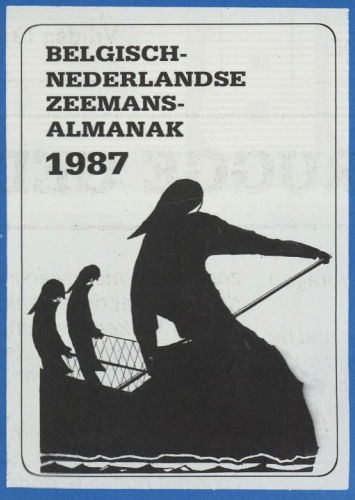
HET VISSERIJBLAD

54e JAAR – PRIJS 50 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 19 JUNI 1987 – NR. 24



zee mans almanak 1987 verkrijgbaar

In België:

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

Verder is dit werk
in België
nog te verkrijgen bij:

Beroepsvereniging
Hand in Hand
Vismijn, Oostende

Martin en Co
Brouwersvliet 28, Antwerpen

Fa Bogerd
Brouwersvliet 36-38, Antwerpen

In Nederland:

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

IJmuiden Stores,
Trawlerkade 44, IJmuiden

Maritiem,
Vissersweg 46, Scheveningen

Observator,
Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam

Van Beelen,
Middenhavenweg 58, IJmuiden

Coöperatieve Inkoopvereniging,
Texel

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

het visserijblad

Vrijdag 19 juni 1987 – Nr. 24

Z.86 „SURCOUF" TE ZEEBRUGGE GEDOOPT

Op maandag 15 juni 1987 werd het achtentwintigste vaartuig van de West-Vlaamse Scheepswerven te Zeebrugge gedoopt. Eerder werd het op 4 juni 1987 te Oostkamp tewatergelaten.

Het nieuwe vissersvaartuig werd ontworpen en gebouwd voor de Rederij b.v.b.a. SURCOUF, dhr. & mevr. R. Vlietinck-De Grauwe uit de Pannestraat 244, te 8390 Knokke-Heist.

Het nieuwe schip is identiek aan het vorige, namelijk de O.82 „SAINT-ANTOINE" hetwelk reeds sedert enkele maanden met succes onze Noordzeekust bevist.

Het was E.H. Wim Catry uit Zeebrugge die uiteindelijk – met anderhalf uur vertraging – de doopplechtigheid verrichte in vervanging van E.H. Gryson uit Heist, die schielijk van de aardbodem verdwenen scheen. Met onze Jan Corneillie gebeurt zoiets toch niet!

Wat onwennig in zijn rol als herder over het schip sprak E.H. Catry (ere wie ere toekomt) het gebed uit over het schip waarna hij het vaartuig met de wijwaterkwispel rondging.

Hierop werden de vier paasnagels kruisgewijze in de planken van de voorplecht geslagen.

Schipper-motorist en tevens eigenaar van de „SURCOUF", Robert Vlietinck wil met deze wrakkenvisser eerst proberen de visserij te bedrijven met warrelnetten op tong.

Hierbij zullen zijn overige bemanningsleden, nl. matrozen Pierre Nys, Fernand Carpentier en scheepsjongen Jimmy Laseure, hem behulpzaam zijn.

Schipper Robert Vlietinck voer reeds eerder op verscheidene schepen en heeft er thans 8 jaar opzitten als schipper ter visserij. Hij was in het verleden tevens eigenaar van de Z.500 „DE HOOP".

Op de receptie ter gelegenheid van de doop van deze nieuwe eenheid nam ir. Jaak Van der Cruysse van de Westvlaamse Scheepswerven n.v. te Oostkamp het woord.

Heren van de burgerlijke overheid, E.H. Catry, Rederij „Surcouf".
Mevrouwen, Mijne Heren,...

In de volksmond zegt men „Het hangt aan een draadje"; op donderdag 4 juni ll. hebben we het levenswerk van Robert Vlietinck zien hangen aan twee draadjes toen de 47 ton wegende „SURCOUF" te water gelaten met twee zware lastkranen.

We kunnen goed de opluchting van de reder en zijn vrouw begrijpen en ook van de familie die het mogelijk gemaakt heeft om een nieuw schip aan te leggen.

Robert, het doet ons plezier, terwijl ieder de mond vol heeft van de krisis, dat er nog jonge vissers zijn die de durf hebben een nieuw vaartuig te bouwen.

Jouw vaartuig dat we je vandaag overdragen is een polyvalent vaartuig.

Je kan op tong vissen, op de garnaal, met de warrelnetten, kortom als jouw kollega's ver van huis hun kansen moeten wagen, dan kan jij nog de wrakkenvisserij beoefenen.

Robert, je hebt een goed schip, het vissen zit je in het bloed, nu moet je het waar maken.

Ik ken je familie reeds sedert de jaren zestig. Toen reeds bouwden we: Z.500 „DE HOOP", vervolgens Z.300 „VEERMAN", Z.80 „SILVERPIT", Z.122 „NOORDSTER" en nu de Z.86 „SURCOUF".

Ik hoop het nog te beleven dat we voor dé familie nog een zesde schip mogen aanleggen.

Als bouwer van het nieuwe vaartuig maken we tevens gebruik van deze gelegenheid om de medewerkers en onderaannemers te danken voor de mooie prestatie.

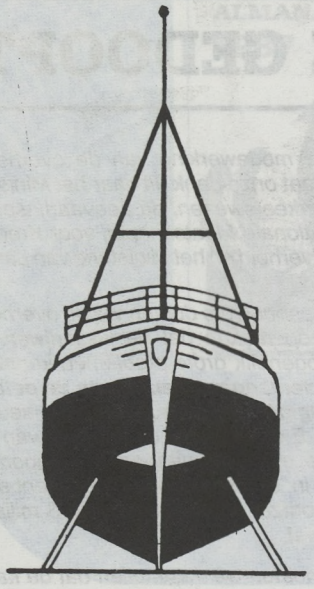
Maar dit alles zou niet tot stand gekomen zijn zonder de medewerking van de overheid; daarom gaat onze dank uit naar het Ministerie van Verkeerswezen, de Zeevaartinspektie, de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid en het Ministerie van Landbouw.

Als scheepsbouwers durven we de overheid er attent op maken dat de visserijwerven voor het ogenblik grote problemen kennen. Voor de vervangingsnieuwbouw is er belangstelling genoeg, er is plaats voor nieuwbouw in E.E.G.-verband, de uitbating van de bestaande moderne uitgeruste schepen is rendabel; in 's lands ekonomie betekent een jaarlijkse omzet in de visserij van 3 miljard ook heel wat.

En toch moeten we vaststellen dat de kans bestaat dat hele grote nieuwbouwprojekten blijven gesteund worden om kunstmatig één bedrijf in leven te houden, waarvan men niet eens weet of het gemaakte eindprodukt rendabel zal zijn of kan gemaakt worden.

WEST-VLAAMSE SCHEEPSWERVEN n.v.

A. VANDER CRUYSSE



LEGEWEG, 8020 OOSTKAMP

✆ 050/35.83.60
Priv. 050/38.34.42

NIEUWBOUW VISKOTTERS

BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

WESTENDELAAN, 1
8450 NIEUWPOORT

Tel. 058/234.871
Tlx. 810.32

AAN REDERIJ EN BEMANNING VAN DE Z.86 „SURCOUF" ONZE BESTE WENSEN VOOR BEHOUDEN VAART EN RIJKE VANGSTEN

Ons fabrikatie-programma biedt zelfs voor de garnaalvisserij dezelfde degelijke spitstechniek van afstandsbestuurde uitrustingen als voor de grote bokkenvissers:

1. Een hydraulisch gedreven 4-trommel vislier met een maximale trekkracht van 4,6 ton, volledig op kogel- en rollagers gelagerd.

   Remmen en friktiekoppelingen op de 4 trommels pneumatisch bediend vanaf de brug.

   Hoofdtrommels voor 515 m. kabel dia. 14 mm. - hulptrommels voor 55 m. kabel dia. 12 mm.

   Hydraulische pomp uitschakelbaar van de hoofddieselmotor.

2. Een elektro-hydraulische stuurmachine „BRUSSELLE" van het onverslijtbare type met 2 paralleel opgestelde drukcylinders, met 1 elektrisch gedreven voedingspomp, voor knuppelbesturing met daarnaast voor hulpbediening 1 handhydraulische stuurpomp met afzonderlijke olieomloop voor bediening door middel van stuurwiel.

   Ook een elektrische roerstandaanwijzer met verlichte wijzerplaat en roerhoek-aanwijzing per graad maakt de uitrusting kompleet.

„BRUSSELLE" HET MERK DAT KWALITEIT AAN DUURZAAMHEID KOPPELT

We vrezen uitermate dat er voor de visserij geen middelen genoeg zullen zijn om de hoogstnoodzakelijke transformatiewerken en nieuwbouw te kunnen realizeren.

Een bedrijfstak die gezond is moet PRIORITEITSSTEUN krijgen. Waarom wordt er voor het ogenblik zolang ter plaatse getrappeld en geaarzeld om de financiering van vissersvaartuigen goed te keuren!!!

Een vrouw van een reder is een vrouw die heel wat moet ontberen. En terwijl haar man op zee zwalpt moet zij instaan voor de kinderen, het huishouden, de fakturen van het schip betalen, en zorgen dat de reservenetten en materiaal klaarliggen voor de volgende reis en heel wat meer.

Daarom past het dat we die vrouw in de bloempjes zetten; ik vraag dan ook aan mevr. Vlietinck een ruiker in ontvangst te nemen."

Na mevr. Vlietinck mocht ook Robert Vlietinck een herinneringsgeschenk in ontvangst nemen, nl. een bord met de afbeelding van zijn schip.

Tevens werden de meter en de peter van het schip in de bloemetjes gezet.

Na deze huldiging werd het woord genomen door de meter, mevr. J. Van der Cruysse.

Mijnheer en Mevrouw Vlietinck-De Grauwe en familie,

Dames en Heren.

Bij de doop van de Z.86 „SURCOUF" voel ik mij vandaag bijzonder gelukkig te mogen fungeren als meter. De naam van het schip zette mij ertoe aan op te zoeken wat het betekent.

SURCOUF is een Frans zeeman van Saint Malo en zijn voornaam is eveneens Robert. Hij was een van de bekendste kaperkapiteins uit de tijd van het eerste keizerrijk. Hij begon in 1795 aan zijn loopbaan als kaper. Hij wist in vele ontmoetingen met zwaarder bewapende Engelse schepen successen te boeken.

Hij was een zeer kundig navigator,... een bekwaamheid die mijnheer Vlietinck eveneens bezit.

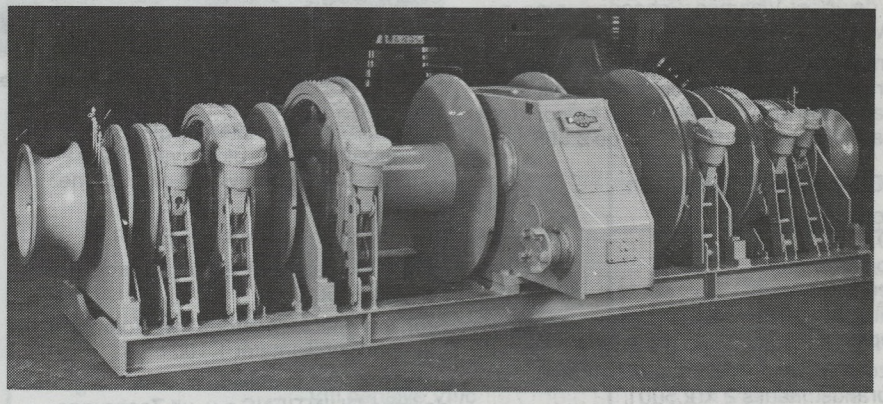
Ik wens in de eerste plaats mijn gelukwensen over te brengen aan de Rederij b.v.b.a. Surcouf en de West-Vlaamse Scheepswerven Van der Cruysse.

Door hun samenwerking is een prachtig nieuw kustvaartuig ontstaan waar de visserij fier mag op zijn.

Ik breng tevens oprechte hulde aan de families Vlietinck-De Grauwe die de durf hebben gehad dit prachtig schip te laten bouwen.

Links de meter van de Z.86 „Surcouf", mevrouw Van der Cruysse, en rechts de peter, de heer Etienne Van Houcke, eigenaar van het Hotel Maritiem, Zeebrugge.

BRUSSELLE MARINE LEVERDE...



Rederij en werf mogen zeker geloofd worden wegens hun doorzettingsvermogen om van de Z.86 „Surcouf" een op en top moderne polyvalente kusttreiler te maken waarvoor de keus bepaald werd voor een hydraulische viertrommel vislier van het type 460-4H, wegens de kompakte uitvoering, passend voor de stuurhuisbreedte en geschikt voor inbouw. Zelfs dit kleinere vislier-type is uitgerust met pneumatische afstandsbediening voor het in- en uitschakelen van de trommels met hun friktiekoppelingen en het openen of sluiten van de remmen vanaf de brug.

In het stuurhuis geeft een bedieningsbord met één blik de stand weer voor het manœuvreren bij inhalen of vieren bij middel van 4 hendeltjes, 1 per trommel, gekombineerd voor bediening van rem en koppeling: „trommel vrij" - „trommel op rem" - „trommel ingeschakeld".

De technische steekkaart van deze lier wijst op kracht en snelheid:

– maximaal 4,6 ton bij 42 m/min. op gemiddelde trommelwinding.

De voedingspomp voor de vislier kan door middel van een omschakelklep de hydromotor van een powerblock bekrachtigen: een primeur aan onze kust.

Keurig ingewerkt in de kommandopost is de stuurknuppel en het stuurwiel, de eerste voor gemotoriseerd, het tweede voor handsturen wanneer de elektropomp van de stuurinrichting afgezet wordt. Deze overschakeling gebeurt automatisch.

Met deze uitrusting is de „Surcouf" verzekerd het beste te bezitten voor jarenlange dienst.

n.v. quintiens

SCHEEPS- EN INDUSTRIELE ELECTRICITEIT

SIEMENS - BBC - TELEMECANIQUE - DANFOSS - ELIN - RADIUM - BOSCH

Kielbankstraat 6
8380 Zeebrugge
„DAY AND NIGHT SERVICE"
Tel. 050-54.41.72

installatie / herstelling / onderhoud
electrische- en electronische schakelborden
overhaal en herwikkelen van motoren
uit voorraad :
el. motoren, kabel, onderdelen

Proficiat voor dit dynamisme en dit bewijs van diep geloof in de verdere toekomstmogelijkheden van de zeevisserij.

Ook gelukwensen aan de West-Vlaamse Scheepswerven, aan mijn man en zijn medewerkers die het schip gemaakt hebben en die toch bij iedere tewaterlating risico's nemen.

Meneer en mevrouw Vlietinck-De Grauwe mogen terecht fier zijn dat het schip klaar is om zijn taak te volbrengen.

Wij weten dat zij erin zullen slagen de „Surcouf" door hard werken rendabel te maken en wij hopen dat zij steeds met veel moed en durf de zee zullen trotseren.

Proficiat!"

De technische proefvaart van de Z.86 „SURCOUF" is gepland voor 17 juni 1987 te Zeebrugge.

De kiel van het schip werd gelegd op 30 oktober 1986 en verder volledig afgebouwd op de West-Vlaamse Scheepswerven n.v. A. Van Der Cruysse te Oostkamp.

Vermelden we ook nog dat deze scheepswerf nog 2 Eurokotters op stapel heeft staan waarvan de aflevering voorzien is voor in het najaar. Het betreft de Z.12 en de Z.568.

TECHNISCHE GEGEVENS:

Hoofdafmetingen:

L.O.A.	14,50 m.
Loodlijnlengte	12,00 m.
Breedte op spant	5,00 m.
Holte i/d zijde	2,25 m.
Diepgang	2,20 m.

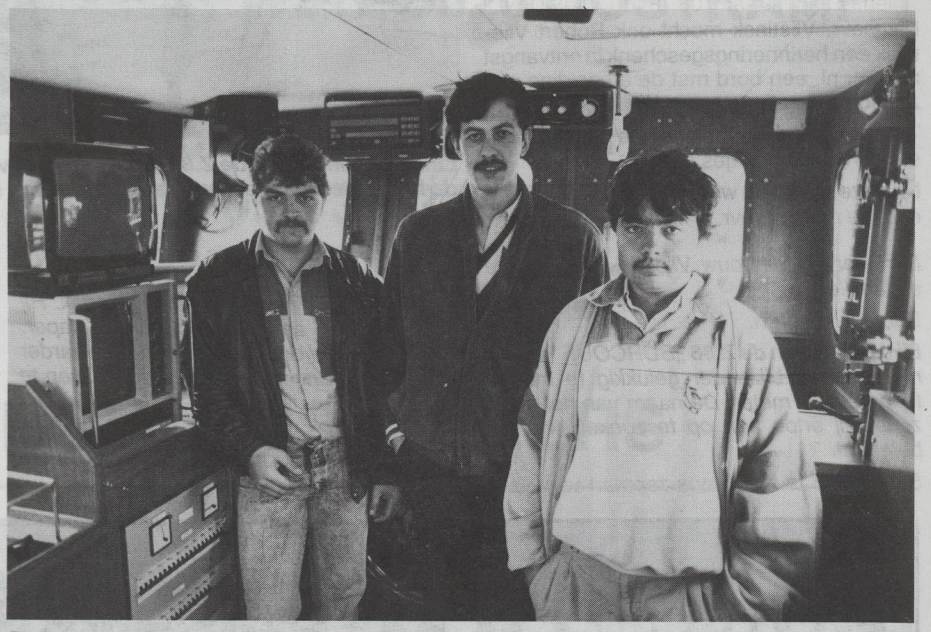
- zoetwatertank 1.200 l. met hydrofoor
- brandstoftanks 2 × 2.500 l.
- marpoltank 300 l.
- olietank 300 l.
- hydrotank 600 l.
- visruim 17 m³

Hoofdmotor Cummins N-855-M / 189 PK bij 1.800 t/m met keerkoppeling.

Masson-Pam NF 3 met reduktie 4 × 1, geleverd door Werkhuizen Ketels. Topas welke de P.I.V. toerentalrelaar aandrijft met aangekoppelde hoofdgenerator 25 kVA 1.500 T/M.

Op de topas staat een el. magnetische koppeling gemonteerd voor de aandrijving van de hoofdhydropomp voor de aandrijving van de viertrommelvislier.

Hulpmotor Cummins 4 B 3, 9 G (M) 52 PK 1.500 t/m, zeewatergekoeld, gekoppeld aan de hulpgenerator van 20 kVA met daarop de el. magnetische koppeling om de hulphydropomp te bedienen, voor de noodbediening van de vislier en werking van het power blok.



De bemanning van de „Surcouf" met in het midden schipper-reder R. Vlietinck.

Het schip is bovendien uitgerust met een hydraulisch Power Block van Franse herkomst voor het bedrijven van de Gill-net visserij.

Stuurmachine Brusselle HSE 55R.

Hydraulisch aangedreven viertrommelvislier Brusselle 460-4H.

Bronzen driebladschroef Van Voorden Zaltbommel met diameter 1.100 mm.

De elektrische installatie werd verzorgd door de firma QUINTIENS n.v. uit Zeebrugge.

Het vaartuig is voorzien van logist onderdeks voor vier bemanningsleden.

Het kookhuis-brug met de bediening motor, hulpmotor en navigatie-instrumenten zoals dieptemeter, radar, sonar, autopilot, enz., geleverd en geplaatst door INES - ZEEBRUGGE.

De brug is voorzien van de nodige akkomodatie, zoals el. fornuis, boiler, douche, wasbak en toilet.

Pneumatische besturing van de vislier vanuit de brug.

Het vaartuig is gebouwd onder toezicht en volgens de eisen van de Belgische Zeevaartinspektie te Oostende.

C.V. HOSTYN SAELENS

coöperatieve vennootschap

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

VOOR VLUGGE BEDIENING ZICH WENDEN:

Bruggelaan 12, BREDENE – ☎(059) 32 31 80

VERANDERINGEN IN DE „OFFICIËLE LIJST DER BELGISCHE VISSERS VAARTUIGEN" – MAAND MEI 1987

Erratum veranderingen APRIL 1987

Bij O.23 „GEOFFREY-WILLIAM" - Vermogen van motor moet 300 pk. zijn i.p.v. 220 pk.

Inbouw nieuwe motor

O.190 „RENILDE" - Eigendom: DESMIT Lucien, Langestraat 108, 8400 OOSTENDE. Motor Mitsubishi - 300 pk - bouwjaar 1987. Zeebrief: 08.05.1987.

Z.462 „ZEEPAREL" - Eigendom: PAUWAERT Constant, de Vrièrestraat 25, 8390 KNOKKE-HEIST. Motor A.B.C. - 600 pk. - bouwjaar 1987. Zeebrief: 07.05.1987.

Verandering van eigendom + Naam

O.211 „NARWAL" wordt O.211 „CHRISTOPH" - Eigendom: BARBAIX Rudy, Guldensporenlaan 2, bus 2 - 8400 OOSTENDE. Tel. (059) 80 46 85. Zeebrief: 19.05.1987.

Z.582 „BEAUFORT V" wordt Z.582 „ASANNAT" - Eigendom: PVBA Rederij VERSLUYS-SAEVELS, Kapellestraat 167, 8401 BREDENE. Tel. (059) 32 17 23. Zeebrief: 20.05.1987.

Verhoging P.K. + verandering benaming eigendom

Z.84 „DE KLAUWAERT" - Eigendom: B.V.B.A. Rederij DE KLAUWAERT, Heesterstraat 32, 8390 KNOKKE-HEIST. P.K.: 1.080. Zeebrief: 22.05.1987.

Verandering benaming eigendom + adresverandering

N.706 „STER DER ZEE" - Eigendom: B.V.B.A. Rederij Everaert, Pareloesterlaan 10, 8400 OOSTENDE. Tel. (059) 80 59 46. Zeebrief: 26.05.1987.

Blz. 30 en 31: Scheldevissersvloot

BOU 24 „BEATRIX" volledig schrappen.

Blz. 28 en 29: bijvoegen BOEKHOUTE - VISSERIJVLOOT

BOU 24 „BEATRIX" - Roepnaam O P A X L.O.A. 19m04. Bt. 41,38 - bouwjaar 1964 - werf 21 - staal - motor Stork - 275 pk. - bouwjaar 1971 - boomkorvisserij - navigatie-instrumenten: RF - US - R - DNP. Eigendom: RAMMELOO Erik, Stationstraat 54, 9961 BOEKHOUTE. Tel. (091) 73 72 75. Zeebrief: 26.05.1987.

O.64 „BLACK JACK"

Navigatie-instrumenten RF i.p.v. RG.

STAND VAN DE VANGSTEN
1 januari 1987 - 31 mei 1987

Visbestand		*quotum '87 (1)*	*vangsten 31 mei 1987*
kabeljauw	IIIa SK	60	14
	IIa, IV	4.170	3.998
	Vb, VI, XII, XIV	80	37
	VII-VIIa, VIII, IX, X	810	671
	VIIa	400	118
		5.400	**4.838**
schelvis	IIIa, b, c, d	50	0
	IIa, IV	1.180	26
	Vb, VI, XII, XIV	70	3
	VII, VIII, IX, X	70	8
		1.370	**37**
zwarte koolvis	IIa, IIIa, b, c, d; IV	70	4
	VII, VIII, IX, X	30	17
		100	**21**
witte koolvis	VII	330	121
wijting	IIa, IV	3.110	610
	VIIa	100	47
	VII-VIIa	180	166
		3.390	**823**
schol	IIIa SK	80	0
	IIa, IV	9.000	2.342
	VIIa	260	133
	VIId, e	1.360	1.267
	VIIf, g	445	291
	VIIh, j, k	50	1
		11.195	**4.034**
tong	IIa, IV	1.165	707
	VIIa	1.115	576
	VIId	1.035	878
	VIIe	40	9
	VIIf, g	1.000	373
	VIIh, j, k	50	11
	VIII	155	27
		4.560	**2.581**
makreel	IIa, IIIa, b, c, d; IV	70	1
sprot	VIId, e	30	0
heek	IIa; IV	40	0
	Vb, VI, VII, XII, XIV	330	35
	VIII behalve VIIIc	10	0
		380	**35**
zeeduivel	Vb, VI, XII, XIV	255	3
	VII	2.755	311
		3.010	**314**
schartong	VII	390	38
haring	IVc, VIId	8.180	0

(1) uitwisselingen inbegrepen.

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF
LOWYCK & ZOON
VICTORIALAAN 30 OOSTENDE – TEL. (059) 32 08 21
HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

De Onderzoeksraad heeft op zijn laatste zitting voor de zomer afscheid genomen van bijzitter Robert Rycx (zie verder).

De Onderzoeksraad deed ook een paar uitspraken. Schipper Georges Lambier van het lijnvissersvaartuig „Achilles III" kreeg 3 dagen schorsing.

In maart 1985 had hij zijn vaartuig dwars over de warrelnetten van de N.49 „Erna" laten drijven, waardoor aanzienlijke schade werd aangericht. Dat is echter niet de reden van de veroordeling, wel is het dat de „Achilles III" zich op 28 mijl uit de kust bevond (op het wrak van de „Birkenfels"), terwijl volgens de reglementen dit schip niet verder uit de kust mag varen dan 25 mijl.

Schipper François Daems van de O.225 „Norman Kim" werd veroordeeld tot een schorsing van 12 dagen wegens gevaarlijke navigatie. Hij had in de omgeving van de A1-boei het Algerijns gastankertje „Dahra" ernstig gehinderd door scheve koers te lopen.

(vervolg op blz. 7)

De voltallige onderzoeksraad voor de zeevisserij die woensdagnamiddag tijdens de zitting afscheid nam van bijzitter Robert Rycx.

L.V.Z. VRAAGT HOGER QUOTUM OP STUDIEDAG VOOR ZEEVISSERIJ

Het Liberaal Verbond van Zelfstandigen (LVZ) heeft vorige zaterdag op een studiedag over zeevisserij in Oostende, een aantal resoluties goedgekeurd waarin ondermeer een hoger quotum geëist wordt.

Volgens het LVZ heeft de rederij, voor een rendabele exploitatie van het bestaande vlootbestand, behoefte aan een hoger quotum.

Voorts zijn de Belgische reders, volgens het LVZ, bereid investeringen te doen mits financiële begeleiding van de overheid en op voorwaarde dat er enige waarborg bestaat omtrent een hoger quotum.

Het opleggen van een quotum, zo werd op de LVZ-studiedag gezegd, houdt geen rekening met de sociaal-economische aspecten en de gevolgen voor het beleid van de bedrijven zelf.

Het Liberaal Verbond van Zelfstandigen vraagt een steviger binding van de Nationale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouwproducten en het Rijksstation voor Zeevisserij met de visserijbedrijven.

Naast een betere organisatie en meer communicatie, werd op de studiedag in Oostende tevens een betere structuur van die diensten gevraagd, evenals de vulgarisatie van bruikbare resultaten van buitenlandse opzoekingsstations.

Tenslotte werd er door het LVZ bij de reders op aangedrongen om meer gebruik te maken van de mogelijkheden geboden door onderzoek.

Ook werd gezegd dat het LVZ niet langer kan aanvaarden dat bij vervroegde oppensioenstelling een zelfstandige zeevisser verlies aan inkomen lijdt en een loontrekkende niet.

Ieder onderscheid in verband met het bewijs van de beroepsloopbaan moet bovendien worden uitgeschakeld.

Vanaf volgende week geven wij dit lijvig rapport, geschreven door Lieve Pieters, in extenso in het Visserijblad weer.

De Oostendse advocaat P. Van Laer die de leiding van de studiedag had, met de heer Pick (links) van de Liberale Middenstand.

Beeld van de studiedag van de zeevisserij met rechts de afgevaardigden van de reders.

O.118 „DANDY„ - „OSAKA REEFER"

Noch tegen schipper Roger Jungbluth, noch tegen een van zijn bemanningsleden van de O.118 „Dandy" had de rijkscommissaris beroepsfouten gevonden in verband met de aanvaring tussen dit vaartuig en de Japanse „Osaka Reefer" in mei 1985. In zijn vordering vroeg hij dan ook geen sanctie.

Z.60 „BLUE ANGEL" - „CARAVELLE"

Tot slot was er ook nog de getuigenis van matroos Danny Bouillon van de Z.60 „Blue Angel" over de aanvaring met het Westduits containerschip „Caravelle" bij Brixham in oktober van vorig jaar.

Na 2 maal te zijn aangevaren verging de Z.60. Volgens Danny Bouillon gebeurde de aanvaring in zeer slechte zichtbaarheid, hetgeen de „Caravelle" niet belette toch zeer snel te lopen.

Na de botsing is hij op de brug van het containerschip geweest en heeft gezien dat er slechts 2 man aanwezig waren.

De zetels stonden achterover, als om te rusten, en vanuit die positie moet het bepaald onmogelijk geweest zijn de radarschermen (beiden afgesteld op een bereik van 12 mijl) in de gaten te houden.

De essentiële factor in deze zaak is de slordigheid aan boord van het containerschip.

ROBERT RYCX NEEMT AFSCHEID ALS BIJZITTER

Na een „loopbaan" van 19 jaar heeft Robert Rycx afscheid genomen als bijzitter van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart. Had het graag nog wat langer gedaan, voelt zich er ook fysisch toe in staat (alhoewel nu 79 jaar oud) maar is vol bitterheid over de kritiek geuit in eigen (visserij)middens over de uitgesproken arresten.

(vervolg op blz. 8)

Aangevallen worden als je weet dat je alles deed om de straf te milderen doet pijn op mijn leeftijd. Daarom hou ik er maar mee op.

De voorzitter van de onderzoeksraad, dhr. J. GEPTS overhandigde aan de afscheidnemende bijzitter Robert Rycx een prachtige scheepsklok.

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

VAN PRAET - DANSAERT

p.v.b.a.

BAASRODE

ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR:

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

Het lang bestaan van de firma getuigt voor de degelijkheid van de geleverde goederen.

Onze kabels zijn te verkrijgen bij de beste firma's aan de kust en in 't bijzonder **bij S.C.A.P. Oostende.**

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

Robert Rycx zetelt in de Onderzoeksraad sedert hij daartoe in 1967 door de Koning benoemd werd.

Hijzelf die een vijftigtal jaren gevaren heeft was de geknipte man om het ambt van bijzitter te vervullen. Niemand kan beter oordelen in welke moeilijke omstandigheden men soms de verkeerde beslissing neemt die dan vóór de Onderzoeksraad eindigen.

Zijn carrière als visser werd beslist toen hij als kleine knaap op de scheepjes van zijn grootvader ging spelen. Heel vroeg al (8 jaar) werd hij naar de Paster Pype school gestuurd, en op 14-jarige leeftijd kreeg hij zijn eerste praktische les toen hij mee voer op de garnaalvisserij, toen nog met zeilschepen.

Robert Rycx is bijgevolg een man die de hele evolutie van de visserijschepen meegemaakt heeft.

Zelf heeft hij het meegemaakt dat de O.126 op de rotsen van 't Gat liep en dat de O.88 door de Duitse vliegtuigen de grond ingeboord werd. Nooit heeft hij echter in zijn lange loopbaan een man verloren.

Zelf zegt hij „op een schip is er niemand die kan zeggen, dat zal met mij niet gebeuren". Daarom werd hij steeds bereid gevonden uit te leggen hoe vlug een ongeval gebeurd is. Verder nog zegt hij „ik heb altijd getracht rechtvaardig te zijn, fouten te helpen verklaren om te voorkomen dat diezelfde fouten een tweede keer zouden voorkomen. Ik ben blij te kunnen zeggen dat ik dikwijls begrip heb kunnen opbrengen en de vissers zo heb kunnen helpen.

De laatste tijd echter werd ik uit eigen rederskringen aangevallen als ik weet dat de uitgesproken straf rechtvaardig ja, zelfs mild was, en dit zeker niet als een persoonlijke aanval kan beschouwd worden".

Tijdens een kleine plechtigheid die de eigenlijke Onderzoeksraad voorafging, dankte voorzitter Gepts de gevierde om zijn stiptheid en zijn gewetensvolle medewerking.

Als erkenning van zijn verdiensten werd hem door de Koning het ereteken van Ridder in de Kroonorde toegekend.

Vanwege de collega's mocht R. Rycx een barometer als afscheidsgeschenk in ontvangst nemen.

SONARDETECTIETOESTEL: EUROPESE PRIMEUR

De Nieuwpoortse rederij Vieren zorgde voor een Europese primeur met het plaatsen van een Sonar-detectietoestel op de tot sportvissersvaartuig omgebouwde vrachtvaarder „Jean Bart IV".

Dank zij dit electronisch snufje kan men vanop een afstand van 1.600 meter scheepswrakken lokaliseren. Daar er rond de scheepswrakken een onuitputtelijke visrijkdom voorhanden is wordt het belang van een investering van 800.000 fr. duidelijk.

De sonar van de „Jean Bart IV" zoekt in een straal van 360 graden, en is identiek aan deze van het oceanografisch onderzoekschip „Belgica".

Eens men een wrak gelokaliseerd heeft kan men in een beperkte omgeving verder zoeken.

Het toestel is zo gesofistikeerd dat een geoefend oog tot een kleine school vissen op het kleurenscherm kan zien.

Ter gelegenheid van de officiële voorstelling van de Sonar voor de sportvisserij beklaagde reder A. Vieren zich over oneerlijke concurrentie!

Volgens hem loopt het de spuigaten uit hoe vaartuigen van allerlei slag en soort passagiers voor een dagje lijnvissen op zee meenemen.

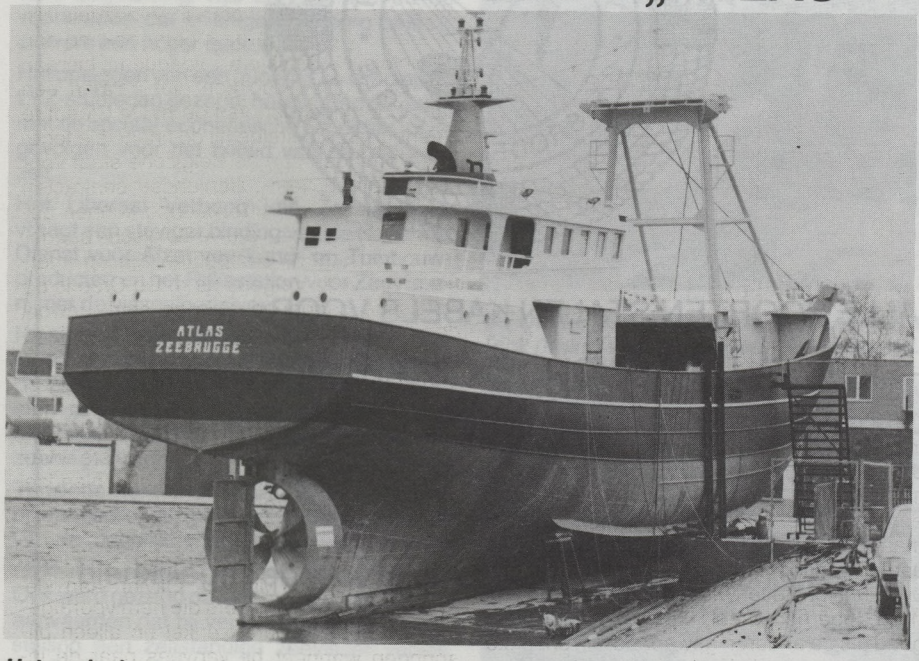
Officieel gaat het om een vriendendienst, of niet-betalende passagiers. Reder Vieren is echter van het tegenovergestelde overtuigd. Hij vraagt zich af wat er zou gebeuren bij ongeval. Zijn die mensen dan verzekerd?

Op deze vraag wordt bij de Zeevaartinspectie negatief geantwoord.

A. Vieren zegt nog: „Wij zijn bij de wet verplicht gediplomeerd personeel aan boord te hebben, zonder van de talloze veiligheidsmaatregelen te spreken."

Daar echter schijnt alles te mogen, zonder acht te geven op de veiligheid.

NIEUW KREDIET VOOR „ATLAS"



Het sociaal-economisch kernkabinet heeft afgelopen donderdag twee scheepskredieten goedgekeurd. In het eerste geval ging het om de bouw van een steenstorter, waar een bedrag van 290 miljoen frank mee gemoeid is, door de rederijen Herbosch Klere, Dredging International, De Cloedt en De Nul. Het tweede scheepskrediet werd toegestaan voor de gedeeltelijke financiering van de bouw en de uitrusting van de stalen bokkentreiler voor de rederij „Atlas" uit Zeebrugge (foto). De totale kostprijs van het vaartuig bedraagt 94,7 miljoen, het scheepskrediet 65 miljoen. Het schip zal binnenkort van stapel lopen op de scheepswerf De Graeve.

BEZOEK MILITAIRE SCHEPEN

In het kader van Stanavforchan zijn van 19 tot 22 juni 4 militaire schepen te gast te Brugge. Het gaat om de BNS Aster (België), HNLMS Harlingen (Nederland), HMS Hurworth (Groot-Brittannië) en de FGS Wetzlar (Duitse Bondsrepubliek). De schepen zullen aanleggen in het klein handelsdok nabij de L. Coiseaukaai.

HARINGVANGST EEN SUKSES IN '87?

Negen onderzoekschepen uit zeven landen hebben in februari ll. een „International Young Fish Survery„ gesticht. Deze namen proeven bij het vissen. Ze toonden aan dat de haring met geboortejaar 84 en 85 goede vangsten beloven. Alhoewel de beste vangsten eerder laat zullen komen. De aanhoudende koude temperatuur van de laatste winter heeft de planctonaangroei geremd, zodat de Noordzeeharing eerder laat zijn hoogste vetgehaalte zal bereiken.

VIS UIT DE MODE IN JAPAN

Het Japans Internationaal Agricultural Council heeft een werk uitgegeven van Ken Yamaji „Protein in the Japanese Diet". Daaruit blijkt dat de jeugd, Joost mag weten waarom, zich van visgerechten afkeert en momenteel opteert voor melk- en vleesvoeding. Tegenwoordig eten de vijftig plussers in Japan dubbel zoveel vis als de jongeren.

In de jaren 75 tot 84 nam het verbruik van eiwitten met 1% af. Melkprodukten namen echter met 20% toe en vlees met 11%; des te groter was het afvallen van vis, eieren en plantaardige proteïnen. Het heet dat eetgewoonten van de mens niet enkel op regelmatige tijdstippen veranderen, maar ook op geografisch gebied „reizen".

Daar waar het Westen de rage kende, en nog kent van de Oosterse manier van eten (en zelfs de Oosterse namen van de gerechten overneemt: tempura-iziki e.a.) schijnt de golf ook in de andere richting te werken, en nemen de Oosterlingen de Westerse gewoonten aan en eten vlees en kaas. Oshawa draait zich om in zijn graf.

Kuwait Petroleum (Belgium)

★ Marine en Industriële Oliën en Vetten

★ Probelgas P.V.B.A. Werf goederenstation Brugge

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

50e VERJAARDAG FEDERATIE DER BAGGERWERKEN

MINISTER OLIVIER: „BAGGERAARS MOETEN SCHEPEN IN BELGIË LATEN BOUWEN"

De Federatie der Baggerwerken viert dit jaar haar 50e verjaardag. Een jubileum dat wellicht bijna onopgemerkt zou voorbijgegaan zijn, ware het niet dat de Belgische baggerindustrie is uitgegroeid tot één van de meest dynamische sectoren van onze nationale scheepvaartindustrie (die overigens zo hard te kampen heeft met binnen- en buitenlandse crisistoestanden) en als dusdanig als een welkome uitzondering kan gezien worden.

De Belgische baggervloot moet in de wereldrangschikking van privé-vloten slechts onderdoen voor Nederland, maar ze komt vóór die van Japan, West-Duitsland en Korea, landen die op tal van andere gebieden vaak als modelvoorbeelden worden ingeroepen.

(De grootste staatsvloot behoort toe aan de Volksrepubliek China). Zo'n 130 grote baggereenheden varen en werken onder Belgische vlag. De „Leonardo da Vinci" is de grootste cutterzuiger ter wereld, de „Vlaanderen XVIII" de grootste sleephopperzuiger.

België moet niet enkel op grond van aantal en afmetingen van die schepen tot de leidende baggernaties gerekend worden. Ook wat de kwaliteit van de geboden diensten betreft, staat ons land aan de top. De Belgische baggeraars hebben een uiterst volledig en efficiënt werktuig uitgebouwd, dat door zijn polyvalent karakter en zijn hoge graad van technische specialisatie rendabiliteit in de hand werkt en hen in staat stelt de moeilijkste opdrachten snel en doeltreffend uit te voeren.

Deze kenmerken hebben het de Belgische baggeraars mogelijk gemaakt 20 à 25% van de wereldmarkt in de wacht te slepen. De hoofdbrok van hun activiteiten wordt trouwens in het buitenland verwezenlijkt. Zij genieten van een internationale reputatie en „baggeren de wereld rond", van Noorwegen tot Egypte, van Nigeria tot Australië, van Iran tot Mexico, en van China tot... Nederland.

SPITSTECHNOLOGIE

Ter gelegenheid van haar 50e verjaardag organiseerde de Federatie der Baggerwerken op maandag 15 juni jl. een academische zitting in Brussel. Naast de h. De Cloedt, voorzitter van de Federatie, namen ook de hh. De Paepe, secretaris-generaal van het Ministerie van Openbare Werken, De Croo, Minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel, en Olivier, Minister van Openbare Werken, het woord.

De h. De Cloedt legde in zijn toespraak de nadruk op de complexiteit van een schijnbaar eenvoudig beroep, waarvan het belang voor de Belgische economie en de enorme veelzijdigheid vaak geringschat worden. De oorspronkelijke, artisanale traditie heeft plaats moeten ruimen voor spitstechnologie en wetenschappelijke apparatuur. Elektronica en informatica spelen een toenemende rol in de voorbereiding, uitvoering en controle van baggerwerken, ook al mag de menselijke dimensie uiteraard niet vergeten worden, aldus de h. De Cloedt. De spreker noemde het baggeren een „beroep van schepping" en ontkende hierbij dat onderzoek en ontwikkeling van nieuwe toepassingen in België ten opzichte van het buitenland achterop liggen. Wel betreurde hij dat de universiteiten van ons land (waarmee steeds nauwer samengewerkt wordt) geen specifieke opleiding voor baggeringenieurs bieden. Hij gaf eveneens toe dat er soms een gebrek is aan coördinatie van de technologische en commerciële inspanningen die de Belgische baggeraars aan de dag leggen.

De h. De Cloedt richtte een impliciete kritiek tot de aanwezige regeringsleden, stellend dat kredieten voor buitenlandse activiteiten vaak te lang op zich laten wachten of gewoonweg uitblijven.

In zijn slotwoorden sprak hij zich ook uit over de toekomst van de Belgische baggerindustrie: „Ik denk dat de Belgische baggeraars een moeilijke toekomst voor zich hebben, maar met de steun van onze autoriteiten, de samenwerking met onze studieburelen, met onze universiteiten en de bekwaamheid van het baggerpersoneel, wij ten minste even goed als de anderen gewapend zijn om onze taak tot een goed einde te brengen".

Tweede spreker was de h. De Paepe, die de historische en hedendaagse rol van watervervoer en havens voor ons land beklemtoonde, evenals de rol die de baggeraars spelen in de strijd tegen milieuvervuiling, een taak die ook de h. De Cloedt belicht had. Zonder de moeilijkheden over het hoofd te zien, drukte de h. De Paepe de hoop uit dat de ecologische, technische en economische uitdagingen van de toekomst ondermeer door de nauwe samenwerking tussen baggerbedrijven en overheidsdiensten zouden overwonnen worden.

IN HET BUITENLAND

Minister De Croo had het vooral over de export van de baggeractiviteiten. „Het belang van de baggernijverheid in het Belgische uitvoerpakket is niet te onderschatten", zei hij, ook al moest hij toegeven dat zijn diensten uiteindelijk slechts over weinig precies cijfermateriaal beschikken om deze bewering te staven. Maar de faam van de Belgische baggeraars in het buitenland staat als een paal boven water. In Venezuela zijn de Belgische baggeraars beter gekend dan de Belgische ministers", voegde hij hieraan toe. De h. De Croo kon niet nalaten een aantal opmerkingen van de h. De Cloedt te weerleggen. Zo stelde hij de financiële tegemoetkomingen van de Belgische staat voor het bekomen van buitenlandse contracten zeker niet als een uitzondering kunnen beschouwd worden en dat de Belgische baggeraars nog steeds competitief zijn op internationaal vlak. Volgens de h. De Croo is de Belgische baggerindustrie zo sterk geworden op wereldvlak, omdat het in eigen land met bijzonder moeilijke problemen geconfronteerd werd op het gebied van aanleggen en onderhouden van waterwegen en havens. Dit gaf de nodige impuls tot het scheppen van spitsbedrijven, die de vereiste ervaring en know-how bezaten om buitenlandse markten te veroveren.

VERSCHUIVING

Tenslotte kwam Minister Olivier aan de beurt. Hij kon de sprekers die hem voorafgegaan waren, natuurlijk enkel en alleen bijspringen wanneer hij verwees naar de indrukwekkende prestaties van de Belgische baggerbedrijven in de afgelopen halve eeuw. „Zonder enige overdrijving mag gezegd worden dat de bedrijven het uitzicht van België ingrijpend veranderd hebben". Maar, zo zei hij, de ruimtelijke beperkingen worden in het binnenland steeds groter en de grenzen van

de externe havenexpansie komen in zicht. Bijgevolg is er een verschuiving merkbaar „van grootschalige naar meer complexe, maar kleinere baggerwerken". Grote nieuwe aanlegbaggerwerken zullen zich steeds minder vaak voordoen, maar de nood aan onderhoudsbaggerwerk om de toegankelijkheid van de Belgische havens te vrijwaren, is een blijvend gegeven.

Van doorslaggevend belang is in de ogen van minister Olivier de reductie van de kostprijs van het baggeren. Jaarlijks worden 35 à 40 miljoen m^3 slib opgebaggerd, hetgeen rekening houdend met een goederenverkeer van 123,9 miljoen ton voor de Belgische zeehavens in 1985, overeenstemt met een kostprijs van 28,25 F/ton. Deze uitgave is uiteraard verantwoord, maar er moet gewerkt worden aan een optimalisatie van deze activiteit. Hij drong ook aan op een verdere modernisering van vloot en technieken, en op een uitbreiding van de export.

Tenslotte zei hij nog een paar woorden over een mogelijke bestelling van een baggerschip bij een Belgische scheepswerf. Of het hier ging om een bestelling van Dredging International aan Fulton wou hij ook na de voordrachten niet kwijt. En hij deed een beroep op de Belgische baggeraars, die steeds mogen rekenen op de steun van de regering, om ook een bijdrage te doen tot de Belgische scheepvaart, onder de vorm van talrijke orders voor schepen bij de Belgische werven, iets wat in de huidige context van de Boelwerf-kwestie zeker niet onopgemerkt kon voorbijgaan. „Zoals de Belgische overheid de Belgische baggerbedrijven steunt, moeten ook de baggerbedrijven op hun beurt de Belgische scheepswerven en toeleveringsbedrijven steunen". Een dergelijke concensus is naar zijn mening nakend.

ALLERLEI

■ De totale zalmproduktie op de talrijke farms zal in 1987 oplopen tot bijna 72.000 ton, terwijl dit in 1986 nog maar 59.000 ton was. Voornaamste producerende landen zijn Frankrijk, Schotland, de Faroe, Noorwegen en Ierland.

IERLAND

■ Voor de rechtbank van het Ierse Cork werden 5 Spaanse en 3 Britse schippers veroordeeld wegens illegale visserij. De zwaarste straf kreeg een Spaanse schipper van de treiler „Garcia". Hij kreeg een boete wegens vissen in verboden water van 720.000 fr., terwijl de tegenwaarde van de in beslag genomen vis en het vistuig geschat op 540.000 B.fr. eveneens opgelegd. Hij had eveneens ondermaatse vis aan boord. Volgens de rechter mag men wel ondermaatse vis vangen, maar niet aan boord houden. Het eerste is niet strafbaar, het tweede wel.

■ In Ierland werden door de rechter drie schippers beboet voor 180.000 B.fr. elk om het vislogboek niet overeenstemmend met de werkelijke vangsten bijgehouden te hebben. Volgens de aanklager is het goed en juist bijhouden van de vangsten in het logboek van groot belang omdat Brussel op basis hiervan de inlichtingen en gegevens bekomt voor de kwotapolitiek.

VISSERSMIS OP DE VUURTORENWIJK

Op de Oostendse Vuurtorenwijk werd, zoals ieder jaar tijdens de kermisweek, de traditionele Vissersmis gehouden, een aandenken aan hen die hun leven lieten op zee. De eucharistieviering die vooraf gegaan werd door E.H. Demaegdt, directeur van de visserijschool Paster Pype, werd door velen bijgewoond. Aan het gedenkteken achteraan de kerk werden bloemen neergelegd door o.a. burgemeester Julien Goekint, namens het stadsbestuur; CVP-fractieleider in de gemeenteraad Clement Bil en Albert Biestman, voorzitter van de garnaalkruiers. Aalmoezenier Jan Corneillie sprak daarna een gebed uit waarna de Last Post weerklonk door de kerk.

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

De afgelopen week is zowat de flauwste geweest die we in jaren gekend hebben. Dit wat aanvoer en opbrengst betreft. Weinig te vangen op bepaalde visgronden, op andere visgronden waar wel veel vis zit, mag niet gevist worden. Meteen zakte de aanvoer als een steen en schoten de prijzen voor verschillende soorten de hoogte in. Dit alles als gevolg van beslissingen die steunen op vergissingen die men node toegeeft. Bovendien is de mentaliteit van sommige ambtenaren zo in ons land dat men in de handen wrijft als men iemand in overtreding kan nemen.

Geen IJslandvis ook deze week zodat noch schelvis, noch rode zeebaars aangevoerd werden. Van de West een paar te kleine vangsten waar de reder en de visser zijn kost niet mee kon verdienen en waar ook de handelaar weinig zal aan winnen ook al zal de verbruiker diep in zijn beurs moeten tasten om zijn wekelijks visje op tafel te krijgen. Met het seizoen voor de deur ziet het er voor de viswinkeliers redelijk somber uit. Tongen die nu al tot boven de 500 fr. kosten, voor pladijs moet tot 90 fr. en meer betaald worden, wijting is ook al boven de 100 fr. het kg. gestegen. Alleen poors en bot zijn nog goedkope vissen, tot ook die nog slechts beperkt zullen mogen aangevoerd worden.

De kustvisserij doet het iets beter de laatste week. Er wordt meer garnaal gevangen en ook op de markt gezet. De prijs is wel iets teruggelopen en schommelde tussen 140 en 200 fr. De visvangers moeten het in hoofdzaak hebben van kleine pladijs, bot en poors. Tong is er bijna niet meer bij.

Hopelijk krijgen we volgende week wat meer gul nu ieder vaartuig naar het schijnt nog 800 bennen mag aanvoeren.

VRIJDAG 12 JUNI 1987

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
N.40	8	75	—	240.037

MAANDAG 15 JUNI 1987

WEST				
O.108	12	60	900	571.147
O.128	12	120	—	450.147
N.3	14	100	—	453.753
O.705	7	50	100	268.768
Z.296	11	120	800	842.562
Z.37	15	70	1.500	949.299
KANAAL				
Z.319	19	200	2.000	1.914.113

WOENSDAG 17 JUNI 1987

WEST				
O.135	10	120	—	556.802
O.309	10	100	—	472.671
KANAAL				
O.124	14	200	1.500	1.748.403

Verwachtingen

VRIJDAG 19 JUNI

KANAAL: Z.185, 155 vis, 3000 tong
WEST: O.51, 30 vis, 2000 tong
KREEFTENPUT: O.306, 60 vis, 15 kreeftjes
GOLF V. BISCAJE: O.33, 10 vis, 3500 tong
NOORD: Z.284

MAANDAG 22 JUNI

KANAAL: O.231, 200 vis, 300 tong
O.114, O.518, Z.431 (vermoed.)
KREEFTENPUT: B.181, Z.582
WEST: O.427, N.709, N.597, Z.596, Z.96 (vermoedelijk)

DINSDAG 23 JUNI

NOORD: O.26
WEST: Z.583

WOENSDAG 24 JUNI

WEST: N.706

ZEEBRUGGE

		tong	vis	dag.	fr.
MAANDAG 15 JUNI 1987					
Z.70	W	1.000	100	16	819.531
Z.584	W	300	40	10	483.470
Z.80	W	200	10	8	189.800
Z.92	K	3.500	260	19	2.118.150
Z.573	KRP	—	35	10	323.865
Z.39	K	2.000	300	19	2.212.311
Z.16	W	1.200	120	14	949.750
Z.576	N	800	150	15	1.052.240
Z.30	N	700	250	15	1.187.220
BR.6	KRP	—	60	10	449.335
					9.785.612

WOENSDAG 17 JUNI 1987

Z.50	W	1.000	120	12	800.130
Z.54	W	1.500	300	12	2.134.890
Z.78	W	600	200	12	1.469.660
Z.710	KRP	—	70	10	692.310
Z.580	W	300	20	7	237.720
					5.334.710

NIEUWPOORT

DONDERDAG 11 JUNI 1987

GARNAAL		
1 vangst	97 kg.	23.086 fr.

VRIJDAG 12 JUNI 1987

VIS		
N.736	212 kg.	34.124 fr.
N.350	528 kg.	159.104 fr.
N.88	278 kg.	44.848 fr.
N.590	342 kg.	41.875 fr.
N.49	276 kg.	40.604 fr.
N.700	108 kg.	21.505 fr.

Op de vrijdagmarkt losten twee bokkenvissers en vijf kustvaartuigen samen ongeveer 2.000 kg vis aangevoerd voor een totaal bedrag van 397.145 fr. Tong nr. 1 kreeg 358 à 386 fr./kg en tong nr. 2 404 à 414 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 449 à 463 fr./kg en tong nr. 4 of fruittong 449 à 456 fr./kg. Tong nr. 5 bekwam 392 à 403 fr./kg en kleine tong 334 à 341 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 417 à 428 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 240 à 318 fr./kg, varia tegen 288 à 358 fr./kg en griet tegen 219 à 302 fr./kg. Tongschar werd aan 120 à 186 fr./kg genoteerd, robaard aan 88 à 96 fr./kg en knorhaan aan 2250 à 2750 fr. de ben. Voor grote pladijs boekte men 4000 à 4250 fr. de ben, voor drieling- of middenslag pladijs 3500 à 3750 fr. de ben en voor visjes 1750 à 2200 fr. de ben. De grote zandschar bekwam 48 à 52 fr./kg en de kleine zandschar 1780 à 1900 fr. de ben. Op de vrijdagmarkt ondergingen alle prijsnoteringen een gevoelige stijging in vergelijking met de prijzen op de vorige marktdagen geboekt. Vooral de prijzen der tong waren aan een fikse stijging onderhevig.

ZATERDAG 13 JUNI 1987

GARNAAL		
1 vangst	68 kg.	16.648 fr.

REDERS,

ZOWEL EENMANSBEDRIJVEN
ALS VENNOOTSCHAPPEN

VOOR AL UW BOEKHOUDINGEN

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

Wendt U tot

ZAKENBUREEL
Arthur COENE p.v.b.a.

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

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

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

MAANDAG 15 JUNI 1987

VIS		
N.720	338 kg.	80.430 fr.
O.494	555 kg.	76.653 fr.
N.57	1.243 kg.	237.873 fr.
N.52	1.116 kg.	244.404 fr.
N.723	4.246 kg.	375.465 fr.
N.75	937 kg.	202.213 fr.
N.700	154 kg.	29.545 fr.
N.590	164 kg.	33.811 fr.
N.88	178 kg.	40.598 fr.

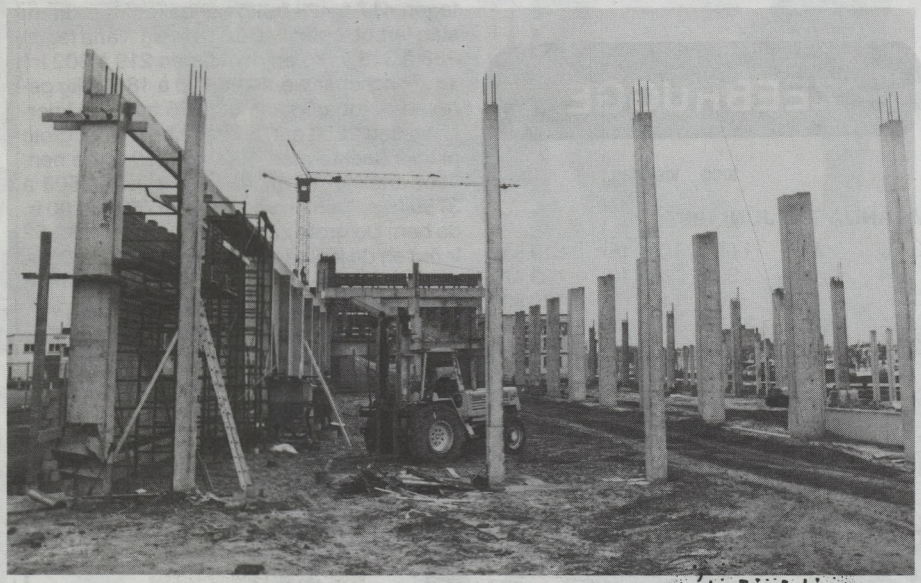
Er werd op de maandagmarkt door vijf bokkenvissers, vier kustvaartuigen en één vaartuig van de West, ongeveer 9.100 kg vis aangevoerd. Dit voor een totaal bedrag van 1.364.955 fr. Tong nr. 1 kreeg 376 à 388 fr./kg en tong nr. 2 408 à 416 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 464 à 478 fr./kg en tong nr. 4 of fruittong 456 à 468 fr./kg. Tong nr. 5 bekwam 395 à 404 fr./kg en kleine tong 338 à 350 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 418 à 435 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 280 à 340 fr./kg, varia tegen 270 à 428 fr./kg en griet tegen 240 à 350 fr./kg. Tongschar haalde 130 à 204 fr./kg, vlaswijting 3000 à 3500 fr. de ben en gul 3300 à 5600 fr. de ben, dit à rato van de grootte - klasse. De voorkleine gul kreeg 3260 à 3480 fr. de ben. Op de maandagmarkt werd tong, varia en Westvis aangevoerd, zodat iedere handelaar in de mogelijkheid werd gesteld de voor hem nodige aankopen te verrichten. Voor grote pladijs werd 4000 à 4250 fr. de ben geboekt, voor drieling- of middenslag pladijs 3750 à 4100 fr. de ben en voor visjes 1800 à 2100 fr. de ben. Grote wijting haalde 5000 à 5250 fr. de ben en kleine wijting 4250 à 4500 fr. de ben. Voor grote zandschar noteerde men 2380 à 2460 fr. de ben en voor kleine zandschar 1720 à 1780 fr. de ben. De aangevoerde rog bekwam volgende prijsnotering: moerrog 5000 à 5250 fr. de ben, tilten 4750 à 5000 fr. de ben, scherpstaarten 4500 à 4750 fr. de ben en katrog 2500 à 3000 fr. de ben. Voor doorn- of speurhaai werd 2300 à 2500 fr. de ben opgetekend, voor zeehond 2500 à 2750 fr. de ben, voor zee- of zandhaai 1250 à 1500 fr. de ben en voor knorhaan 2280 à 2750 fr. de ben. De eerste marktdag der week werd gekenmerkt door een ruime belangstelling vanwege de handelaars en alle bekomen prijsnoteringen konden als duur beschouwd worden.

WOENSDAG 17 JUNI 1987

VIS		
N.22	281 kg.	53.991 fr.
N.700	100 kg.	22.838 fr.

Op de woensdagmarkt losten slechts twee kustvaartuigen hun kleine vangst. Voor tong nr. 1 werd 399 à 402 fr./kg betaald en voor tong nr. 2 418 à 429 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 505 à 518 fr./kg en tong nr. 4 of fruittong 519 à 538 fr./kg. Tong nr. 5 bekwam 414 à 424 fr./kg en kleine tong 340 à 360 fr./kg. Voor varia werd 304 à 386 fr./kg geboekt en voor griet 268 à 400 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 85 à 90 fr./kg aangekocht, middenslag- of drieling pladijs tegen 80 à 85 fr./kg en visjes tegen 55 à 65 fr./kg, wijl voor zandschar 48 à 56 fr./kg werd bekomen. De aanvoer was te gering om van een normale prijsnotering gewag te kunnen maken. Opnieuw werd er eens te meer vastgesteld dat zich op de woensdagmarkt een nijpend tekort aan Westvis voordeed.

UITBREIDING VISMIJN TE ZEEBRUGGE



De uitbreiding van de Zeebrugse vismijn door de grotere capaciteit van de vissersvloot en de schaalvergroting neemt stilaan vaste vorm. De vergroting van de loods aan de oostkant van de vismijn over een lengte van bijna 80 meter schiet langzaam maar zeker uit de grond. Eens het gebouw voltooid zal het verdeeld worden in 13 vakken van 6 meter. De eerste 4 vakken hebben aan de kant van de Vismijnstraat een paar wagen-bergplaatsen en inkomdeuren, hal, trappen die voeren naar de veilingszaal op de eerste verdieping en daarachter de sorteerhal die doorloopt, doch afgescheiden is van het bestaande deel van het gebouw. De bestaande poort wordt dichtgemaakt. Meer naar de kaaikant toe wordt een sas van 6 meter voorzien, voor heftrucks, aan beide kanten afgesloten met afsluitlamellen in kunststof. Zodoende zal een zelfstandige temperatuurregeling bekomen worden in de nieuwe hal. De overige 9 vakken van de hal, op de volle breedte die ongeveer 29 meter is, vormen verder de grote sorteerhal. In de breedte komen de steunpunten van de kaaigevel op de zolen van de kaaimuren terecht. Een middenrij steunpunten om de 6 meter, verdelen de hal in een kleinere en grotere helft. De kostprijs van de uitbreiding en de modernisering wordt geraamd op 110 miljoen frank. De ingebruikname is voorzien eind 1988.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

(1)	*(2)*	*(3)*	*(4)*
12 juni	7	1.994	397.145
15 juni	10	9.130	1.364.955
17 juni	2	381	76.829

GARNAALAANVOER

NIEUWPOORT

(1)	*(2)*	*(3)*	*(4)*	*(5)*	*(6)*
11 juni	1	97	23.086	238	238
13 juni	1	68	16.048	236	236

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

OPROEPNUMMER SLEEPDIENST ANTWERPSE HAVEN GEWIJZIGD

Ingevolge het verhuis in de Antwerpse haven van de Stedelijke Sleepdienst van de kaai 62 naar het nieuwe station op kaai 602 is deze dienst met ingang van 18 juni e.k. te bereiken op volgende nummers.

Bureau: (03) 568.03.35 of (03) 568 03 51 of (03) 568 03 67.

Dokmeester-werkleider (bestellen sleepboten): (03) 568 04 00 of (03) 568 04 16.

Vanaf voormelde datum worden volgende telefoonnummers buiten gebruik gesteld: (03) 225 01 60 en (03) 225 01 79 en (03) 232 74 18.

ZEEMACHT SRI LANKA ONDERSCHEPT INDIASE VISSERSVAARTUIGEN

Vorige week heeft de zeemacht van Sri Lanka een vloot van 19 Indiase vissersschepen onderschept die voedsel en geneesmiddelen in de noordsrilankaanse provincie Jaffna wilden afleveren. Ze werden onderschept toen ze de Srilankaanse territoriale wateren bereikten.

Het standpunt van India is dat de Tamilbevolking van Jaffna dringend behoefte heeft aan voedsel en medicijnen. De bewoners van het schiereiland zijn ingesloten door de gevechten tussen Tamil-opstandelingen en het Srilankaanse leger.

De Tamil-rebellen streven naar een autonome staat in het noordoosten van Sri Lanka.

Sri Lanka heeft daar tegen ingebracht dat de bevoorrading niet nodig en ongewenst is en bovendien een schending van zijn soevereiniteit is.

Een ambtenaar van het Srilankaanse Ministerie van Buitenlandse Zaken verklaarde dat zijn land een confrontatie wil vermijden. Hij zei dat de marine de strikte opdracht gekregen heeft niet te vuren.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	15 juni		16 juni	17 juni	
Lappen	360	375	.....	370	380
Grote	388	440	.....	395	430
3/4	435	505	.....	480	515
Bloktongen	420	500	.....	475	505
Vóór-kleine	385	440	.....	399	435
Kleine	355	380	.....	350	365
Slips	335	399	.....	335	345

ZEEBRUGGE

Grote	385	372	.....	438	379
Bloktongen	396	390	.....	470	410
Fruittongen	490	400	.....	561	497
Schone kleine	492	400	.....	570	505
Kleine	394	403	.....	490	382
Tout petit	273	363	.....	376	359
Slips	355	349	.....	347	343

NIEUWPOORT

Tong I	376	388	.....	399	402
Tong II	408	416	.....	418	429
Tong III	464	478	.....	505	518
Tong IV	456	468	.....	519	538
Tong V	395	404	.....	414	424
Slips	338	350	.....	340	360

PLADIJS

OOSTENDE

	15 juni		16 juni	17 juni	
Platen	78	100	.....	71	83
Iek (groot-klein)	72	85	.....	57	76
Derde slag	52	70	.....	60	71
Platjes	38	62	.....	40	55

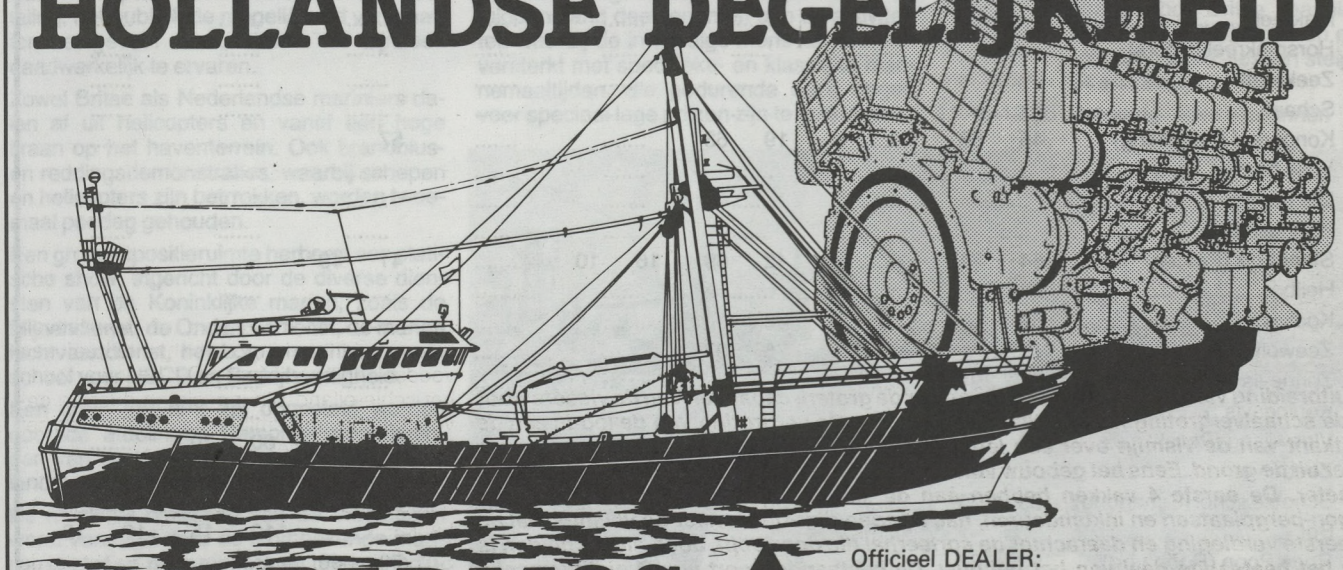
ZEEBRUGGE

Platen	92	59	.....	91	90
Iek	69	56	.....	69	54
Derde slag	72	39	.....	76	70
Platjes	60	56	.....	58	47

NIEUWPOORT

Moeien	80	85	.....	85	90
3e slag	75	82	.....	80	85
Platjes	36	42	.....	55	65

JAPANS VERNUFT EN HOLLANDSE DEGELIJKHEID



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

MACHINEFABRIEK PADMOS B.V. HOLLAND

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

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende 15/6		Oostende 16/6	Oostende 17/6		Zeebrugge 15/6		Zeebrugge 16/6	Zeebrugge 17/6		Nieuwpoort 15/6		Nieuwpoort 16/6	
Tarbot groot	410	439	.....	322	395	460	399	.....	539	460	418	435	.....	
Tarbot middel	339	360	.....	313		359	252	.....	458	420	280	340	.....	
Tarbot klein	282	315	.....	294		250	246	.....	366	280	270	428	304	386
Griet groot	292	338	.....	318		266	245	.....	443	382	240	350	268	400
Griet middel	286	310	.....	296	300	233	230	.....	364		.....		.....	
Griet klein	226	267	.....	215	293	200	179	.....	291	277	.....		.....	
Schelvis groot	.....		.....	.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Schelvis middel	.....		.....	.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Schelvis klein	.....		.....	.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Heek grote	66	136	.....	76	160	.....		.....	.....		.....		.....	
Heek middel	.....		.....	.....		.....		.....	120		.....		.....	
Heek klein	.....		.....	.....		.....		15	.....		.....		.....	
Lom	.....		.....	.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Leng	59	80	.....	74	85	.....		.....	71	40	.....		.....	
Keilrog	80	109	.....	104		.....		.....	117		100	105	.....	
Rog (grote)	66	106	.....	77	112	107	68	.....	123	115	95	100	.....	
Tilten	60	100	.....	99		76	58	.....	106	96	95	100	.....	
Scherpstaart	50	84	.....	87	90	126	74	.....	137	129	90	95	.....	
Halve Mans (Gladrog)	56	110	.....	70	105	93	38	.....	123	103	.....		.....	
Katrog	35	58	.....	.....		48	10	.....	64	52	50	60	.....	
Kabeljauw	156	185	.....	107	147	.....		.....	139		.....		.....	
Gul (groot)	121	171	.....	125	130	92	84	.....	110		66	112	.....	
Gul (middel)	100	134	.....	60	108	.....		.....	75	66	.....		.....	
Gul (klein)	80	123	.....	67	89	56	45	.....	55	47	.....		.....	
Staartvis	308	392	.....	244	357	339	304	.....	396	330	.....		.....	
Wijting groot	98	118	.....	108	111	96	84	.....	122	104	100	105	.....	
Wijting klein	62	96	.....	92	102	73	56	.....	82	54	85	90	.....	
Schar	23	27	.....	23	39	34	22	.....	28	20	35	48	48	56
Steenschol (Tongschar)	33	169	.....	40	180	181	70	.....	171	112	130	204	.....	
Zeehaai	50	71	.....	66	69	.....		.....	77	73	25	30	.....	
Hondshaai (Zeehond)	24	37	.....	32	39	19	14	.....	38	31	50	55	.....	
Pieterman (Arend)	.....		.....	.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Makreel	.....		.....	.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Horsmakreel (Poors)	.....		.....	.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Zeekreeft	.....		.....	.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Schaat	.....		.....	.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Kongeraal (Zeepaling)	45	68	.....	19	63	.....		.....	57		.....		.....	
Volle haring	.....		.....	.....		.....		.....	.....		.....		.....	
IJle haring	.....		.....	.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Haringshaai	.....		.....	.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Steenholk (Posten)	54	74	.....	42	69	16	10	.....	41	19	.....		.....	
Heilbot	.....		.....	.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Koolvis	57		.....	68		.....		.....	.....		.....		.....	
Zeewolf	.....		.....	75	97	.....		.....	.....		.....		.....	
Zonnevis	131	391	.....	.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Koningsvis	.....		.....	.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Vlaswijting (Pollak)	100	135	.....	94		.....		.....	.....		60	70	.....	
Zeeduivel	.....		.....	.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Schotse schol (Schartong)	35	75	.....	36	85	59	20	.....	57		.....		.....	
Bot	.....		.....	.....		.....		.....	.....		12	15	12	16
Rode Poon (Roobaard)	52	82	.....	.....		69	54	.....	79	46	.....		.....	
Grauwe poon (Knorhaan)	27	37	.....	36		19	10	.....	20	16	45	55	.....	
Rode knorhaan (Soldaten)	34	87	.....	84		74	69	.....	115	49	.....		.....	
Langoustinen	.....		.....	.....		237	166	.....	279	188	.....		.....	
Krab	.....		.....	.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Krabbenijpers	.....		.....	.....		.....		.....	.....		.....		.....	
Wulk (kist)	.....		.....	.....		.....		.....	1060	1800	.....		.....	

NEDERLANDSE NATIONALE VLOOTDAGEN 1987

De Koninklijke marine organiseert op 26, 27 en 28 juni a.s. de Nationale Vlootdagen. Deze manifestatie dient om het Nederlands publiek een indruk te geven over de wijze waarop de Koninklijke marine de haar opgedragen taken uitvoert.

Gedurende deze drie dagen zullen de poorten van het Nieuwe Haventerrein te Den Helder open staan om elke geïnteresseerde de gelegenheid te geven kennis te maken met de Koninklijke marine.

Het organiserend comité onder leiding van de commandant der maritieme middelen Den Helder, de kapitein ter zee J.J.W. van Waning, verwacht dit jaar weer zo'n 125.000 bezoekers op de Nieuwe Haven te Den Helder.

Interessant voor het publiek is dat men onderzeeboten, fregatten, mijnenvegers en opnemingsvaartuigen, zowel van binnen als van buiten kan bezichtigen.

Met landingsvaartuigen en sleepboten kan men rondvaarten maken door de marinehaven. Evenals in voorgaande jaren zijn ook nu weer een aantal buitenlandse schepen present en voor bezichtiging opengesteld.

De marineluchtvaartdienst verzorgt demonstraties met het lange afstandspatrouillevliegtuig van het type Orion, alsmede met helicopters van het type Lynx. De Britse Royal Navy zal participeren in de air-displays met een Sea-Harriër (een straalvliegtuig dat stil kan hangen in de lucht en vertikaal kan landen), een Nimrod patrouille vliegtuig, een Seaking-helicopter en een Wessex-helicopter begeleidt door haar Royal Marines; de Britse evenknie van ons korps mariniers.

KLM-helicopters zullen, alhoewel tegen betaling, het publiek de mogelijkheid verschaffen het gevoel van „airborne" te zijn ook daadwerkelijk te ervaren.

Zowel Britse als Nederlandse mariniers dalen af uit helicopters en vanaf een hoge kraan op het haventerrein. Ook brandblus- en reddingsdemonstraties, waarbij schepen en helicopters zijn betrrokken, worden tweemaal per dag gehouden.

Een grote expositieruimte herbergt een statische show, ingericht door de diverse diensten van de Koninklijke marine, zoals de Mijnendienst, de Onderzeedienst, de marine luchtvaartdienst, het korps mariniers en de school voor NBCD en Bedrijfsveiligheid.

Een grote info-tent zal opgesteld worden door de afdelingen Personeelsvoorzieningen van de Koninklijke marine, Koninklijke landmacht en Koninklijke luchtmacht.

De muzikale omlijsting van de Vlootdagen wordt verzorgd door de alombekende marinierskapel en de tamboers en pijpers, inclusief een heuse steelband van het korps mariniers.

Met openbaar vervoer is de Nieuwe Haven goed bereikbaar. Treinreizigers kunnen Den Helder bereiken met een halfuursdienst vanuit Amsterdam en Haarlem. Vanaf het station in Den Helder onderhouden bussen een pendeldienst naar het haventerrein.

Voor de ingang van de marinehaven is ook een halte voor de NZH-busdienst, zodat belangstellenden vanuit de provincies Groningen, Friesland en IJsselmeerpolders eveneens met openbaar vervoer de Vlootdagen kunnen bezoeken. Voor de personenauto's en bussen is op het haventerrein een ruime parkeergelegenheid aanwezig. De toegang alsook het parkeren is gratis.

Ten behoeve van filatelisten zal ter gelegenheid van de Nationale Vlootdagen een herdenkingsenveloppe worden uitgegeven. Deze is verkrijgbaar bij het op de marinehaven ingerichte Veldpostkantoor en wordt aldaar van een veldpoststempeling voorzien.

Tevens kan op genoemd kantoor alle reguliere post door bezoekers worden afgegeven voor stempeling met Veldpoststempel nieuwe stijl nr. 24, ook op zondag, welke tijdens de Nationale Vlootdagen voor het eerst gebruikt zal worden.

Het Helders marinemuseum neemt ook deel aan de Nationale Vlootdagen. In het museum is een speciale tentoonstelling geplaatst met zeer veel details over de 4-daagse zeeslag ten tijde van de Engelse oorlog.

Het programma van de Nationale Vlootdagen staat in een kleurige folder welke gratis verkrijgbaar is ten tijde van die dagen bij de stands van de marine-voorlichtingsdienst.

Het Haventerrein is voor een ieder geopend van 09.00 - 17.00 uur. Men dient er wel rekening mee te houden dat het bij de Wet is verboden te filmen en te fotograferen. Er is echter genoeg materiaal te koop om als herinnering mee te nemen.

Dit jaar wordt wederom zoals dat afgelopen jaar ook het geval was vanuit de Helderse middenstand deelgenomen aan de aktiviteiten waarbij de inwendige mens kan worden versterkt met specifieke- en klassieke marinemaaltijden, die gedurende deze dagen voor speciaal lage prijzen zijn te verkrijgen.

PROGRAMMA NATIONALE VLOOTDAGEN TE DEN HELDER 26, 27 en 28 juni 1987

A. Aktiviteiten tussen steigers 21 en 24:

09.15	Marinehaven open voor publiek; schepen open voor bezichtiging.
09.15-12.00	Havenrondvaarten met landingsvaartuig vanaf steiger 25.
09.30-10.00	Mars tamboers en pijpers van het Korps Mariniers tussen steigers 12 en 21.
09.30-09.50	Demonstratie Onderzeebootbestrijdingsvliegtuigen type Orion van de Koninklijke marine en type Nimrod van de Britse Royal Navy.
09.50-10.10	Demonstratie met rubber aanvalsboten en landingsvaartuigen door mariniers tussen steiger 21 en 22.
10.00-10.30	Demonstraties vechtsporten door mariniers in recreatietent bij steiger 24.
10.10-10.30	Brandblus- en reddingdemonstratie door patrouilleboot, sleepboot, Lynx-helicopter en Duik- en demonteergroep tussen steiger 21 en 22.
10.30-10.50	Demonstratie Britse Sea-Harrier, een vertikaal stijgend en landend straalvliegtuig.
10.50-11.00	Tokkelafdaling van de top van een hoge kraan door mariniers bij steiger 24.
11.00-11.35	Terroristen bestrijdingsdemonstratie door Britse mariniers met Wessex helicopter en een „gijzelingsauto" tussen steiger 24 en Zeedijk.
11.45-12.05	Dropping kikvorsmannen uit

Een algemeen zicht van de Nationale Vlootdagen in 1986 waar de zon eveneens van de partij was.

Seaking helicopter en oppikken met speedboot tussen steiger 22 en 23.

12.15-13.15 Lunchconcert marinierskapel in recreatietent op steiger 24.

13.00-16.00 Havenrondvaarten met landingsvaartuig vanaf steiger 25.

13.15-13.35 Brandblus- en reddingdemonstratie door patrouilleboot, sleepboot, Lynx-helicopter en Duik- en demonteergroep tussen steiger 21 en 22.

13.40-14.00 Demonstratie met rubber aanvalsboten en landingsvaartuigen door mariniers tussen steiger 21 en 22.

14.00-14.30 Demonstratie vechtsporten door mariniers in recreatietent bij steiger 24.

14.10-14.20 Tokkelafdaling van de top van een hoge kraan door mariniers bij steiger 24.

14.30-15.05 Terroristen bestrijdingsdemonstratie door Britse mariniers met Wessex helicopter en een „gijzelingsauto" tussen steiger 24 en Zeedijk.

15.00-15.30 Mars tamboers en pijpers van het Korps mariniers tussen steigers 12 en 21.

15.15-15.45 Dropping kikvorsmannen uit Seaking helicopter en oppikken met speedboot tussen steiger 22 en 23.

15.55-16.15 Demonstratie onderzeebootbestrijdingsvliegtuigen type Orion van de Koninklijke marine en type Nimrod van de Britse Royal Navy.

16.15-16.30 Demonstratie Britse Sea-Harriër' een vertikaal stijgend en landend straalvliegtuig.

17.00 Einde programma: publiek verlaat terrein.

B. Aktiviteiten tussen steigers 12 en 18:

09.15-12.00 Havenrondvaarten met sleepboten vanaf steiger 14 en 15.

10.00-11.15 Demonstratie duikers in duiktank door de Duik- en demonteergroep.

09.30-10.00 Mars tamboers en pijpers van het Korps mariniers tussen steigers 12 en 21.

12.00-13.00 Lunchconcert door de steelband van het korps mariniers in de Oploopkantine.

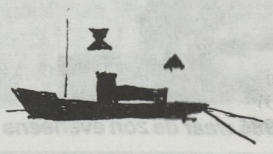
12.30-13.45 Demonstratie duikers in duiktank door de Duik- en demonteergroep.

13.00-16.30 Havenrondvaarten met sleepboten vanaf steiger 14 en 15.

14.45-16.00 Demonstratie duikers in duiktank door de Duik- en demonteergroep.

Elk heel uur (m.u.v. 11.00, 12.00 en 15.00 uur) start demonstratie van scheepsmodellen in het waterbassin op steiger 19.

Wijzigingen in Programma voorbehouden.



HERDENKINGSENVELOPPE 1987 t.g.v. 31e NATIONALE VLOOTDAGEN

Ter gelegenheid van het feit dat de Koninklijke marine op 26, 27 en 28 juni 1987 voor de eenendertigste maal Nationale Vlootdagen organiseert, zal door de „Stichting Den Helder Marinestad" wederom een herdenkingsenveloppe worden uitgegeven.

Filatelistische gegevens:

Enveloppe: 100 gram papier, formaat 10 × 19 cm., vier kleurendruk.

Frankering: frankeerzegel 75 cent – uitgave t.g.v. het Gouden Huwelijksfeest Hunne Koninklijke Hoogheden Prinses Juliana en Prins Bernhard.

Stempel: Veldpost handstempel nr. 24, welke voor het eerste in nieuwe uitvoering zal worden gebruikt tijdens de Nationale Vlootdagen.

Insluiter: Algemene en technische gegevens van het geleidewapen fregat van de Trompklasse.

Bestelling: Vanaf heden door storting van ƒ 5,00 per stuk op postgiro 25 14 15 6 t.n.v. „Stichting Den Helder Marinestad", Havenplein 3 te Den Helder, met vermelding van het aantal enveloppen nr. 7.

Bestellingen dienen uiterlijk 19 juni te zijn geplaatst. Daarna zijn enveloppen, indien nog niet uitverkocht, alleen nog verkrijgbaar tijdens de Vlootdagen. Er is echter een beperkte oplage. Liefhebbers die de voorkeur geven aan een bepaalde datum stempeling dienen dat kenbaar te maken, door aan te geven vrij, - za, - zo,-.

De verzending geschiedt op maandag 29 juni 1987.

Veldpostkantoor

Op het terrein van de Nieuwe Haven te Den Helder zal een veldpostkantoor worden geplaatst en ingericht door de afdeling Veldpost van de Koninklijke Landmacht. Alle daar aangeboden poststukken worden voorzien van het Veldpoststempel nr. 24 nieuwe stijl.

Om misverstanden te voorkomen gaarne uw aandacht voor het volgende:

- Beschadigde of slecht afgestempelde enveloppen MOETEN als bewijsstuk aan de uitgever worden teruggezonden; indien voorradig worden zij vervangen.
- Van eventueel niet ontvangen van bestelde enveloppen dient AANGIFTE te worden gedaan bij de P.T.T. Een KOPIE van de aangifte dient aan de uitgever te worden gezonden, waarna herzending volgt, indien voorradig.
- De uitgever is NIET verantwoordelijk voor beschadiging tijdens de verzending, daar zij hierop geen enkele invloed kan uitoefenen.
- VAN BOVENSTAANDE REGELING WORDT NIET AFGEWEKEN!
- Klachten over verzending: Bureau marine voorlichting
  adres: Havenplein 3, 1780 CA DEN HELDER
  Tel.: 02230-11234/toestel 3058.

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 10 juni werd aangevoerd: 1.200 kg. tong, 5 kisten tarbot en griet, 26 kisten wijting, 71 kisten schol, 32 kisten schar, 79 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 22,12-20,95, grote tong 22,11-20,68, grootmiddel tong 24,00-22,01, kleinmiddel tong 25,17-22,96, tong één 24,98-23,39, tong twee 19,74-19,00.

Per 40 kg.: tarbot 832-716, griet 832-745, schol één 192, schol twee 178-176, schol drie 156-148, schol vier 122-108, wijting vier 144-132, schar 100-66, bot 40-30.

De besommingen waren: UK 11 ƒ 600, UK 129 ƒ 2.800, VD 6 ƒ 5.300, YM 18 ƒ 3.600, WR 128 ƒ 4.900, WR 153 ƒ 2.900, WR 248 ƒ 3.200, IJM 6 ƒ 11.300.

Aan de donderdagmarkt van 11/6 werd aangevoerd: 9.635 kg. tong, 26 kisten tarbot en griet, 53 kisten kabeljauw, 63 kisten wijting, 22 kisten schol, 42 kisten schar, 18 kisten makreel, 157 kisten diversen.

Per 1 kg.: tarbot 22,71-19,95, grote tong 23,03-19,55, grootmiddel tong 24,12-20,95, kleinmiddel tong 25,52-21,22, tong één 24,98-21,99, tong twee 21,22-19,25.

Per 40 kg.: tarbot 820-642, griet 807-780, kabeljauw vier 210-204, kabeljauw vijf 170-164, schol drie 212-192, schol vier 160-144, wijting vier 150-142, schar 80-42, makreel twee 106-102, pieterman 35, horsmakreel 25-8, bot 35-27, hammen zonder kop 650-390, poontjes 55-40, rode poon één 240, rode poon twee 260-250, rode poon drie 280-270.

De besommingen waren: KW 25 ƒ 188.000, UK 89 + UK 307 ƒ 15.400, UK 129 ƒ 700.

GOEDEREEDE

VRIJDAG 12 JUNI 1987

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr			24,48
Tong gm			23,07
Tong km			25,24
Tong I			26,50
Tong II			20,18
Tarbot I			22,52
Tarbot II			20,51
Tarbot III			20,17
Tarbot IV			22,43
Tarbot afw.			12,16
Griet I			20,15
Griet II			23,63
Schol 1 (G)			4,30
Schol 2 (G)			3,99
Schol 3 (G)			3,66
Schol 4 (G)			3,35
Kab 1 (G)			5,80
Kab 2 (G)			5,67
Kab 3 (G)			4,60
Kab 4 (G)			4,26
Kab 5 (G)			2,86
Kab (afw)			50
Wijt. 4 (G)			3,75
Schar 1/D			1,20
Schar 2/D			66
Poon gr			3,02
Poon 1			2,76
Poon 2			1,60
Rog 1			5,59
Rog 2			4,43
Koolv. 1 (G)			2,00
Koolv. 3 (G)			1,00
Koolv. 4 (G)			1,00
Schel. 3 (G)			2,86
Bot			1,21
Zalm-Forel			9,10
Tongschar			10,48
Schol 1 (O)			4,21
Schol 2 (O)			3,96
Schol 3 (O)			3,48
Schol 4 (O)			2,98
Haai + P			3,69
Krab			1,28
Inktvis W			10,16
Inktvis ZW			2,97
Harder			2,00
Steenbolk			2,11
Mullen			5,10
Hammen			17,80
Diversen			1,43
Garn. exp. 2			7,53
TOTAAL:	168.015	1.013.893	

DONDERDAG 16 JUNI 1987

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr			22,00
Tong gm			21,84
Tong km			22,34
Tong I			22,05
Tong II			18,80
Tarbot I			19,56
Tarbot II			17,10
Tarbot III			16,00
Tarbot IV			17,20
Griet I			19,00
Griet II			17,55
Kab 2 (G)			4,75
Kab 3 (G)			4,66
Kab 4 (G)			4,09
Kab 5 (G)			2,48
Wijt. 4 (G)			3,67
Schar 1/D			1,20
Poon gr			3,44
Poon 1			3,00
Poon 2			1,76
Bot			1,03
Schol 1 (O)			3,97
Schol 2 (O)			3,87
Schol 3 (O)			3,34
Schol 4 (O)			2,75
Krab			75
Inktvis W			9,11
Inktvis ZW			3,00
Steenbolk			1,40
Mullen			5,00
Diversen			14,39
Garn. exp. 2			8,21
Garn. bnl. 2			7,50
TOTAAL:	9.116	38.362	

COLIJNSPLAAT

DONDERDAG 4 JUNI 1987

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr			22,07
Tong gm			17,04
Tong km			21,95
Tong I			21,99
Tong II			18,64
Tarbot I			20,67
Tarbot II			18,00
Tarbot III			18,08
Tarbot IV			18,32
Tarb./Griet			18,00
Griet I			18,13
Griet II			17,93
Schol 2 (G)			4,00
Schol 3 (G)			3,63
Schol 4 (G)			2,88
Kab. 5 (G)			3,00
Wijt. 4 (G)			3,34
Schar open			1,39
Schar 2/D			81
Zeebaars			29,26
Poon 1			3,70
Poon 2			2,34
Bot			93
Zalm-Forel			9,82
Tongschar			5,50
Schol 2 (O)			3,80
Schol 3 (O)			3,10
Schol 4 (O)			2,51
Horsmakreel			67
Haai – P			1,13
Krab			2,13
Harder			3,87
Paling			11,38
Diversen			5,78
Garn. exp. 2			6,75
Garn. bnl. 2			7,95
TOTAAL:	17.998	106.137	

VRIJDAG 5 JUNI 1987

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr			20,47
Tong gm			25,88
Tong km			22,17
Tong I			22,06
Tong II			19,10
Tarbot I			20,17
Tarbot II			18,00
Tarbot III			17,73
Tarbot IV			18,89
Griet I			17,50
Griet II			16,67
Schol 2 (G)			3,43
Schol 3 (G)			3,47
Schol 4 (G)			2,89
Wijt. 4 (G)			3,13
Schar open			1,38
Schar 2/D			87
Makr. III			1,00
Zeebaars			28,14
Poon 1			3,91
Poon 2			2,14
Rog II			2,67
Bot			69
Tongschar			4,50
Schol 4 (O)			1,59
Horsmakreel			38
Haai – P			57

NEDERLAND

Harder		4,05	Tong II	19,16	Poon 2		2,32
Steenbolk		67	Tarbot I	20,85	Rog II		2,50
Paling		10,27	Tarbot II	19,08	Bot		1,06
Diversen		5,18	Tarbot III	18,21	Tongschar		3,00
Garn. exp. 2		7,31	Tarbot IV	20,32	Schol 2 (O)		3,56
TOTAAL:	10.852	74.120	Tarb./Griet	18,00	Schol 3 (O)		3,33
			Griet I	18,29	Schol 4 (O)		2,85
VRIJDAG 12 JUNI 1987			Griet II	20,34	Horsmakreel		11
			Schol 2 (G)	3,99	Haai – P		1,00
VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	Schol 3 (G)	3,66	Harder		3,58
		Gem.	Schol 4 (G)	3,29	Steenbolk		2,50
Tong gr		23,39	Wijt. 4 (G)	3,63	Paling		13,60
Tong gm		23,52	Schar open	1,18	Diversen		4,87
Tong km		22,94	Schar 2/D	72	Garn. exp. 2		7,88
Tong I		23,02	Makr. III	89	Garn. bnl. 2		9,51
			Zeebaars	28,00	TOTAAL:	25.303	168.748

NEDERLAND, HET „ENFANT TERRIBLE"

Nederland, met betrekking tot de visserij, is de laatste tijd herhaaldelijk in het nieuws gekomen. Dit is nu weer het geval met de openbaring van het rapport van de bijzondere Onderzoekscommissie van de Tweede Kamer in Nederland, waarvan het besluit luidt dat het Nederlandse Ministerie van Landbouw en Visserij zwaar betrokken is bij de ontduiking van de E.E.G.-kwoteringsreglementering. Het Nederlands aanzien in de E.E.G. is dan ook terzake beneden nul. Sommigen verwachten zelfs het aftreden van Minister Braks ter gelegenheid van de bespreking van het betrokken rapport van de Commissie Everdijk, waarin Minister Braks een onverantwoordelijk beleid verweten wordt, het verstrekken van verkeerde voorlichting aan de Kamer en het jarenlang om de tuin leiden van de E.E.G.-Commissie door valse vangstgegevens doorgespeeld te hebben.

We begrijpen wel dat Minister Braks dit deed om de Nederlandse vissers aan hun trekken te laten komen, maar dit dan noodzakelijk ten nadele van de vissers uit de partnerlanden, die naderhand het slachtoffer geworden zijn van de Nederlandse overbevissing via het grijs viscircuit. Dat grijs viscircuit zou min of meer aanvaardbaar geweest zijn, om de toen reeds bestaande Nederlandse vangstovercapaciteit in de tijd bij te regelen, door nieuwbouw te reglementeren en aan te passen. Het was echter het tegendeel dat gebeurde! Met de wetenschap van een officieel ingesteld en toegelaten grijs viscircuit, die ongelimiteerde vangsten mogelijk maakte, begon men aan één, uit de hand lopende uitbouw van een nieuwe vloot boomkotters van 45 meter en meer, met motoren van 4.000 pk. Een kind had kunnen begrijpen dat deze kruik zou te water gaan tot ze eerlang zou barsten. Waar is hier ten slotte, de bekende Nederlandse nuchterheid gebleven?

Wij hebben al eens geprobeerd begrip te zoeken en te vinden voor de Nederlandse situatie bij de Belgische en bij gelegenheid bij kontaktnamen met Franse en Britse vissers, maar dit is gewoonweg niet te doen omdat deze hun eigen kwoterings- en kwantamiseries, de Nederlandse visser en de Nederlandse overheid in de schoenen schuiven. Bij dit alles kunnen we ons inderdaad de vraag stellen of er dan nergens een zinnige Nederlandse overheid te vinden was of geweest is om te kunnen voorzien dat dit uit de hand moest lopen?

ONGENEESLIJK

Aan de buitenlandse pers ontlenen we „Beamtrawlers totalling 100.000 H.P. are presentely under construction or on order in Holland." „Boomkortreilers 100.000 pk totaliserende zijn voor het ogenblik in constructie voor Nederland of voor Nederlands order".

We lezen verder dat, alhoewel sommigen bescheiden uitgerust zijn met motoren van 2.000 pk., de meesten toch een motor krijgen van 3.000 tot 4.000 pk. en dit niettegenstaande de pogingen en verzoeken der Nederlandse regering om de motorkracht en de boomwijdte te drukken. Men heeft het onder meer over de ARM.17, de GO.31, VL.127, enz.

Bij dergelijk nieuwsje blijft men natuurlijk stom!

Verder ontlenen we aan de Duitse media het volgende: „Shiffsverkauf wegen Uberkapazität, aber neue Shiffe schon geordert".

Verkoop van schepen wegens (vangst-)overkapaciteit, maar nieuwe schepen reeds besteld!

Het gaat hier om 7 fabriekschepen die naar Peru verkocht worden en dit met de verklaring dat de schepen, wegens gebrek aan vangstmogelijkheden uit hun kosten niet geraken (!?) terwijl nochtans meer vangstmogelijkheden en betere prijzen de nieuwe schepen niet te wachten staan. Nochtans zijn betrokken grote Nederlandse rederijen toch verstandig genoeg om niet nodeloos en domweg te investeren. We kunnen ons dan ook de vraag stellen of deze rederijen ergens een gaatje gevonden hebben voor hun hoogzeevisserijvloot, zoals overeenkomsten met het buitenland, eventueel onder buitenlandse vlag voor het vissen van niet opgebruikte kwota, vooral pelagische soorten, ofwel het klaar maken aan boord van nieuwe vispreparaten, onder meer „surimi".

NEDERLANDSE EIGENGEREIDHEID

Gisteren konden we intussen vernemen dat het E.E.G.-Hof van Justitie te Luxemburg een beschuldigend oordeel uitgesproken heeft over de Urkervissers die, op eigen initiatief, de door andere landen niet benuttigde viskwota hebben opgevist. Het ging om schol (pladijs). Ze werden door een rechter uit Zwolle veroordeeld. Deze wenste echter toch eerst een oordeel uit te lokken van het E.E.G.-Hof van justitie te Luxemburg. Dit is zopas gebeurd en niet in het voordeel dus van de betrokken Urkse vissers die nu hun strafmaat definitief besteld zullen krijgen.

Wat de beslissing van Nederlandse kabeljauwvissers betreft, om niettegenstaande een ministerieel verbod, toch de kabeljauwvisserij in de Noordzee verder te gaan uitoefenen, werden deze gewaarschuwd dat ze bij het binnenkomen aan de ketting zullen gelegd worden. „Wait and see", zegt de Brit.

Inderdaad gaan we afwachten, alhoewel we absoluut niet akkoord gaan, wanneer het, zoals thans het geval is, vaststaat dat er veel kabeljauw in de Noordzee zit, er geen gevaar voor overbevissing is, en de betrokken marine-biologen zich daaromtrent vergist hebben, de visser werkloos moet zitten toekijken. Dit is een regelrechte tergerij.

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

FRANSEN ETEN MEER EN MEER VIS

Frankrijk is niet allen het land van wijn, brood en kaas, maar eveneens van visprodukten.

Men eet er 4 × zoveel vis als in Nederland en dat is meer dan er daar gevist wordt.

Terwijl de visconsumptie jaarlijks toeneemt, daalt het aantal vissersvaartuigen.

Goede perspectieven dus voor exporteurs die hun vis in Frankrijk willen verkopen. Er kan eveneens nog gesleuteld worden aan buitenlandse produkten om ze voor de Franse markt aantrekkelijker te maken. Deze conclusies zijn afkomstig uit het rapport „Distributie en Consumptie van Vis en Visproducten in Frankrijk" van het Bureau van de Landbouwraad te Parijs.

Frankrijk is een grote markt van 55 miljoen inwoners waar 1,3% van het besteedbare budget aan vis en visproducten uitgegeven wordt.

Visconsumptie neemt jaarlijks met 2% toe. De Franse vloot, die ruim 9.000 vaartuigen telt, zorgde in 1985 voor een aanvoer van 721 duizend ton aan verse vis en 97 duizend ton diepvriesproducten. Daarvan werd 136 duizend ton geëxporteerd.

Het aantal mensen dat in de vissector werkzaam is, neemt elk jaar af, evenals het tonnage van de schepen. Het beleid richt zich vooral op de verre vloot, de nationale vloot wordt gesaneerd.

De inkrimping van de vloot en de stijgende visconsumptie resulteren in een groter wordende aanvoer uit het buitenland.

Naast de eigen aanvoer wordt er in Frankrijk per jaar nog een kleine 400 duizend ton importvis geconsumeerd. Daarvan wordt 42% door de EG-landen aangevoerd. Denemarken, Groot-Brittannië en Nederland zijn de grootste EG-leveranciers van Frankrijk, met een gezamenlijk aandeel van 30 %. Vooral kabeljauw, tong, garnalen, makreel, haring en mosselen doen het goed.

Voor importeurs zijn vooral de grossisten van belang, de meeste importvis wordt via hen doorgesluisd.

De laatste tijd is er echter een tendens naar verkorting van de distributieketen. Verse vis wordt meer en meer rechtstreeks aan de vishandel verhandeld. De Franse consument koopt zijn vis vooral bij de detailhandel, in supermarkten en op de markt, met een marktaandeel van 40,22 en 27%.

De visverkoop via de supermarkten zal de komende jaren flink omhoog gaan, dit ten koste van de detailhandel en de openluchtmarkten.

Om die ontwikkeling tegen te gaan startte het FION, de organisatie die het grootste deel van de Franse vispromotie voor zijn rekening neemt, vorig jaar een publiciteitscampagne rondom het gezondheids- en versheidsaspect van vis.

Uit een onderzoek in opdracht van het FION blijkt dat de visconsumptie jaarlijks met 2% toeneemt.

De mensen hebben weinig of geen tijd meer om te koken waardoor het verbruik van diepvriesproducten stijgt. Binnen hier en 2 jaar verwacht men een toename va 8 tot 10%.

De Fransen houden van een goede en gerafineerde keuken, ze geven de voorkeur aan de duurdere vissoorten en het produkt moet er goed verzorgd uitzien.

De konsument wil aan de verpakking kunnen zien wat de samenstelling van het product is, hoe lang het houdbaar is, hoe het bereid moet worden, enz.

Denemarken is een voorbeeld van goed inspelen op de Franse markt. Dit land heeft vrijwel een monopolipositie in op de export van konserven naar Frankrijk. De Deense produkten kenmerken zich door hun lage prijzen, de goede kwaliteit, de snelle aflevering en aanpassing aan de Franse smaak (verschillende marinades bij de conserven).

Vooral haring, makreel en mosselen lenen zich goed als conservenproduct.

Samen met Spanje en Frankrijk verzorgt Nederland de hele verse mosselmarkt.

De Spaanse mossel en de Franse bouchot genieten een veel grotere bekendheid dan de Hollandse.

De promotie van Nederlandse mosselen zou zich volgens het rapport dan ook eerst moeten richten op mensen die reeds mosselen eten. De mensen die de Nederlandse mosselen kennen, zijn er in het algemeen tevreden over. De smaak en vooral de lage prijs wordt gewaardeerd.

Naar verwachting zal de consumptie van schelpdieren in de komende jaren fel stijgen. De Franse aankoopcentrales beweren dat de oesterproductie zonder afzetproblemen kan verdubbelen. De Franse consument moet alleen nog voorgelicht worden over de smaak en het bestaan van deze soort.

NIEUW MINISTERIE IN IERLAND

In Ierland komt er weldra een nieuw ministerie voor Scheepvaart waaronder het departement van visserij waarschijnlijk gaat ressorteren.

Tot op heden maakte de visserijsektor deel uit van het departement van Toerisme, Visserij en Bosbouw. Deze eventuele wijziging past juist in het kader van de algemene verkiezingen in Ierland.

Binnen het nieuw te vormen ministerie zal de Heer Pat Gallagher als Staatssecretaris fungeren. De Heer Gallagher is een bekende figuur in de visserij, daar hij in Donegal een groot visverwerkend bedrijf heeft en mede daardoor vele kontakten in de visserij heeft. De landelijke visserijvereniging is echter niet happig voor deze wijziging; zij zijn nl. bang voor een louter papieren-verandering op regeringsgebied.

GEPEKELDE HARINGKUIT DELICATESSE VOOR JAPANNERS

De vishandelaar J. Hoeve uit IJmuiden heeft zich gespecialiseerd op de verwerking van gepekelde haringkuit dat in Japan als delicatesse beschouwd wordt.

Vorig jaar werd er vanuit IJmuiden en Vlissingen zowat 800 ton gepekelde haringkuit verscheept.

Het is een betrekkelijk jonge industrie en het bedrijf hoopt uit te breiden in werkplaats en personeel.

Het bedrijf van J. Hoeve samen met de rederij Cornelis Vrolijk heeft contacten met Japan.

De heer Hoeve zegt dat de kuitzieke haring die ze nodig hebben, gevangen wordt in het Engelse Kanaal, van half november tot half december en eind augustus voor de Engelse oostkust. Ze moeten dus in die periodes een buffervoorraad vangen waar ze het hele jaar kunnen op draaien. Tot nu toe heeft dat geen problemen opgeleverd. De kwaliteit is zeer belangrijk daar de Japanners hoge eisen stellen, waarin ze trouwens volledig gelijk hebben.

Men moet de kuitjes onbeschadigd verwijderen en verwerken. Bij de geringste beschadiging is de kwaliteit al verminderd en kan men het niet meer als 1e klasse verkopen.

Het hele verwerkingsproces neemt zowat een hele week in beslag. De haring wordt ontdooid en daarna opengesneden. Hondragende haringen zijn voor deze industrie waardeloos en worden dan ook weggegooid. Het rendement ligt in de buurt van de 10% en zou hoger liggen moest men de hommers van de kuiters kunnen onderscheiden, maar dat is pas voor later.

De kuitjes worden nadien in mandjes gestopt en in pekelbaden gedompeld, dat neemt 5 dagen in beslag.

Daarna worden ze in emmertjes verpakt die, in afwachting van het vervoer, in containers worden opgeslagen.

Eens in Japan worden de kuitjes in kleinverpakking overgepakt en is dan klaar voor consumptie.

Het wordt meestal gegeten in combinatie met een sojasaus.

Dat gepekelde haringkuit in Japan tot de favoriete lekkernijen behoort, bewijst de invoer van 1985 en 1986.

In 1985 importeerde Japan ± 7 miljoen 680 duizend kg. gepekelde haringkuitjes en in 1986 was dit 6 miljoen 580 duizend kg.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

OORLOG TUSSEN SPAANSE VLAG-SCHEPEN EN IERSE TREILERS

Er dreigt werkelijk een oorlog tussen enerzijds Spaanse treilers die door een herinschrijving de Britse vlag hebben bekomen, de zogenaamde vlaggeschepen, en Ierse treilers. Het gaat om de Ierse zuidwestgronden waar in het bijzonder de visserij op mooie meid bedreven wordt. Deze gronden worden nu sinds februari van dit jaar door de Ierse treilers bewerkt, met vooral Castletownbere als thuishaven. Met het thans betere seizoen voor de visserij op deze soort worden deze visserijgronden nu plots uitgekozen door een ganse vloot Spaans-Britse vlaggeschepen die de Ierse vissers volledig hinderen in hun traditionele visserij. De Spaanse schepen beoefenen de lijnvisserij. Zij schieten in de vroege morgen hun lijnen uit op de plaats waar de Ierse treilers vissen en geven dan hun positie en deze van hun lijnen door, zodat deze gronden aldus verboden zijn of worden voor de sleepnetten.

Ook met de daar vissende Franse treilers duiken moeilijkheden op. De Ieren zelf hebben tegenover de arrogante Spanjaarden reeds om bijstand van de Ierse marine gevraagd. Als we daarbij reeds sinds lang weten dat de Spaanse vissers gewoon alles aan boord nemen, tot de kleinste visjes toe, dan kan men zich voorstellen tot welke verarming en uitmoording dit leidt, zodanig dat de Ierse marine in de laatste 2 maand is moeten overgaan tot het opbrengen van 13 Spaans-Britse vlag-schepen. Onlangs had er een rel op de Ierse zuidwestkust plaats, tussen verscheidene Spaans-Britse treilers en een treiler uit het Franse „Concarneau". Klacht werd hierover bij de Franse E.E.G.-visserijdirectie ingediend.

Anderzijds heeft de Ierse regering de zaak aanhangig gemaakt bij de Britse Minister Michael Jopling die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, gezien het hier gaat om treilers die onder de Britse vlag varen. Deze heeft beloofd dat nieuwe reglementen binnenkort (?) van toepassing zullen komen voor de (thans reeds) 120 Spaans-Britse vlaggeschepen. Er werd inderdaad ook melding gemaakt dat, aan boord van deze vaartuigen, de verplichting dat 75% van de bemanningsleden uit de E.E.G.-landen moeten komen, andere dan Spanje, Portugal en Griekenland, ook al niet meer gevolgd wordt. We stellen ons de vraag wat het worden zal, de dag dat de wachtperiode voor de Spaanse treilers om nu de Noordzee te mijden, zal voorbij zijn.

NEW YORK HEEFT NIEUWE VISSERIJHAVEN

De havenautoriteiten, visserijafdeling, behartigen nu de zaken van de nieuwe visserijhaven van New York. Ze laten daarbij weten dat ze klaar staan, allen die in de visserijwereld handel drijven, van hun instellingen te laten gebruik maken, hetzij als koper of als verkoper. Ze stellen ter beschikking: een kaailengte van 4000 voet, stroom, water, en brandstof voor alle vaartuigen die daar meren, en voldoende werkkrachten voor het eventueel verbouwen van het vaartuig. Dit heeft allemaal niet minder dan 30 miljoen dollar gekost, maar ze zijn ervan overtuigd dat het een goede investering geweest is.

Is dit een uitdaging of gewoon de houding die men aanneemt als men een lijn in de handen heeft? Een Spaanse visser aan boord van een der Spaans-Britse lijnenvisser. Een zusterschip van deze rederij werd onder meer in april l.l. opgebracht ter hoogte van Tory-Island en liep wegens visserij-overtredingen een zware boete op.

Foto: „Irish Skipper" Irish-Maritime Press Ltd. - Helm House 71, Dublin 4.

DE WERELD WORDT EEN KLEINE PLAATS

Met de uitbreiding van de techniek en het bouwen van steeds maar krachtiger vaartuigen kan ieder land thans bij de tegenvoeters gaan vissen.

Als het Westen zich met zijn vissersvaartuigen rond de Falklands aan het verdringen is, doet hetzelfde fenomeen zich voor in China dat zijn vissersvaartuigen naar de W.-kust van Afrika uitzendt, méér dan 10.000 mijl van de thuishavens.

Dit gebeurt nu reeds een paar jaar. En als de bevolking in het begin samentroepte om de exotische vissen op de markten te komen bekijken, vinden de Chinezen die platte vissen nu de gewoonste zaak van de wereld.

Wat ze op de thuismarkt krijgen is trouwens maar een klein deel van de oorspronkelijke vangst; want van de 40.000 gevangen ton wordt reeds 75% aan Afrikanen en Japanners verkocht.

Deze Chinese exodus naar de Afrikaanse wateren werd echter niet ondernomen om op de exotische toer te gaan maar door de harde nood gedwongen. De Chinese wateren die in de laatste jaren praktisch leeggevist werden, noopten de regering ertoe overeenkomsten te sluiten met andere landen om hun biljoen aantal inwoners te kunnen voeden.

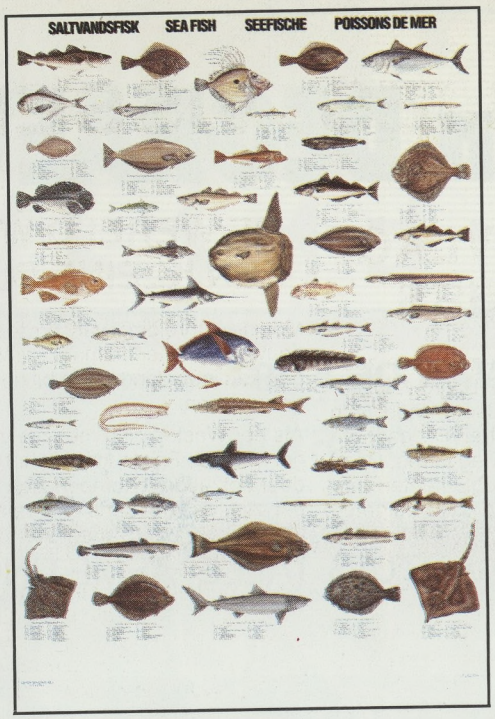
Zo werden akkoorden gesloten met Guinea Bissau (waar uitsluitend de Chinese vloot werkzaam is), Mauretanië, Gabon, Gambia en Senegal. In dit laatste land gaat het om een joint venture akkoord van 49 - 51% investering. FM.

■ In de 5 maand dat visserijvergunningen voor de Falklandwateren door de Britse regering aan buitenlandse rederijen aangeboden werden, heeft dit in onze munt meer dan 750 miljoen B.fr. opgebracht. Na aftrek van de kosten voor administrate en uitreiken der vergunningen, namelijk 30 miljoen B.fr., blijft er nog 720 milj. B.fr. over, zijnde nog tweemaal het bedrag van de totale Falkland eigen begroting.

AANVOERCIJFERS IN DE BONDSREPUBLIEK

De diepzee- en kustvisserij heeft in de Bondsrepubliek in '86 161.300 Ton vis aangevoerd. Daarvan worden 42% voor rekening van de diepzeevisserij genomen, terwijl de overige 58% door middenslag en kustvisserij aangevoerd werden. Dit dan voor de aanvoer in de Duitse havens zelf. Daarbij moet echter nog 16.200 ton gevoegd worden die in de havens van de buurlanden gelost werden.

De grootste hoeveelheid valt de kabeljauw te beurt, gevolgd door seelachs, roodbaars, haring en makreel. In kleinere hoeveelheid werden aangevoerd: schelvis, heilbot, schol, zeetong. Schaaldieren vertegenwoordigen 10% en mosselen 18%. FM.



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

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

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

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

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

Scheepswerven DEGRAEVE

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

BOUWEN van ELK TYPE VISSERSVAARTUIG (ALLE AFMETINGEN)

NIEUWBOUW EN HERSTELLINGEN VAN VISSERSVAARTUIGEN

AFDELING MEKANIEK, HOUTBEWERKING,
ZANDSTRALEN EN METALISEREN

WERFKAAI 1, 8380 ZEEBRUGGE

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