
HET VISSERIJBLAD



51e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 21 SEPTEMBER 1984 - NR. 34

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ALLE WERKNEMERS

DE VISSERS KUNNEN VOOR HUN PUNTEN HIERNAVOLGENDE
BESCHERMKLEDIJ BEKOMEN :
EEN PUNT IS EEN FRANK WAARD !

KNIELAARS		402
LAARS gevoerd met wol		389
DIJLAARS		705
HEUPLAARS		919
OVERAL blauw goed	maat 50 tot 56	675
	maat 58	739
BROEK blauw goed	maat 38 tot 56	402
	maat 58	470
VEST blauw goed	maat 48 tot 56	419
	maat 58	453
BROEK met borststuk	maat 48 tot 54	641
	maat 56	692
JUMPERS blauw goed		
small en medium		517
large		517
extra-large		517
ZUIDWESTER (lange kap)		192
OLIEHEMD zonder kap		568
met kap		675
OLIESCHORT		543
GUTTERS		73
AIRCOAT BROEKEN		470
broeken met bretel		
maat 42 - 54		906
56 - 58		996
60		1.030
JUMPERS aircoat		470

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

Deze punten kunnen omgezet worden bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende
of bij HAND IN HAND Zeebrugge

ALLE ANDERE WERKNEMERS KUNNEN DEZE WERKKLEDIJ OOK BEKOMEN AAN DEZELFDE PRIJS !

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: P. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het
visserijblad

Vrijdag 21 september 1984 – Nr. 34

BRITTEN WOEDEND EN VERBITTERD OVER VERHOOGING DEENSE BIJVANGST

Zoals we reeds in onze vorige uitgave mededeelden, heeft men op de bijeenkomst van de visserijministers te Brussel, onder voorzitterschap van de Ieren, de bijvangstmogelijkheden voor de Deense industriële visserij voor vismeeldoelinden van 10 tot 18% opgetrokken. Een compromis op basis van 15% hadden de Denen categoriek verworpen, en er moest nog veel overredingskracht bij te pas komen opdat zij de 18% bereid waren te aanvaarden.

Het is bijvangst, hoofdzakelijk van wijting bij het vissen op de zogenaamde Noorse pout (steenbolk). De wijting mag maximum 18% bedragen. Er mag echter ook andere witte vis tussen zitten (schelvis, gul) maar dan niet meer dan 8%.

Weken lang hebben in het bijzonder de Britse redersfederaties en producentenorganisaties met recht en reden tegen deze uitbreiding gemanifesteerd en stappen aangewend bij het Brits departement dat de visserij onder zijn bevoegdheid heeft. De leiders van deze organisatie waren dan ook ter plaatse in Dublin om nog maar eens hun visie weer te geven aan de Britse vertegenwoordiging. Toen bijgevoegd minister voor de visserij, Mac Gregor, ten slotte toegaf aan de Deense chantage door 18% te aanvaarden, verlieten de vertegenwoordigers van de Britse visserij, verbitterd en woedend de zaal.

De Denen beschikken over een Noorse-pout kwota in de Noordzee, ter grootte van 340 duizend ton. Het optrekken met 8% van de bijvangst aan verbruikersvis betekent dus een kleine 30 duizend ton, hoofdzakelijk aan jonge wijting, bijkomstig aan jonge schelvis en gul. Dit zal natuurlijk tot een belangrijke verarming leiden van de wijtingstock in de eerste plaats. Wat de Britten daarbij vooral dwars zit is het feit, dat de Denen nu hun vangstgebied zullen kunnen uitbreiden ook op die plaatsen waar er te veel jonge wijting zat en men daar regelmatig over de 10%-drempel zat. Anderzijds vissen de Denen op de Noorse pout, hoofdzakelijk in gebieden waar vooral de Schotten aan visserij doen.

Volgens de Britse vertegenwoordigers

maakte de 10% bijvangst deel uit van de EEG-Overeenkomst tussen de EEG-partners afgesloten op 25.1.1983 en moest men zich hieraan houden. Het optrekken tot 18% was er slechts gekomen na elf uur onderhandelen waarbij de andere ministers er praktisch bijzaten voor spek en bonen. Het was een hoogoplopende discussie tussen de Britse en Deense minister. Als genoegdoentje kreeg de Britse minister de verzekering dat door een doorgedreven controle de strenge hand aan de 18% zou gehouden worden! Precies of dit een toegeving uitmaakt wanneer men een reglement uitvaardigt, terzelfdertijd te laten horen dat men dit reglement zal toepassen.

Wat we de vertegenwoordigers van de andere landen-lidstaten verwijten is het feit, dat zij de Britse stelling niet gesteund hebben en er onverschillig bijzaten. Als het vandaag gebeurt voor vangstgebieden waar hoofdzakelijk Britten (Schotten) vissen, dan kan dit morgen gebeuren voor gebieden waar de visserij van andere landen meer thuis hoort. Verder zou, alleen reeds omdat het gaat om een visserij voor vismeeldoelinden, de Britse minister de steun moeten medegekregen hebben van de ministers der andere landen-lidstaten.

In elk geval hebben de leiders van de Britse redersfederaties en producentenorganisaties hun totaal ongenoegen uitgedrukt en onder meer laten weten dat zij ziek zijn van de immer wederkerende concessies, die vooral aan de Denen gedaan worden. We hebben reeds genoeg ingeleverd menen de Britten, zonder dat we verbruikersvis moeten zien dienen voor eten voor de Deense kiekenfarms. Minister Mac Gregor verdedigde zich door te verklaren, dat hij gans alleen stond en van geen enkel ander land enig steun verkreeg. We hebben hierboven reeds geschreven wat we hier over denken. Ook liet Mac Gregor opmerken, dat, niettegenstaande de Britse federaties en producentenorganisaties, bij hun bezoek aan de producentenorganisaties der andere landen-lidstaten, waar zij beloften medekregen van steun en medewerking, dit slechts bij verbale beloften bleef.

Er zijn daar maar twee mogelijkheden, ofwel is er een totaal gebrek aan de zo geroemde eenheid van visie en optreden in de Europese producentenorganisaties waar de vertegenwoordigers van alle nationale producentenorganisaties samenkomen en hebben deze hun Britse kameraden voorgelogen, ofwel is de invloed van de Europese Producentenorganisatie een grote „nul”, spijts men het omgekeerde in alle toonaarden verklaart en de Belgen er zagezegd veel geld aan verteren.

Het verontschuldigungsargument van de Britse minister, dat het hier ten slotte maar tot 31 mei 1985 gaat en dat het niet voortgezet wordt wanneer vastgesteld zou worden dat de wijtingstock door de nieuwe regel, bedreigd wordt vinden we uitermate zwak.

Wij antwoorden hierop, dat het zeker nog moeilijk zal gaan af te nemen van wat men eerst heeft toegekend, en dat het onbegrijpelijk is, dat men eerst de aantasting van de wijtingstock wil nagaan vooraleer eventueel de bijvangstregel in omgekeerde zin om te buigen. Dit is zowat eerst het kalf half laten verzuipen vooraleer de put te dempen.

Ondertussen heeft men ook vernomen, dat de Britse ministerraad van minister Mac Gregor, de opdracht had medegekregen zoveel mogelijk de bestaande 10% te verdedigen, maar zeker geen gebruik te maken van zijn vetorecht. Met de lekken die er thans overal en in alle departementen voorkomen, is het duidelijk, dat ook de Denen hier reeds lucht hadden van gekregen en dat zij dus niet moesten toegeven. Verder trachtte Mac Gregor de Britse vertegenwoordigers verder te sussen door er op te wijzen, dat speciale richtlijnen zullen medegegeven worden aan de Britse marine om een strenge controle uit te oefenen op de Deense betrokken vloot.

Voegen we er nog aan toe, dat de Deense minister ook het argument uitspeelde dat geen enkel lidstaat het toegekend kwotum aan wijting heeft uitgeput en dat een verhoging van bijvangst aan jonge wijting de belangen van deze landen aldus niet kan schaden!

SUPERKLEINE LENS WATER OLIEAFSCHEIDER

IMO-A 393 (X)

HEISHIN PUMP WORKS Ltd.

bekend als vooraanstaand fabrikant van
lenswater-olieafscheimers, introduceert zijn nieuwe
HMS-serie voor capaciteiten tot 1 m³/uur.

Kenmerken:

- zeer kleine afmetingen
- eenvoudig te installeren
- met coalescer element
dus geen vervanging van filters
- automatische olieafvoer
- uitgerust met plunjerpomp
- A-393 certificaten voor o.a.
 - Engeland (D.O.T.)
 - Nederland (S.I.)
 - België (Z.I.)
 - U.S.A. (A.C.G.) etc.



OBSERVATOR

Steenhouwerstraat 15. 3194 AG Rotterdam-Hoogvliet.
Postbus 7155. 3000 HD Rotterdam.
Telefoon: 010-382122. Telex: 28775.

EN... CONCURREREND IN PRIJS

Gulle vissers

Gebruikt voor de **DANISH PAIR VISSERIJ**
onze speciaal „**DUIVELSTERK**” KABEL
van 16 mm. 6 × 7 gegalvaniseerd



(korting 10 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

S.C.A.P.

H. BAELSKAAL 27, OOSTENDE - ☎ (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

WERKHUIZEN : ☎ (059) 32 39 79 - (059) 32 08 20

NOG DE MEDIA EN DE „MONT-LOUIS”

Het is werkelijk zielig te moeten vaststellen, hoe elke dag, dit nu praktisch bijna één maand, de aanvaring van de „Mont-Louis” met de Britse ferrieboot „Olau Britannia” nog alle dagen de koppen van de dagbladen en het scherm van de T.V. haalt.

De Vlaamse T.V. geeft hier een volledig beeld van haar gebrek aan zin voor werkelijkheid en zucht voor sensatie.

Ook „Confrontatie” besteedde nu een afzonderlijk paneel aan deze zaak, waarbij eveneens de „Groenen” aan de feestdis zaten. Voor deze laatsten is het een waar genoeg de zaken op te blazen en aan paniekstemmerij te doen. 't Wordt hoog tijd dat onze verantwoordelijke ministers daar paal en perk aan stellen.

We gaan volmondig akkoord dat uranium-hexafluoride in verbinding met water in grote concentraties een dodelijk gas uitmaakt.

Wij gaan eveneens akkoord, dat dit ongeval misschien een les is voor de toekomst waaruit men de nodige besluiten dient te trekken om zoveel mogelijk dergelijke ongevallen te vermijden.

Het gemakkelijkste ware natuurlijk dergelijke transporten af te schaffen, maar het vervoer van milieu-gevaarlijke stoffen is niet te vermijden en het gevaar blijft, ook al verplaatst men het transport over andere wegen, over de baan of in de lucht.

Wij zelf zijn dan ook van oordeel dat dergelijke transporten aan een aantal voorwaarden zouden moeten voldoen, ook al moet de geheimhouding hierdoor prijs gegeven worden.

Eerstens zou men aan dergelijke transporten een bepaalde vaarroute moeten voorschrijven waar weinig scheepsverkeer is. Het transportend vrachtschip zou een bepaalde gevarens-vlag moeten dragen tijdens de dag en speciale lichten 's nachts.

Het zou moeten voorafgegaan worden door een sleepboot of patrouillevaartuig dat eveneens de gevarentekens draagt met bijkomende signalisatie dat het vrachtschip op b.v. een mijl volgt in dezelfde richting als het patrouillevaartuig.

We zijn geen experts ter zake en we laten het aan de verantwoordelijke overheid over om een passende signalisatie, een passende vaarroute en andere uit te dokteren. Waar we echter zo langzamerhand genoeg van krijgen, is het voortdurend schermen met bezoedeling en/of gevaar voor bezoedeling wanneer er geen bestaat.

Al die illustere helden, die rond de tafel van de T.V. aan grootheidswaanzin leiden, weten dat allemaal beter, al was het maar om zich te doen gelden.

Regelmatige metingen ter plaatse hebben onweerlegbaar aangetoond dat er nog altijd (en we leggen de klemtoon op „nog altijd” om bepaalde genoeg te doen zoals de „Groenen”) geen verhoging van radio-activiteit te bespeuren valt.

Tot nog toe hebben dus allen, die de klemtoon op bezoedeling legden, aan zuivere stemmingmakerij gedaan met de onvermijdelijke nadelige gevolgen voor het betrokken bedrijf, namelijk de visserij, de verwerkingsbedrijven en de handel.

Inderdaad bereiken ons heel wat berichten vanwege de handel, dat sommig dwaas ingelicht cliënteel wantrouwig staat tegenover de vis en visproducten.

Als straks alle vaten zullen geborgen zijn, zonder dat er ook maar één enkel gram uranium-hexafluoride in zee terecht kwam, dan zal men de koppen kunnen tellen die zoals staatssecretaris

Aerts, Vice-Admiraal Schlim en wijzelf, er bij herhaling op gewezen hebben, dat er weinig of zelfs totaal geen kans bestaat voor bezoedeling.

Ondertussen zal heel wat moeilijk te herstellen kwaad gebeurd zijn waarvan de producent, het visverwerkingsbedrijf en de handel het gelag zullen betaald hebben.

We menen anderzijds dat het lezend en kijkend publiek nu ook langzamerhand genoeg moet krijgen van de ellenlange zelfde vertellingen, zelfde herhalingen en zelfde beelden over de „Mont Louis”. Ten slotte krijgt je meer en meer de schijn van gazetenvullerij in een komkommertijd.

Graag kregen we dan ook meer positieve lezing en beelden in de vorm van „het gaat goed met de berging van de vaten uranium-hexafluoride” of „er is goede hoop dat alle vaten behouden zullen geborgen kunnen worden”, of ook nog „geen bezoedeling te vrezen, alle vaten nog intact”, enz... zoals het in werkelijkheid is.

Dit is natuurlijk niet zo sensationeel als het schermen met gevaar en dat verkoopt ook heel wat minder goed. De „goegemeene” is anderzijds zo gemakkelijk te beïnvloeden en lichtgelovig.

We vragen ons af, als er morgen iemand verspreidt, dat de wierook slecht is voor de gezond-

heid en/of kankerverwekkend, of men dan plots uit de kerk zal wegblijven.

Dit is nu zowat het geval wat de vishandel betreft, omdat zoveel mensen lichtgelovig zijn er er „inlopen”.

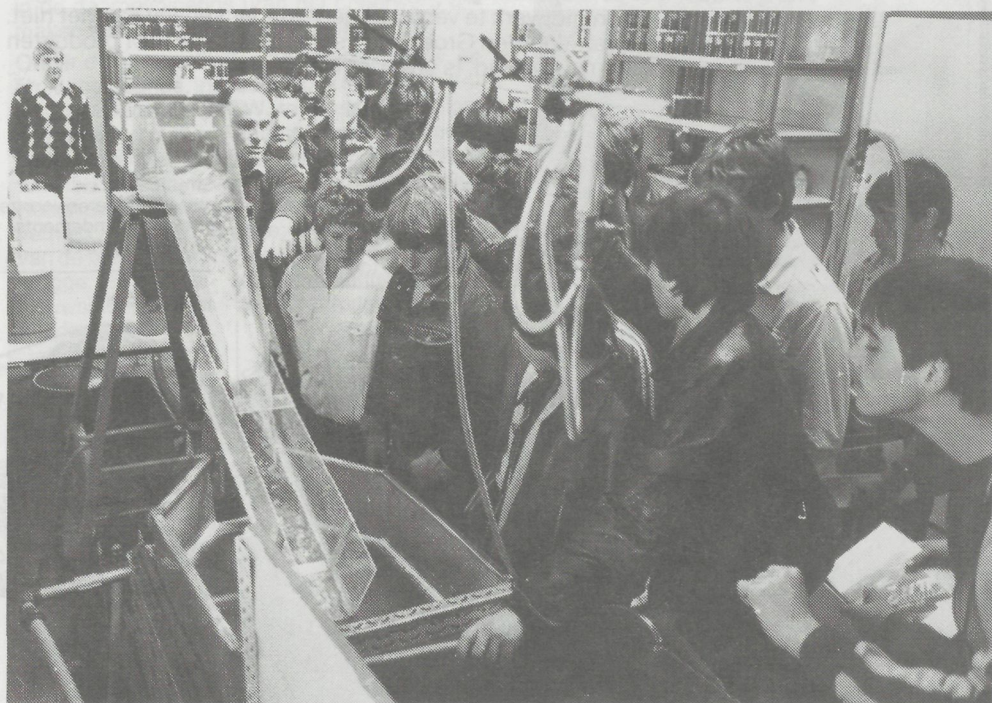
Anderzijds is het installeren en promoveren tot crisisstaf van een groep mensen ook al aanleiding om de mensen ongerust te maken. Een teveel aan ijver en persoonlijke zelfoverschatting.

Een crisisstaf „cela fait chic!”. Volgens een Frans vakblad „Le Marin” was de geheimdoenerij, vooral in het begin, ook niet van aard om vertrouwen in te boezemen en was het de oorzaak van allerlei geruchten, waarvan natuurlijk „hoe zotter hoe meer het insloeg”.

Een kolfje naar de hand van praktisch alle media, die op gebied van vakkunde een triestig samenraapsel wordt van allerlei op sensatiebeluste heerschappen.

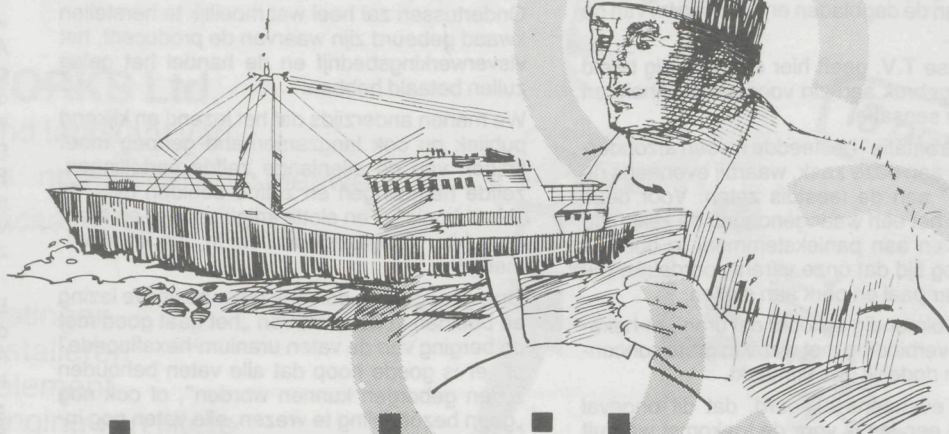
Alles wat we tot nog toe medekregen, was een kleine vervuiling door ontsnapping van gasolie uit de brandstoftanks. De marine was er echter snel bij om deze met detergenten te bestrijden, alhoewel men dan met een bezoedeling door detergenten opgescheept zit. Het bevrijdt echter de stranden van een eventuele mazout-plaag.

Opendeurdagen in het Rijksstation voor Zeevisserij



Naar aanleiding van 100e verjaardag van het Ministerie van Landbouw werden in het Rijksstation voor Zeevisserij, gelegen aan de Ankerstraat te Oostende, een week lang de deuren wijd open gezet voor het publiek. Vele visserijscholen (foto) bleken belangstelling te hebben. Het Rijksstation voor Zeevisserij is belast met het biologisch en technisch onderzoek, met studies over de kwaliteit en met onderzoek in de visverwerkende nijverheid. Het Rijksstation voor Zeevisserij, dat opgericht werd in 1962 en ressorteert onder het Rijkscentrum voor Landbouwkundig Onderzoek te Gent, verricht wetenschappelijk onderzoek op drie domeinen nl. de marinebiologie, de visserijtechniek en de technologie van de visserijproducten. Voor de uitvoering van dit onderzoek wordt gedeeltelijk steun verleend door het Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek in de nijverheid en landbouw.

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL
 PROMAC NEDERLAND
 VAN VOORDEN PROP-REPARATIE
 HODI ZALTBOMMEL



Betrouwbaarheid staat voorop..!

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

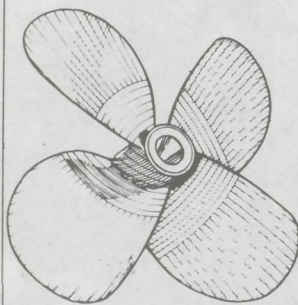
Oog en oor voor uw wensen.

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

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

Wij wensen
 de rederij
 „Rubens”
 van de
 Z.67 „Rubens”
 behouden vaart
 en goede vangsten!

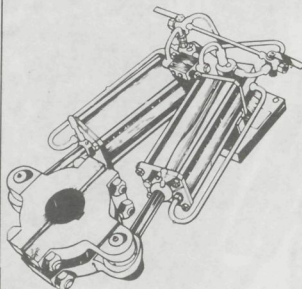
Vaste schroeven tot 4 m ø
 Mangaanbrons en
 nikkelaluminiumbrons



VORDAP

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

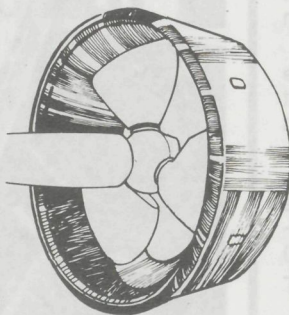
Hydraulische
 stuurmachines uitgevoerd
 in verschillende systemen.
 Roermomenten van 0,5
 ton/M t.e.m. 220 ton/M



PROMAC

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

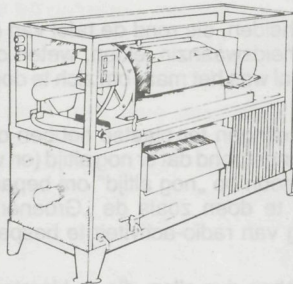
Straalbuizen en
 straalbuisroeren voor zeer
 effectieve rendements-
 verbeteringen.



HODI

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

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



PROMAC

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

Weeral een nieuwe treiler voor Zeebrugse vissersvloot...

Z.67 „RUBENS” AAN REDERIJ OVERGEDRAGEN



De Z.67 „Rubens” werd zaterdag gedoopt te Zeebrugge.

Gemeten aan naakte cijfers, kan men er niet omheen dat de nieuwbouw ten bate van onze visserijvloot tegen een ontstellend ritme vooruit gaat.

Sedert de jaarwisseling werden met name niet minder dan vijf nieuwe eenheden in bedrijf genomen terwijl daarenboven nog een, in het buitenland aangekochte eenheid, ook al het effectie van onze vloot kwam versterken.

Even herinneren aan wat er zoal door de diverse scheepswerven werd afgeleverd sedert wij 1984 zijn ingestapt.

Er was eerst de Z.121 „Barentssee” met een tonnage van 222 ton en een motorvermogen van 900 p.k. Vervolgens is er de N.52 „Kottens II” die 69 brutoton meet en wordt voortgestuwd door een motor van 300 p.k. Nadien kwam de Z.78 „Vertrouwen”, ook al een grote bokkentreiler van 274 brutoton en een motorvermogen die 1.230 p.k. Dan kwam de O.137 „Twilight” die 247 brutoton meet en wiens motor een vermogen van 1.200 p.k. kan ontwikkelen en tenslotte, afgelopen week was er de Z.67 „Rubens”, voor het moment dat de jongste bokkentreiler die aan de vloot werd toegevoegd met een brutotonnage van 274 ton en een motorkapaciteit van 1.200 p.k.

Om de zaak volledig rond te maken moeten wij tenslotte nog melding maken van de Z.56 „Orka”, een vaartuig dat in het buitenland werd aangekocht met een brutotonnage van 52 ton en een motorvermogen van 275 p.k.

Met andere woorden, sedert het begin van het jaar werd onze vissersvloot kwa brutotonnage opgevoerd met 1.088 ton en is het motorvermogen gestegen met 4.925 p.k. En, dat is bijzonder bemoedigend.

Het ziet er naar uit, dat er tussen nu en het einde van het jaar nog enkele eenheden zullen bij komen want op de diverse werven heerst verder een zelden geziene drukte.

* * *

Dat dus als een soort aanloop tot de festiviteiten, die vorige week zaterdag plaats grepen in de buurt van de scheepswerven De Graeve te Zeebrugge. Daar lag zoals naar gewoonte, feestelijk bevlagd, de Z.67 „Rubens” gemeerd en dat vaartuig, weeral een grote bokkentreiler van het type dat in onze visserij al gekend is, zou in de daaropvolgende uren het onderwerp uitmaken van een grote nieuwsgierigheid.

Onder de personaliteiten bemerkten wij o.a. de hh. Vande Sande, inspecteur bij de Centrale Administratie van de B.T.W. te Brussel; Pintelon, voorzitter van de Rederscentrale; Blomme, bestuurdirecteur-districtshoofd bij het Bestuur van het Zeewezen; Van Gerven, directeur bij de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid - afdeling Brugge; Deroose, directeur van de beroepsvereniging Hand in Hand te Zeebrugge en verder vele sympathisanten en nieuwsgierigen uit de Zeebrugse visserijmiddens.



De bemanning van het nieuwe vaartuig met reder Gheselle.

Het was E.H. Schoenmacker die Gods Zegen over schip en bemanning inriep midden een devote stilte. Centraal in die menigte stonden natuurlijk de „Peter”, de heer Taillie, directeur bij de motorenfabriek Anglo Belgian Corporation (ABC) en de „Meter”, mejuffer Katrien Gheselle, dochter van reder Robert Gheselle.

Na de doopplechtigheid en het inklopjen van de Paasnagels greep nog een ontvangst plaats. Nadien, 's avonds dus, werden de festiviteiten afgesloten met een feestmaal, waarop Secretaris-Generaal Poppe van Verkeerswezen niet ontbrak.

(Vervolg volgende blz.)



De peter en de meter van het nieuwe vaartuig.



**VISSEN IS HUN JOB
MOTORISEREN IS ONZE JOB**



DIESELMOTOREN

ANGLO BELGIAN CORPORATION N.V.

Wiedauwkaai, 43,

9000 GENT / BELGIE

☎ 091/23 45 41 – 25 55 42

Telex 11 298 abc b

VRAGEN NAAR: Eric De Poorter voor de verkoop.

André Vermeiren voor het onderhoud.

Technische gegevens

Zoals gezegd is de Z.67 „Rubens”, de derde eenheid die dit jaar wordt toegevoegd aan de Zeebrugse vissersvloot, een stalen bokkentrieler met volgende hoofdkarakteristieken:

- lengte over alles: 35 meter
- breedte: 8,40 meter
- diepgang: 4,30 meter

De voorstuwing geschiedt door een ABC-dieselmotor met een vermogen van 1.200 p.k., en deze hoofdmotor drijft een vierblad bronzen schroef aan met een doormeter van 2,4 meter en geleverd door de firma Van Voorden. Deze schroef draait in een Hodi-straalbuis, geleverd door dezelfde firma.

Verder leverde de firma Promac een scherfjismachine met een vermogen van 2.500 kg. per etmaal. De firma Brusselle uit Nieuwpoort zorgde voor de levering van een 6-trommelwinch alsook voor de hydraulische stuurmachine. De elektrische installatie werd aangebracht door de firma Hand in Hand uit Zeebrugge, terwijl Antwerp Marine Radio Company de navigatietoestellen leverde.

DE BEMANNING

Dinsdag is de Z.67 „Rubens” voor de maidentrip afgevaaren naar de visgronden van de West. Hiervoor werd volgende bemanning aangemonsterd: schipper-eigenaar Robert Gheselle; matrozen Frank Teetaert, Frans Willemkens, Luc Lambert, Paul Droissart; motorist Freddy Vanhoorinckx en tenslotte scheepsjongen Jimmy Laseure.

Onze beste heilwensen vergezellen die mensen op de grote vlakke met behouden vaart en rijke vangsten.

MUNTSTUKKEN VAN BEGIN NEGENTIENDE EEUW IN NETTEN VAN N.736 „LUCKY”

Schipper Dany Huyghebaert en zijn bemanning hebben eind vorige week een vrij eigenaardige vangst gedaan in de buurt van de monding van de Theems, buiten de zesmijlzone.

Tijdens het ophalen van de netten werd een houten kist aangetroffen met binnenin een klomp. Aanvankelijk besteedde men daar geen aandacht aan maar toen men die klomp tegen de scheepszijde gooide brak die open en men vond een hoeveelheid cartouches die bij nader toezicht ... muntstukken bleken te bevatten.

Het ging om koperen muntstukken die, na onderzoek, afkomstig bleken te zijn van een van de eenheden van de vroegere Oost-Indische Compagnie.

De muntstukken, gemaakt in koper, dagtekenen van 1808, m.a.w. zij zijn bijna 180 jaar oud maar niettemin nog intact. Die wel zeldzame vangst werd aan boord bewaard in een emmer maar in de thuishaven bleek dat de ganse „vangst” in totaal 22 kg. woog.

Jef Verbanck, gewezen vismijndirecteur en thans nog bestuurslid van het Visserijmuseum te Oostduinkerke was er natuurlijk als de kippen bij om enkele van die muntstukken te bemachtigen voor het Visserijmuseum van Oostduinkerke.

WAAROM IN ONS LAND GEEN HARINGPROPAGANDA

Zat men vroeger in de Gemeenschap en de West-Europese landen ten tijde van het haringvangstverbod met de vraag hoe aan haring te geraken, waarbij vooral Canadese haring ingevoerd werd, begint men zich nu reeds zorgen te maken waar thans de nodige afzet gevonden voor de haringkwota die nu terug voor het vissen vrij gegeven worden.

De haringbestanden op de Westkust van IJsland hebben praktisch hun vroegere sterkte terug gevonden, terwijl deze in de Noordzee sterk aangroeien.

In de Baltische Zee kan men reeds rekening houden met een jaarlijkse vangst van 450 duizend ton, terwijl er duidelijk aanwijzingen zijn, dat ook de Scandinavische-Atlantische haringstock snel aangroeit.

Men fronscht zich nu reeds de wenkbrauwen op welke manier men het beste gebruik van de te verwachten grote aanvoeren zal kunnen maken.

Wij voorspellen dat het de vismeelfabrieken zullen zijn, die er het beste gebruik zullen van maken en dat het voor de haringvissers ten slotte nog een uitkomst zal zijn. Echt jammer dat de ontwikkelingslanden over geen, ofwel over totaal onvoldoende buitenlandse deviezen beschikken.

Het kan ook een teken aan de wand worden voor de grote hekiepvriestrelers die de pelagische vangsten aan boord verwerken.

En België?

Waar we tijdens de oorlog overgelukkig waren over 50 miljoen kg. haring in een winter aan 12 fr. per kg. te beschikken, stellen we de vraag waar de fameuze Propagandacommissie voor Visverbruik blijft om van nu af al een haringcampagne te voeren.

Men beschikt over twee miljoen frank om affichetjes en allerlei onbenullige feestjes te steunen. Sedert de propagandacommissie voor een groter visverbruik, naar Brussel afgezwent werd om enkele Brusselse vishandelaars te voldoen, is deze commissie een dood kind en als propagandacommissie onwaardig.

Moest de Rederscentrale zich hier verdienstelijk willen maken en zelf een campagne in handen willen nemen en met grootwarenhuizen in gans het land akkoorden afsluiten, dan zou er voor de aanvoer van verse haring geen opvangregeling nodig zijn.

Maar wie zal het in handen nemen? Wie zal de haring zelf aan een minimumprijs opvangen wanneer nodig en het in die zin geldig en nuttig maken, zowel voor de verbruiker als voor de visser?

Is het zo moeilijk om de handen uit de mouwen te steken? Of bestaat de Rederscentrale alleen nog om een miljoenensecretaris een wedde te verschaffen en aan „show” te doen?

Aan voorzitter Pintelon en zijn beheerders dringend de zaak in overweging te nemen.

DODE VINVIS TE NIEUWPOORT



Maandag werd door opvarenden van de Jetfoil, ter hoogte van Nieuwpoort, een jonge, dode vinvis gezien. Via de Jetfoil werd radiokontakt opgenomen met Oostende die op zijn beurt een redeboot van Nieuwpoort inschakelde om het dode dier naar Nieuwpoort binnen te slepen. Het ging om een jong van een vinvis met een lengte van 8,70 meter maar een volwassen dier kan makkelijk een lengte van ruim 20 meter halen. Nog maandagavond kwam een groep van vier deskundigen te Nieuwpoort waaronder professor Desmet van het rijksuniversitair Centrum te Antwerpen. Men neemt aan, dat het jonge dier, nadat het de moeder had verloren, verdwaalde en bij gebrek aan voedsel is omgekomen. Het werd voor het eerst gezien door de bemanning van de vleugelboot „Prinses Clementine” ter hoogte van de Nieuwpoortbank, zo'n vier mijl westen het staketsel van Nieuwpoort. Het dier moet zowat een maand geleden zijn overleden en verspreidde wel een kwalijk geurtje. Dinsdag werd het dier weggehaald door personeelsleden van het Nationaal Instituut voor Wetenschappen. Het is de bedoeling dat de vinvis in het schorregebied begraven wordt in de buurt van Lombardsyde. Later, pakweg binnen een tweetal jaren, zal dan het skelet weer gedolven worden.

NOG EEN TREILER MET EEN ABC-MOTOR

Op zaterdag 15 september werd de Z.67 „Rubens” van de heer Robert Gheselle gedoopt.

Nog een ABC-motor 8MDXC van 1.200 pk bij 750 t/m wordt toegevoegd aan de reeds bestaande lange lijst schepen.

Ondanks dat de visserij maar voor 6% jaarlijks afneemt van de totale ABC-productie is zij toch één der steunpilaren van onze firma.

Wij gebruiken dan ook deze steunpilaren als referentie in ons export gebeuren.

Kijken wij buiten onze landsgrenzen, dan zien wij dat een honderdtal Spaanse vissersschepen ABC-motoren hebben.

Door de goede ervaring die de Oostendse- en Zeebrugse vissers hebben zijn we er verleden jaar in geslaagd 3 motoren van het type DX te verkopen in Frankrijk.

Langs deze weg bedanken wij de vissers van Zeebrugge die tijdens het bezoek van een paar Bretoense vissers aan Zeebrugge de balans in het voordeel van ABC hebben doen overslaan.

In Nederland is ABC in mindermate nog aanwezig maar dit is voor het grootste gedeelte te wijten aan het groot vermogen dat daar geïnstalleerd wordt en buiten onze gamma valt.

Zeven Ierse vissers varen heden ten dage met A.B.C.-motoren. Wij hopen dat wij in dezelfde trend kunnen verder gaan en alzo ons marktaandeel zien toenemen.

Vooraleer verder te gaan met een beschrijving van de technische kenmerken en kwaliteiten van onze DX-motoren wensen wij de heer en mevrouw Gheselle veel succes toe met het nieuwe schip.

KONSTRUKTIEF OVERZICHT

De motor type DXC, met drukvulling en opladingsluchtkoeling ontwikkelt een max. vermogen van 150 PK/cil. bij 750 t/m en is sinds 1971 op de markt.

Het is een verdere ontwikkeling in de DX-DXS-reeks, de waardige opvolger van de succesrijke DU-DUS-motoren, alom gekend om hun zeer robuuste constructie en bedrijfszekerheid.

Deze kenmerken samen met een laag brandstofverbruik, laag smeerolieverbruik en lage onderhoudskosten, zelfs bij de zwaarste bedrijfsomstandigheden, bleven ook ons leidmotief bij de ontwikkeling van het DXC-type, gebouwd in 3-6 en 8 cilinders in lijn met een vermogen van 450 PK tot 1200 PK bij 750 t/m.

KRUKKAST

– De U-vormige krukast in grijs gietijzer GG25 is van het type kistvorm, een vormgeving welke een maximale stijfheid en minimale vervorming verzekert bij een minimaal gewicht.

De fijnboring van de hoofdlaters in de krukast wordt uitgevoerd op een speciale daartoe ontworpen horizontale koterbank, welke een zeer nauwkeurige uitlijning van de hoofdlaterboringen waarborgt, die het gebruik van dunne lagerschalen op afgewerkte maat toelaat.

HOOFDLAGERS

– Deze driestof-lagerschalen met een dikte van 3 mm bestaan uit een stalen schelp belegd met lood-brons en een galvanisch aangebrachte glijdlaag op basis van lood-tin-legering.

Bovenste en onderste lagerschalen zijn bovendien volledig identiek wat uiteraard de kostprijs voor fabricatie en voorraad wisselstukken gunstig beïnvloed.

Praktische ervaring op DXC-motoren in bedrijf hebben aangetoond dat een levensduur gaande tot 48.000 bedrijfsuren voor dit type lagerschalen zeldzaamheid is, afhankelijk van de bedrijfsomstandigheden en het onderhoud van de motor.

Het nieuw concept van de krukast, de nauwkeurige afwerking van de lagerschalen en de toepassing van deze moderne dunne lagerschalen hebben de onzalige gedachtenis aan de „dikke-lager-problemen”, waarmee ongetwijfeld menig visser gekonfronteerd werd reeds lang uit de wereld geholpen.

CILINDERBLOK

– Het cilinderblok, gegoten volgens de meest moderne methodes in grijs gietijzer GG25, wordt op de krukast bevestigd door middel van korte trekankers. De cilinderkop-tapeinden worden in diep on-

der het bovendeck verzonken gaten ingeschroefd. Dit concept samen met de bestudeerde vormgeving van de cilinderwand tussen beide bevestigingspunten en de behoorlijke versterkingsribben onder het bovendeck zorgen ervoor dat de vervorming van de cilindervoeringen onder invloed van de statische voorspankrachten en de bedrijfskrachten uitermate beperkt blijven.

Deze minimale vervorming in bedrijf is één van de belangrijkste parameters om een minimale slijtage en een laag smeerolieverbruik te kunnen waarborgen.

CILINDERKOP

– De individuele cilinderkop wordt bevestigd door middel van 6 tapeinden en is uitgerust met één inlaat- en één uitlaatklep rond een centraal gemonteerde verstuiver.

In- en uitlaat zijn voorzien van ingekrompen klepzittingen van speciaal gelegeerd gietijzer. Ruim gedimensioneerde in- en uitlaatkanalen monden uit aan dezelfde kant zodat de tegenovergestelde zijde van de motor vrij gehouden wordt om een goede toegankelijkheid tot injectiepomp en nokkenas te verzekeren.

Elke cilinderkop kan zonder demontage van in- of uitlaatkollektoren weggenomen worden.

In- en uitlaatkleppen zijn vervaardigd uit hittebestendig staal. De inlaatklepzitting is inductief gehard en de uitlaatklepzitting met „stelit” gepantserd.

De klepstelen zijn hard verchromd.

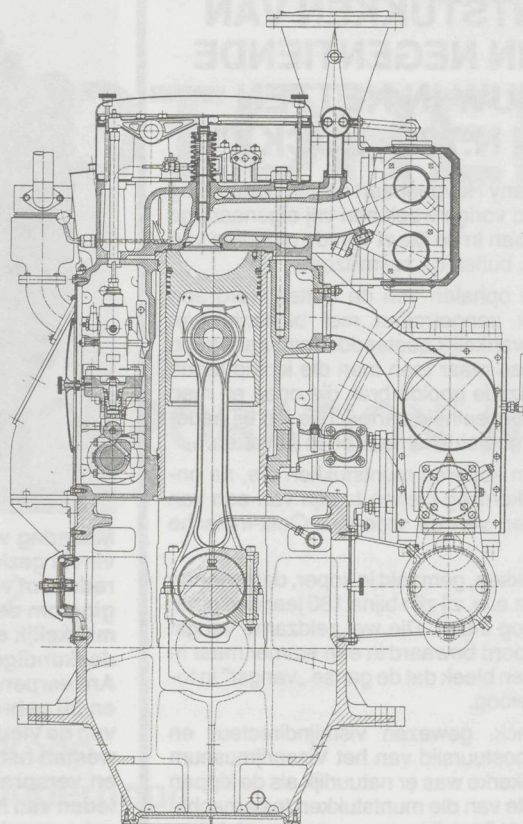
De klepgeleidingen zijn vervaardigd in een speciaal gelegeerd gietijzer met zeer hoge slijtvastheid.

KRUKAS

– De krukas van veredeld 42Cr.Mo.4-staal is in één stuk gesmeed volgens het zogenoemd doorlopende vezelproces en voldoet aan de eisen van alle keurmaatschappijen.

Door toepassing van de dunne lagers was het mogelijk binnen een gegeven omvang de diameter van hoofdlaters en krukentappen te vergroten en aldus dezelfde veiligheidsfactoren en bedrijfszekerheid te waarborgen ondanks de toename van de belasting bij de hoger opgeladen DXC-motor.

Met zeer grote nauwkeurigheid afgewerkt wordt zij tijdens het fabri-



katieproces aan verschillende controles onderworpen zoals ultrasoon en magnaflux en dynamisch uitgebalanceerd binnen enge toleranties. Aan de koppelingsflens vliegwieltzijde is een bijkomend lager voorzien, zodat de belasting door het gewicht van vliegwiel en elastische koppeling goed opgevangen worden en een minimale krukasdeflektie waarborgen.

Aan deze zijde bevinden zich ook de distributietandwielen voor aandrijving van de nokkenas.

Aan het vrije aseinde worden de water- en oliepompen aangedreven en wordt in functie van een voorafgaandelijke berekening van de torsie-kritische snelheden van de volledige installatie een aangepaste trillingsdemper gemonteerd.

Een secundaire krachtafname door middel van een aangebouwde elastische koppeling tot max. 700 PK bij 750 t/m kan op aanvraag voorzien worden.

DRIJFSTANG

– De matris-gesmede drijfslag heeft een horizontaal gedeelde drijfslagkop en kan doorheen de cilinderboring gemonteerd worden. De drijfslagelagerkap wordt bevestigd met 4 dynamische bouten.

Het drijfslagelager is zoals de hoofdslagers een driestof-lager waarbij bovenste en onderste lagerschaal identiek zijn. De kleine kop is voorzien van een ingeperste bronzen lagerbuis.

ZUIGER

– De aluminium zuiger met half-bolvormige verbrandingskamer is in de eerste groef voorzien van een ingegoten draagring in Ni-Resist gietijzer.

Het zuigerverpakket bevindt zich volledig boven de zuigerpen. Vopor gasoil- of MDO-bedrijf omvat dit een topring met asymmetrisch bolvormig verchromd loopvlak, 3 compressieveren met cilindrisch loopvlak voorzien van ferrox-groeven en een olieschraapveer met ingebouwde schroefveer.

De topring en de compressieveren zijn slechts 4 mm. hoog.

De minimale vervorming van de cilindervoering in het cilinderblok, de gehele vormgeving van zuiger en zuigerveren, geoptimaliseerd door menigvuldige proeven waarborgen een perfecte gasdichtheid, een geringe slijtage en een zeer laag oliegebruik. De gemiddelde slijtage van de cilindervoering bedraagt ongeveer 0,008mm/1000 bedrijfsuren en het gemiddeld smeerolieverbruik ongeveer 0,5 gr/PKu of in meer praktische termen uitgedrukt, 10L/24uur voor een 6DXC-motor.

MOTORUITRUSTING

– Een belangrijk criterium bij het ontwerp van ABC-motoren is steeds alle noodzakelijke hulpaggregaten zoals smeeroliepompen, zoeten zeewaterpompen, smeerolie- en zoetwaterkoelers en thermostatische regelkleppen als standaard-komponenten op de motor aan te bouwen. Dit biedt heel wat voordelen voor enerzijds de eigenaar-gebruiker en anderzijds voor de scheepswerf:

- alle hulpaggregaten zijn door de motorkonstruuteur zorgvuldig uitgetest en aangepast aan de motor
- componenten en wisselstukken op korte termijn leverbaar
- de inbouw van de motor wordt sterk vereenvoudigd waardoor gevoelig lagere installatiekosten.
- een volledig uitgeruste motor met alle noodzakelijke hulp-aggregaten en pijpwerk op de motor ontworpen en aangebouwd kan als één volledige eenheid door de motorkonstruuteur beproefd worden en volgens de hoogste kwaliteitsnormen geleverd worden.

BRANDSTOFVERBRUIK

– Naast een laag smeerolieverbruik, een lange levensduur en bedrijfszekerheid van de DXC-motor blijft een laag brandstofverbruik onze voortdurende bekommernis.

Door het optimaliseren van het inspuitsysteem, een efficiënte luchtcooling en een aanpassing van de turbo-specificatie, werd het specifiek brandstofverbruik teruggebracht van 163 gr/Pku naar 158 gr/Pku of een winst van ongeveer 3%.

In praktische waarden uitgedrukt geeft dit een brandstofverbruik van 2.600 à 2.850 L per 24 uur voor een 6DXC-motor in normale bedrijfsomstandigheden.

Wijzen we erop dat de opgegeven waarden van brandstofverbruik effectieve waarden zijn voor motoren in dienst, uitgerust met alle noodzakelijke hulpaggregaten. Vele motorkonstruuteurs vermelden

voor hun motoren cijfers die in de praktijk niet bereikt worden daar zij de extra-belasting, veroorzaakt door deze toebehoorten, niet in rekening brengen.

ENKELE RAADGEVINGEN VOOR PRAKTISCH ONDERHOUD

Ondanks de robuustheid en de duurzaamheid van de DXC-motor, blijft een degelijk onderhoud noodzakelijk. Nog al te dikwijls wordt dit onderhoud onder druk van opbrengst, prestaties of vermeende besparingen op de achtergrond verschoven.

Voor vissersvaartuigen in het bijzonder wensen we de aandacht te vestigen op een aantal punten om een optimaal bedrijf te verzekeren:

- * zuiver houden van de luchttoevoer en de oplading door:
 - regelmatig onderhoud van de luchtfilter
 - regelmatig (zelfs dagelijks) gebruik van de waterspuitinrichting van de turbo-oplader
 - om de 6 tot 12 maanden, afhankelijk van de ventilatie van de machinekamer, de schoepen van de kompressor en de luchtkoeler zorgvuldig reinigen.
- * regelmatig onderhoud van het brandstofinspuitsysteem:
 - drukinstelling van verstuiers regelmatig controleren
 - brandstoffilterelementen regelmatig vervangen en water in de brandstoftoevoer vermijden door eventueel waterafscheidende filter te installeren.
- * zuiver houden van de zeewateromloop:
 - regelmatig reinigen van zoetwaterkoeler en luchtkoeler
 - zeewaterpomp in goede staat houden
 - regelmatig reinigen van de zeewaterfilters
 - anodes in koelers jaarlijks vervangen.
- * behandeling van de zoetwateromloop met corrosie-werende producten.

De concentratie van deze producten moet maandelijks gecontroleerd worden en op peil gehouden worden. Enkel onder deze omstandigheden kan de behandeling nuttig zijn. Een te lage concentratie geeft doorgaans aanleiding tot agressiviteit in plaats van bescherming.

Kan men de zorg en de tijd niet besteden om dit op te volgen, dan dient verzacht leidingswater gebruikt.

In andere gevallen haalt men zich vroeg of laat problemen op de nek.

In eerste opzicht lijkt dit misschien omvangrijk en kostelijk. Onze ervaring op enkele schepen heeft aangetoond dat deze onderhoudskosten op korte termijn terugbetaald worden.

We willen dit staven aan de hand van een praktisch voorbeeld. Het reinigen van de turbo-kompressor en de luchtkoeler, het opnieuw afstellen van verstuiers en begin-inspuiting op een motor met 2 jaar dienst, gaf een verbruikswinst van 10 à 15 L/u.

Met de econometer is het bereikte resultaat onmiddellijk zichtbaar. Een kleine rekensom leert ons dat voor een reis van 14 dagen voor een 6DXC-motor een winst van 60.000 BF betekent op de brandstofrekening. Wie kan rekenen...

VERDERE ONTWIKKELING DXC-MOTOR

Bij dit alles blijft ABC niet stilstaan, maar steeds worden nieuwe spanningen geleverd om de kwaliteit en het rendement van onze motoren te verbeteren.

Gezien de steeds stijgende kostprijzen van brandstof blijft een lager brandstofverbruik onze voornaamste en voortdurende bekommernis.

Uit dit oogpunt worden voor onze DXC-motor in de komende maanden volgende verdere ontwikkelingsproeven in het vooruitzicht gesteld:

- nieuwe vorm van verbrandingskamer
- nieuw injectieprofiel
- optimaliseren van de oplading

De bovenstaande technische kwaliteiten worden aangevuld door een éénvoudig onderhoud van de motoren en een gemakkelijke bereikbaarheid van de onderdelen.

Bovendien beschikt A.B.C. aan de Belgische Kust over onderhoudsstations waar alle nodige onderdelen in voorraad zijn en waar de technische diensten er dag en nacht ter beschikking van het cliënteel zijn.

Buiten de DX-motoren beschikt A.B.C. over het nieuwe type DZ-motor, waarvan het vermogen gaat tot 1930 pk bij 750 t/m.

Over dit type komen wij in een volgend artikel terug.

BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

WESTENDELAAN, 1
8450 NIEUWPOORT

Tel. 058/234.871
Tlx. 810.32

AAN REDERIJ EN BEMANNING VAN DE Z.67 „RUBENS” ONZE BESTE WENSEN VOOR BEHOUDEN VAART EN RIJKE VANGSTEN

Met de „RUBENS” werd een nieuw beeld geborsteld van een sterkere generatie, die zich onderscheidt door drie „BRUSSELLE”-produkten met opmerkelijke prestatievermogens:

- 1 Een forsige „BRUSSELLE” 6-trommel vislier met een maximale trekkracht van 30 ton, aangedreven door een 180 pk elektromotor, en gelagerd op zelfinstellende kogel- en rollagers. Bedrijfszekere pneumatische afstandsbediening vanaf de brug van de 6 trommelremmen en friktiekoppelingen. Hoofdtrommels voor 800 m. kabel dia. 30 mm.
- 2 Een hydro-elektrische stuurmachine „BRUSSELLE” van het vertrouwde type met 2 evenwijdig opgestelde drukcilinders. Twee volledig gescheiden bedieningen: elektro-magnetische kleppengroep op elektrisch gedreven pomp met separaat rechtstreekse besturing bij middel van handbestuurde pomp in de brug.
- 3 Een elektrisch gedreven ankerlier voor ketting dia. 19 mm.

Met deze „BRUSSELLE” werktuigen vervoegt de „RUBENS” de galerij der grootten die zich met verfijnde vangstechnieken aan de top van opbrengsten plaatsen.

„BRUSSELLE” HET MERK DAT KWALITEIT AAN DUURZAAMHEID KOPPELT

KUNNEN BOKKEN-LIEREN RATIONEEL HYDRAULISCH AANGEDREVEN WORDEN OP EUROKOTTERS?

Meer en meer zien wij in het buitenland (zoals Frankrijk) dat kleine hektrawlers (van ongeveer 20 m met hoofdmotor van 500 à 600 pk), volledig met hydraulische lieren uitgerust worden.

Zo is recent door „Brusselle Marine Industries” een volledige hydraulische uitrusting geleverd voor een nieuwbouw in Frankrijk, dit aansluitend op verscheidene gelijkaardige leveringen gedaan enkele jaren geleden.

Deze recente levering omvat: gescheiden hydr. vislier; – twee hydr. nettrommellieren en een hydr. hulplier (voor het lichten van de kul). Dit alles gevoed door 2 pompgroepen aangedreven door de hoofdmotor.

Een noodpomp aangedreven door een hulpmotor die tevens de alternator aandrijft, vult het geheel aan.

Hier heeft men natuurlijk rationeel gebruik gemaakt van een centrale voedingsgroep voor de aandrijving van deze verscheidene lieren. Ook zwaardere hydr. uitrustingen werden door „Brusselle Marine Industries” geleverd op meerdere grote hektrawlers bestemd voor reders uit IJsland.

Al deze uitrustingen voldoen ten volle aan de eisen van de reders, en functioneren optimaal.

Wat nu de aandrijving van bokkenlieren betreft, kunnen wij stellen dat de hydraulische aandrijving eveneens gangbaar zijn moet.

Inderdaad een goed bestudeerde hydr. uitrusting welke rekening houdt met de aard van het bedrijf en installatie-mogelijkheden, is door zijn eenvoud tenvolle aanvaardbaar. Rekening houden met de aard van het bedrijf, wil zeggen dat men geen zuivere indus-

triële hydraulische aandrijving mag aannemen voor een dergelijke lier. De uitrusting is enkel geldig als deze ontworpen is met kennis van zaken door mensen die volledig de eisen van de visserij kennen. De keuze van de hydr. pomp moet nauwgezet in overeenstemming zijn met het regime van de aandrijvende propulsie-motor.

Voor een rationele oplossing bij een Eurokotter zijn wij overtuigd dat men moet uitgaan van het volgende:

- hoofdpomp door propulsie motor aangedreven
- hulppomp door hulpdiesel aangedreven.

„Brusselle Marine Industries” biedt dan ook een totaal „Brusselle” produkt aan, speciaal ontworpen voor dit werk en volledig aangepast aan de vereisten.

Deze middendruk uitrustingen zijn vooral:

- aangepast aan de normale buisleidingen mogelijk aan boord van een dergelijk schip. Geen speciale vereisten noodzakelijk voor de zuiverheid van de buizen;
- met de nodige filters, aangepast voor feilloos bedrijf;
- ontworpen voor langdurig bedrijf;
- met eenvoudige en stevige axiaal-zuiger pompen en motoren;

De meeste elementen zijn van eigen konstruktie en alle zijn zo bestudeerd dat de goede samenwerking ten volle zeker is.

De technische diensten van de firma staan steeds volledig beschikbaar voor alle nodige inlichtingen.

Ten opzichte van de elektrische lieraandrijvingen, waar men nu meer en meer de elektronische weg opgaat, komt de eenvoud van een dergelijke hydr. aandrijving nog meer tot uiting.

HET GEVAAR VAN HET GEBRUIK VAN DE AUTOMATIC PILOOT

In ons nummer van 7 september hebben we het gehad over de zware schade welke de Z.185 opgelopen heeft, niettegenstaande de aanwezigheid aan boord van een automatische piloot, welke hier een nadeel in plaats van een voordeel is geweest, gezien de matroos van wacht, die nog een gediplomeerde schipper eerste klasse is, zich eenvoudig in volle dag bij mooi weder te slapen had gelegd.

Daaruit spruit voor dat, **als er een technische uitvinding en apparaat aan boord van de schepen in het algemeen en in de visserij in het bijzonder, moet gecontroleerd worden, dit zeker de automatische piloot is.**

Het is ten andere onverantwoord, zoals in dit geval, dat een matroos van wacht die daarenboven een diploma van schipper 1e klasse heeft, zich op die wijze aan zijn verantwoordelijkheid onttrekt met het gevolg, dat hier een nieuw schip van 60 miljoen bij de aanvaring met een boortoren had kunnen vergaan.

Het is ten andere een wettelijke verplichting minstens 500 m van deze boortorens verwijderd te blijven.

Het is nog een geluk met een ongeluk geweest, dat de Z.185 met één der boortorens langs bakboordzijde in aanvaring is gekomen.

Was hij tussen twee torentorens in terecht gekomen, dan was er van het visservaartuig geen sprake meer geweest.

Enkele overwegingen

Wij hebben als gevolg hiervan met de leiding van S.C.A.P. van gedachten gewisseld welke zeer nuttig zijn en waaruit blijkt dat, een dringende en noodzakelijke maatregel zich opdringt omdat deze moderne methoden, moderne en aangepaste maatregelen vereisen in 't belang van bemanning en schip.

Het zal de bevoegde autoriteiten en in het bijzonder de Scheepvaartinspectie bekend zijn, dat er nu apparaten bestaan, die de watchman verplichten, als de automatische piloot aan-

staat, op gezette tijden een knop in te duwen om te vermijden dat het alarm werkt.

Dit dwingt de watchman wakker en op de brug te blijven. Er zijn natuurlijk toestellen die vast gesteld zijn op 8 minuten. Andere toestellen zijn naar keuze instelbaar op 4, 8 of 14 minuten. In alle gevallen zijn deze apparaten uitgerust met een vooralarm en werken 30 seconden vóór de ingestelde tijd waarop het groot alarm via een klaxon of alarmbel op het gehele schip hoorbaar is.

Bij het ene merk is de automatische piloot door de fabrikant al voorzien van een alarmsysteem, dat samen met de automatische piloot ingeschakeld wordt.

Inschakelen van de automatische piloot betekent dus ook inschakelen van het alarmsysteem. Oude merken kennen dit niet. Daar werkt men met een eenvoudig apparaatje, wat los staat van de automatische piloot.

Naar onze mening zou men hier enkel toestellen mogen gebruiken die met een afneembare sleutel door de schipper ingeschakeld worden.

Wij zijn ten andere van mening dat ieder vaartuig voorzien van een automatische piloot, een dergelijke „wachtalarm” zou moeten hebben. Sommigen zijn van mening dat men hier en daar in het buitenland deze eis reeds stelt.

Afgezien van deze suggesties, hopen we dat de Onderzoeksraad voor Zeevaart niet zal talmen om onverantwoordelijken ter verontwaardiging te roepen en dat in plaats van zich niet met veel futiliteiten bezig te moeten houden, zoals het verkeerd in- en uitvaren van een haven, maar men eerst de zware gevallen, zoals aanvaringen, het vergaan van de Z.34 in onvoorstelbare omstandigheden, enz. bij voorkeur zal behandelen.

Het valt ten andere te betreuren dat zo'n geval len meer dan een jaar tijd vragen vooraleer een vonnis te zien vellen tegen onverantwoordelijke daden, die het leven van bemanning en schip kunnen vergen.

TE KOOP

HARINGSCHIPPERS IN INOX

2.500 fr. 't stuk

Zich wenden:

**WERKHUIZEN
VANTHUYNE-VERCOUTTER**

Kattesas, Nieuwpoort
☎ (058) 23 78 84

WAAR BLIJFT DE E.E.G. KONTROLE?

Door de Deense schepen die vissen voor vismeeldoelinden wordt er van 1,1 tot 1,2 miljoen ton vis aangevoerd! Noorse pout (kever) schat men hierin voor 250 tot 350 duizend ton.

De meeste vaartuigen varen uit van het Deense Esbjerg en bevissen vooral het gebied van de Fladden en op de Westkust van Schotland. Het is vooral de Europa-parlementair Kent Kirk, die het opneemt voor de vismeelvisserij.

Zelf reder zijn van de twee kotters, is dit onbegrijpelijk, ten ware hijzelf aan visserij voor vismeeldoelinden doet.

Volgens de Denen zelf (waar ligt dan de waarheid?) zouden zij in 1983 slechts 15 duizend ton jonge wijting als bijvangst weggevisst hebben. Wat zou dit betekenen als volwassen wijting?

Voor de Schotten is de bewering van de Deense vissers voor vismeeldoelinden ongeloofwaardig dat deze laatste slechts kever in hun netten zouden hebben met een weinig wijting, in acht genomen dat zij in hetzelfde gebied vissen als de Schotten met hun 80 mm netmaaswijdte en de Denen slechts met 16 mm.

De Schotten vangen kostelijke verbruikersvis de Denen slechts Noorse pout (kever) ! met wat wijting en schelvis als bijvangst.

Veranderingen in officiële lijst der vissersvaartuigen

Nieuw vaartuig

Z.56 „ORKA” - Roepnaam O P C D
Bt. 52,00 - Nt. 15,00 - bouwjaar 1960 - werf 50 - staal Motor Caterpillar - 275 p.k. - bouwjaar 1978 - boomkorvisserij.

Eigendom: Pater Bil p.v.b.a.
Steenstraat 69,
8390 Knokke-Heist.
Tel. (050) 51 32 90 (tweede tel.)

Navigatieinstrumenten: RF - US - R - OP - VHF
Zeebrief: 17.8.1984.

Verandering van eigendom

Z.554 „NOORDKAAP”

Eigendom: 1) DESMIDT Irène
Graaf d'Ursellaan 26,
8390 Knokke-Heist
2) VANTORRE Hubert
De Kinkhoorn 15,
8390 Knokke-Heist

Zeebrief: 21.8.1984.

Blz. 50

Bijvoegen: 50 - Gebr. Paans N.V.
Rodevaart (NL)



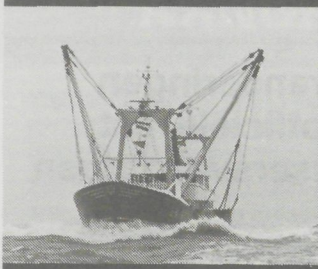
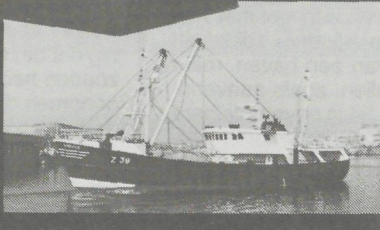
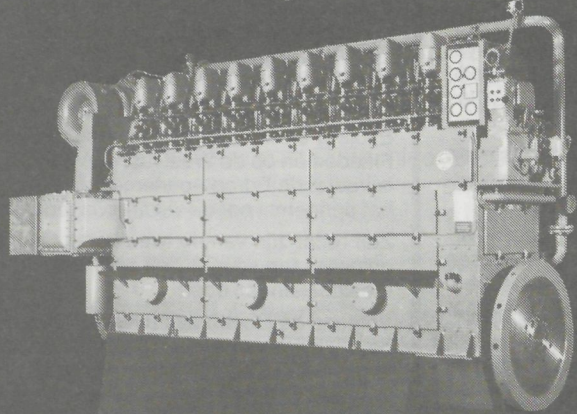
Naar aanleiding van de viering van het 50-jarig bestaan van de Koninklijke Federatie der Belgische Zeelieden uit beide wereldoorlogen werd tijdens een receptie op het stadhuis de gouden stadsmedaille overhandigd aan voorzitter Frans Lauweryns.

VISSERIJ



KRUISHOOFD DIESELMOTOREN

De eenvoudig gekonstrueerde Bolnes dieselmotor wordt overal als krachtbron toegepast. Dankzij voortgaande ontwikkeling en toepassing van het kruishoofdsysteem, is de Bolnes dieselmotor een eerste klas ekonoom. Een bedrijfszekere, krachtige en zuinige dieselmotor welke geschikt is voor zware olie.



Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 400 - 1400 kW (545-1900 pk) bij 600 omw/min in lijn en 1400 - 2800 kW (1900 - 3800 pk) bij 600 omw/min met 10-20 cylindere in V-vorm.

Vraag uitgebreide documentatie

BOLNES MOTORENFABRIEK BV

2930 AA Krimpen a/d Lek, Postbus 2003
tel. 01807 - 14900, telex 22439

Vertegenwoordiger voor de Belgische visserij:
Fa. s v SCAP, H. Baelskaai 27, Oostende
tel. (059) 32.29.51/32.09.31/32.09.32 na 18 uur 70.45.32

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
☎ 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar



*Neem de magnesium
daar waar hij is*

Natuurlijk gashoudend mineraal water,
één der rijkste aan magnesium

Voor uw **AANKOPEN** van
PLASTIC BENNEN

(voor visserij en vishandel)

RUBBER REDDINGVLOTTEN

MAZOUT — SMEEROLIEN

BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD

MAZOUT- en OLIEFILTERS

KUNSTVEZELS — TOUWWERK

GARENS en NETTEN

BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI

(voor schepen, auto's, vrachtwagens)

BIJ

SCAP SV

HENDRIK BAELSKAAI 27 - OOSTENDE

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

SLECHTS TWEE JAAR SCHORSING VOOR SCHIPPER VAN GESTRANDE „TWILIGHT”

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart heeft gisteren, tijdens de eerste zitting van de Raad na het gerechtelijk verlot, uitspraak gedaan inzake de stranding van de Z.34 „Twilight” in juni van vorig jaar.

Zoals bekend liep dit vaartuig toen vast in de Nieuwpoortse haven en ging reddeloos verloren. In zijn vordering, vóór het gerechtelijk verlot, had rijkscommissaris Carly zich helemaal niet mals getoond voor schipper Vanbillemont Etienne en vorderde een levenslange schorsing van zijn schippersbrevet.

De Raad heeft voornoemd ambtenaar kennelijk niet gevolgd want schipper Vanbillemont kreeg slechts een schorsing van twee jaar. Nu is echter gebleken dat dit opzettelijk werd gedaan om de betrokken schipper een dienst te bewijzen.

De wet voorziet immers dat, wanneer een straf van méér dan twee jaar wordt uitgesproken, de betrokken schipper meteen levenslang wordt geschorst. Om dat te vermijden heeft men de sanctie dus beperkt tot slechts twee jaar.

In het vonnis komt de Raad tot de conclusie dat schipper Vanbillemont op 11 en 12 juni 1983 de volgende beroepsfouten heeft begaan:

- het bevel gevoerd over zijn vaartuig onder invloed van alcohol, overtreding op de bepalingen van artikel 12 van het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en de Zeevisserij;
- gevist hebben in de Belgische visserijzone met een schip groter dan 70 Brt., en uitgerust met een motor van meer dan 300 p.k., overtreding op het K.B. van 10 juni 1982 betreffende de bescherming van de visstand;
- bij zijn navigatie in de haven van Nieuwpoort niet het groene licht aan stuurboord en het rode aan bakboord te hebben gehouden bij het binnenvaren en uiteraard omgekeerd bij het buitenvaren, overtreding op de bepalingen van het kardinaal en lateraal betonningsstelsel systeem A opgenomen in bijlage 5 bij het K.B. van 4 augustus 1981 houdende politie en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee de havens en de stranden van de Belgische kust;
- bij het uitvaren van de haven van Nieuwpoort op 12 juni 1983 en ondanks reeds ondervonden moeilijkheden geen uitkijk te hebben geplaatst, overtreding op artikel 5 van internationale be-

palingen ter voorkoming van aanvaringen op zee 1972/1981, goedgekeurd bij wet van 24 november 1975 en uitvoerbaar verklaard bij K.B. van 18 mei 1983;

- na het stranden van zijn vaartuig niet de gepaste maatregelen te hebben genomen om te beletten dat zijn vaartuig zou verloren gaan, overtreding op de bepalingen van artikel 36 lid 5 van de wet op de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst en op artikel 17 van de wet van 1874 betreffende de verzekeringen die ook toepasselijk is bij de zeeverzekering.

ANDERE BESLISSINGEN

Vervolgens sprak de Raad nog enkele beslissingen uit in andere zaken.

Een eerste geval betrof de overtreding tegen het verkeersscheidingsstelsel die begaan werd door schipper Vantorre Louis van de N.15 „De Kottens”. De schipper werd bestraft met een schorsing gedurende een periode van zes dagen.

Vervolgens was er de aanvaring die zich in oktober van vorig jaar voordeed de O.141 „Don Bosco” en de Franse treiler „Lumen Christi” uit Boulogne. De feiten deden zich voor toen de O.141 samen met de O.369 de spanvisserij op haring bedreef. In de conclusies komt de Raad evenwel de beslissing dat noch door de schipper van de O.141 noch door de schipper van de O.369 beroepsfouten werden begaan. Beide schippers worden derhalve buiten de zaak gesteld.

Een ander geval betrof weeral een overtreding tegen het verkeersscheidingsstelsel. Dit keer kwam schipper Vantorre Emanuel van de Z.19

„Sonja” aan de beurt. Voornoemde schipper stuurde zijn vaartuig gedurende een periode van twee uur in een verboden gebied en dat mag natuurlijk niet. Daarom wordt schipper Vantorre bestraft met een schorsing gedurende een periode van drie dagen.

En tenslotte was er het dodelijk ongeval dat zich voordeed aan boord van de Z.548 „Flamingo”. De feiten gebeurden op 19 maart van dit jaar toen Mallefeydt Leon, een der opvarenden van voornoemd vaartuig, tijdens het kuisen van de ruiten van de scheepsbrug achterover viel en in zee terecht kwam.

Niettegenstaande vele pogingen om een drenkeling te redden overleed het slachtoffer. In zijn conclusies komt de Raad tot het besluit dat door de schipper van de „Flamingo” geen beroepsfouten werden begaan zodat iedereen buiten zaak wordt gesteld.

NIEUWE KAART DER VLAAMSE BANKEN

De nieuwe kaart der Vlaamse Banken, bijgewerkt tot einde 1983, is te bekomen ter DRUKKERIJ VAN HET NIEUWSBLAD VAN DE KUST, HENDRIK BAELSKAAI 30, OOSTENDE en mits comptante betaling.

Apollinaris

- HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!
- NATUURLIJK GASHOUDEND MINERAAL WATER
- ZEER RIJK AAN MAGNESIUM



REPARATIE
MONTAGE
ONDERHOUD
SERVICE

en dat
24 uur per dag...

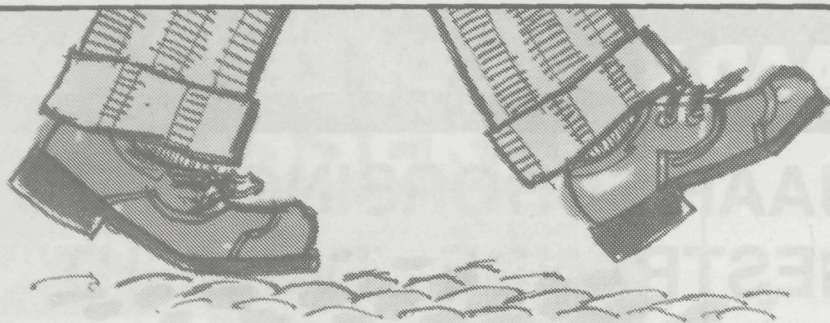
MACHINEFABRIEK

A. Th. VAN TOL B.V.

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'
TANDWIELKASTEN
KEERKOPPELINGEN
ASLAGERS
STUWBLOKKEN



Pannerdenstraat 3-9, Waalhaven, Pier 2, 3087 CH Rotterdam;
Postbus 5420, 3008 AK Rotterdam.
Telefoon (010) 299822, b.g.g. (010) 299649
Telex 28183



KUYL & ROTTINGHUIS LAAT U NIET NAAR DE POMP LOPEN

Als K&R een pomp in het programma opneemt, dan voldoet die op z'n minst aan de strenge eigen specificaties. Is die dus eigenlijk op-maat gemaakt voor de specifieke omstandigheden in de Nederlandse nijverheid en industrie. In alle gangbare, maar ook ongebruikelijke capaciteiten en volgens alle werkzame principes.

K&R is bovendien centraal gevestigd in Nederland en dus altijd dichtbij voor service of onderdelen uit voorraad!

vertikale pompen - horizontale pompen - zelfaanzuigende pompen - motorpompen - dompelpompen - sterpompen - hogedrukpompen - centrifugaalpompen - handpompen - etc. etc.



*1001 pompen
van de (bovenste) plank!*

utrecht

kuyl & rottinghuis bv

POMPEN

Wittevrouwensingel 71 - 3572 CC Utrecht
Telefoon 030-716842 - Telex 40093 Kaenr. nl.

VISSERSVAARTUIG TE KOOP

Prachtig vissersvaartuig gebouwd in 1973 op de werf Beliard Crighton voorzien van een motor ABC van 375 PK.

Schip onlangs gans hergestructureerd. Verzekerd voor tien miljoen frank.

Inlichtingen: schrijven kantoor blad nr 9520

HOOGWATERBOEKJE 1984

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijden voor Oostende verkrijgbaar.

Het geeft ook de tijdsverschillen voor het hoog water te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwerpen, en al de voornaamste havens van Nederland, alsook de afstanden van Oostende tot de verschillende visgronden.

Het bevat insgelijks de haven-, verkeer- en getijseinen voor Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.

Dit zeer nuttig zakboekje is in ALLE BOEKWINKELS verkrijgbaar tegen de kleine prijs van 35 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 35 fr. + 24 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

REDERS en
VISSERS.

voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND
VISMIJN 71, OOSTENDE - Ø 32.11.01

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

Ø (050) 54 41 17 - 54 41 92

- volledig en deskundig advies en bijstand -

JAAK VANDEMEULEBROUCKE KREEG GEEN VOLDOENING

We herinneren ons nog zeer goed de vraag die het Belgisch Euro-parlementair lid Jaak Vandemeulebroucke uit Oostende aan de E.E.G.-Commissaris Contogeorgis gesteld had in verband met het vroegtijdig uitgeput geraken van het kwotum haring toegekend in de zuidelijke Noordzee, waarvan onze haringvisserij eveneens mochten genieten.

Dit kwotum mocht bevestigd worden door Britse, Franse, Deense, Nederlandse en Belgische vissers tot uitputting hiervan. Er werd echter geen kwotum per land aangeduid.

Verrassend vroeg werd echter een haringstop uitgevaardigd omdat het kwotum zogezegd uitgeput was. De Deense visserij zou op dit ogenblik reeds 17 duizend ton weggevestigd hebben.

Vandemeulebroucke Jaak bewees toen aan de hand van een uiterst goed gedocumenteerde studie dat de Denen onmogelijk 17 duizend ton haring hadden kunnen wegvissen, omdat in de betrokken periode de haringvloten onder meer van België, Frankrijk, Groot-Brittannië en Nederland wekenlang zijn moeten gaan binnenliggen vanwege het slecht wegvissen en dat evenmin de Deense haringvisserij, die met belangrijker kleinere vaartuigen op de haring vissen, op de haringvisserij konden gaan vissen in het gebied van de zuidelijke Noordzee. Het lag dus voor de hand, zoals velen dit reeds wisten, dat Deense haringvaartuigen de haring heel wat dichterbij huis ving, namelijk in de centrale Noordzee en deze inschreven als zijnde gevestigd in de zuidelijke Noordzee. Het weder was heel wat beter in de centrale Noordzee en liet haringvisserij over betrokken periode toe. De schade voor, onder meer de Belgische haringvisserij zat hierin, dat aldus een einde gesteld werd aan deze visserij terwijl in feite het kwotum op verre na niet uitgeput was.

Thans kreeg de heer Vandemeulebroucke Jaak te horen, dat een onderzoek ingesteld door de Commissie uitgewezen had, dat de Deense vissers werkelijk de haring in de zuidelijke Noordzee gevestigd hadden, onder meer omdat deze een andere visserij toepasten die het hen mogelijk maakte bij kracht „7” te vissen. Anderzijds, dank zij hun geperfectioneerd vistuig konden zij 200 ton ineens aan boord nemen! Volgens de EEG-ambtenarij zou er dus geen sprake zijn van fraude. Belachelijk!

Ook het argument dat de aanwezigheid van Deense haringvisserij praktisch niet, of zeer weinig opgemerkt werden in de zuidelijke Noordzee werd weggevaagd. Ook dat praktisch op geen enkel ogenblik Deense schepen zijn moeten gaan schuilen in Franse of Belgische havens, terwijl onze veel zwaardere vaartuigen wel verplicht waren dit te doen.

Kortom het Deens zieltje werd zo wit gewassen als het maar mogelijk was, en volgens de Commissie hadden zij zelf deze witwassing niet nodig. Er mag dus, volgens Brussel, aangenomen worden dat de Denen de partij fair gespeeld hebben. Wij zien ons dan ook verplicht om te besluiten dat de Nederlandse, Belgische, Franse en Britse haringkotters, en meer de bemanningen hierop, kleine jongens zijn ten overstaan van de Deense haringvisserij, die nog op hun dooie gemak bij kracht „7 en meer”, op de haring vissen en hiervoor vistuig en vangstechnieken aanwenden die hun toelaten 200 ton in een wip aan boord te nemen om dan dood-gemodereerd naar Denemarken terug te varen. Belachelijker kan dat niet!

Werkelijk zoveel naïviteit hadden wij te Brussel

op de directie visserij niet verwacht aan te treffen. Gelukkig werd aan de heer Vandemeulebroucke nog net niet gevraagd zich bij de Denen te komen verontschuldigen.

Wel moeten we toegeven, dat de Denen er een handje van weg hebben om het laken naar hun kant toe te halen. Dat hebben zij onlangs nogmaals bewezen, door tegen de wil in van Groot-Brittannië en zonder steun van de andere lidstaten, de bijvangst bij de Noorse pout-visserij door de Commissie van 10 tot 18% te laten optrekken. Ze hebben dat vroeger eveneens bewezen. Wanneer zij gingen dwars liggen in verband met, volgens hun mening, te weinig toegekende kwota bij de verdeling onder de landenlidstaten van de beschermde vissoorten. Ook verlangden en bekwamen zij een groter kwotum makreel. Denemarken is dan ook het „enfant-terrible” in de E.E.G., een woord dat we zelf te zacht vinden. Ondertussen vernamen we van de heer Vandemeulebroucke dat hij dit zo niet zal laten en bijkomende harde vragen zal stellen aan de E.E.G.-Commissaris voor de visserij. Volledig akkoord!

In elk geval zou Denemarken dergelijke fraude niet meer kunnen spelen, wanneer er geen gezamenlijk kwotum voor alle landen samen zou vastgelegd worden, maar afzonderlijke kwota per lidstaat.



Naar aanleiding van zijn recente pensionering werd de heer Fernand Verbiest, hoofd-kraanman bij de havendienst te Oostende, op het kabinet van schepen Makelberge ontvangen waar hij een wapenschild van de stad mocht in ontvangst nemen. Fernand Verbiest had 39 jaar dienst achter de rug in stadsverband.

BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1984

De editie 1984 van de Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak, die nu al aan de 46e jaargang is, omvat dit jaar zo maar eventjes 1.400 bladzijden, en loopt voor de rest in de trend van de voorgaande edities, met name de zeeman bijstaan in de steeds complexer wordende maritieme wetgeving.

Dit boekwerk is verkrijgbaar door storting van 1.200 fr., vermeerderd met 72 fr. BTW (niet verschuldigd voor levering aan boord van vissersvaartuigen) en de verzendingskosten, ten bedrage van 132 fr. op, hetzij postrekening 000-0418987-44, hetzij bankrekening Brussel Lambert 384-1605797-46, op naam van Drukkerij Nieuwsblad van de Kust te Oostende.

GEEN ENKEL EXEMPLAAR WORDT TOEGEZONDEN ZONDER VOORAFGAANDE BETALING.

WAAR VERKRIJGBAAR?

IN BELGIE:

Drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.
Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende.
Beroepsvereniging Hand in Hand, Rederskaai 21, te Zeebrugge.
OVA, Vismijn, Oostende.

Martin en Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen.
Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

IN NEDERLAND:

Kantoor „Stuurboord” editie te Urk.
IJmuiden Stores, Trawlerkade 44, IJmuiden.
Maritiem, Vissersweg 46, te Scheveningen.
Observator, Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam.
Van Beelen, Middenhavenweg 58, IJmuiden.
Coöperatieve Inkoopvereniging, Texel.

De kostprijs in Nederland bedraagt 1.200 F., vermeerderd met 160 F voor verzendingskosten. Bestellingen kunnen eveneens geschieden door storting op een van de eerder vernoemde rekeningnummers. Pas na ontvangst van de storting wordt de bestelling uitgevoerd.

LAGE WATERSTAND

Dinsdag en woensdag zal de waterstand in het vissersdok van de Oostendse haven zeer laag zijn. Dat moet omdat men onderzoek wil instellen naar de funderingen van de slipway. De reders worden verzocht rekening te houden met deze situatie.

ZWARE AANVARING

Zaterdag heeft zich in het Nauw van Kales een zeer zware aanvaring voorgedaan tussen de Z.39 „Zuiderzee” en het Duitse vrachtschip „Cuxhaven” uit Hamburg.

De feiten deden zich voor omstreeks 21 u. en de aanvaring was zo hevig dat de „Zuiderzee” erge averij opliep aan de voorsteven die volledig werd ontzet.

Bovendien maakte het vissersvaartuig ook water zodat de schipper het geraadzaam achtere de haven van Plymouth binnen te lopen. Daar werden voorlopig herstellingen uitgevoerd en dinsdag kon de „Zuiderzee”, waarop zich gelukkig geen ongevallen met opvarenden voordeden, de Engelse haven verlaten.

Woensdag, in de namiddag, liep de Zeebrugse treiler die amper twee jaar oud is, de haven van Oostende binnen. Voor de reder, naast de zware materiële schade ook nog een ernstig economisch verlies.

NOG DE DOOP VAN DE O.137 DANK VAN PETER EN METER

Na de doop van de O.137 is natuurlijk vorige week dinsdag de „Twilight” haar eerste reis aangevangen en heeft de meter, zijnde de echtgenote van de heer Pol De Somer, directeur van de Generale Bank de „Twilight” uitgeleide gedaan. Men moet het er inderdaad maar voor over hebben.

Tergelijkertijd ontving S.C.A.P. van haar en haar man een schrijven waarvan de tekst luidt:

Mijn vrouw en ikzelf zouden U willen bedanken voor de aangename ogenblikken die we mochten beleven tijdens de inwijdingsplechtigheid en de feestelijkheden achteraf. We hebben vriendelijke en interessante mensen ontmoet.

Onnodig U te zeggen dat het voor ons iets aparts was. Ikzelf heb er de visserijwereld wat beter leren kennen en begrijpen, het zal me nuttig zijn bij de beoordeling van dossiers uit die sector.

Wij feliciteren uw ganse ploeg van de S.V. S.C.A.P. voor hun prachtige realisatie van de „Twilight”. Jullie dragen bij tot de vernieuwing en verdere uitbouw van de Oostendse visserijvloot.

Pros, wij steunen U in uw dagelijkse streven voor de verbetering en het welzijn van de Oostendse visserij.

Met onze welgemeende groeten, Dominique en Paul De Somer.

Wij en vooral reders en bemanning kunnen ons zelf over dergelijke achtbare belangstelling en meevoelen verheugen.

De redactie.

SPAANSE TREILER GEKAPSEIZD 26 MAN VERDRONKEN DEENSE TREILER OOK VERGAAN

Een Spaanse treiler van 216 Brt en 30 meter lengte gebouwd in 1971 in het Spaanse Vigo is op haar visserij tussen de Marokkaanse kust en de Canarische eilanden gezonken. In zeer slecht weder was de 120 ton vis in haar ruimen, naar één kant geschoven, waardoor het vaartuig zwaar slagzij maakte en niet meer recht kwam. Door aankomende zware golven kapseizde het vaartuig.

EEN NIEUWE FRANSE METHODE VOOR LANGE-LIJNVISSERIJ

Fransie techniekers hebben een nieuwe methode uitgevonden in de lange-lijnvisserij die een revolutie (?) in deze visserij kan veroorzaken.

Men is er van uitgegaan dat er aan het huidige systeem toch heel wat nadelen verbonden zijn. Inderdaad, werd bij het automatisch afschieten en azen van de lijn vastgesteld, dat de lengte van de lijn die in zee gelaten wordt, hoeveel haken deze ook bevat, toch begrensd is.

Anderzijds is een ten honderd van de automatisch in zee geschoten en geëaste haken zonder aas, terwijl vastgesteld wordt dat normaal 20 tot 30% van de haken hun aas verloren bij het uitschieten in zee.

Ook weet de schipper niet of de gronden waar de lijn uitgeschoten wordt, visrijk zijn. Dit wordt men slechts gewaar als de lijn opgehaald wordt.

Ook komt een deel van de vis los van de haken door te lang verblijf op de zeebodem.

Van een studie van deze nadelen vertrekkende, heeft men thans een systeem voor lijnvisserij uitgewerkt, die deze nadelen voorkomt zodat men hoopt de visserij bijgevolg heel wat meer renderend te maken.

Het nieuw systeem zou bestaan uit een lijn, die uitgezet wordt over een bepaalde afstand op de zeebodem en zich continu beweegt en dank zij een techniek weer van de bodem opgehaald wordt, over een katrol loopt opgehouden door een boei en terug door het water naar het vaartuig lopend.

Dus een doorlopende vissende lijn, die rondraait zoals een kermismolen en waarvan de vis doorlopend kan afgenomen worden en doorlopend de haken terug geëast. Langs beide zijden van het vissend vaartuig loopt aldus een continu vissende lijn.

Het is evident dat het systeem zeker wel nog zijn kinderziekten heeft en dat zo het operatief wordt, wel nog aan verbeteringen toe zal zijn en miljoenen kan kosten.

In elk geval moeten we toch toegeven dat de Franse scheepswerf „Ateliers et Chantiers de la Manche” die deze studie over het nieuw lijnensysteem patroneert, wellicht tot een revolutie in het vissen met de lijn zal toe zijn.

Maar de visserij kan slechts in rotsachtige gebieden succesvol uitbeaat worden en niet in een visgrond zoals de onze.

Ook in de visserij zit de techniek inderdaad niet stil. Wat zal het worden wanneer men er in slaagt de elektrische visserij algemeen ingang te doen vinden, alhoewel we vrezen, dat dan het laatste visje uit de bodem zal gehaald worden. Op die manier gezien, kan de vooruitgang een rem worden en een zorg.

Er waren 28 man aan boord, waarvan er 26 verdronken. Vier man konden zich eerst vlottend houden aan wrakstukken, maar door uitputting moesten er twee afhaken en verdronken.

Twee anderen konden, elk afzonderlijk een vlot maken van wrakstukken en stukken koord. Eén werd na zestig uur door een voorbij varende schip opgepikt. De tweede geredde werd door een Canadees schip opgepikt na 4 dagen op drift te zijn geweest.

De mannen verbleven al die tijd zonder eten en water en het is werkelijk onbegrijpelijk hoe zij dit overleefden.

Waarom 28 bemanningsleden aan boord van een treiler van dertig meter lengte, is voor ons een raadsel. Het is begrijpelijk dat dergelijke catastrofe in de visserij in Spanje heel wat diening veroorzaakte, vooral dan in de thuishaven van het vaartuig.

Maar hoe wordt daar de stabiliteit van een vaartuig gecontroleerd? Men zou er goed aan doen bij onze zeevaartinspecteurs te rade te gaan. Ze zouden er iets kunnen van leren.

Op de kusten van Groenland verging anderzijds een Deense treiler, de 50-meter „Ocean Prawn” van 723 Brt. Het vaartuig was vissend op Groenlandse garnaal, even buiten de 200-mijlszone, toen het in aanraking kwam met een zware ijschots, die de zijde van het vaartuig openreet.

Toch kon de treiler zich nog 90 minuten drijvend houden, voldoende om hulp te vragen en om de bemanning te laten overstappen op een ter hulp toegeschoten treiler. Ook aan boord van dit vaartuig telde men een bemanning van 28 koppen!

De „Ocean Prawn” werd in 1978 gebouwd. Het ongeval gebeurde vissend op garnaal in zwaar weder in de „Davis Street”. De garnaal werd aan boord van het vaartuig verwerkt.

GROOT-BRITANNIE

■ In Berwick in Groot-Britannië werd de grootste zalm sinds 43 jaar aangevoerd. Het pracht-exemplaar woog zo maar eventjes 18 kg. en werd de gevangen in de monding van de rivier Tweed te Berwick. De zalm had een lengte van 1,21 m en 60 cm buikomvang.

■ Verleden week was het terug een hoogdag voor de visserij en de handel in de afslag van Peterhead in Schotland, met 43.630 van onze bennen voor een brutobesomming van 107 miljoen B.fr., hetzij een gemiddelde per ben van 2.450 fr. Hiervoor kwamen 228 vaartuigen hun vis in de markt zetten, hetgeen overeenkomt over de 5 werkdagen evenredig verspreid, met zestig vaartuigen per verkoopdag! Voor onze begrippen moeilijk voorstelbaar. Peterhead is voor het ogenblik de eerste Schotse vissershaven en zeker ook wel van gans Groot-Britannië.

■ Visserijkringen in het Britse Grimsby en Hull, maken zich bepaalde zorgen over de toekenning van vergunningen voor olieboringen in de Humbermonding. Aan de ene kant zou men zich te Grimsby verheugen over eventuele olievondsten omdat dit heel wat nijverheid en jobs zou doen ontstaan in een economisch zwaar geteisterde streek, maar voor de visserij brengt het vraagtekens mede, maar meer nog voor de oesterteelt ter hoogte van Solent die eveneens in het olievergunninggebied ligt.

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Meer en meer wordt het zwaartepunt van de aanvoer verlegd naar de vrijdag. Niet alle handelaars zijn daar gelukkig mee, vooral die uit het binnenland die traditioneel op maandag hun visvoorraad komen aanvullen. Men kan zeggen, ze moeten maar de vrijdag komen. Die vrijdag blijft echter nog steeds een belangrijke verkoopdag wat meebrengt dat velen dan ofwel op ronde zijn ofwel in hun winkel staan. Verder is het zo dat het moeilijk is om zo'n voorraad al de vrijdag op te doen voor de hele volgende week. Sommige soorten zijn immers moeilijk te bewaren.

Toch waren de prijzen vrijdag laatst voor zowat alle soorten erg goed. Kabeljauw noteerde tot 120 fr. en voor wijting werd nog eens tot 60 fr. en meer betaald. Deze vissoort klommen maandag naar 84 fr., de kleine sortering naar 65 fr.

Maandag toch een IJslanderse vangst en drie schepen van andere visgronden. De IJslander zorgde voor ruim 800 bennen, zowat de helft hiervan was koolvis die toch tot 50 fr. het kg. kreeg.

De grote sortering was minder duur en kreeg tussen 30 en 36 fr. Rode zeebaars schommelde rond de 60 fr., voor blauwe leng werd 85 fr. het kg. betaald en kabeljauw varieerde tussen 70 en 90 fr.

Iedereen kijkt eerst de kat uit de boom en laat de prijs zakken, als dan iemand de hele partij koopt moet daarna heel wat meer betaald worden en zelfs meer dan men eerst zinnens was.

Over het algemeen kregen we kleine vangsten op de markt iets waar de minder gunstige weersomstandigheden wel mee te maken hebben. Die kleine vangsten worden echter alle erg duur verkocht zodat uiteindelijk toch nog vrij gunstige resultaten uit de bus komen.

Voor de handelaar is dat natuurlijk minder prettig want die krijg het steeds moeilijker om zijn waar aan de man te brengen. Steeds meer mensen zetten maar om de veertien dagen vis op hun menu. Goedkope soorten worden steeds schaarser. Alleen voor platjes en schar blijft de prijs nogal matig.

De kustvissers draaien op volle toeren. Garnaal wordt nu volop aangevoerd wat aanleiding heeft gegeven tot dalende prijzen. Deze schommelden tussen 50 en 75 fr. zodat de dagopbrengsten renderend blijven. Kleine tong van de kustschepen blijft aan de goedkope kant (150 tot 190 fr.) en platvis blijft peperduur (tot 75 fr.).

Alles samen een week met veel te weinig vis waar vooral de handelaars last van hadden.

VRIJDAG 14 SEPTEMBER 1984

	dag.	vis	tong	fr.
NOORD				
O.33	15	450	—	1.622.533
WEST				
N.40	9	130	—	469.692
O.123	10	170	—	567.304
Z.431	7	60	100	214.227
O.108	11	50	3.900	923.641
KREEFTENPUT				
N.597	10	60	500	387.912
O.306	9	80	1.000	512.070
O.26	11	100	1.100	504.808
MONKEY BANK				
O.134	15	170	—	381.319

MAANDAG 17 SEPTEMBER 1984

WEST				
Z.502	11	220	—	793.937
N.708	10	200	—	746.615
O.275	10	185	—	688.274
IJSLAND				
O.129	18	810	—	2.235.260
NOORD				
O.51	14	200	2.500	1.397.592

DINSDAG 18 SEPTEMBER 1984

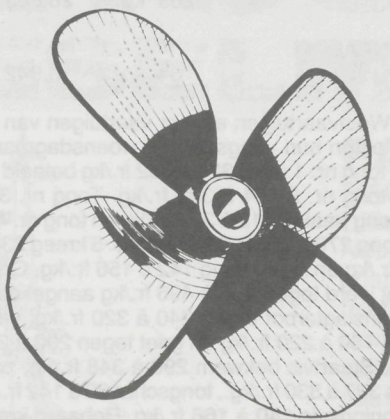
WEST				
O.285	12	200	—	570.648



VAN VOORDEN GROEP

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL
HODI ZALTBOMMEL
PROMAC NEDERLAND
VAN VOORDEN PROP. REPARATIE

ONZE KWALITEIT IS UW KRACHT



Vaste schroeven tot 4 m Ø
Mangaanbrons,
nikkelaluminiumbrons,
gietijzer en semistaal.

Vertegenwoordiger België
J. Theunissen
Terneuzen Nederland
Tel.: 00-31-1150-94117

Reparatie Van Voorden België
Dijkstraat 7
Rupelmonde
Tel.: 03-774 20 51

Verwachtingen

VRIJDAG 21 SEPTEMBER

NOORD: O.705 (270 m. waarvan 200 pladijs en 40 rog)
O.303 (400 m. waarvan 300 pladijs, 40 rog, 20 steenschol, 10 staartvis)
O.309 (180 m. waarvan 20 rog, 40 doggen, 10 vlaswijting)

MAANDAG 24 SEPTEMBER

KANAAL: O.369 - Z.499
WEST: N.3 - O.279 - O.128 - O.118 - O.141 - O.206 - Z.296
NOORD: Z.53 - O.274
KREEFTENPUT: N.752

DINSDAG 25 SEPTEMBER

WEST: O.229 - O.232 - Z.596

WOENSDAG 26 SEPTEMBER

WEST: N.706
MONKEY BANK: O.114 (vermoedelijk)

ZEEBRUGGE

VRIJDAG 14 SEPTEMBER 1984

Z.43	N	1.700	240	12	1.026.640
					1.026.640

MAANDAG 17 SEPTEMBER 1984

Z.14	W	1.300	310		1.484.240
Z.50	N		450		1.719.713
Z.324	W	900	210	14	1.100.580
Z.121	N	300	540	14	1.734.970
Z.16	W	180	200	9	1.390.760
Z.507	W	600	60	10	550.000
Z.321	W	500	60	9	568.890
Z.90	N	300	590	12	1.992.420
Z.510	KRP		120	10	780.780
					11.322.353

DINSDAG 18 SEPTEMBER 1984

Z.559	KRP		90	10	469.888
Z.84	N		320	17	1.415.260
Z.55	K	500	20	5	187.600
Z.408	W	1.200	80	10	629.350
					2.702.098

WOENSDAG 19 SEPTEMBER 1984

Z.584	W	100	120	12	402.560
Z.519	N	200	200	14	1.081.530
Z.19	KAN	2.000	250	10	1.302.483
Z.418	KRP		160	10	602.460
Z.509	KRP		130	11	563.445
Z.564	W	400	80	10	626.810
Z.30	N	500	350	12	1.245.610
					5.824.948

Steun het
Nieuwbouwfonds van het



KONINKLIJK WERK
IBIS

prk 000-0207440-54

NIEUWPOORT

VRIJDAG 14 SEPTEMBER 1984

VIS		
N.52	4.411 kg.	484.093 fr.
N.788	282 kg.	29.912 fr.
N.88	396 kg.	21.527 fr.
N.590	965 kg.	58.129 fr.
N.720	940 kg.	81.175 fr.
N.22	389 kg.	29.557 fr.
N.575	1.049 kg.	60.509 fr.

GARNAAL		
N.349	124 kg.	14.440 fr.
N.782	198 kg.	16.853 fr.
N.106	100 kg.	6.400 fr.

Een bokkennisser en zes kustvaartuigen losten op de vrijdagmarkt samen 8300 kg vis voor een bruto-waarde van 769.452 fr. Er werden diverse soorten aangevoerd, doch de genoteerde prijzen kenden een gevoelige daling in vergelijking met de geboekte prijsnoteringen der voorbije marktdagen. Tong nr. 1 kreeg 344 à 352 fr./kg en tong nr. 2 301 à 310 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 320 à 328 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 296 à 302 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 214 à 244 fr./kg en kleine tong 138 à 156 fr./kg. Voor grote tarbot werd 432 à 438 fr./kg geboekt, voor middenslag tarbot 240 à 300 fr./kg, voor varia 180 à 240 fr./kg en voor griet 210 à 318 fr./kg. Staartvis noteerde men aan 210 tot 370 fr./kg, zonnevis aan 240 tot 250 fr./kg, koningsvis aan 190 tot 210 fr./kg en tongschar aan 68 tot 120 fr./kg. Voor grote pladijs werd 2750 à 3000 fr. de ben opgetekend, voor drieling- of middenslag-pladijs 2000 à 2250 fr. de ben en voor visjes 1350 à 1500 fr. de ben. Kongel kreeg 35 à 40 fr./kg en gul 4750 à 5500 fr. de ben. Voor moerrog werd de marktprijs op 4500 à 4750 fr. de ben gesteld, voor tilten op 3500 à 3750 fr. de ben, voor scherpstaarten op 3750 à 4000 fr. de ben en voor katrog op 1500 à 1700 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 2000 à 2100 fr. de ben en kleine zandschar 1400 à 1500 fr. de ben. Zeehond bekam 2100 à 2300 fr. de ben en zee- of zandhaai 1000 à 1250 fr. de ben. Voor robaard werd 80 à 85 fr./kg opgetekend en voor knorhaan 750 à 940 fr. de ben. Drie vangsten garnaal werden te koop aangeboden waarvan de prijs varieerde van 64 à 86 fr./kg.

ZATERDAG 15 SEPTEMBER 1984

GARNAAL		
O.599	261 kg.	22.836 fr.

MAANDAG 17 SEPTEMBER 1984

VIS		
N.736	2.505 kg.	290.009 fr.
N.172	2.711 kg.	176.143 fr.
N.88	97 kg.	11.034 fr.
N.590	174 kg.	17.092 fr.
N.720	483 kg.	41.199 fr.
N.575	617 kg.	52.799 fr.
N.788	154 kg.	19.436 fr.

GARNAAL		
N.106	197 kg.	6.739 fr.
N.22	389 kg.	20.054 fr.
N.782	100 kg.	7.200 fr.
N.349	149 kg.	7.834 fr.

Twee vaartuigen van de West en vijf kustvaartuigen losten op de maandagmarkt 6700 kg vis voor een bruto-waarde van 612.906 fr. Tong nr. 1 kreeg 348 à 354 fr./kg en tong nr. 2 338 à 346 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 338 à 344 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 290 à 318 fr./kg.

Tong nr. 5 bekam 240 à 258 fr./kg en kleine tong 148 à 159 fr./kg. Voor grote tarbot werd 451 à 458 fr./kg geboekt, voor middenslag tarbot 220 à 310 fr./kg, voor varia 190 à 230 fr./kg en voor griet 210 à 290 fr./kg. Staartvis werd tegen 215 à 320 fr./kg geboekt, tongschar tegen 50 à 160 fr./kg, koningsvis tegen 105 à 120 fr./kg en robaard tegen 84 à 90 fr./kg. Alle genoteerde prijzen kenden een fikse stijging in vergelijking met de prijzen der vorige vrijdagmarkt. Voor grote pladijs werd 3750 à 4000 fr. de ben opgetekend, voor middenslag- of drielingpladijs 3300 à 3500 fr. de ben en voor visjes 1300 à 1700 fr. de ben. Kongel kreeg 50 à 54 fr./kg, kabeljauw 5750 à 6100 fr. de ben en gul 3600 à 5500 fr. de ben, voor de voorkleine gul werd 3800 à 3960 fr. de ben bekomen. Moerrog werd tegen 4400 à 4500 fr. de ben geboekt, tilten tegen 4050 à 4250 fr. de ben, scherpstaarten tegen 4000 à 4500 fr. de ben en katrog tegen 2400 à 2500 fr. de ben. Voor grote wijting werd 3550 à 3700 fr. de ben opgetekend en voor kleine wijting 2699 à 2700 fr. de ben. Grote zandschar haalde 2140 à 2250 fr. de ben en kleine zandschar 1500 à 1650 fr. de ben. Zeehond bekam 2050 à 2400 fr. de ben, doorn- of speurhaai 2250 à 2500 fr. de ben en zee- of zandhaai 1000 à 1300 fr. de ben. Op de maandagmarkt werd een goede belangstelling vanwege de handelaars vastgesteld en alle geboekte prijzen konden duur genoemd worden.

DINSDAG 18 SEPTEMBER 1984

GARNAAL		
N.22	62 kg.	16.214 fr.
N.349	147 kg.	8.491 fr.

WOENSDAG 19 SEPTEMBER 1984

VIS		
N.346	2.882 kg.	135.958 fr.
N.512	2.444 kg.	266.908 fr.
N.738	2.965 kg.	139.363 fr.
N.590	403 kg.	34.170 fr.
N.720	694 kg.	36.772 fr.
N.575	1.022 kg.	50.312 fr.
N.88	269 kg.	26.353 fr.

GARNAAL		
N.22	64 kg.	13.942 fr.

Drie Westvaartuigen en vier vaartuigen van de kust losten hun vangst op de woensdagmarkt. Voor tong nr. 1 werd 326 à 332 fr./kg betaald en voor tong nr. 2 294 à 302 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 312 à 320 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 276 à 285 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 234 à 248 fr./kg en kleine tong 142 à 156 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 485 à 496 fr./kg aangekocht, middenslagtarbot tegen 240 à 320 fr./kg, varia tegen 180 à 220 fr./kg en griet tegen 200 à 280 fr./kg. Staartvis bekam 290 à 348 fr./kg, zonnevis 327 à 330 fr./kg., tongschar 60 à 142 fr./kg en koningsvis 140 à 166 fr./kg. Robaard kreeg 85 à 90 fr./kg, rode soldaten 86 à 90 fr./kg en knorhaan 1400 à 1750 fr. de ben. Grote pladijs werd tegen 1750 à 2000 fr. de ben opgekocht, drieling- of middenslagpladijs tegen 1600 à 1800 fr. de ben en visjes tegen 1300 à 1500 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 4750 à 5250 fr. de ben genoteerd en voor gul 2000 à 4500 fr. de ben. Grote wijting haalde 2900 à 3000 fr. de ben en kleine wijting 2000 à 2250 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 1850 à 2000 fr. de ben opgetekend en voor kleine zandschar 1500 à 1600 fr. de ben. Moerrog werd tegen 4000 à 4250 fr. de ben genoteerd. Tilten tegen 3500 à 3750 fr. de ben, scherpstaarten tegen 3300 à 3500 fr. de ben en katrog tegen 2000 à 2250 fr. de ben. Zeehond boekte men tegen 1750 à 1900 fr. de ben en zee- of zandhaai tegen 500 à 800 fr. de ben.

GETIJDEN TE OOSTENDE

SEPTEMBER

21 vrijdag	0939	353	0332	109
	2214	390	1619	088
22 zaterdag	1048	385	0448	081
	2318	424	1728	046
23 zondag	1139	419	0547	046
			1823	003

24 maandag	0008	454	0636	016
	1222	449	1912	-031
NM 25 dinsdag	0052	475	0719	-005
	1303	473	1957	-050
26 woensdag	0134	487	0804	-012
	1344	488	2042	-053
27 donderdag	0215	490	0848	-008
	1427	494	2126	-042
28 vrijdag	0258	484	0932	004
	1510	489	2207	-020
29 zaterdag	0340	469	1014	020
	1555	472	2247	008
30 zondag	0423	443	1056	039
	1642	444	2326	039

OKTOBER

EK 1 maandag	0508	410	1144	057
	1734	408		
2 dinsdag	0601	372	0015	070
	1840	373	1246	073
3 woensdag	0718	341	0119	095
	2010	352	1403	081
4 donderdag	0853	333	0239	108
	2139	358	1529	077
5 vrijdag	1014	349	0404	103
	2248	380	1648	060
6 zaterdag	1111	375	0514	084
	2340	403	1750	038
7 zondag	1155	400	0604	063
			1835	020

8 maandag	0020	422	0643	043
	1230	420	1912	008
VM 9 dinsdag	0051	434	0716	029
	1259	435	1942	022
10 woensdag	0120	441	0746	022
	1326	444	2012	004
11 donderdag	0147	445	0817	021
	1354	448	2039	012
12 vrijdag	0214	444	0847	027

VERKLARING

- 1e kolom : Uur van het hoogwater.
 2e kolom : Hoogte in centimeter boven het nulvlak
 3e kolom : Uur van het laag water.
 4e kolom : Hoogte in centimeter boven het nulvlak.

BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE :

Dover	1 h 13	vóór	Oostende
Boulogne	1 h 04	"	"
Calais	0 h 53	"	"
Duinkerken	0 h 21	"	"
Nieuwpoort	0 h 10	"	"
Blankenberge	0 h 17	na	Oostende
Zeebrugge	0 h 21	"	"
Knokke	0 h 27	"	"
Vlissingen	0 h 53	"	"
Terneuzen	1 h 15	"	"
Antwerpen	3 h 10	"	"
Hoek v. Holland	1 h 42	"	"
IJmuiden	2 h 33	"	"
Rotterdam	3 h 43	"	"

BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE :

Duinkerke	0 h 07	vóór	Oostende
Nieuwpoort	0 h 00	"	"
Zeebrugge	0 h 11	na	Oostende
Vlissingen	0 h 25	"	"
Terneuzen	0 h 55	"	"
Antwerpen	3 h 10	"	"
IJmuiden	3 h 48	"	"
Rotterdam	4 h 21	"	"

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	17 september	18 september	19 september
Lappen	399	.....	.....
Grote	375	.....	.....
3/4	325	340	.....
Bloktongen	300	320	.....
Vóór-kleine	230	.....	.....
Kleine	170	185	.....
Slips	150	155	.....

ZEEBRUGGE

Grote	396	432	370	373	380	435
Bloktongen	338	377	325	349	308	343
Fruittongen	298	350	307	318	288	319
Schone kleine	252	283	259	268	266	280
Kleine	212	217	205	220	188	228
Tout petit	171	179	178	163	167	175
Slips	135	151	138	155	138	146

NIEUWPOORT

Tong I	348	354	.....	326	332
Tong II	338	346	.....	294	302
Tong III	338	344	.....	312	320
Tong IV	290	318	.....	276	285
Tong V	240	258	.....	234	248
Kleine tongen	148	159	.....	142	156

PLADIJS

OOSTENDE

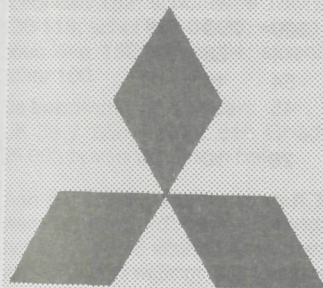
	17 september	18 september	19 september
Platen	63	70	65
Iek (groot-klein)	59	65	60
Derde slag	40	24	.....
Platjes	25	30	.....

ZEEBRUGGE

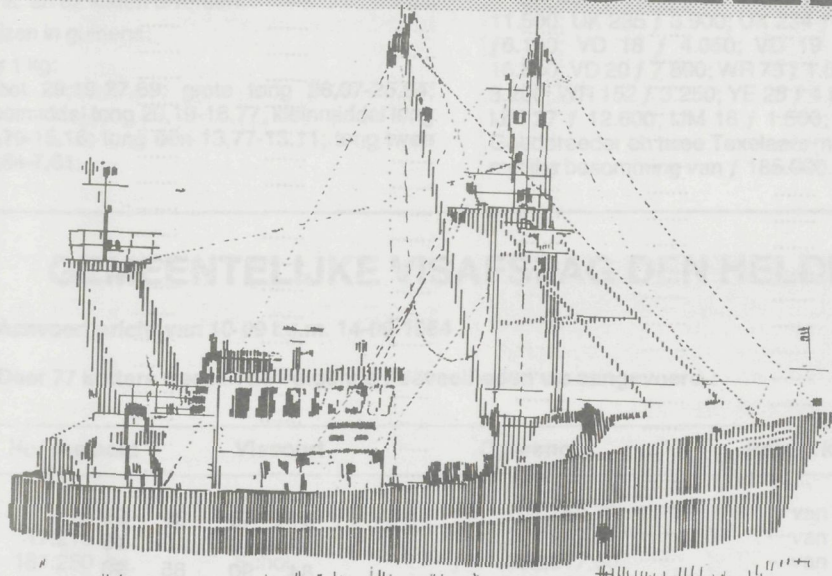
I	58	60	60	62	62	66
II	59	64	64	66	64	68
III	42	47	45	48	54	58
IV	25	.....	26	28	28	33
V .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....	.....
Grote pladijs	75	80	.....	35	40
Platjes	26	34	.....	26	30
Drielingen	66	70	.....	32	36



MITSUBISHI DIESELMOTOREN



PADMOS BV

MACHINEFABRIEK & DOKMIJ.

Officieel dealer voor de Belgische kust en Z.W.-Nederland.

postbus 23, 3250 AA STELLENDAM-NEDERLAND

telefoon: 09-311879-1766/1792 dok -1933

telex: 24175 padsl

postbus 1,4310 AA BRUINISSE-NEDERLAND

telefoon: 09-311113-1551/1488

S.C.A.P.

Service dealer voor België

H. Baelskaai 27, 8400 OOSTENDE

telefoon 059-32 08 20 - 32 39 79

telex: 81229

MHI SAMOFA DIESEL BV

Postbus 20, 3840 AA HARDERWIJK-NEDERLAND

telefoon: 09-313410-13041

telex: 47330 smofa nl

zuinig en betrouwbaar

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	17/9	17/9	17/9	17/9	18/9	18/9	18/9	18/9	19/9	19/9	19/9	19/9	17/9	17/9	19/9	19/9
Tarbot groot	580	527	450	476	.....	479	495	.....	474	478	451	458	485	496	
Tarbot middel	360	436	358	380	.....	390	404	.....	390	447	230	310	240	320	
Tarbot klein	200	283	171	242	.....	213	271	.....	248	325	.....	.....	.....	.....
Griet groot	305	.....	309	344	.....	335	286	.....	329	344	220	290	200	280	
Griet middel	230	240	226	230	.....	177	230	.....	265	289	.....	.....	.....	.....
Griet klein	217	.....	118	126	.....	147	159	.....	170	196	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	123	.....	105	119	65	70	.....	.....	.....	.....	88	90	80	85	
Keilrog	.....	.....	96	99	.....	79	.....	.....	96	85	81	85	70	75	
Rog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	.....	.....	80	88	62	65	75	.....	85	.....	81	85	70	75	
Scherpstaart	.....	.....	92	95	56	63	76	.....	103	107	80	90	66	70	
Halve Mans	78	118	60	65	64	80	67	66	.....	83	76	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	59	62	43	.....	67	.....	79	80	.....	.....	.....	.....
Katrog	.....	.....	34	39	.....	28	30	.....	48	46	48	50	40	45	
Kabeljauw	86	126	97	105	.....	112	99	.....	128	133	115	122	95	105	
Gul (groot)	100	105	89	98	91	108	98	96	.....	100	126	110	90	.....	
Gul (middel)	90	95	77	84	80	.....	95	.....	95	100	72	.....	40	.....	
Gul (klein)	38	61	32	40	38	58	33	45	.....	38	46	.....	.....	.....
Hozemondhamme	.....	.....	184	349	.....	177	343	.....	194	368	215	320	290	348	
Wijting groot	70	83	49	54	.....	66	69	.....	62	64	71	74	58	60	
Wijting klein	40	65	28	31	65	.....	40	33	.....	25	27	52	54	40	45
Schar	38	42	20	22	25	.....	24	25	.....	24	30	33	45	30	40
Steenschol	60	156	38	133	60	114	50	144	.....	67	150	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	.....	.....	49	54	43	53	.....	.....	55	62	20	26	10	18	
Hondshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	30	41	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	147	166	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41	48	35	38
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	16	10	15
Rode Poon (roobaard)	106	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	84	90	85	90
Grauwe poon (knorhaan)	28	31	12	16	.....	22	.....	.....	24	30	35	40	28	35	.....
Rode knorhaan	90	115	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	19	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 11 september** werd aangevoerd: 71 kisten kabeljauw; 16 kisten schelvis; 3 kisten schol; 7 kisten schar; 5 kisten koolvis en 13 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg.:

kabeljauw één 246; kabeljauw twee 230; kabeljauw drie 232-190; kabeljauw vier 212-190; kabeljauw vijf 142-57; schelvis drie 154; schelvis vier 70; koolvis vier 65; schol twee 144; schar-tong 84; rode poon twee 122; rode poon drie 52-50.

De besommingen waren:

UK 207 f 9.400.

Aan de **woensdagmarkt van 12 september** werd aangevoerd: 825 kg tong; 3 kisten tarbot en griet; 14 kisten kabeljauw; 107 kisten schol; 9 kisten schar en 7 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 28,20; grote tong 25,14; grootmiddel tong 19,71; kleinmiddel tong 15,13-15,07; tong één 15,00-13,60; tong twee 8,61-8,31.

Per 40 kg.:

kabeljauw drie en vier 248; kabeljauw vijf 132; schol één 152; schol twee 186-184; schol drie 130-118; schol vier 80-60; wijting vier 108; rode poon drie 152; schar 94; steenbolk 66; tong-schar 100.

De besommingen waren:

UK 35 f 250; verder één Goedereeder die f 25.000 boven water kon halen.

Aan de **donderdagmarkt van 13 september** werd aangevoerd: 1.635 kg tong; 12 kisten tarbot en griet; 96 kisten kabeljauw; 2 kisten koolvis; 87 kisten wijting; 143 kisten schol; 7 kisten schar en 62 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 29,19-27,69; grote tong 26,07-25,94; grootmiddel tong 20,19-18,77; kleinmiddel tong 16,70-15,16; tong één 13,77-13,11; tong twee 12,84-7,61.

Per 40 kg.:

tarbot 723-481; griet 626-358; kabeljauw drie 338; kabeljauw vier 272-270; kabeljauw vijf 214-132; schol één 162-160; schol twee 162-154; schol drie 142-108; schol vier 81-45; wijting vier 128-51; schar 122-72; hammen met kop 180; witte koolvis drie 114; bot 35-26; horsmakreel 23-15.

De besommingen waren:

HD 62 f 5.500; KW 12 f 4.400; UK 90 + UK 307 f 5.800; UK 129 f 3.400; UK 23 f 4.400; VD 6 f 4.100; VD 18 f 5.500; VD 19 + VD 73 f 10.800; VD 20 f 5.400; WR 71 f 1.650; WR 73 f 610; WR 98 f 2.300; WR 152 f 2.800; YE 25 f 3.250; IJM 18 f 2.870.

Aan de **vrijdagmarkt van 14 september** werd aangevoerd: 6.975 kg tong; 60 kisten tarbot en griet; 748 kisten kabeljauw; 54 kisten schelvis; 1 kist koolvis; 327 kisten wijting; 826 kisten schol; 104 kisten schar en 128 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 28,32-25,03; grote tong 27,08-24,01; grootmiddel tong 20,00-18,70; kleinmiddel tong 15,23-14,19; tong één 14,51-13,17; tong twee 13,87-7,73.

Per 40 kg.:

wolf 242-238; kleine kreeft 400; horsmakreel 21-11; steenbolk 65-57; krab 57; poontjes 46; rode poon twee 224; rode poon drie 240; tarbot 947-493; griet 643-351; kabeljauw één en twee 320-296; kabeljauw drie 296-170; kabeljauw vier 296-184; kabeljauw vijf 204-88; schelvis twee 180-170; schelvis drie 146-110; schelvis vier 80-58; schol één 170-152; schol twee 162-144; schol drie 164-94; schol vier 94-47; wijting drie 140-132; wijting vier 120-35; schar 104-34; hammen met kop 392-204; witte koolvis 104; leng 106; hake 266; tongschar 357-160; schar-tong 94-72; bot 26.

De besommingen waren:

KW 12 f 4.300; KW 45 f 32.200; UK 7 f 7.100; UK 75 f 7.800; UK 89 + UK 215 f 38.700; UK 90 + UK 307 f 7.100; UK 129 f 600; UK 141 f 11.500; UK 235 f 3.900; UK 234 f 2.300; VD 6 f 6.100; VD 18 f 4.050; VD 19 + VD 73 f 16.800; VD 20 f 7.800; WR 73 f 1.000; WR 98 f 3.200; WR 152 f 3.250; YE 25 f 4.900; IJM 3 + IJM 27 f 12.600; IJM 18 f 1.500; verder twee Goedereeder en twee Texelaars met een gezamenlijke besomming van f 185.000.

Aan de **maandagmarkt van 17 september** werd aangevoerd: 15.655 kg tong; 174 kisten tarbot en griet; 2.539 kisten kabeljauw; 180 kisten schelvis; 765 kisten wijting; 1.329 kisten schol; 148 kisten schar en 265 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 25,14-23,72; grote tong 25,64-23,51; grootmiddel tong 18,78-16,70; kleinmiddel tong 13,87-12,00; tong één 12,74-11,60; tong twee 7,89-6,58.

Per 40 kg.:

poontjes 54-40; krabbepoten 124-108; steenbolk 55-35; wulken 26-24; horsmakreel 18-10; rode poon twee 172-140; rode poon drie 118-80; kleine kreeft 392-344; krab 35-25; haai 138-122; tarbot 888-396; griet 674-320; kabeljauw één 254-216; kabeljauw twee 260-208; kabeljauw drie 205-176; kabeljauw vier 190-162; kabeljauw vijf 152-44; schelvis één en twee 168; schelvis drie 172-142; schelvis vier 140-50; wijting drie 112-82; wijting vier 98-34; schar 66-42; tongschar 376-169; hammen met kop 324-284; hammen met kop 720-426; roggen 192 en hake 170-164.

De besommingen waren:

ARM 22 f 48.800; ARM 23 f 48.100; HD 71 f 2.200; KW 4 + KW 149 f 19.800; KW 11 f 41.300; KW 22 f 46.900; KW 26 f 33.500; KW 77 f 10.000; KW 88 f 30.900; KW 113 f 29.200; KW 145 f 42.400; KW 152 f 16.100; KW 167 f 12.500; KW 173 f 14.000; KW 189 f 39.300; KW 214 f 15.000; UK 27 + UK 137 f 18.600; UK 28 f 7.700; UK 35 f 5.500; UK 48 + UK 49 f 15.800; UK 50 + UK 52 f 29.300; UK 129 f 270; UK 135 + UK 145 f 6.500; UK 138 + UK 208 f 31.900; UK 142 + UK 271 f 28.300; UK 216 + UK 247 f 19.000; VD 6 f 2.600; VLI 27 f 70.300; IJM 44 f 44.200; IJM 115 f 49.700; IJM 153 f 16.200; IJM 207 + IJM 209 f 30.000; Verder nog twee Texelaars, één Urker en twee IJmuidenaren met een gezamenlijke besomming, groot f 46.000.

BRESKENS

Aanvoer over de week van 2 t.m. 8 september 1984

Gemidd. prijs per kg.

10.407 kg. export garnalen	voor f 5,77
4.824 kg. pellerij garnalen	voor f 5,33
269 kg. bot	voor f 0,88
1.617 kg. schar	voor f 1,33
18.622 kg. schol	voor f 2,58
6.544 kg. tong	voor f 11,65
2.093 kg. tarbot	voor f 17,11
1.110 kg. griet	voor f 12,03
7.410 kg. kabeljauw	voor f 3,05
745 kg. wijting	voor f 1,37
189 kg. rog	voor f 4,65
196 kg. makreel	voor f 0,46
2.064 kg. poon	voor f 2,16
133 kg. haai	voor f 3,46
16 kg. ham	voet f 15,38
58 kg. baars en herder	voor f 21,74
1.222 kg. tongschar	voor f 4,74
161 kg. schelvis	voor f 1,49
273 kg. inktvis	voor f 2,62
324 kg. bolk	voor f 1,55
3 kg. koolvis	voor f 9,00
126 kg. paling	voor f 13,08

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 10-09 t.e.m. 14-09-1984

Door 77 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
56.772 kg.	Tong	f 707.758,79	van f 12,47
17.215 kg.	Tarbot	f 276.247,22	van f 16,05
181.250 kg.	Schol	f 382.517,00	van f 2,11
39.234 kg.	Kabeljauw	f 84.086,99	van f 2,14
3.154 kg.	Griet	f 35.857,01	van f 11,37
10.640 kg.	Schar	f 13.257,90	van f 1,25
7.275 kg.	Wijting	f 11.797,60	van f 1,62
154.378 kg.	Diversen	f 729.007,71	
469.918 kg.		f 2.240.530,22	

NEDERLAND

Aanvoer over de week van 9 t.m. 15 september 1984

Gemidd. prijs per kg.

12.086 kg. export garnalen	voor f	4,31
6.842 kg. pellerij garnalen	voor f	4,57
70 kg. bot	voor f	0,66
1.929 kg. schar	voor f	1,32
21.759 kg. schol	voor f	2,45
8.826 kg. tong	voor f	11,46
1.432 kg. tarbot	voor f	15,89
1.418 kg. griet	voor f	12,55
8.967 kg. kabeljauw	voor f	3,45
1.336 kg. wijting	voor f	1,47
803 kg. rog	voor f	3,85
37 kg. makreel	voor f	0,83
3.072 kg. poon	voor f	2,11
280 kg. haai	voor f	3,30
4 kg. ham	voor f	16,00
357 kg. baars en herder	voor f	25,65
263 kg. tongschar	voor f	5,80
614 kg. inktvis	voor f	2,87
478 kg. bolk	voor f	1,50
5 kg. koolvis	voor f	3,30
79 kg. paling	voor f	13,55

LAUWERSOOG

Aan de maandagmarkt verschenen 10 kotters met in totaal ruim 340 kisten vis. Ondanks de slechte weersomstandigheden bleven er nog enkele partijen kleine schol IV onverkocht achter. Voor dichte schol IV werd tot f 1,23 betaald, voor schol III tot f 2,39 en de grotere soorten brachten van f 2,23-3,47 per kg. op.

Gestripte schol IV al naar grofte kon tot f 1,65 per kg. opbrengen. Schol III bleef op f 2,55-2,76 en de grotere soorten konden op het prijsniveau van voorgaande weken blijven nl. f 3,36-3,52.

Voor de dinsdagmarkt bleven twee spannen liggen met een totaal 800 kisten. Kabeljauw V ging over in andere handen voor f 3,90-3,78.

De midden gul bracht al naar kwaliteit f 4,77-4,06 per kg. op en de grote gul van f 4,93 tot f 4,38. Kabeljauw II lag ruim boven de vijf gulden. De resultaten van de spanvissers waren 53 en 45 duizend gulden.

Alleen de grote kotters konden in het begin van de week uitvaren. De overige schepen bleven i.v.m. de harde wind binnen en zijn eerst woensdagnamiddag/donderdag morgen te visserij uitgevaren.

Aan de donderdagmarkt verscheen nog een Deense kotter met 3.465 kg. gul, schol en bijvis hetgeen in totaal f 10.935 opbracht.

Voor het eerst sinds lange tijd was er vrijdag geen aanvoer van vis. De vloot liep zaterdag binnen voor verkoop van de vangst op maandag.

Ook de garnalen vissers waren genoodzaakt de eerste dagen binnen te blijven. Het aanbod op dinsdag was slechts 4 ton met prijzen van f 4,80 tot f 5,29 (gemiddelde dagprijs f 5,08).

Woensdag een iets grotere aanvoer met een gemiddelde prijs van f 4,06.

Donderdag en vrijdag waren er respectievelijk 13 en 24 ton aan de markt. De garnalenvangsten nemen toe tot vijf in zeshonderd kg. per nacht.

Door de korte visweek zijn er nog verscheidene schepen op vrijdag uitgevaren. Als uitzondering is er dan ook op zaterdag verkoop geweest van ca. 5 ton pellerijgarnalen.

Een garnalenkotter kwam met een vangst van 2.888 kg. aan een besomming van f 10.625.

Van tien schepen lagen de weekresultaten tussen zes en acht duizend gulden.

De weekaanvoer bestond uit 49.384 kg. garnalen en 176.021 kg. vis met een weekresultaat van f 676.258.

Aanvoer en prijzen

Pellerij garnalen	49.384 kg.	2,61 - 5,29 per kg.
Tong	3.114 kg.	7,45 - 23,73 per kg.
Tarbot	1.746 kg.	10,40 - 25,00 per kg.
Griet	602 kg.	7,61 - 10,83 per kg.
Tongschar	1.278 kg.	3,05 - 6,08 per kg.
Schol	68.784 kg.	1,08 - 3,53 per kg.
Kabeljauw	25.670 kg.	1,10 - 5,26 per kg.
Wijting	1.835 kg.	1,13 - 2,43 per kg.
Schelvis	13.540 kg.	1,25 - 3,05 per kg.
Schar	1.418 kg.	0,75 - 1,27 per kg.
Hamvis	50 kg.	1,82 - 6,20 per kg.
Leng	94 kg.	2,55 - 2,91
Poon	663 kg.	0,73 - 3,62 per kg.
Heek	348 kg.	3,05 - 3,85 per kg.
Wolf	140 kg.	2,25 - 4,86 per kg.
Diverse soorten zeevis	56.134	

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 9 t.m. 15 september 1984

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	24.437	4,34
Handels Garnalen	466	4,05
Tong	722	15,30
Schol	3.008	2,24
Schar	13	1,01
Bot	744	0,69
Tarbot	186	8,81
Griet	45	6,11
Kabeljauw	512	3,71
Wijting	670	1,51
Zeebaars	421	19,40
Harder	163	3,25
Paling	1.509	11,78
Horsmakreel	195	0,90
Krab	137	0,71
Diversen	7.637	—

VLISSINGEN

VRIJDAG 14 SEPTEMBER 1984

VISOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	408	10.987	26,93
Tong gm	2.183	42.387	19,42
Tong km	3.192	46.083	14,44
Tong I	9.683	120.306	12,42
Tong II	15.693	121.268	7,73
Tarbot I	399	11.354	28,46
Tarbot II	491	10.966	22,33
Tarbot III	940	15.385	16,37
Tarbot IV	1.004	12.290	12,24
Tarbot afw	611	4.376	7,16
Griet I	639	10.106	15,82

Griet II	904	9.910	10,96
Schol 4 (G)	10.794	16.944	1,57
Kab 1 (G)	17	112	6,59
Kab 2 (G)	398	2.666	6,70
Kab 3 (G)	2.200	12.382	5,63
Kab 4 (G)	1.233	6.709	5,44
Kab 5 (G)	18.266	48.293	2,64
Kab (afw)	9	8	0,89
Wijt. 3 (G)	2.271	5.250	2,31
Wijt. 4 (G)	1.163	1.392	1,14
Schar 1/D	11.440	14.630	1,28
Makr. III	8	12	1,50
Poon gr	100	195	1,95
Poon 1	977	2.297	2,35
Poon 2	2.698	2.579	0,96
Rog I	13	78	6,00
Rog II	143	539	3,77
Koolv. 1 (G)	6	15	2,50
Schel. 3 (G)	41	112	2,73
Bot	637	414	0,65
Tongschar	163	1.098	6,74
Schol 1 (O)	837	3.035	3,63
Schol 2 (O)	6.952	25.333	3,64
Schol 3 (O)	39.973	95.091	2,38
Schol 4 (O)	23.061	26.539	1,15
Haai + P	1	4	4,00
Krab	257	294	1,14
Inktvis W	1	9	9,00
Inktvis ZW	4	12	3,00
Harder	9	19	2,11
Steenbolk	997	1.372	1,38
Mullien	37	120	3,24
Kreeft	2	21	10,50
Hammen	11	176	16,00
Paling	38	438	11,53
Diversen	27.183	152.899	5,62
Garn. EXP 2	1.746	7.080	4,05

TOTAAL 190.582 846.839

GOEDEREDE

DONDERDAG 13 SEPTEMBER 1984

Tong gr	4	93	23,25
Tong gm	12	225	18,75
Tong km	114	1.660	14,56
Tong I	70	916	13,09
Tong II	121	950	7,85
Tarbot II	2	39	19,50
Tarbot III	12	205	17,08
Tarbot IV	59	668	11,32
Griet II	8	69	8,63
Kab 2 (G)	4	24	6,00
Kab 3 (G)	15	94	6,27
Kab 4 (G)	18	99	5,50
Kab 5 (G)	125	416	3,33
Kab (afw)	3	3	1,00
Wijt. 3 (G)	104	295	2,84
Wijt. 4 (G)	43	131	3,05
Schar 1/D	8	20	2,50
Makr. III	1	1	1,00
Poon 1	6	17	2,83
Poon 2	22	33	1,50
Bot	295	250	0,85
Schol 1 (O)	7	25	3,57
Schol 2 (O)	28	109	3,89
Schol 3 (O)	40	130	3,25
Schol 4 (O)	327	531	1,62
Harder	117	212	1,81
Steenbolk	15	28	1,87
Paling	9	109	12,11
Diversen	4.734	37.030	7,82
Garn. EXP 2	466	2.321	4,98

TOTAAL 6.789 46.701

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

IJSLAND

■ IJsland die voor een groot deel van het bruto-nationaal inkomen van vis afhankelijk is, beklagt er zich over dat de andere landen hun visserijvloot ter hulp komen en subsidies verlenen. Hierdoor wordt het moeilijker voor de IJslandse visserij en de verwerkingsbedrijven om de concurrentie op de wereldmarkten, vooral in de Verenigde Staten en West-Europa het hoofd te bieden. Zelf kan dit land zijn visserij niet subsidiëren, omdat het over te grote sommen zou gaan, gezien de belangrijkheid van deze vloot, ten overstaan van de andere nationale bedrijven. De weerslag zou te groot zijn op het nationaal budget. Men moet maar durven. Het volstaat te verwijzen naar wat IJsland tien jaar geleden als visserijvloot had.

■ IJsland heeft moeilijkheden met de uitvoer van zijn visprodukten omdat meer en meer landen differentiële invoertarieven vestigen, namelijk lage douanetarieven voor invoer van hun visprodukten uit landen die zelf ook invoer van hun visprodukten toelaten, en een hoog douanetarief voor landen, die dit niet toestaan. Het is duidelijk dat IJsland moeilijk invoer van visprodukten uit andere landen kan toelaten, zoals b.v. Portugese sardienen, enz. ... IJsland moet zelf van de uitvoer van visprodukten leven, heeft nu een grote overproduktie aan vis die vele malen het eigen verbruik overtreft. Door de hoge douanetarieven bij de invoer in bepaalde landen, ligt het IJslands produkt dan ook ongunstig in de markt.

ROEMENIE

■ De Roemeense rederij „Romania” voegde onlangs een vierde supergrote treiler aan zijn diepzeevloot toe. Het gaat om een treiler van... 5000 Brt. Het vaartuig ontwikkelt een snelheid van 15 knopen en heeft zeer modern vangstapparatuur en vistuig aan boord evenals de modernste gesofistikeerde verwerkingsmachines. De rederij „Romania” bezit thans een vloot van 50 treilers en faktorijmoederschepen. De bouw van dergelijke treilers is slechts mogelijk in landen met een Staatseconomie. Alhoewel bij onze Noorderburen er eveneens mastodonten van bijna 100 meter gebouwd worden en dit met privékapitaal.

DUITSLAND

■ Onze buitenlandse kollega, de A.F.Z., Allgemeine Fishwirtschafis-Zeitung uit Hamburg, vierde haar 35-jarig bestaan. In deze 35 jaar kwamen er 1.350 uitgaven van de band. Een prijsvraag werd uitgeschreven onder zijn lezers, die juist het aantal verschenen uitgaven moesten opgeven. Onder de juiste uitslagen werd, namelijk de in Duitsland en in het buitenland zeer bekende viskoper en visinvoerder, Firma Georg Vögler uit Berlijn genoemd. Intussen ook vanwege „Het Visserijblad” uit Oostende onze hartelijke gelukwensen aan de leiding en werkers van het A.F.Z.-blad dat in de loop der jaren tot een vakblad over de visserij met een uitzonderlijke standing en presentatie uitgegroeid is. Ons blad is inderdaad ondertussen zijn 51e jaargang ingegaan.

■ Aan de A.F.Z. uit Hamburg ontlenu we dat de Konferentie voor de bescherming van de Noord-

zee voor de deur staat en dat we ons aan allerlei klachten en veel negatiefs mogen verwachten uit de mond van deskundigen en marine-biologen, die er het woord zullen voeren. Trouwens al deze mensen lijden onbewust aan beroeps-misvorming en het is duidelijk, dat slechts sensatiegetallen over bevuiling met zware metalen, giften, koolhydraten (olieafval), nukleairafval, verdunde zuren (zuren die, door het eerst mengen met zeewater, in de Noordzee geloofd worden en dan nog in het bijzonder via Belgische zeehavens (Zeebrugge en Antwerpen) indruk kunnen maken op de vergadering en op de persmensen om het belang van hun bepaalde studies te kunnen doen uitkomen. Het ergste is, zoals ook de A.F.Z. dit laat verstaan, dat het weerom een slag, volgens ons dan onder de gordel wordt voor het visserijbedrijf. De Konferentie gaat door in het West-Duitse Bremen.

INDIE

■ Indië heeft verleden jaar 2,5 miljoen ton vis aangevoerd en zelfs overschreden. Nochtans ter gelegenheid van de opening van een visserijbedrijf, liet de nationale minister voor de visserij weten, dat hij geen bilaterale visserijverdragen van de deelstaten met een vreemd land zou aanvaarden, maar dat dit een zaak is van nationaal belang en dan ook tot de bevoegdheid van de nationale minister behoort. In Indië gaan er inderdaad pogingen uit van de nationale regeringsleiders om zoveel mogelijk bevoegdheden terug van de deelstaten af te nemen. Wel stelde hij de stichting van een nationale Raad voor waarin vertegenwoordigers van de deelstaten zitting zouden hebben, een soort coördinatieforum zou het moeten worden.

Staaldraadtuuwwerken 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

sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG.

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 48 cm.

58 LITER : ± 50 KG.

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 53,5 cm.

wend U tot :

S.C.A.P.

H. Baelskaai 27, Oostende ☎ 059/32 29 51
32 09 31

REDERS

BESTELT UW

BRANDSTOF

VOOR FAMILIELEDEN
EN VRIENDEN OOK
BIJ

S.C.A.P.

Bevoorrading en
kwaliteit verzekerd

Tel. tussen 8 en 17 uur 059/32 29 51
Na 18 uur 059/70 45 32

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)
(7772V)

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

AUSTRALIE

■ Zoals men weet doet men thans beroep op satellieten om visbanken op te sporen. Dit is onder meer het geval op West- en Zuidkusten van Australië voor het opsporen van tonijnbanken. Het resultaat is meer dan hoopvol en zodanig, dat men thans ook gevraagd heeft, dit systeem voor opsporing van visbanken via satellieten, uit te breiden voor de visserij op tonijn in de Shark Baai op de Noordkust, en zelfs voor de opsporing van banken St.-Jacobsschelpen en garnalen op Noord- en Westkust en in de Golf van Carpenteria. Vooruitgang voor de visserij, maar een bedreiging voor de visbestanden als men niet oordeelkundig te werk gaat om de visbestanden in gevaar te brengen.

NEDERLAND

■ In Nederland komt het garnaalbesluit er toch door, waarbij er zowel voor de producent als voor de handel en de thuispellerij investeringen zullen te pas komen. De producent zal moeten zorgen dat de garnaal aan boord gekoeld wordt en blijft tot maximaal 4°C. Ook de handelaren aan de wal zullen zich getroosten. Wanneer men dit in het buitenland niet volgt, meent men in Nederland, dat het garnalenbesluit concurrentievervalsens zal werken. Wij menen eerder het tegendeel, want de Nederlandse garnaal zal hierdoor van betere kwaliteit zijn en langer houdbaar en dus op zichzelf een groter waarde hebben, die buitenlandse garnaal, waar men het zo nauw niet zou nemen, niet zal bezitten.

■ De grote Nederlandse rederij Kennemerland heeft aan een Poolse werf twee koters besteld. Zij krijgen een lengte van 30 meter. Vroeger gebeurde het ook regelmatig dat in Polen de rompen gebouwd werden, maar de afwerking in Holland zelf, door Maaskant. Het nieuwe is, dat de beide koters thans volledig zullen afgewerkt worden in Polen. De rederij Kennemerland is één van de grootste in Nederland. Zij bezit twee grote moderne hekdiepvriestrelers die de gevangen vis (haring, makreel) aan boord verwerken en diepvriezen. Deze hekdiepvriestrelers werden in 1980 gebouwd op de Nederlandse werf „Welgelegen”.

■ Zal er met de ellebogen moeten geduwd worden om een bijkomend plaatsje te vinden voor de nieuwe hekdiepvriestrelers van de rederij Jaczon uit Scheveningen? Het gaat om de SCH.123 „Habland” van 94 meter lang met een hoofdmotor van ... 5.800 p.k. De „SCH.123” beschikt over de grootste diepvrieskapaciteit in 24 uur van alle gekende diepvrieshektreilers en faktorijschepen. Nu dat er ook te Harlingen nog een diepvriestrelers van 97 meter in aanbouw is en dit op het ogenblik, dat de haring- en makreelkwota rond zijn en de diepvriestrelers aan de kant moeten gaan liggen, stelt men zich wel moeilijke vragen in Nederland. Ook wij menen dat er moet opgepast worden met de officiële, gele en zwarte aanvoeren.

We geven hier de foto weer van het zusterschip van de „Holland” namelijk de „Zee-land” bij de tewaterlating in april. Dit vaartuig moest toen voltooid worden en is thans vissend op Vlissingen. Het zijn werkelijk indrukwekkende schepen.

IERLAND

■ Ergens in het Ierse Dublin kan men plakaten lezen met als opschrift: „gezocht: inktvis, kraai-vis, garnaal en paling van goede kwaliteit voor uitgezochte verbruikers met grote appetijt maar kleine beurs. Schenkingen in dank aanvaard!”. Men begrijpt het echter beter wanneer men weet, dat dit uitgaat van de plaatselijke „Zoo” waar men zeeleeuwen, otters, pelikanen, flamingo's, poolberen enz. bezit. Thans gaat hun voeding hoofdzakelijk op haring en makreel, die bevroren bewaard wordt. De Zoo wenst echter wat afwisseling in het menu van deze zeejagers, en deze laatste niet minder.

CANADA

■ Niettegenstaande de Canadese uitvoer aan vis en visproducten in 1983 met 2% terugliep tegenover 1982, blijft dit land nog altijd de grootste uitvoerder van de wereldlanden. In 1983 toch nog altijd voor een bedrag van 9,5 miljard B.fr. Het totaal van de Canadese aanvoeren bedroeg in 1983 ruim 1,3 miljoen ton voor een aanvoerwaarde van 52,5 miljard B.fr., hetzij een gemiddelde aanvoerprijs van 40 B.fr. het kg. In 1982 werd er 100 duizend ton meer aangevoerd en dit voor slechts 840 miljoen meeropbrengst in waarde. In 1982 was de gemiddelde aanvoerprijs dan ook slechts 38 fr. het kg.

RUSLAND

■ Rusland voelt aan dat, niettegenstaande de goedkope lonen van zijn bemanningsleden, haar vloot van faktorijschepen verouderd begint te worden. Niettegenstaande de schepen bestemd waren voor een veel langer levensduur, kan Rusland met zijn faktorijschepen, de concurrentie niet meer aan met de moderne vooral Hollandse verwerkingschepen, die twee en half maal zoveel verwerken aan boord dan de Russische. Rusland is dan ook aan vernieuwing van deze vloot toe. Verscheidene werden reeds verschroot, andere verkocht, die allen dateren van de beginjaren 1960.

ALLERLEI

■ Ook in de ons omringende landen wordt er meer en meer op het belang van het afkoelen van de afslagruimten tot enkele graden boven nul Celcius. Inderdaad, vanaf het lossen tot de verkoops en het wegnemen van de vis verlopen

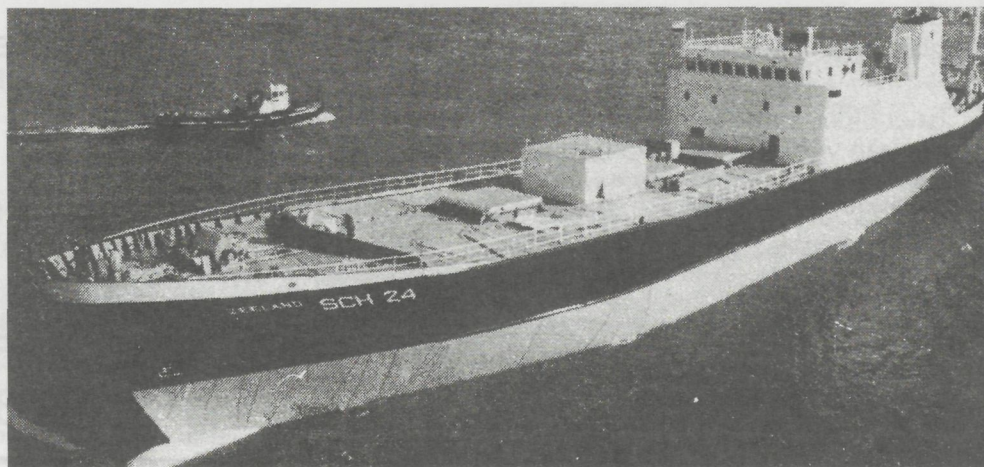
er veel uren: en daar onder lijdt de kwaliteit van de aangevoerde vis gevoelig. Wij zelf hebben daar bij herhaling op gewezen, maar de praktische verwezenlijking hiervan zal zeker nog niet voor morgen zijn. We hoorden terloops in mid-dens van het Oostendse gemeentebestuur dat sommigen in dit verband er aan te denken een voorstel te patroneren voor de uitschrijving van een wedstrijd die moet leiden tot de bekroning van het beste ontwerp ter zake.

■ Het onderzoek van de garnaal die Konsumenten-Kontakt in Nederland zich had aangeschaft, gebeurde door het Rijks-Kwaliteits-Instituut voor Land- en Tuinbouwproducten. Het is deze garnaal die totaal niet voldeed aan de normen die binnenkort door de Nederlandse overheid zullen gesteld worden voor de garnaal. We stellen ons alleen de vraag, wat er gebeurde met deze garnaal eens in het bezit van Konsumenten-Kontakt. Hoe werd de garnaal bewaard tot op het ogenblik van het onderzoek. We stellen natuurlijk deze vraag niet aan het K.K. zelf, want Konsumenten-Kontakt zal zeker niet kunnen missen, de vrouw van Cesar mag niet verdacht worden.

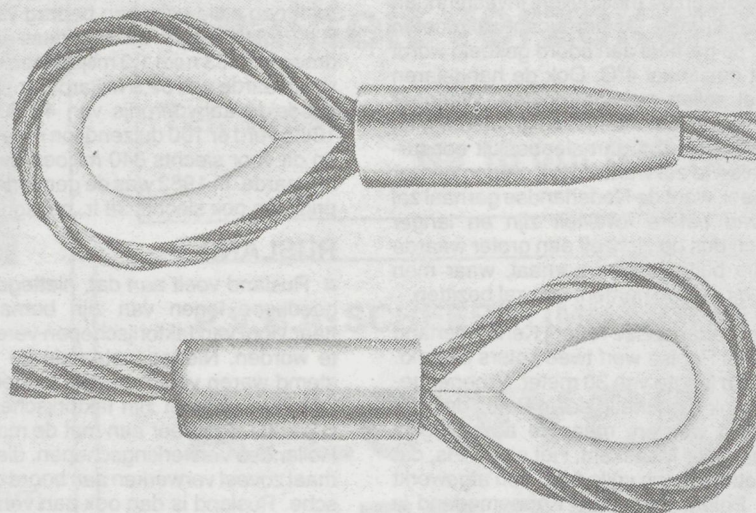
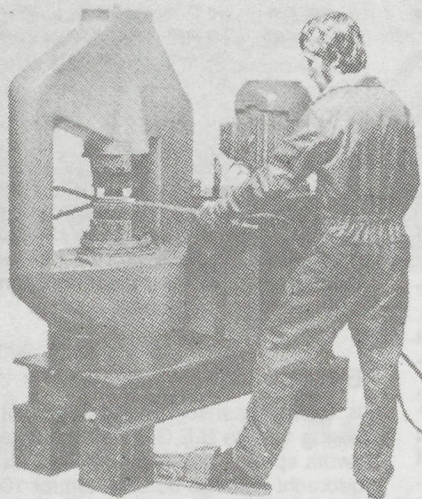
■ Het lage zoutgehalte van de wateren van de Baltische Zee heeft voor gevolg een beduidende vermindering van aanwezige vissoorten. Voornaamste vissoorten zijn de kabeljauw en de sprat. Ook zalm, paling en andere vissoorten die men meer in zoetwater vindt, kunnen er het met een klein zoutgehalte aarden.

E.E.G.

■ Op de bijeenkomst te Dublin heeft de vergadering van de E.E.G.-Commissie de te vissen kwota sprat in de Noordzee voor dit jaar terug gebracht van 165 duizend ton tot 100.000 ton. Dit niet zozeer om de sprat te beschermen, maar om de jonge haring die medegevangen wordt als bijvangst, te beschermen. Van de 100 duizend ton, gaat er 63 duizend ton naar de Deense visserij, 31 duizend ton wordt voorbehouden voor de Britten en de rest voor de andere landen-lidstaten, waaronder 1.500 ton voor Nederland. Waar is de tijd dat onze Belgische kustvisserij en in 't bijzonder de Oostendenaars, tijdens het sprotseizoen er miljoenen aanvoerde!



S.C.A.P. beschikt over een kabelklemmers



**UNSERE PRESSMETHODE
SPART ZEIT UND MATERIAL**

**VÅR PRESSMETOD ÅR TIDS-
OCH MATERIALBESPARANDE**

**OUR SPLICING METHOD SAVES
TIME AND MATERIAL**

S.V. S.C.A.P. beschikt over een kabelklemmers waarmee het mogelijk is kabelklemmen te persen met drukken gaande tot maximaal 600 ton.

**De kabeldiameters waarop deze techniek kan
toegepast worden lopen van 16 tot 38 mm.**

De voordelen van het gebruik van kabelklemmen, in plaats van de gewone splitsingen zijn groot.

**REDERS EN OOK AANNEMERS KUNNEN
BIJGEVOLG DAAROVER BESCHIKKEN.**

Eenzijds dient gewezen te worden op de tijdwinst die kan verwezenlijkt worden. Anderzijds sluit deze vorm van hechten verwondingen uit die toch regelmatig voorkomen bij het werken met kabels waarop gewone splitsingen toegepast zijn.

**Het is een belangrijke verbetering waarvan alle
reders en aannemers gebruik kunnen maken.**

☎ **SCAP (059) 32 29 51
32 09 31**

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIE

■ Groot-Brittannië en West-Duitsland hebben onder elkaar wat viskontingenten geruild. Aldus droegen de Britten 500 ton vis die zij mogen vissen voor de kusten van Oost-Groenland over aan de Westduitsers evenals 500 ton voor de Westkust van Groenland, hetzij in totaal duizend ton. Hiervoor kregen de Britten dan duizend ton kabeljauw en schelvis uit het Duits kwotum in de Noordzee. Hiervan werd aan de Grimsby-treilers 250 ton kabeljauw en aan Shetland 150 ton toegewezen.

■ Voor het Schotse Ullapool liggen er nu voor het ogenblik 25 fabrikschepen, praktisch allen uit het Oostblok. Men wacht er tot het volle bak wordt met de makreelvangst voor de Schotse Westkust. Tot nog toe zijn de aanvoeren eerder schaars. De fabrikschepen nemen dan ook nog haring op om niet werkloos te blijven liggen. De 25 verwerkingsschepen kunnen gezamenlijk 1.600 ton pelagische vis verwerken per 24 uur. Dit geeft een gemiddelde van 64 ton per vaartuig. De moderne Nederlandse diepvriestreilers halen tot 150 ton per 24 uur. Niettegenstaande de schaarse aanvoeren, kreeg de makreel toch maar 7.600 B.fr. de ton, hetzij 7,6 fr. het kg. of anders nog, 380 fr. de ben van 50 kg.

■ Niettegenstaande dat reeds 81 vissersvaartuigen onder het nieuwe slopingsreglement in Groot-Brittannië uit de vaart genomen werden, zijn er reeds terug 41 aanvragen binnen. Het doel dat men zich in Groot-Brittannië stelde, namelijk het inkrimpen van de visserijvloot, schijnt te zullen verwezenlijkt worden. Jongste uit de vaart te nemen treiler is de „Suffolk Champion” uit Lowestoft gebouwd in 1980!

■ Tot op vandaag zijn in Groot-Brittannië, onder het nieuw reglement van de slopingspremie reeds 81 treilers uit de vaart genomen. Het oudste vaartuig is een 55 jarige-kusttreiler, maar ook tamelijk recente vaartuigen bevinden zich onder deze 81, zoals de diepvriestreiler „Northella”. Voor uit de vaart genomen treilers, hetzij bestemd voor sloping of voor dienst buiten de visserij, krijgt de reder 30 duizend frank per ton. De „Northella” is een tamelijk recent gebouwd vaartuig.

VERENIGDE STATEN

■ Amerikaanse zeelieden die ter hoogte van Alaska, waarschijnlijk per vergissing in Russische territoriale wateren waren beland, werden door de Russische marine opgebracht. We vragen ons af of dit geen aanleiding zal geven om de toelating onlangs gegeven aan Russische treilers om in de 200-mijlszone van de Verenigde Staten te vissen, in het gedrang te brengen. Het was juist vier jaar geleden, dat de Russische treilers uit de Amerikaanse wateren verwijderd werden als sanctie voor het bezetten van Afghanistan.

GAMBIA

■ De republiek van Gambia, die langs de West-Afrikaanse kust ingesloten ligt in Senegalees gebied, wenst eveneens een akkoord te sluiten met de E.E.G. waarbij aan deze laatste visrechten zouden toegekend worden, hoofdzakelijk ten voordele van de Franse visserij. Als tegenprestatie verwacht men dat de Gambische autoriteiten een bepaalde vergoeding per gevangen ton vis, of per ingezette brutoton vissersvaartuig zullen vragen, evenals de aanlanding en de verwerking van een bepaald ten honderd van de vangst in Gambia zelf.

FRANKRIJK

■ Van de 70 duizend Japanse garnaallarven die in juni ll. in de moerasachtige wateren van de Franse stroom „Gironde” ter hoogte van Proutin en Verdun afgezet werden, zullen reeds op zaterdag 22 september 400 kg., op commerciële grootte gekomen, verkocht worden. Volgens deskundigen die deze akwakultuur van dichtbij gevolgd hebben, schijnen de eerste resultaten positief te zijn. In elk geval heeft dit eerste experiment, onvermoede toekomstmogelijkheden aan het licht gebracht. De moerasachtige bodem van deze wateren schijnt ideaal te zijn voor de ontwikkeling van deze Japanse garnaalsoort. Wij zelf menen echter, dat één zwaluw nog de lente niet maakt, in het bijzonder omdat wij het voor mogelijk houden, dat het kweken van garnalen eveneens de jagers op garnaal aantrekt. Men zal er zich dan ook slechts na een aantal jaren definitief over kunnen uitspreken.

NOORWEGEN

■ De toespraak die de Noorse Minister voor de Visserij te Rome op F.A.O.-conferentie hield was er vooral op gericht om het belang van de akwakultuur te onderstrepen voor de kustbevolking in de eerste plaats en de bevolking te helpen in vis uit eigen midden te voorzien. Als voorbeeld citeerde de Noorse minister hierbij zijn eigen land die, zowat tien jaar geleden met praktisch niets op gebied van akwakultuur begon en thans reeds een jaarlijkse produktie in deze sector bereikt van 50 duizend ton, hetzij meer dan de jaarlijkse produktie van de Belgische visserijvloot. Het weze echter gezegd dat, voor wat de akwakultuur betreft, men over uiterst degelijk onderricht personeel dient te beschikken, technici en over voldoende marinekennis. Dit zal zeker moeilijk te vinden zijn in de ontwikkelingslanden.

CHINA

■ De Chinese vice-minister voor landbouw en visserij, Xiao Peng, deelde aan zijn gehoor op de F.A.O.-Conferentie te Rome mede, dat alleen reeds in de laatste vijf jaren de visproduktie in de akwakultuur in China van 1,22 miljoen ton bijna 2 miljoen ton oplom of een gemiddelde jaarlijkse verhoging met 150 duizend ton! Cijfers die ongelooflijk klinken en in elk geval moeilijk of niet te controleren vallen. Dit betekent grosso-modo, 22 maal de jaarlijkse aanvoer van de Belgische vissersvloot!

■ In onze Gemeenschapswateren en in deze van de meeste omliggende landen moet men de vis en vooral de ondermaatse vis beschermen, door hetzij kwota uit te vaardigen en de maaswijdte van de netten te reglementeren. In China heeft men nu in de provincie van Peking, een verbod op de vangst van kikkers en kikkervisjes (de kikkertjes) moeten uitvaardigen. Dit is inderdaad daar een dusdanig gegeerd produkt voor binnenlands verbruik, dat men een beschermingsmaatregel heeft moeten uitvaardigen wegens ... overbevissing in de poelen.

ALLERLEI

■ We zullen toch nog gelijk krijgen inzake „Mont Louis”, dat er absoluut geen gevaar is voor bezoedeling van het zeewater en meegaande van de vis en visprodukten en dat het grootste kwaad veroorzaakt wordt door de stemmingmakerij in de media. Inderdaad hebben metingen aan het licht gebracht dat, bij contact met de vaten uranium-hexafluoride, men een straling bekomt van maximum 1,5 miljard per uur. Bij het nemen van één enkele röntgenfoto krijgt men een straling van 40 miljard! Het is zelfs met moeite, dat men met de geperfectioneerde meettoestellen, amper de straling uitgaande van de bewuste vaten kan meten!

■ 90% van de actieve visserijbevolking in Afrika en in Azië, maken deel uit van de kleinschalige artisanale visserij. In Latijns Amerika vertegenwoordigen zij toch nog altijd 30% van de actieve vissersbevolking. Er is dus nog veel te doen in de ontwikkelingslanden. Het zijn daar echter vooral de regeringen die in gebreke blijven, via hulpprogramma's en projecten voor de ontwikkeling en modernisering van de kleinschalige visserij.



Het oudste (links) en een recent vissersvaartuig (rechts) die dit jaar uit de vaart genomen werden. (Foto: Fishing News International).

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIË

■ De Britse minister voor landbouw en visserij, de heer Jopling, bracht een bezoek aan de vissershaven Bridlington. Tevens was er een zeereisje voorzien aan boord van een kustvisserijvaartuig, maar gezien het weder op slecht stond met zware zee, werd hiervan afgezien. In feite jammer, dat hoge bezoekers maar alleen kennis maken met het leven van een visser op zee, bij kalm weder, goed zicht, veel zon en windstille.

■ Toen de 24-meter Britse treiler „Fertile” na de visserij naar Peterhead in Schotland terug stoomde, kwam deze in aanvaring met een treiler uit het Britse Buckie. De aanvaring gebeurde 40 mijl noordoost van Peterhead. De „Fertile” zonk kort na de aanvaring. De aanvarende treiler „Volente” kon op eigen kracht Peterhead bereiken terwijl de bemanningsleden van de „Fertile” opgenomen werden aan boord van een ander treiler, de „Internos”. Kosten: miljoenen aan de reder of zijn verzekering.

■ De Schotse staatssecretaris voor de visserij, Lord Gray bezocht ter gelegenheid van het opzetten van een eigen visverwerkend bedrijf in het Schotse Stornoway een rederscoöperatieve. De staatssecretaris drukte zijn bewondering uit voor de resultaten van de coöperatieve en trok het besluit dat er in de visserij geen beter voorbeeld te vinden was dan betrokken coöperatieve in het bijzonder, en de coöperatieve in het algemeen. In Oostende en Zeebrugge heeft men hierop niet gewacht met de coöperatieven

■ Het Oost-Duits faktorijschip „F.C. Weiskopf” op ankering in de Baai van het Schotse Peterhead. Het vaartuig blijft ter plaatse om het overschot van het haringkwotum uit de centrale Noordzee, op te nemen van nog enkele trawlers die op deze haring vissen. De haringvisserij in de noordelijke Noordzee is intussen gesloten wegens uitputting van het kwotum. Het faktorijschip kan een 50 tot 60 ton verse haring per dag behandelen in zijn diepvriesketen. De moderne Nederlandse diepvriestrelers, van 120 tot 150 ton per 24 uur.

S.C.A.P., Hulp in Nood, Hand in Hand en de O.V.A. van Oostende.

■ Het Brits departement, die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, gaf toelating aan de treilers om zondag 10 september jl. in de „Minch” onbeperkt makreel te gaan vissen. Voorlopig zijn de makreelscholen echter nog zeldzaam. Dit neemt niet weg, dat een ganse vloot faktorijschepen uit het Oostblok er reeds klaar ligt om de makreel op zee aan boord te nemen. Inderdaad treft men er reeds zeven Bulgaarse, zes Oost-Duitse, tien Russische en drie Poolse schepen aan. Deze faktorijschepen zien zich voor het ogenblik echter nog verplicht haring aan boord te nemen om hun verwerkingsketen in stand te houden. Alsof 26 faktorijschepen nog van het goede niet te veel is, werd eveneens de aankomst gemeld van nog twee Bulgaarse schepen en later nog de Nederlandse grote moderne diepvriestrelers met hun uiterst gesofisticeerde verwerkingslijn aan boord.

■ Ook in het Schotse Ullapool treft men Hollandse haringkopers aan, die kwaliteitsharing aankopen en deze per container naar Holland sturen. Verleden week werd in Ullapool nog 700 ton haring aangevoerd, meestal van de westkust van Schotland, alhoewel enkele trawlers nog op haring vissen in de Centrale Noordzee. Zeven honderd ton is toch nog altijd 14 duizend van onze bennen.

■ Een schipper van een Brits garnaalvisserijvaartuig kwam samen met een bemanningslid te water toen zij aan boord klommen van hun vaartuig, gemeerd aan de pier van het Schotse Lochinver. De schipper verdrong en zijn lichaam werd 's anderendaags opgehaald. Het ander bemanningslid kon zich redden en alarm slaan. De schipper, James Phimister uit het Schotse Buckie, was met zijn vaartuig, de Morning Dawn, twee jaar naeen de garnaalkoning waarvoor hem de trofee overhandigd werd. Ook zijn broer verdrong twee jaar geleden bij een ongeval aan boord. Schipper Phimister laat een weduwe met drie kinderen achter.

■ Verleden week kende de afslag in Peterhead in Schotland topprijzen met vooral kabeljauw en grote gul gaande van 110 tot 122 B.fr. het kg. Er waren dan ook maar 8 duizend van onze bennen aan de maandagmarkt. Grote wijting kreeg tot driemaal de normale prijs en schelvis het dubbele. Volgens de verantwoordelijken van de visverwerkende nijverheid, zullen deze prijzen, indien hier geen verandering in komt, problemen scheppen voor betrokken bedrijven. Dit kan zelfs leiden tot een technische sluiting. Het zijn goede prijzen voor de visser, maar zij brengen dan ook minder aan land.

■ Twee Schotse vissers hadden geluk toen zij nog juist op tijd gered werden. Hun boot zonk ter hoogte van de haven Mallaig en zij konden zich aan wrakstukken en bakken boven houden tot de reddingsboot uit Mallaig hen kon oppikken. Volgens hun verklaring was het hoog tijd, omdat zij het niet langer zouden volgehouden hebben. Het kustvisserijvaartuig kapseide in zwaar weder ter hoogte van de vissershaven „Mallaig”.

■ In gans Groot-Brittannië is in de visserij een eensgezind front ontstaan tegen een eventuele aanvaarding van het Deens voorstel, de bijvangst aan verbruikersvis in de kevervisserij (Noorse wijting of pout) van 10 tot 20% op te trekken. Men vist op de kever met netmaaswijdte van 16 mm. en het is duidelijk, dat hierbij heel wat jonge verbruikersvis in het net komt. Inderdaad wat is het nut om kwota op te leggen, als men langs de andere kant toelaat dat jonge verbruikersvis naar de vismeelfabrieken gaat. Men zou er inderdaad moeten toe komen alle industriële visserij voor vismeelfabrieken af te schaffen en slechts de visafval te laten omzetten tot vismeel. De pufvisserij is één van de grote oorzaken van de aantasting van de visbestanden.

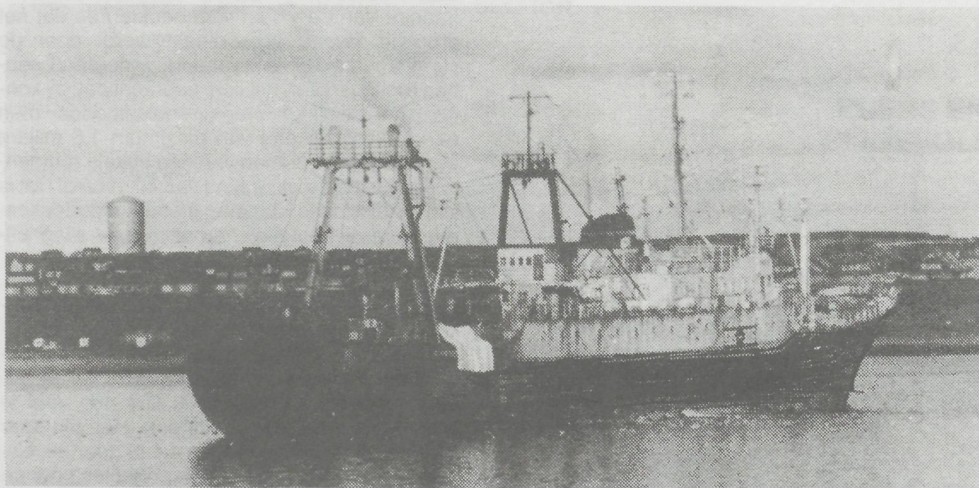
DENEMARKEN

■ Een Deense delegatie van de visserij voor vismeelindustrieën, vloog verleden week naar Aberdeen om contact op te nemen met de Schotse Redersfederatie en Producentenorganisatie, besprekingen te voeren en begrip te zoeken voor hun standpunt om de bijvangst bij de industriële visserij te laten verhogen van 10 tot 20%. Beide zijden zegden dat de besprekingen nuttig waren, maar men bleef langs beide zijden op het eigen standpunt. Een neen vanwege de Schotten, een „ja” vanwege de Denen. Volgens berekeningen zou de 20% bijvangst, voor 12% uit wijting bestaan (klein en groot) en uit 8% gul en andere.

Hopen we dat de Schotten bij hun standpunt blijven, want de Denen zijn de Spanjaarden van het noorden.

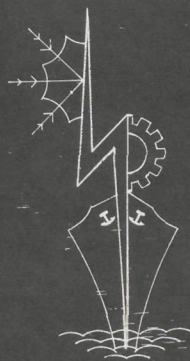
JAPAN

■ Visverwerkingsbedrijven uit Alaska hebben op Japanse deskundigen beroep gedaan om gespecialiseerde visproducten te vervaardigen, zoals de „surimi” dat een typisch Japans product is. Ook krabbenvlees uit gewoon visvlees komt aan de orde. Japanse specialisten hebben dit aanbod aanvaard. Geld en profijt gaan boven nationale belangen.



Een Oost-Duits faktorijschip, de „F.C. Weiskopf” aan het anker in de baai van Peterhead.
(Foto Fishing News)

WERKHUIZEN s.v. S.C.A.P. OOSTENDE



- MEKANIEK
- ELECTRICITEIT
- KOELING
- SCHEEPSBOUW

VOOR „EUROKOTTERS” TOT DE
GROOTSTE BOKKENVAARTUIGEN

S.C.A.P.

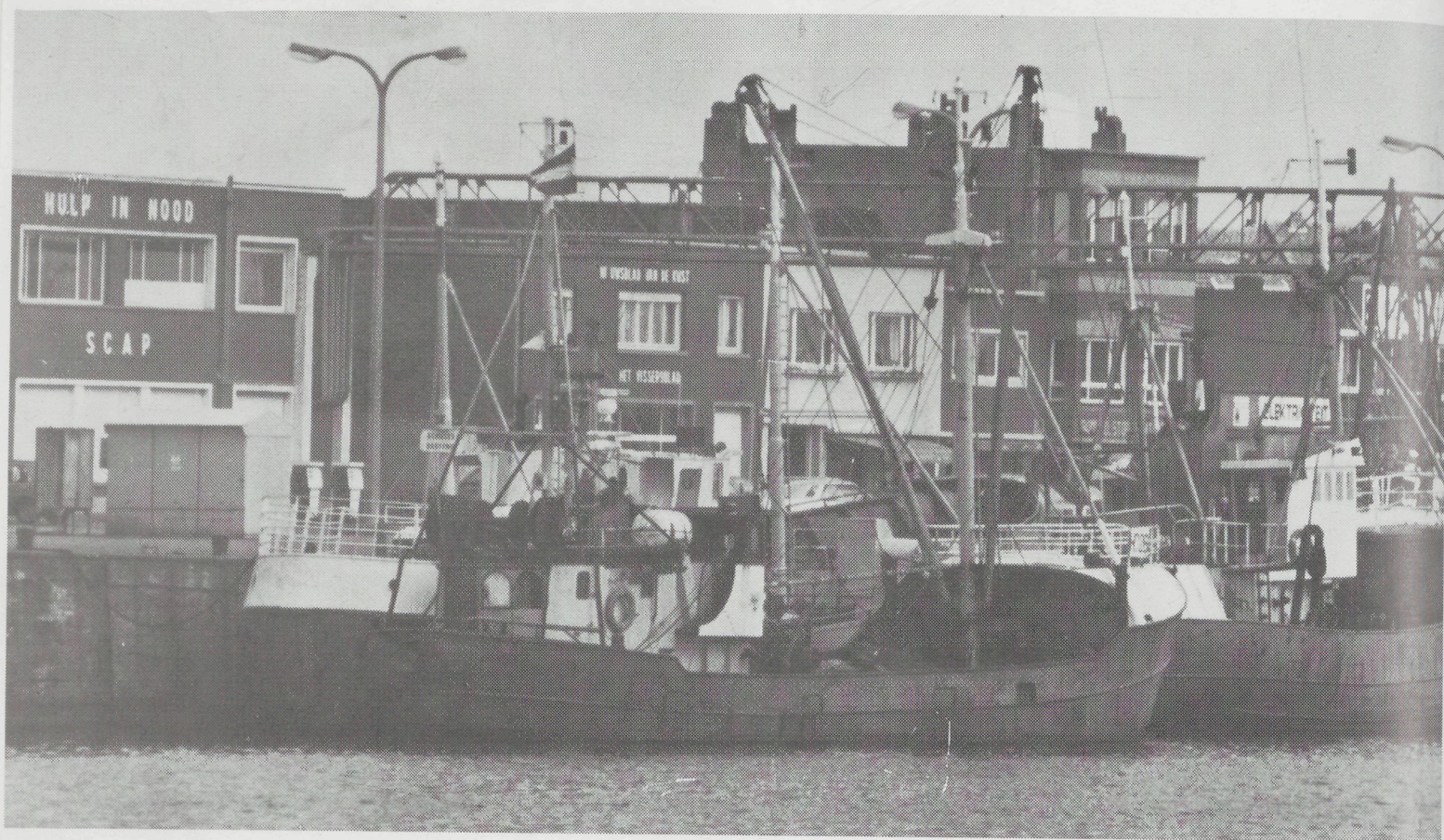
*Gratis verzorging van alle
aanvragen bij nieuwbouw*

OOK VOOR HERMOTORISATIE
EN HERSTELLING

TELEFOON:

OVERDAG: (059) 32.39.79 - 32.08.20

NA SLUITINGSTIJD: (059) 32.31.48 J. PRAET
50.33.27 R. DEDRIE
26.64.99 JOS PRAET



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



■ Gedekte risico's :

eigen schade — schade aan derden —
opslepingen — totaal verlies —
lichamelijke schade aan derden —
navigatietoestellen — zeegoed — vistuig

■ Meer dan 20 miljoen frank kredieten
werden verleend aan de leden voor nieuwbouw
tegen zeer lage interesten.

■