanvankelijke quotum dat deel in de reserve terug dat op 1 januari 1987 20% van het aanvankelijke quotum te boven gaat. Zij kunnen een grotere hoeveelheid terugstorten, indien er redenen zijn om aan te nemen dat deze wellicht niet zal worden benut.

Elke Lid-Staat doet de Commissie uiterlijk op 15 januari 1987 mededeling van de totale invoer van het betrokken produkt die tot en met 1 januari 1987 heeft plaatsgevonden en op het communautaire contingent is afge-

boek, alsmede eventueel van het gedeelte van zijn aanvankelijke quotum, dat hij in de reserve terugstort.

Artikel 6

De Commissie boek de hoeveelheden van de door de Lid-Staten overeenkomstig de artikelen 2 en 3 geopende quota en brengt elke Lid-Staat, zodra de opgaven haar bereiken, op de hoogte van de uitputtingsgraad van de reserve.

Zij stelt de Lid-Staten uiterlijk op 20 januari 1987 in kennis van de omvang van de reserve na de overeenkomstig artikel 5 verrichte terugstortingen.

Zij draagt er zorg voor dat de opnemings uit de reserve tot de nog beschikbare hoeveelheid beperkt blijft en deelt daartoe aan de Lid-Staat die deze laatste opnemings verricht, mede hoeveel dit saldo bedraagt.

Artikel 7

1. De Lid-Staten nemen alle dienstige maatregelen opdat, bij opening van de met toepassing van artikel 3 door hen opgenomen extra quota, zonder onderbreking afboekingen kunnen plaatsvinden op hun gecumuleerde aandeel in het communautaire tariefcontingent.

2. De Lid-Staten waarborgen aan de importeurs van het betrokken produkt vrije toegang tot de hun toegekende quota.

3. De Lid-Staten boeken de ingevoerde hoeveelheden af op hun quota naar gelang het betrokken produkt bij de douane ten invoer in het vrije verkeer wordt aangegeven.

4. De uitputtingsgraad van de quota van de Lid-Staten wordt vastgesteld aan de hand van de ingevoerde hoeveelheden, die op de in lid 3 omschreven wijze zijn afgeboekt.

Artikel 8

De Lid-Staten stellen de Commissie op haar verzoek in kennis van de invoer die daadwerkelijk op hun quota is afgeboekt.

Artikel 9

De Lid-Staten en de Commissie werken nauw samen om te bereiken dat deze verordening wordt nagekomen.

Artikel 10

Deze verordening treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke Lid-Staat.

VERORDENING (EEG) Nr. 3337/86 VAN DE COMMISSIE van 30 oktober 1986

betreffende het beëindigen van de visserij op blauwe leng en leng door vissersvaartuigen die de vlag voeren van Frankrijk

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 2057/82 van de Raad van 29 juni 1982 houdende vaststelling van bepaalde maatregelen voor controle op de activiteiten van vissersvaartuigen uit de Lid-Staten ⁽¹⁾, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 3723/85 ⁽²⁾, inzonderheid op artikel 10, lid 3,

Overwegende dat Verordening (EEG) nr. 3732/85 van de Raad van 20 december 1985 houdende verdeling van de vangstquota over de Lid-Staten voor vaartuigen die in de wateren van de Faeröer vissen ⁽³⁾ quota vastlegt voor blauwe leng en leng voor 1986;

Overwegende dat het, om de naleving te waarborgen van de bepalingen inzake de kwantitatieve beperking van de vangsten uit bepaalde bestanden, waarvoor een quotum is vastgesteld, noodzakelijk is dat de Commissie de datum vastlegt waarop de toegewezen quota worden geacht volledig te zijn gebruikt ten gevolge van de vangsten verricht door de vaartuigen die de vlag voeren van een Lid-Staat;

Overwegende dat, volgens de gegevens medegedeeld aan de Commissie, de vangsten van blauwe leng en leng in de wateren van de Faeröer, door vaartuigen die de vlag voeren van Frankrijk of die in Frankrijk zijn geregistreerd, de voor 1986 toegewezen quota hebben bereikt,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Door de vangsten van blauwe leng en leng in de wateren van de Faeröer, door vaartuigen die de vlag voeren van Frankrijk of die in Frankrijk zijn geregistreerd, worden de aan Frankrijk voor 1986 toegewezen quota geacht volledig te zijn gebruikt.

De visserij op blauwe leng en leng in de wateren van de Faeröer, door vaartuigen die de vlag voeren van Frankrijk of die in Frankrijk zijn geregistreerd, is verboden alsmede het aan boord houden, de overlading en het lossen van dit bestand dat door vermelde vaartuigen is gevangen in deze wateren na de datum van inwerkingtreding van deze verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke Lid-Staat.

- (1) PB nr. L 220 van 29.7.1982, blz. 1.
- (2) PB nr. L 361 van 31.12.1985, blz. 42.
- (3) PB nr. L 361 van 31.12.1985, blz. 76.
- (4) PB nr. L 300 van 24.10.1986, blz. 2.

VERORDENING (EEG) Nr. 3276/86 VAN DE COMMISSIE van 28 oktober 1986

betreffende het beëindigen van de visserij op tong en schol door vissersvaartuigen die de vlag voeren van België

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 2057/82 van de Raad van 29 juni 1982 houdende vaststelling van bepaalde maatregelen voor controle op de activiteiten van vissersvaartuigen uit de Lid-Staten ⁽¹⁾, gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 3723/85 ⁽²⁾, inzonderheid op artikel 10, lid 3,

Overwegende dat Verordening (EEG) nr. 3721/85 van de Raad van 20 december 1985 inzake de vaststelling van de voor 1986 geldende totaal toegestane vangsten voor bepaalde visbestanden of groepen visbestanden en bepaalde bij de visserij in het kader van de totaal toegestane vangsten in acht te nemen voorschriften ⁽³⁾, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 3221/86 ⁽⁴⁾, quota vastlegt voor tong en schol voor 1986;

Overwegende dat het, om de naleving te waarborgen van de bepalingen inzake de kwantitatieve beperking van de vangsten uit bepaalde bestanden, waarvoor een quotum is vastgesteld, noodzakelijk is dat de Commissie de datum vastlegt waarop het toegewezen quotum wordt geacht volledig te zijn gebruikt ten gevolge van de vangsten verricht door de vaartuigen die de vlag voeren van een Lid-Staat;

Overwegende dat, volgens de gegevens medegedeeld aan de Commissie, de vangsten van tong in de wateren van ICES-gebied VIIa en van schol in de wateren van ICES-gebieden VIIa en VII f, g, door vaartuigen die de vlag voeren van België of die in België zijn geregistreerd, de voor 1986 toegewezen quota hebben bereikt,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Door de vangsten van tong in de wateren van ICES-gebied VIIa en van schol in de wateren van ICES-gebieden VIIa en VII f, g, door vaartuigen die de vlag voeren van België of die in België zijn geregistreerd, worden de aan België voor 1986 toegewezen quota geacht volledig te zijn gebruikt.

De visserij op tong in de wateren van ICES-gebied VIIa en van schol in de wateren van ICES-gebieden VIIa en VII f, g, door vaartuigen die de vlag voeren van België of die in België zijn geregistreerd, is verboden alsmede het aan boord houden, de overlading en het lossen van deze bestanden welke door vermelde vaartuigen gevangen zijn in deze wateren na de datum van inwerkingtreding van deze verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke Lid-Staat.

- (1) PB nr. L 220 van 29.7.1982, blz. 1.
- (2) PB nr. L 361 van 31.12.1985, blz. 42.
- (3) PB nr. L 361 van 31.12.1985, blz. 5.
- (4) PB nr. L 300 van 24.10.1986, blz. 2.

VAN SCHEPEN, VAN MENSEN EN VAN DE ZEE

TRAFIEK (1)

Schepen ploegen ononderbroken de Noordzee van en naar vele landen van de wereld. Alles samen betekent dit ongeveer 420.000 scheepsbewegingen per jaar op de Noordzee, waarvan meer dan de helft, t.t.z. 260.000, langs de Belgisch-Nederlandse kusten! Dit maakt al gauw zowat 700 schepen per dag. Van deze 700 schepen zijn ongeveer 420 bestemd voor Nederlandse havens de rest is bestemd voor de Belgische havens. In deze havens ontmoeten de zeeschepen de „binnenlanders” die dan de ladingen verder langs de kanalen naar het binnenland vervoeren.

Het wordt steeds maar moeilijker om deze stroom schepen te geleiden op een veilige manier, op zee en in de naderingen naar de zeehavens. Het vraagt steeds meer inspanningen vanwege de overheden, veel aandacht en veel tijd. De diensten van Zeewezen van de verschillende naties stellen een aantal hulpmiddelen ter beschikking van de zeevarenden die de kusten langs varen of een haven aandoen. In de eerste plaats kunnen de schepen hun positie bepalen aan de hand van de boeien en bakens, vuurtorens en vuurschepen. Vaartuigen zullen liefst een koers sturen die hen tussen de aangeduide routes zal brengen, de zogenaamde verkeersscheidingsstelsels. Elektronische systemen zoals de decca-keten helpen bovendien de positie te bepalen. De kustwacht radar van vele landen biedt tegenwoordig ook haar diensten aan door het verstrekken van informatie die alleen maar nuttig kan zijn, dit gebeurt dan bij middel van de radiotelefoon (marifoon). Geraakt een schip betrokken in een ongeval op zee dan verwittigt de kustwacht ogenblikkelijk de reddingsdiensten.

Verkeersscheidingsstelsels en diepzeeroutes doorkruisen de Noordzee voornamelijk in haar zuidelijk gedeelte en de vissersvaartuigen weten daarvan mee te spreken. Steeds maar wordt het drukker, er komen steeds maar schepen bij en de man op zoek naar de vis heeft het extra hard te verduren, op alle gebied. Laat ons toegeven dat het steeds maar onveiliger wordt en dat een strikte toepassing van de reglementering op zee van levensbelang is zowel voor de een als voor de ander.



TRAFIEK (2)

Zoals gezegd ligt de drukste trafiek in de Noordzee langs de kusten van België en van Holland en het is reeds zo sedert vele eeuwen. We weten dat de schepen die naar West Europa komen het Engels kanaal doorvaren en aldus dicht langs onze kusten passeren. Vaste scheepsroutes werden bepaald om aldus met dit drukke verkeer af te rekenen. Schepen die in tegenovergestelde richtingen varen worden in twee „lanes” gesplitst langs elke kant van een scheidingsgebied. Dit scheidingsgebied blijft vrij van schepen zoveel als maar mogelijk is. Schepen zijn niet verplicht het verkeersscheidingsstelsel te gebruiken, maar indien ze het niet gebruiken dan moeten ze er ver buiten blijven. Het is vanzelfsprekend dat schepen die zich in het verkeersscheidingsstelsel hebben begeven zich aan de regels moeten houden en dit op een strikte manier. Er bestaan verschillende stelsels langs de kusten van de zuidelijke Noordzee. Er is een bijzonder drukke zone aan Hoek van Holland, de poort naar Rotterdam, waar schepen binnen de waterweg komen en haar terug verlaten en doorheen alle trafiek varen. Er bestaan ook routes voor schepen die een diepgang hebben van meer dan 20 meter en daar zijn de „Very large crude carriers” de ertsschepen. Voor deze reuzen werd een speciaal kanaal gegraven tot Rotterdam-Europoort. Dit kanaal strekt ongeveer 35 mijlen in zee, terwijl een diepe waterroute werd aangelegd recht naar de Doverstraat.

Andere handikap voor de visserij is het boren naar olie in de Noordzee. Dikwijls zijn boortorens geïnstalleerd in de nabijheid van drukke scheepsroutes en soms zelfs in de routes zelf.



TRAFIEK (2)

Er bestaat een „Trafiek controlling Service” die erop toeziet dat de scheepvaart de verkeersscheidingsstelsels eerbiedigt en er wordt dan ook regelmatig met boten naar „cow-boys” gezocht. Een kapitein die de regels niet respecteert wordt opgeschreven en gemeld aan de zeevaartpolitie en dit kan wel eens duur gaan kosten. Maar patroelboten verstrekken ook hulp waar dit nodig mag blijken. Zij speuren naar aanvaringen op zee en houden in de gaten dat de kunstwerken niet beschadigd worden, zoals bruggen en sluizen.

Gezagvoerders van koopvaardijsschepen en soms zelfs van vissersvaartuigen, zijn verplicht een loods te nemen. Daaraan is helemaal niks verkeerd wanneer men weet dat een kapitein zijn schip in vele verschillende havens het hele jaar door moet sturen. Het zou voor een gezagvoerder onmogelijk zijn om ieder haven waar hij komt van buiten te kennen en vertrouwd te zijn met de plaatselijke omstandigheden van al deze plaatsen en aldus een veilige vaart te verzekeren. Loodsen helpen de kapiteins in de zogenaamde pilotswaters te varen, zij doen dan dienst als raadgever en als gids terzeldertijd. De gezagvoerder doet daarom geen afstand van zijn verantwoordelijkheid maar in de praktijk neemt de loods toch de navigatie van het schip over. Hij kent inderdaad alles omtrent de haven: de diepten, de ondiepten en de wrakken. Hij is vertrouwd met de stromingen, het boeienstelsel, de getijhoogten en de plaatselijke reglementen. Terwijl hij eveneens kennis heeft van het manoeuvreren met alle soorten van schepen. Terwijl hij aan boord is, is hij in verbinding met de trafiekcontrole van de havens of het vaarwater en met de radarstations die hen alle mogelijke informatie kunnen doorspelen die hij wenst. Dit alles kan alleen maar de veiligheid van schepen en hun bemanningen in de hand werken.



RAMP

Vrijdag 24 januari 1913 voer de Belgische maalboot „Princesse Clementine” om 15u.30 de haven van Oostende uit met bestemming Dover. Ongeveer 3 uur later, om juist te zijn om 18u.40 op een mijl van het lichtschip „Sandtietje” had het schip een aanvaring met de Noorse bark „Heimdal”, thuishaven Frederiksstad. Het Noorse schip had een lading hout aan boord. Commandant Dehoust van de maalboot gaf onmiddellijk het bevel het schip te stoppen. Hij stelde vast dat alhoewel zijn vaartuig erg beschadigd was er geen gevaar bestond voor zinken.

Maar met de „Heimdal” was het erger gesteld. Het schip had zodanige averij opgelopen dat het gevaar voor zinken beslist niet denkbeeldig was.

De maalboot zette al gauw haar reddingsboten uit om een reddingspoging te ondernemen. Luitenant Antoine Heier en matroos Oscar Blonde zouden samen met nog drie andere matrozen in de boot plaats nemen. Er werd bij het tewaterlaten van de boot evenwel een fout begaan met het gevolg dat twee matrozen in het water terecht kwamen en jammerlijk verdronken.

Gust Geryl, onze oude scheepsmaat heeft de moeite gedaan eens de oude kranten op te diepen en aldus lezen we in de „Gazette van Brugge” van januari 1913: „Volgens het onderzoek is het niet door de slechte zee, noch door een grondgolf dat de twee mannen verdronken zijn, maar door een slecht manoeuvre bij het tewaterlaten van het bootje waarin deze zich bevonden. Op het ogenblik dat het bootje uit zijn hangels neer gelaten werd in zee werd eene koord losgelaten, die met grote snelheid afrolde zodat de schuit nu nog slechts langs ene kant vastgehouden, kanteelde en de val veroorzaakte van de twee mannen in het water...”

Sommige inzittenden van de reddingsboot hadden een zwemvest om. Men wierp ook onmiddellijk reddingsboeien naar de drenkelingen, waardoor drie matrozen opgehaald konden worden. Voor luitenant Meier en matroos Blonde lukte het niet.

Ondertussen had de bemanning van de „Heimdal” bestaande uit de kapitein en zijn vrouw en 17 manschappen reeds plaats kunnen nemen in de reddingsboot en waren zij erin gelukt aan boord te geraken van het staatschip. Het zeilschip zelf was diep geraakt, maar bleef toch nog drijven, dankzij de lading hout. De maalboot had een lek van 2 m² in de voorsteven maar kon haar reis naar Dover voortzetten.

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

We geloven dat het dit jaar voor het eerst is voorgekomen te Oostende. Vis in de haring-halle, dus een te kleine vismijn om alle aanvoer te bergen. Een behoorlijke variatie in die aanvoer die aangevoerd werd van IJsland, het Kanaal, de West en de Kust. Veel korte reizen van de West, maar toch dikwijls vrij grote vangsten. Dank zij de hoge prijs die kabeljauw en grote gul kregen en de toch nog renderende noteringen die voor kleine gul geboekt werden, konden behoorlijke resultaten opgetekend worden. Tussen twee stormen in toch behoorlijk wat vis te vangen. Met kabeljauw tussen 140 en 180 fr. en gul van 110 naar 150 fr. zijn de duurste ronde soorten genoemd. Wijting kende inderdaad dalende prijzen die zakten van ruim naar 60 naar amper 40 fr. voor grote sortering. De kleine wijting zakte naar het minimumpeil.

Een ruime aanvoer die echter reeds rond 11 uur allemaal verkocht was. Een prestatie die wel eens mag vermeld worden en waarmee reder en handelaar hun voordeel deden.

Een niet zo grote IJslandse vangst die echter toch weer 2,6 miljoen opbracht. De gemiddelde prijs lag inderdaad even boven de 90 fr. het kg. met kabeljauw tussen 110 en 130 fr., blauwe leng nooit onder de 100 fr., heilbot van 200 naar 290 fr. en rode zeebaars weer aan 75 fr. Erg weinig rode zeebaars en ook niet veel schelvis, vissoort die dan ook weer van 80 naar 100 fr. noteerde.

Erg veel kleine gul voor de west- en de kustschepen. De prijs schommelde hiervoor tussen 35 en 50 fr. Spijtig dat door de aanvoer van die vele kleine gulletjes de mogelijkheid om kabeljauw aan te voeren met de jaren kleiner wordt. Die kabeljauw kreeg dan ook mede door de schaarste in het buitenland tot 180 fr. het kg.

De kanaalschepen moesten het met matige vangsten doen. De tongprijzen lagen tussen 350 en 470 fr. terwijl voor tarbot van 250 naar 610 fr. betaald werd. Geen spek voor ieders bek dus. Voor griet werd van 160 naar 280 fr. betaald en staartvis noteerde van 190 naar 420 fr. Daarmee zijn de fijne soorten de revue gepasseerd. Ook steenschol was echter zeer duur (van 80 naar 240 fr.) en keilrog was heel wat meer in trek dan verleden week dinsdag. Nu werd er 90 fr. en meer per kg. betaald. De grote platen, waarin de kuit zich langzaam laat zien, was weer erg duur en kreeg van 85 naar 100 fr. lek werd verkocht tussen 70 en 85 fr. en derde slag ging weg tussen 50 en 65 fr. De garnaal-aanvoer wordt steeds kleiner nu bijna alle kustschepen, gulfjagers geworden zijn. De prijs voor garnaal steeg dan ook tot boven de 200 fr.

VRIJDAG 31 OKTOBER 1986

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
N.152/723	2	200	—	666.550
N.708	5	230	—	746.647

MAANDAG 3 NOVEMBER 1986

IJSLAND				
O.216	18	550	—	2.605.684
KANAAL				
O.274	18	50	2.000	991.393
O.33	18	180	2.600	2.023.456
O.137	18	300	3.200	2.683.370
O.124	14	200	2.500	1.780.893

WEST				
O.306	8	180	—	422.487
N.706	8	260	—	595.743
O.229	9	300	—	732.795
O.705	8	80	1.000	858.627
Z.96	8	200	1.200	1.392.113
O.26	7	220	—	471.849
O.309	9	220	—	571.076
N.719	9	350	—	954.705
Z.183	10	80	1.000	894.103
N.45	9	240	—	596.520
NOORDZEE				
O.128/279	8	420	—	1.462.594

DINSDAG 4 NOVEMBER 1986

WEST				
O.232	11	250	—	624.958
N.40	8	170	—	387.315
KUST				
N.152/723	2	80	—	239.478

WOENSDAG 5 NOVEMBER 1986

WEST				
O.500	7	40	200	226.845
N.709	11	280	—	726.962

IJSLANDSE VISSOORTEN

Schelvis groot	100,00/
Mid. schelvis	82,00/ 88,00
Kleine schelvis	35,00/ 71,00
Kabeljauw	114,00/155,00
Gul	75,00/ 89,00
Wijting	65,00/
Schaat	103,00/108,00
Zeebaars	76,00/ 79,00
Witte leng	90,00/
Blauwe leng	107,00/115,00
Schartong (Schotse schol)	23,00/ 70,00
Heilbot	199,00/276,00
Koolvis	55,00/ 69,00
Hondstong (mieten)	42,00/ 90,00
Zeewolf	122,00/130,00
Staart	366,00/375,00

Verwachtingen

VRIJDAG 7 NOVEMBER 1986

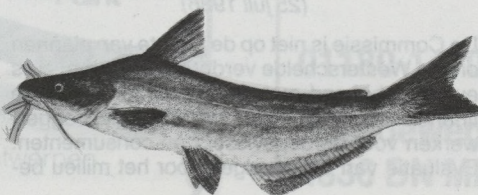
WEST: Z.596: 150 vis, 600 tong; Z.296: 115 vis, 1.000 tong; O.114: 30 vis, 1.100 tong; O.275: 270 vis (210 gul, 30 wijting, 30 varia); O.303: 50 vis, 400 tong; O.127: 50 vis, 500 tong; Z.502.

MAANDAG 10 NOVEMBER 1986

KANAAL: O.278, O.51, O.206.
WEST: N.3, O.135, O.369, N.752, N.708, O.128/O.279, N.723/N.152, N.525, O.118, Z.96, O.402, Z.37.

WOENSDAG 12 NOVEMBER 1986

WEST: O.518, O.108.



ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

MAANDAG 3 NOVEMBER 1986

Z.584	W	400	50	8	387.840
Z.198	Krp	—	80	11	589.950
Z.59	W	1.800	350	12	1.874.250
Z.47	W	1.700	200	18	1.656.902
Z.121	W	1.000	300	10	1.661.890
Z.14	W	1.000	250	11	1.214.690
					7.385.522

WOENSDAG 5 NOVEMBER 1986

Z.43	W	400	70	3	329.360
Z.89	KN	2.000	280	17	2.187.440
	+ W				
Z.181	KP	—	140	13	709.931
Z.576	N	800	150	13	1.077.570
Z.78	W	1.200	150	8	1.408.800
Z.76	N	1.000	280	8	1.618.230
Z.16	W	1.000	190	11	1.586.991
Z.284	N	1.000	200	11	1.438.170
Z.201/601					362.860
Z.578/580					395.696
Z.472/403					362.460
					11.477.508

NIEUWPOORT

VRIJDAG 31 OKTOBER 1986

VIS		
N.75	1.286 kg.	124.877 fr.
N.49	781 kg.	36.528 fr.
N.788	107 kg.	11.556 fr.
N.700	226 kg.	9.100 fr.
O.494	892 kg.	53.483 fr.
N.738	892 kg.	53.483 fr.
N.88	611 kg.	33.812 fr.
N.590	612 kg.	33.812 fr.
N.22	917 kg.	59.114 fr.
N.720	918 kg.	59.114 fr.

Drie koppels gullevisers, één vaartuig van de West en drie kustvaartuigen losten op de vrijdagmarkt samen ongeveer 7.200 kg vis voor een totale waarde van 474.889 fr. Eens te meer trad het stormweer als spelbreker op en verhinderde de vaartuigen hun geplande reis te voltooien. Tong nr. 1 kreeg 468 à 472 fr./kg en tong nr. 2 492 à 496 fr./kg. Tong nr. 3 of blok-tong haalde 504 à 510 fr./kg en tong nr. 4 of fruit-tong 494 à 504 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 486 à 490 fr./kg en kleine tong 398 à 404 fr./kg. Varia werd tegen 270 à 340 fr./kg geboekt, staartvis tegen 440 à 468 fr./kg en tongschar tegen 137 à 178 fr./kg. Voor grote pladijs werd 4500 à 4750 fr. de ben genoteerd, voor drieling- of midden-slagpladijs 4000 à 4500 fr. de ben en voor visjes 3000 à 3500 fr. de ben. Kabeljauw boekte men aan 176 tot 188 fr./kg en gul aan 2280 tot 8000 fr. de ben. Grote wijting haalde 2600 à 2800 fr. de ben en kleine wijting 1400 à 1600 fr. de ben. De grote zandschar bekam 3180 à 3260 fr. de ben en de kleine zandschar 2260 à 2400 fr. de ben. Rog die slechts sporadisch werd aangevoerd kreeg volgende notering: 105 à 110 fr./kg voor de sortering moerrog en tilten, 3600 à 4780 fr. de ben voor de sortering katrog en scherpstaarten. Voor zeehond werd 2600 à 2800 fr. de

ben opgetekend en voor zee- of zandhaai 1080 à 1400 fr. de ben. De vrijdagmarkt werd gekenmerkt door een goede belangstelling vanwege de handelaars, dit met een dure prijsnotering voor alle soorten.

ZATERDAG 1 NOVEMBER 1986

Allerheiligen. Geen verkoop!

MAANDAG 3 NOVEMBER 1986

VIS		
N.736	771 kg.	32.875 fr.
N.75	646 kg.	97.655 fr.
N.563	5.436 kg.	284.770 fr.
N.700	197 kg.	8.800 fr.
N.49	1.582 kg.	83.379 fr.
N.575	2.208 kg.	104.672 fr.
N.597	2.208 kg.	104.672 fr.
O.494	2.639 kg.	116.711 fr.
N.738	2.640 kg.	116.712 fr.
N.88	2.615 kg.	121.634 fr.
N.590	2.616 kg.	121.634 fr.
N.22	2.045 kg.	97.892 fr.
N.720	2.046 kg.	97.893 fr.

Op de maandagmarkt losten vier koppels gullevissers, één vaartuig van de West, één bokkenvisser en drie vaartuigen van de kust samen ongeveer 27.500 kg vis voor een totale waarde van 1.389.299 fr. Voor tong nr. 1 werd 454 à 458 fr./kg betaald en voor tong nr. 2 458 à 468 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 501 à 506 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 480 à 486 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 424 à 432 fr./kg en kleine tong 364 à 376 fr./kg. Middenslag tarbot werd tegen 397 à 416 fr./kg aangekocht, varia tegen 328 à 452 fr./kg, robaard tegen 115 à 125 fr./kg en tongschar tegen 135 à 204 fr./kg. Voor grote pladijs werd 4000 à 4250 fr. de ben geboekt, voor middenslag of drieling pladijs 3750 à 4100 fr. de ben en voor visjes 2500 à 3000 fr. de ben. Kabeljauw noteerde men aan 7900 tot 8500 fr. de ben en gul aan 2300 tot 7000 fr. de ben, dit volgens grootte - klasse. Grote wijting bekam 1500 à 1800 fr. de ben en kleine wijting 1150 à 1500 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 2860 à 3100 fr. de ben en kleine zandschar 1780 à 1900 fr. de ben. Rog die slechts in geringe mate werd aangevoerd, haalde volgende notering: moerrog 4750 à 5000 fr. de ben, tilten 4250 à 4750 fr. de ben, scherpstaarten 4000 à 4250 fr. de ben en katrog 3000 à 3300 fr. de ben. Doorn- of speurhaai kreeg 3500 à 3750 fr. de ben en zeehond 3250 à 3750 fr. de ben. Voor zee- of zandhaai werd 1750 à 2000 fr. de ben opgetekend en voor knorhaan 3000 à 3250 fr. de ben. Op de maandagmarkt was er een grote aanvoer te noteren en alle bekomen prijsnoteringen konden als duur beschouwd worden. Eveneens viel er op de eerste marktdag der week vanwege de handelaars een grote interesse waar te nemen.

DINSDAG 4 NOVEMBER 1986

GARNAAL		
N.782	95 kg.	16.005 fr.

WOENSDAG 5 NOVEMBER 1986

VIS		
N.57	3.245 kg.	390.858 fr.
N.52	3.406 kg.	523.194 fr.
N.49	991 kg.	39.310 fr.
N.22	2.071 kg.	117.782 fr.
N.720	2.072 kg.	117.782 fr.
O.494	1.976 kg.	119.090 fr.
N.738	1.976 kg.	119.091 fr.
N.88	3.251 kg.	160.883 fr.
N.590	3.252 kg.	160.883 fr.

GARNAAL		
N.782	71 kg.	14.249 fr.

Op de woensdagmarkt losten twee bokkenvisser, drie koppels gullevissers en één kustvaartuig samen ongeveer 22.000 kg vis voor een totale opbrengst van 1.749.122 fr. Tong nr. 1 kreeg 423 à 430 fr./kg en tong nr. 2 426 à 438 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 472 à 478 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 448 à 470 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 412 à 418 fr./kg. en kleine tong 350 à 360 fr./kg. Voor grote tarbot werd 574 à 586 fr./kg genoteerd, voor middenslag tarbot 280 à 420 fr./kg, voor varia 290 à 410 fr./kg en voor griet 185 à 368 fr./kg. Staartvis werd tegen 438 à 456 fr./kg geboekt, zonnevis tegen 414 à 428 fr./kg, koningsvis tegen 130 à 210 fr./kg en tongschar tegen 124 à 228 fr./kg. Rode soldaten werd tegen 85 à 110 fr./kg aan de man gebracht, robaard tegen 115 à 135 fr./kg en knorhaan tegen 1100 à 1750 fr. de ben. Grote pladijs werd tegen 3500 à 4250 fr. de ben aangekocht, middenslag- of srieling pladijs tegen 2900 à 3250 fr. de ben en visjes tegen 1600 à 1900 fr. de ben. Voor vlaswijting werd 2750 à 3000 fr. de ben opgetekend en voor kongel 2400 à 3000 fr. de ben. Kabeljauw noteerde men tegen 7900 à 8300 fr. de ben en gul tegen 2250 à 7000 fr. de ben, dit volgens sortering. Grote wijting kreeg 1750 à 2000 fr. de ben en kleine wijting 1350 à 1500 fr. de ben. Grote zandschar haalde 2400 à 2600 fr. de ben en kleine zandschar 1680 à 1750 fr. de ben. Rog werd slechts sporadisch aangevoerd en haalde volgende prijsnotering: moerrog 4500 / 4800 fr. de ben, tilten 4250 à 4500 fr. de ben, scherpstaarten 3750 à 4000 fr. de ben en katrog 3000 à 3300 fr. de ben. Voor zeehond werd 2750 à 3000 fr. de ben genoteerd, en voor zee- of zandhaai 800 à 1000 fr. de ben. Garnaal werd tegen de marktprijs van 179 fr./kg aange-

kocht. De woensdagmarkt kende een vlot verloop met een dure stabiele prijsvorming gedurende gans de veiling.

Het werd op de woensdagmarkt eveneens de eerste verkoop der N.57 „Terry” van de B.V.B.A. La Marée met aan het hoofd de promotor Jean Schallier, de uitbater van de goed bekende vishandel La Marée, gelegen Teirlinckplein te Koksijde. Dit maal werd het bij de eerste verkoop geen peter, doch een meter. Het meterschap viel te beurt aan Jeannine Niville die voor het koopje tarbot van 10 kg, 1.590 fr./kg betaalde en zo het meterschap in de wacht sleepte. De meter Jeannine Niville baat samen met haar man Freddy Aesaert de vishandel „Tracy”, gelegen Kaai 23 te Nieuwpoort uit.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)
31 oktober	7		7.242	474.889
3 november	9		27.649	1.389.299
5 november	6		22.283	1.749.122

GARNAALANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
4 nov.	1		95	16.005	159	159
5 nov.	1		71	14.249	179	179

(1) Datum; (2) Vangsten; (3) Kgr.; (4) Fr.;
(5) Minimum; (6) Maximum.

SCHRIFTELIJKE VRAAG Nr. 2819/85

van de heer Willy Kuijpers (ARC—B)

aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen

(19 februari 1986)
(86/C 270/10)

Betreft: Bedreiging visstand door baggerwerken.

De Zeeuwse beroepsvissers zijn niet erg gelukkig met de plannen voor verdere uitdieping van de Westerschelde. Volgens hun voorzitter dreigen hierdoor de broedplaatsen van garnalen en jonge vis verloren te gaan of ernstig te worden aangetast. De Westerschelde is net als de Oosterschelde, de Waddenzee en de hele kuststrook van Calais tot Denemarken, een belangrijke broedplaats voor tal van vissoorten, onder andere platvis, kabeljauw en wijting. Elke verstoring van het onderwatermilieu vormt een bedreiging, dit geldt uiteraard voor grootschalige baggerwerken.

Kan de Commissie mededelen of zij van deze situatie op de hoogte is?

Heeft zij kennis van onderzoek betreffende de financiële implicaties voor de vissers en de consument ten gevolge van dergelijke grootschalige baggerwerken?

Zo ja, graag ontving ik een exemplaar hiervan?

Antwoord van de heer Cardoso E Cunha
namens de Commissie

(25 juli 1986)

De Commissie is niet op de hoogte van plannen om de Westerschelde verder uit te diepen; zij is evenmin bekend met enig onderzoek naar de financiële consequenties van dergelijke baggerwerken voor beroepsvissers en consumenten. Evaluatie van de gevolgen voor het milieu be-

hoort tot de verantwoordelijkheid van de nationale autoriteiten.

De Commissie wil erop wijzen dat de kuststrook van Calais tot Denemarken geen broedgebied is voor platvis, kabeljauw en wijting, maar een bewaarplaats; het paaigebied ligt buiten de kustwateren. In zoverre de Westerschelde als gevolg van baggerwerken minder gunstig wordt als bewaarplaats, zullen er consequenties kunnen zijn voor de populatie van jonge vis en zouden die kunnen worden geschat in het kader van een of andere evaluatie van de gevolgen voor het milieu.

VISSERSFOLKLORE

De Vissersfolklore-groep Ebbe en Vloed brengt in het Oud Stadhuis te Blankenberge een merkwaardige tentoonstelling over de oude visserij in eigen stad.

Samen met het stadsbestuur werd de tentoonstelling uitgebreid tot een „Week van de Blankenberger Visserij” waarbij op 8 november een vissersmis wordt opgedragen en op 11 november een bescheepsdag wordt gehouden met om 17 u. een bloemenhulde bij het standbeeld van Sterken Dries.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	3 november	4 november	5 november
Lappen	410 422	.....	420
Grote	450 471	.....	460
3/4	440 468	.....	517
Bloktongen	430 460	.....	492
Vóór-kleine	400 410	.....	435
Kleine	350 365	.....	369
Slips	345 355	.....	.....

ZEEBRUGGE

Grote	438 460	.....	458 446
Bloktongen	459 482	.....	458 425
Fruittongen	459 505	.....	474 443
Schone kleine	384 435	.....	448 420
Kleine	372 382	.....	376 360
Tout petit	358 363	.....	362 353
Slips	344 356	.....	344 353

NIEUWPOORT

Tong I	454 458	.....	423 430
Tong II	458 468	.....	426 438
Tong III	501 506	.....	472 478
Tong IV	480 486	.....	448 470
Tong V	424 432	.....	412 418
Slips	364 376	.....	350 360

PLADIJS

OOSTENDE

	3 november	4 november	5 november
Platen	85 100	.....	82 96
lek (groot-klein) ...	73 95	76 85	78 86
Derde slag	45 66	69 80	57 65
Platjes	35 41	34 45	34 40

ZEEBRUGGE

I	72 87	.....	87 68
II	59 79	.....	70 54
III	52 56	.....	57 44
IV	39 45	.....	49 32
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Moeien	80 85	.....	70 85
Platen	75 82	.....	58 65
3e slag	50 60	.....	32 38
Platjes .....	.....	.....	.....

Handelsonderneming ZEELAND

Voor kettingen in allerlei maten
van groot tot klein

- Kettingmatten
- Kikkers
- Wekkers
- Offshore diverse maten kettingen

01180-14704

Schroeweg 6
4336 BN MIDDELBURG Nederland



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



International
Paint

Voor meer informatie:

International Paint (Belgium) N.V.
Verbindingsdok Westkaai 26-30, 2000 Antwerpen
Tel.: 03/231.06.60, Telex: 71346 inter b

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	3 nov.		3 nov.		4 nov.	4 nov.	5 nov.	5 nov.				
Tarbot groot	536	605	618	633	.....	.....	.....	550 653	.....	574	586	.....
Tarbot middel	382	458	465	526	.....	.....	385	416 512	397 416	280	420	.....
Tarbot klein	254	315	306	344	.....	.....	.....	233 324	.....	.....	.....	.....
Griet groot	265	296	346	375	.....	.....	.....	384 466	.....	368	185	.....
Griet middel	190	225	240	245	.....	.....	.....	230 297	.....	.....	.....	.....
Griet klein	156	176	170	290	.....	.....	.....	148 202	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek groot	107	175	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	45	85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	88	.....	96	89	.....	.....	.....	78 113	95 100	90	96	.....
Keilrog	85	97	.....	.....	106	.....	.....	117 109	90 95	85	90	.....
Rog .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	77	86	86	90	98	.....	.....	71 82	90 95	85	90	.....
Scherpstaart	47	75	118	122	89	.....	.....	88 89	80 85	75	80	.....
Halve mans	49	96	96	80	86	.....	97 118	80 93	.....	.....	.....	.....
Teelt .....	.....	.....	96	98	.....	.....	.....	70 73	.....	.....	.....	.....
Katrog .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60 66	60	66	.....
Kabeljauw	160	185	173	185	136 168	.....	164 178	190 100	158 170	158	166	.....
Gul (groot)	125	155	150	165	116 150	.....	145 155	146 80	140	140	.....	.....
Gul (middel)	95	135	99	116	93 105	.....	116 127	135 82	46	45	.....	.....
Gul (klein)	35	92	.....	.....	29 71	.....	35 71	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	425	190	33	62	.....	.....	382	61 30	.....	438	456	.....
Wijting groot	40	60	.....	.....	38 48	.....	38 63	.....	30 36	35	40	.....
Wijting klein	23	30	.....	.....	23 30	.....	23 32	.....	23 30	27	30	.....
Schar	25	52	30	34	42 60	.....	38 50	34 20	38 62	35	48	.....
Steenschol	189	240	.....	.....	114 188	.....	131 231	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	60	79	56	64	.....	.....	78	71 62	35 40	16	20	.....
Hondshaai	14	28	.....	.....	29	.....	52	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70 75	.....	.....	.....
Pieterman .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis) .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	15	52	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48	60	.....
Schartong .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	124 228	.....	.....	.....
Volle haring .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	18	35	.....	.....	27	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	95	145	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	414 428	.....	.....	.....
Koningsvis	173	260	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13	210	.....
Vlaswijting	100	115	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond .....	.....	.....	47	40	.....	.....	.....	35 41	65 75	55	60	.....
Bot .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15 20	15	20	.....
Rode Poon (roobaard)	18	75	69	.....	41 64	.....	49 81	66	115 125	115	135	.....
Grauwe poon (knorhaan)	10	16	32	.....	.....	.....	12	24	60 65	22	35	.....
Rode knorhaan	25	85	.....	.....	.....	.....	76	.....	.....	.....	.....	.....
Posten .....	.....	.....	31	41	.....	.....	.....	31 35	.....	.....	.....	.....

IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 27 oktober werd aangevoerd: 5.360 kg. tong; 64 kisten tarbot en griet, 242 kisten kabeljauw, 1 kist schelvis, 91 kisten wijting, 2.427 kisten schol, 36 kisten schar, 13 kisten makreel en 65 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: heilbot 18,56, tarbot 29,82-27,42, grote tong 25,03-24,51, grootmiddel tong 25,12-24,71, kleinmiddel tong 23,80-23,32, tong één 21,81-21,51, tong één 21,81-21,51, tong twee 20,78-20,18.

Per 40 kg.: tarbot 10,44-582, griet 622-512, kabeljauw één 402, kabeljauw twee 342-240, kabeljauw drie 314-240, kabeljauw vier 288-234, kabeljauw vijf 220-138, schelvis drie 158, schol één 172-130, schol twee 180-130, schol drie 146-120, schol vier 128-116, wijting vier 172-126, schar 122-80, makreel twee 84-61, tongschar 464-331, heilbot 412, krab 40, roggen 224-190, horsmakreel 59, rode poon drie 152, poontjes 90, schartong 198-188, haai 204-118, wulken 71-60, hammen met kop 390-224, hammen zonder kop 748-560.

De besommingen waren in guldens: KW 4 8.900, KW 11 13.500, KW 22 17.100, KW 25 171.000, KW 35 67.600, KW 88 22.700, KW 113 21.700, KW 145 36.700, KW 149 4.300, KW 152 5.800, KW 173 6.300, KW 189 23.300, KW 214 en RW 224 2.500, IJM 44 21.500, IJM 154 24.800, verder twee Texelaars en één IJmuidenaar, deze drie schepen besomden gezamenlijk 139.000.

Aan de dinsdagmarkt van 28 oktober werd aangevoerd: 3 kisten tarbot en griet; 319 kisten kabeljauw; 189 kisten wijting; 15 kisten schol; 23 kisten schar; 2 kisten makreel; 4 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:

tarbot 30,80; baars 25,00.

Per 40 kg.:

tarbot 1008-600; griet 624-408; kabeljauw twee 386; kabeljauw drie 350-282; kabeljauw vier 236-236; kabeljauw vijf 176-126; schol drie 180-146; schol vier 140-130; wijting vier 120-86; schar 124-104; bot 50; makreel twee 76.

De besommingen waren:

EH12 f 3.700; UK 27 + UK 137 f 18.000; UK 90 + VD 54 f 19.500; VD 19 + VD 73 f 23.000; IJM 18 f 1.800.

Aan de woensdagmarkt van 29 oktober werd aangevoerd: 4.370 kg tong; 26 kisten tarbot en griet; 1.189 kisten kabeljauw; 725 kisten wijting; 15 kisten schol; 33 kisten schar; 2.103 kisten haring; 11 kisten makreel; 16 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:

tarbot 30,60-28,55; grote tong 25,81; grootmiddel tong 25,58-24,50; kleinmiddel tong 24,03-20,20; tong twee 19,78-19,24.

Per 40 kg.:

tarbot 1040-620; griet 606-430; kabeljauw één 370; kabeljauw twee 362; kabeljauw drie 352-304; kabeljauw vier 228-162; kabeljauw vijf 160-102; schol drie 168; schol vier 134-116; wijting vier 122-51; schar 120-96; makreel twee 68-49; haring één 31,20-30,40; horsmakreel 65-60; bot 65-60; bot 65-55; flint 41.

De besommingen waren:

EH 12 f 2.600; KW 72 + UK 216 f 20.500; KW 77 + UK 48 f 26.400; KW 152 f 23.200; UK 89 + UK 307 f 36.000; UK 135 + UK 145 f 35.500; VD 19 + VD 73 f 11.200; VD 20 f 2.100; IJM 6 f 2.000; IJM 8 f 1.800; IJM 18 f 2.300; IJM 154 f 13.400.

Aan de donderdagmarkt van 30 oktober werd aangevoerd: 232 kisten kabeljauw; 211 kisten wijting; 3 kisten schol; 12 kisten schar.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg.:

kabeljauw drie 330-260; kabeljauw vier 262-222; kabeljauw vijf 162-90; schol vier 164; schar 138-144; wijting vier 110-67; horsmakreel 84.

De besommingen waren:

HD 115 + HD 124 f 24.200; UK 70 + VD 54 f 20.000.

Aan de vrijdagmarkt van 31 oktober werd aangevoerd: 7.975 kg. tong, 80 kisten tarbot en griet, 1.037 kisten kabeljauw, 330 kisten wijting, 1.249 kisten schol, 221 kisten schar, 4.508 kisten haring, 13 kisten makreel en 70 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg.: tarbot 31,47-28,28, grote tong 27,22-20,00, grootmiddel tong 25,89-25,08, kleinmiddel tong 24,89-23,68, tong één 21,90-20,98, tong twee 20,56-19,92.

Per 40 kg.: tarbot 1.100-604, griet 645-521, kabeljauw twee 412-350, kabeljauw drie 316-240, kabeljauw vier 232-182, kabeljauw vijf 154-90, schol één 192-172, schol twee 178-164, schol drie 144-116, schol vier 120-104, wijting vier 114-96, schar 122-78, makreel twee 74-54, haring één 36,80-29,20, haai 176-116, krab 45-30, rode poon drie 140, kleine kreeft 580, wulken 61, St.-Jacobsschelpen 116, flinten 46, tongschar 351-309, hammen met kop 372, roggen 192-150.

De besommingen waren: KW 72 + UK 216 f 5.600, KW 77 + UK 48 f 16.300, KW 149 f 13.200, KW 152 f 10.400, KW 173 f 12.500, KW 214 + WR 244 f 34.200, UK 89 + UK 307 f 22.000, UK 135 + UK 145 f 20.400, UK 141 + UK 142 f 18.000, VD 19 + VD 73 f 18.100, VD 32 + UK 107 f 10.600, IJM 8 f 800; verder vijf Goedereeders, vier Texelaars en één IJmuidenaar, deze tien schepen besomden gezamenlijk f 465.000.

GOEDEREDE

MAANDAG 27 NOVEMBER 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			24,61
Tong gm			24,60
Tong km			23,79
Tong I			21,61
Tong II			20,16
Tarbot I			28,90
Tarbot II			19,89
Tarbot III			16,92
Tarbot IV			15,08
Tarbot afw			11,57
Griet I			15,36
Griet II			12,12
Kab 1 (G)			4,86
Kab 2 (G)			6,46
Kab 3 (G)			6,40
Kab 4 (G)			4,56

Kab 5 (G)	3,54
Kab (afw)	50
Wijt. 4 (G)	3,12
Schar 1/D	2,02
Schar 2/D	2,11
Poon gr	1,88
Poon 1	2,25
Poon 2	1,15
Rog II	3,33
Bot	70
Tongschar	8,00
Schol 1 (O)	3,66
Schol 2 (O)	3,55
Schol 3 (O)	3,03
Schol 4 (O)	2,66
Krab	3,25
Inktvis W	8,50
Inktvis ZW	3,01
Harder	2,00
Steenbolk	1,57
Hammen	14,00
Paling	12,91
Diversen	13,27
Garn. bnl. 2	4,75
TOTAAL:	39.193 151.954

DONDERDAG 30 OKTOBER 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			25,83
Tong gm			25,91
Tong km			25,37
Tong I			22,01
Tong II			20,82
Tarbot I			29,66
Tarbot II			23,60
Tarbot III			19,00
Tarbot afw			8,50
Griet I			16,00
Griet II			12,00
Kab 1 (G)			6,00
Kab 2 (G)			5,61
Kab 3 (G)			5,03
Kab 4 (G)			4,10
Kab 5 (G)			2,93
Kab (afw)			50
Wijt. 4 (G)			1,89
Schar 1/D			1,91
Poon 2			1,50
Rog I			3,89
Rog II			2,99
Bot			82
Tongschar			10,00
Schol 1 (O)			4,06
Schol 2 (O)			3,72
Schol 3 (O)			3,32
Schol 4 (O)			2,39
Haai + P			2,31
Krab			1,10
Harder			2,50
Steenbolk			1,33
Hammen			19,55
Paling			12,25
Diversen			9,37
Garn. bnl. 2			4,53
TOTAAL:	47.657	157.888	

VRIJDAG 31 NOVEMBER 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			26,72
Tong gm			25,51
Tong km			24,26
Tong I			21,11
Tong II			20,12

NEDERLAND

Tarbot I	31,90
Tarbot II	22,30
Tarbot III	16,87
Tarbot IV	15,64
Tarbot afw	10,71
Griet I	15,76
Griet II	12,13
Schol 4 (G)	2,61
Kab 1 (G)	7,10
Kab 2 (G)	7,17
Kab 3 (G)	4,94
Kab 4 (G)	4,03
Kab 5 (G)	2,54
Kab (afw.)	50
Wijt. 4 (G)	1,72
Schar 1/D	1,99
Schar 2/D	1,69
Makr. III	89
Poon gr	2,48
Poon 1	2,71
Poon 2	1,18
Rog I	5,12
Rog II	4,09
Schel. 3 (G)	4,06
Bot	69
Tongschar	7,47
Schol 1 (O)	3,73
Schol 2 (O)	3,54
Schol 3 (O)	2,55
Schol 4 (O)	2,31
Haai + P	3,28
Haai - P	32
Krab	84
Inktvis W	9,59
Inktvis ZW	2,64
Harder	3,00
Steenbolck	1,70
Mullen	5,33
Hammen	16,83
Paling	8,56
Diversen	2,12
Garn. bnl. 2	4,81
TOTAAL:	343.609 1.575.266

COLIJNSPLAAT

DINSDAG 28 OKTOBER 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong km.			22,00
Tong I			22,43
Tong II			22,64
Tarb./Griet			11,33
Griet II			10,20
Schol 3 (G)			3,16
Schol 4 (G)			2,84
Kab. 2 (G)			7,16
Kab. 3 (G)			6,66
Kab. 4 (G)			4,05
Kab. 5 (G)			3,19
Kab. (afw.)			1,00
Wijt. 3 (G)			2,84
Wijt. 4 (G)			2,37
Schar open			2,41
Schar 2/D			2,01
Bot			70
Schol 3 (O)			3,06
Schol 4 (O)			2,43
Krab			1,71
Paling			13,50
Diversen			69
Garn. exp. 1			5,94
Garn. exp. 2			5,36

Garn. bnl. 2	2,49
TOTAAL:	68.996 308.986
WOENSDAG 29 OKTOBER 1986	
Garn. exp. 1	5,37
Garn. exp. 2	5,15
Garn. bnl. 2	4,80
TOTAAL:	11.175 57.942

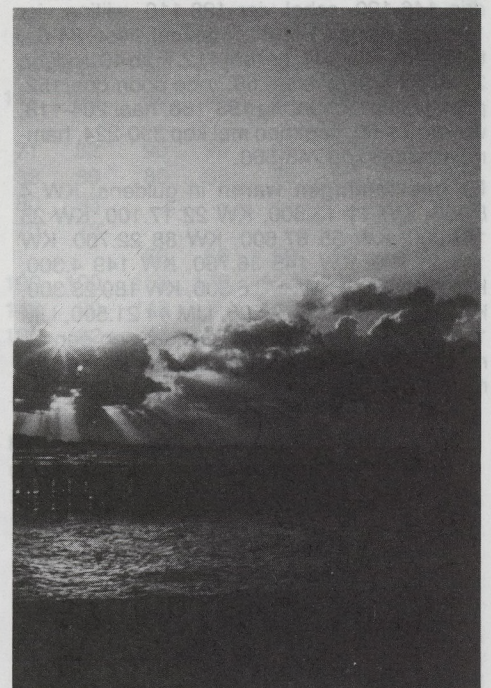
DONDERDAG 30 OKTOBER 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong km.			22,60
Tong I			23,20
Tong II			21,40
Tarbot III			15,00
Tarb./Griet			13,50
Schol 3 (G)			3,42
Schol 4 (G)			2,36
Kab. 2 (G)			7,86
Kab. 3 (G)			7,03
Kab. 4 (G)			4,04
Kab. 5 (G)			3,04
Kab. (afw.)			1,67
Wijt. 3 (G)			2,84
Wijt. 4 (G)			2,06
Schar open			2,43
Schar 2/D			2,30
Makr. III			2,33
Zeebaars			22,52
Bot			79
Schol 3 (O)			3,08
Schol 4 (O)			2,22
Krab			2,00
Harder			5,00
Paling			12,11
Diversen			82
Garn. exp. 1			6,42
Garn. exp. 2			5,82
Garn. bnl. 2			5,23
TOTAAL:	51.610	255.578	

VRIJDAG 31 OKTOBER 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong km.			21,47

Griet II	11,00
Schol 3 (G)	3,00
Schol 4 (G)	2,37
Kab. 2 (G)	6,53
Kab. 3 (G)	5,00
Kab. 4 (G)	3,39
Kab. 5 (G)	2,41
Kab. (afw.)	1,00
Wijt. 3 (G)	2,51
Wijt. 4 (G)	1,65
Schar open	1,25
Schar 2/D	1,00
Bot	66
Schol 4 (O)	2,12
Krab	1,33
Diversen	1,33
Garn. exp. 1	5,25
Garn. exp. 2	4,95
TOTAAL:	15.699 72.248



AAN HET LEVEN IS ER EEN PRETTIGE

EN EEN ZAKELIJKE KANT

WIJ MAKEN DE ZAKELIJKE KANT

WAT PRETTIGER



Generale Bank
BANK VAN MIJ.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

IJSLAND

■ Op het strand aan de zuidwest-kust van IJsland is een school van 140 rondkopdolfijnen de dood ingezwommen.

De dolfijnen zwommen bij hoog water op het strand bij Thorlakshofn. Wanneer het eb werd konden ze niet meer terug naar zee.

Een bioloog beweert dat de dolfijnen een leider volgden die zelfmoord wilde plegen.

Hij acht het ook mogelijk dat de dolfijnen een defect hadden aan het gehoor.

Dolfijnen bezitten nl. net zoals walvissen een gehoorsysteem dat gebaseerd is op het terugkaatsingseffect van geluidsgolven.

E.E.G.

■ De EEG-ministers van Financiën zouden het mes willen zetten in de visserij-begroting voor modernisering van de vloot, subsidies, visserij-onderzoek, enz. De Subcommissie voor de visserij van de EEG is het hiermee niet eens. Integendeel dit sub-comité dringt zelfs aan voor meer kredieten die zouden aangewend worden op meer en beter toezicht op de vangsten van de EEG-visserijvloot, waarbij in de eerste plaats gedacht wordt aan de vangsten door Spaanse vissers in de Ierse wateren. Op dergelijk ogenblik dan vanwege de EEG-ministers van Financiën te horen verklaren dat het visserijbudget zou moeten verminderen aanziet het subcomité als meer dan bij het haar getrokken.

ALLERLEI

■ Minstens één Spaanse schipper wordt om de week in Ierse wateren op de bon gezwaard door de Ierse marine wegens illegale visserij, waardoor eveneens kan aangenomen worden dat er, gezien er slechts enkele Ierse visserijwachtschepen beschikbaar zijn, heel wat illegale visserij onbestraft doorgang vindt. Toch beklagen de Spanjaarden zich dat zij slecht behandeld worden door de Ierse visserijwacht. Dit staat ten minste te lezen in het leidinggevend Spaans visserijvakblad „Industrias Pesqueras”. De Spaanse vissers beweren dat zij altijd met wantrouwen behandeld worden. We kunnen hierop niets anders antwoorden, dan dat men altijd de faam toegemeten krijgt die men verdient.

■ Het visgewicht van zelfde vissoorten hangt af van de gebieden waar zij zich ophouden. Aldus werd vastgesteld dat het visgewicht van de makreel uit de Noordzee, zowat 30% hoger lag dan van deze uit meer naar het westen gelegen gebieden. Dit ligt hoofdzakelijk aan het feit dat er een rijkere voeding in de Noordzee aanwezig is. Ook heeft men vastgesteld dat het vetgehalte van de makreel uit de Noordzee heel wat hoger lag dan elders. Een rijkere voeding geeft inderdaad aanleiding tot meer vetvorming. Anderzijds is een rijk vetgehalte eveneens bijzonder goed om bij de mensen het cholesterolgehalte in het bloed af te breken, in tegenstelling tot vet van dierlijke oorsprong. Dit ligt hieraan dat bij de één het om onverzadigde zuurvetten gaat en bij de andere om verzadigde zuurvetten.

■ Een Iers vissersvaartuig had onder zijn aanvoerde vis, niet minder dan 9 grote tonijnen. Ook bij andere vaartuigen kreeg men hier en

daar één of enkele tonijnen in het net. Dit doet vermoeden dat er wellicht, voor diegenen die deze visserij kennen een kans aanwezig is om in de Ierse wateren een seizoensvisserij op tonijn te bedrijven. Er wordt daarbij eveneens opgemerkt dat op een gegeven ogenblik, Franse tonijnvissers tot 50 mijl onder de kust kwamen in hun jacht op tonijnsscholen. Volgens een gewezen tonijnvisser zou er werkelijk een tonijnvisserij mogelijk zijn in de zuidelijke Ierse wateren. Hier ligt er een initiatief voor de Ierse regering te wachten, die een probatievisserij zou moeten subsidiëren.

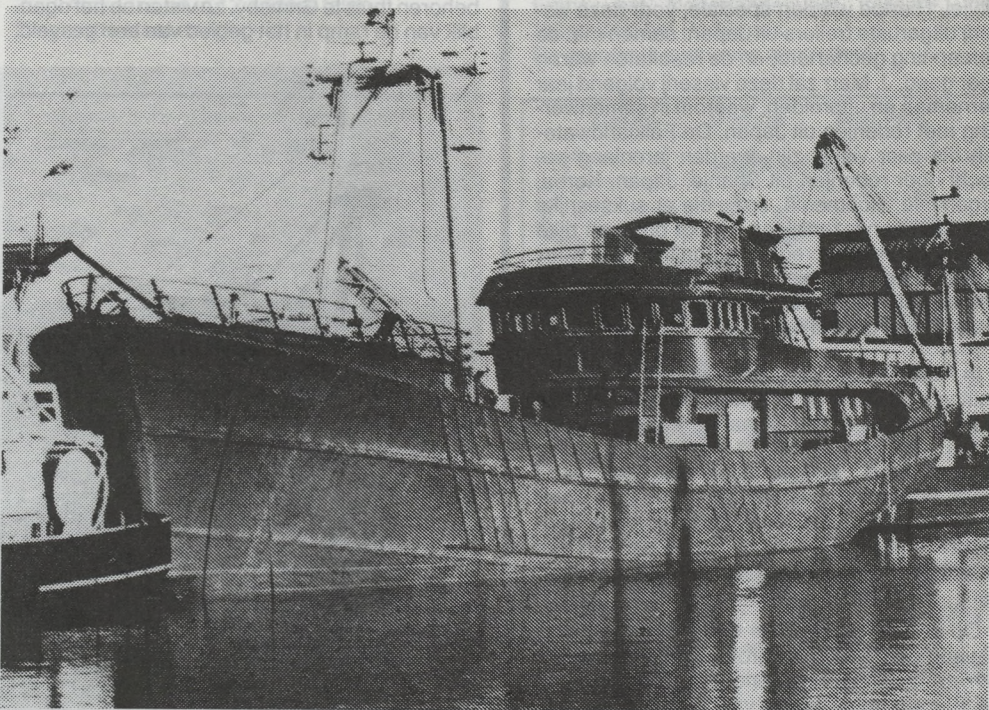
■ Ook de Noorse makreelvisseren maken gebruik van de aanwezigheid van de fabriekschepen in Ullapool om hun makreel ter plaatse over te laden. Aldus deden dit 14 Noorse purse-seiners in de laatste week van oktober met hun gezamenlijke vangst van 1.400 ton of 28.000 van onze bennen. Samen met de Noorse makreelreilers zijn er nu een zeventigtal vaartuigen die de 45 verwerkingsschepen, meestal uit het oostblok, en die in Loch Broom en Annat-Bay liggen, bevoorraden.

GROOT-BRITANNIË BREIDT BOKKENVISSERSVLOOT UIT

We mogen wel zeggen dat Groot-Brittannië enigszins een laat broertje is wat de bokkenvisserij betreft. Men heeft zelfs jaren terug hard van leer getrokken in de Britse visserijvakbladen tegen de bokkentreilers die zogezegd de ganse bodem omploegden en al het leven er op zijn kop zouden zetten en stuk trekken. Thans, met de steile opgang van de bokkenvisserij in verscheidene plaatsen van Engeland en meer in het bijzonder te Brixham en te Lowestoft, is men voorzichtiger geworden en houdt men zich meer op de vlakke.

We vernemen nu dat er voor de rederij „Colne Schipping” uit Lowestoft twee nieuwe bokkentreilers gebouwd worden op de Nederlandse scheepswerf Visser in Den Helder. Hiervan liep onlangs de eerste trailer van stapel die normaal eind januari 1987 in bedrijf zou dienen te komen. De tweede bokkentreiler zou rond het einde van dit jaar van stapel lopen. Het zijn beiden treilers van 36 meter. De rederij „Colne Schipping”

beschikt nu reeds over een vloot van 10 bokkentreilers. Dit worden er nu dus twaalf allemaal met als thuishaven Lowestoft. Groot-Brittannië kon vroeger haar tongenkwtum niet op, maar daar zal nu wel verandering in komen, daar zorgen Brixham en Lowestoft in de eerste plaats wel voor. In Brixham gaat het doorgaans om tweedehandse Hollandse bokkentreilers, die echter nog zeer goed zijn. Inderdaad wat de Nederlandse rederij reeds als aftands begint aan te zien is, is nog van het zeer goede in de andere landen. Ware de visserij nog vrij, is het duidelijk dat de andere landen gewoonweg achter de Nederlandse netten zouden vissen en blijven vissen, of zoals ten tijde van de Oost-Indische Compagnie, van de wereldzeeën zouden weggeveegd worden, of zich met het overschot tevreden moeten stellen. Thans wordt Nederland in zijn expansie geremd door de kwotareglementering. Moeten we zeggen? Gelukkig maar!



Eén der twee nieuwe bokkentreilers van Colne Schipping C° die onlangs van stapel liep en nu haar voltooiing afwacht.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

LAATSTE JAPANESE WALVISVANGST...

Het laatste Japanse walvis-fabriekschip dat nog actief is, heeft op dinsdag 28 oktober de haven van Yokohama verlaten voor een allerlaatste reis naar de Zuidpool. Bij de „Nisshin Maru 3” (23.107 ton), die 231 man aan boord heeft, zullen zich in het Zuidpoolgebied nog vier andere walvisboten voegen, afkomstig uit de Westjapanse haven Shimonoseki.

Deze vloot zal 1.942 vinvisen vangen, evenveel als vorig jaar, overeenkomstig het akkoord dat gesloten werd met de internationale walvisvangstcommissie.

Walvisvlees was voor de Japanners tijdens en na de Tweede Wereldoorlog een nationaal voedingsmiddel. In de jaren zestig echter ging het bij de walvisvangst niet meer om de eerste levensbehoeften maar om hoge winsten voor

rederijen. In die jaren doodden de Japanners in de wateren van de Noord- en Zuidpool meer dan 20.000 walvissen per jaar. Voor de eigen kust werden er nog eens 3.000 per jaar gevangen.

Het walvisenbestand is de laatste jaren evenwel in hoog tempo teruggelopen en de internationale commissie voor walvisvangst heeft de kwota steeds meer omlaag gebracht. In 1982 besloot de commissie tot een „moratorium” tot 1990 op de walvisvangst in het Antarctische gebied. Japanse wetenschapsmensen verzetten zich daar sterk tegen en komen met berekeningen waaruit moet blijken dat de walvis helemaal niet dreigt uit te sterven.

In de internationale commissie heeft Japan sa-

men met de twee andere grote walvisjagers, de Sovjetunie en Noorwegen, tegen de opschorting gestemd. De Japanners hebben er zich uiteindelijk onder druk van de Amerikanen bij neergelegd. Zij verwijten nu de Amerikaanse regering dat zij is gezwicht voor de milieu-activisten, die vooral tegen Japan zouden ageren.

In Japan, waar door het stopzetten van de industriële walvisvangst 50.000 banen op de tocht komen te staan, geeft men de strijd echter nog niet op. Men gooit het nu over een andere boeg door de walvisvangst voor te stellen als noodzakelijk voor wetenschappelijk onderzoek. Maar ook hiertegen protesteren de milieugroepen. Wetenschap is slechts een dekmantel, zo zeggen ze, terwijl het werkelijke motief van economische aard is.

GROOT-BRITANNIË

■ Een Deense schipper kwam in Lerwick voor de rechtbank omdat hij in zijn vangst voor vismeeldeelinden, namelijk een visserij op Noorse pout, een te grote bijvangst had aan haring. Het Deense vaartuig, de „Silver Banke” werd door een vaartuig van de Britse Navy opgebracht, wanneer duidelijk bleek dat de bijvangst aan beschermende soorten, waarvoor een kwota-reglementering bestaat, meer dan 10% bedroeg, namelijk 15,72%. De Deense schipper hoorde zich veroordelen tot een boete van 500 pond of 30.000 B.fr. Toch geen drama dergelijke boeten.

■ De grote Britse rederij J. Marr & Son zal zeker gelukkig zijn met de uitbreiding van de Falkland zeegebieden tot 200 mijl. J. Marr begon een inktvisvisserij begin dit jaar die zeer renderend uitviel. Hiertoe werden speciale, voor deze visserij uitgeruste treilers uit Japan, samen met de bemanning gecharterd, en de resultaten waren zeer goed. J. Marr zal deze visserij volgend jaar hernemen en uitbreiden, weerom in samenwerking met rederijen uit Japan. De Falklandwateren die zeer visrijk zijn, werden jarenlang bezocht door rederijen uit Spanje, Japan, Korea, Argentinië, Roemenië, enz., die er succesrijke vangsten verwezenlijkten. Er ligt dus een rijke visserij voor Britse rederijen zoals voor J. Marr & Son in het verschiet. Een schaduw echter is het feit dat Argentinië zowel de eilanden als de visserij in dit gebied opeist.

■ In Aberdeen in Schotland heeft in de tweede helft van oktober, de 33-meter hekreiler „Maureen June” als eerste dit jaar de 1 miljoen pondgrens (60 miljoen B.fr.) bruto-ontvangsten overschreden. De 45-jarige schipper werd reeds eerder in ditzelfde jaar vermeld om over de 100.000 pond in de afslag gemaakt te hebben (over de 6 miljoen) na de eerste van een aantal reizen naar de noordkust van Noorwegen.

■ Op de Shetland kan de visserijvloot zich verheugen over goede en grote schelvisvangsten. Over dezelfde vangstperiode gezien, telt men dit jaar een meervangst van 1.050 ton (21 duizend van onze bennen) en een meerwaarde van 500.000 pond (30 miljoen B.fr.).

GRIMSBY KOPPELVISSER DOOR MAAT IN DE GROND GELOPEN

De Grimsby-treiler „Sonia Jane” een vaartuig van 18 meter met een vierkoppige bemanning aan boord, is in stormweder kracht 9, na een aanvaring met zijn maat, de „Ann Charlotte” gezonken.

Het gebeurde bij het overgeven van de sleep, toen een uitzonderlijke grote golf, de twee vaartuigen op elkaar in deed slaan.

De zwaar getroffen „Sonia Jane” zink tamelijk snel, maar de 4 man konden overstappen aan boord van „Ann-Charlotte”.

Beide vaartuigen alsook de bemanningsleden behoren thuis te Grimsby, ze visten op het ogenblik van de ramp in het gebied van een gasveld.

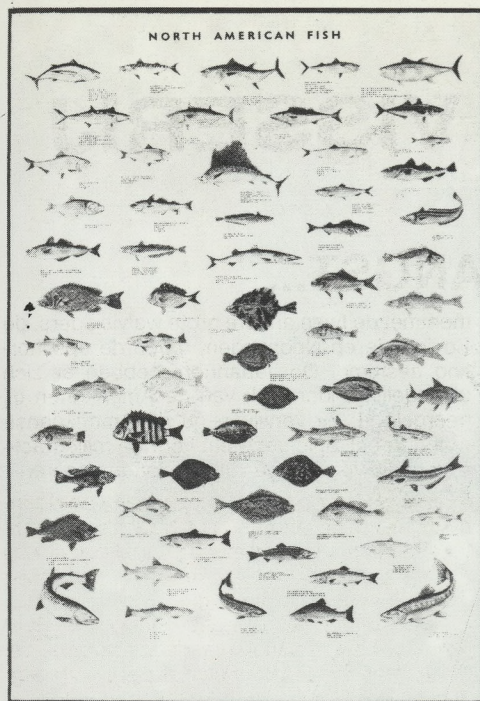
De „Sonia Jane” was 16 jaar oud en een houten vaartuig. Als gevolg van het ruw op elkaar werpen van de vaartuigen waren huisplanken losgekomen en het zeewater stroomde binnen. Men heeft nog getracht het water meester te geraken met de pompen, maar spoedig bleek dat dit niet doende was.

Het gezonken vaartuig had op dit ogenblik 100 bennen vis aan boord. Slechts 2 minuten nadat de bemanning het vaartuig verlaten had ging het naar de diepte. Ondertussen, waren de bemanningsleden in het reddingsvlot gestapt om dan aan boord van de „Ann Charlotte” genomen te worden. De reddingsboot van Brindlington die ter plaatse kwam vergezelde het ander vaartuig naderhand naar Grimsby.

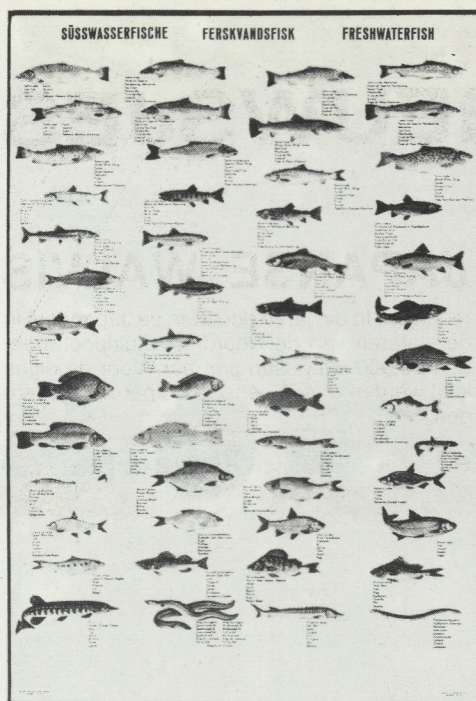


De vergane „Sonia - Jane” in kalm water.

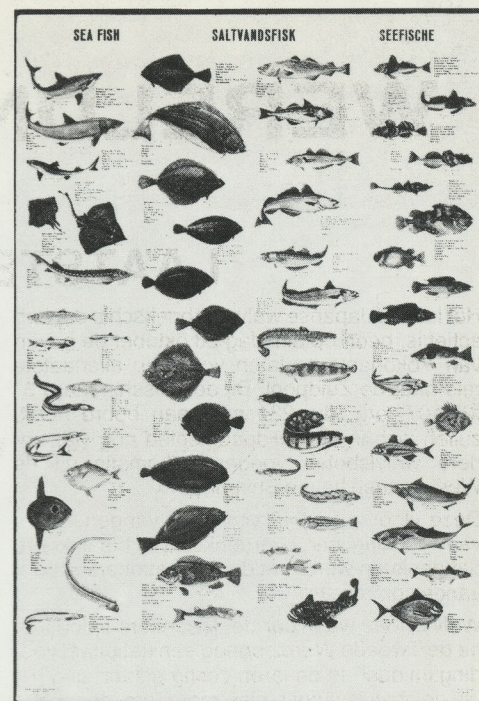
Foto Fishing News, Cloister Court 22-26, Farringdon Lane EC 13 AU)



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.



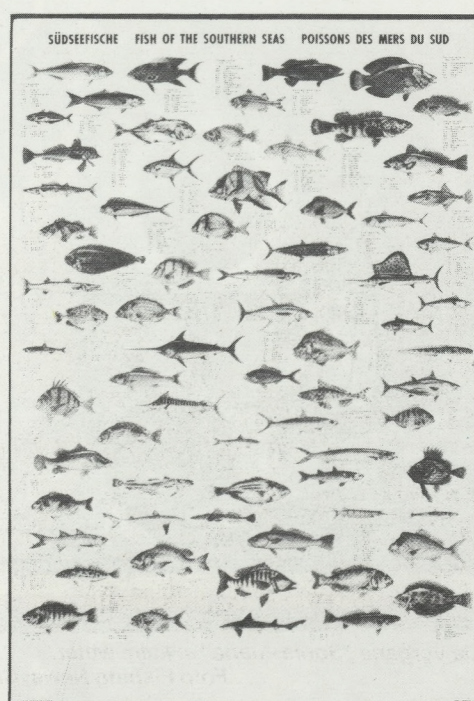
TYPE C: Zeevissen.
62 van de meest verspreide vissen van de Atlantische Oceaan en de Europese Zeeën. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Spaans.
De grootte staat eveneens aangeduid.

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

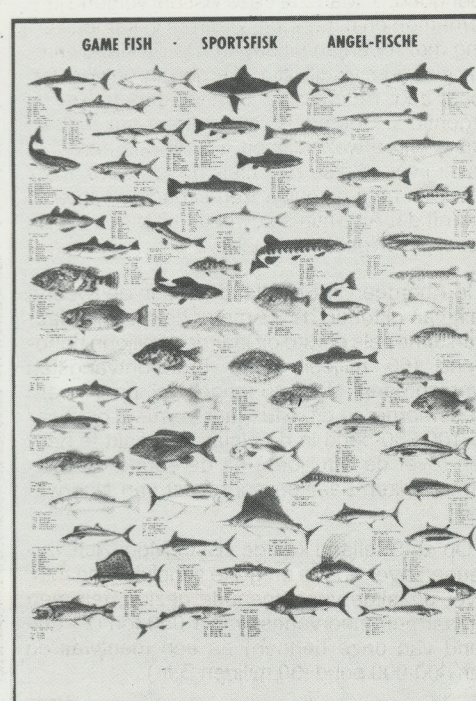
TYPE D: Eetbare mosselen en schaaldieren, enz.
75 verschillende soorten van de hele wereld. De namen staan in het Latijn, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Frans.
De grootte staat eveneens aangeduid.



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
☎ (059) 32 11 13