

HET VISSERIJBLAD



52e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 27 SEPTEMBER 1985 - NR. 36

BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

WESTENDELAAN, 1
8450 NIEUWPOORT

Tel. 058/234.871

Tlx. 810.32

AAN REDERIJ EN BEMANNING VAN DE Z.207 „ADAMTJE” ONZE BESTE WENSEN VOOR BEHOUDEN VAART EN RIJKE VANGSTEN

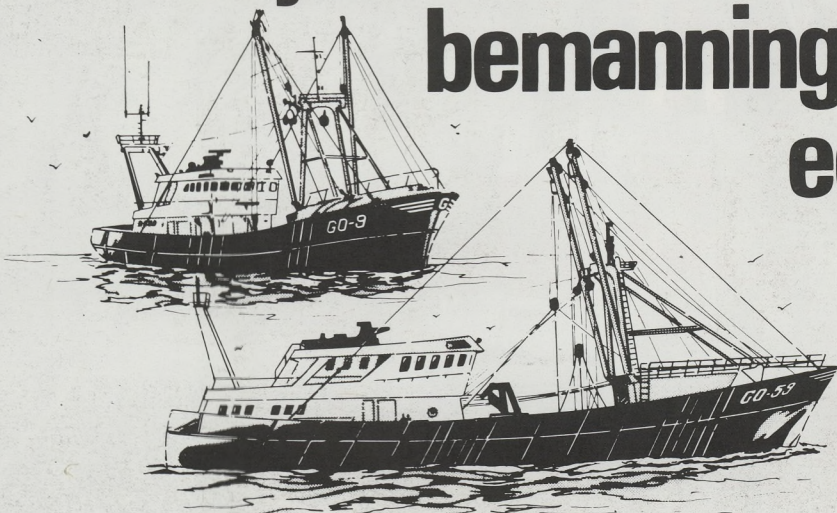
De jongste aanwinst „ADAMTJE” in de nieuwe generatie Eurokotters, werd op gebied van kracht en wendbaarheid twee hoogtechnische produkten toebedeeld:

- 1 Een solide „BRUSSELLE” 6-trommel vislier met een maximale trekkracht van 8,4 ton, zoals de zwaardere uitvoeringen eveneens op kogel- en rollagers gelagerd.
Voor aandrijving zorgt een 90 pk hydromotor gevoed door hydr. pomp gedreven door de hoofdmotor.
Remmen en friktiekoppelingen op de 6 trommels worden pneumatisch vanaf de brug bediend.
Tandwielkast met 2 snelheden instelbaar voor boom- of grondvisserij.
Hoofdtrommels voor 450 m. kabel dia. 22 mm. - hulptrommels voor 100 m. dia. 16 mm. en talietrommels 100 m. dia. 14.
- 2 Een hydro-elektrische stuurmachine „BRUSSELLE” van het vertrouwde type met 2 evenwijdig opgestelde drukcilinders, met een ontdubbelde pompgroep in monoblok-uitvoering. De stuurknuppel kan aldus op 2 onafhankelijke elektromagnetische kleppengroepen werken waarmee 2 volledig gescheiden stuurmogelijkheden met ontdubbelde hydraulische oliepomper een maximale veiligheid verzekeren.

Twee sterke troefazen die hun degelijkheid bewezen hebben en die schipper en bemanning jarenlange voldoening waarborgen.

„BRUSSELLE” HET MERK DAT KWALITEIT AAN DUURZAAMHEID KOPPELT

Wij wensen de schipper en de
bemanning van de Z.207
een behouden
vaart en een
goede vangst.



PADMOS

MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

OFFICIEEL DEALER

BRUINISSE:

Postbus 1, 4310 AA
Havenkade 12, 4311 BA,
Tel: 01113-1551/1488
Telex: 24175 padsl

STELLENDAAM:

Postbus 23, 3250 AA,
Deltahaven 18, 3251 LC,
Tel: 01879-1766 1792
Dok: 01879-1933



MITSUBISHI
DIESELMOTOREN



VAN GROOT
TOT KLEIN
SCHEPEN
VAN FORMAAT

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

het
visserijblad

Vrijdag 27 september 1985 – Nr. 36

Ook de kustvisserij is aan uitbreiding toe... Z.207 „ADAMTJE” GEDOOPT TE ZEEBRUGGE

Afgelopen zaterdag was de vissershaven andermaal het oord voor een uitbundige viering; het wordt stilaan een gemeenplaats waar weeral werd gevierd omwille van de inbedrijfname van een nieuw vissersvaartuig. Dit keer een grote bokkentreiler die zo overvloedig onze vissersvloot gestalte geven maar nu een prachtige kusttreiler, met name de Z.207 „Adamtje”. Het gaat hier in wezen om een heuse Eurokotter, gemeten volgens de nieuwe normen en dat beduidt dat „Adamtje” de platvis-visserij kan bedrijven in de twaalfmijlszone met de bokken omdat de brutotonnage beneden de 70 ton ligt terwijl het motorvermogen de 300 pk niet overschrijdt. In de marge hiervan kan gemeld worden dat in de toekomst nog méér gelijkaardige eenheden in de vaart zullen komen want op meerdere werven heerst op dat vlak momenteel een grote drukte.

Reeds geruime tijd voor de eigenlijke doopplechtigheid heerste er al een flinke drukte aan de steiger waar de feestelijke bevlagde eenheid afgemeerd lag. Aan boord zelf bevonden zich heel wat sympathisanten en familieleden van de reders en de bemanning; kortom, de prachtige eenheid had heel wat bekijks.

En naarmate de doopplechtigheid naderde kwamen ook heel wat personaliteiten ter plaatse. Zo herkennen wij ondermeer secretaris-generaal Marcel Poppe van het Ministerie van Verkeerswezen die zelden of nooit zo'n gebeurtenis zonder zijn aanwezigheid laat voorbij gaan. De h. Poppe was geflankeerd door de heer Blomme, districtshoofd bij het Bestuur van het Zeewezen te Oostende; ook de heer Van de Sande, van de Centrale Administratie van de BTW was weer een zeer gewaardeerde gast op de plechtigheid alsmede heer Van Gerven, directeur van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid-zetel Brugge. En natuurlijk waren de beide gelukkige reders aanwezig, met name André Adams en Wilfried Amandels alsmede de scheepsbouwers, de hh. Mathieu en Pierre Devestele van de bouwende werf, de Industrielle des Pêcheries te Oostende.

Het was even na 16 uur dat de eigenlijke doopplechtigheid aangevat werd met centraal in het gebeuren mevrouw Geldhof die als meter fungeerde en de heer Deroose, directeur van de beroepsvereniging Hand in Hand die het peterschap had aanvaard. Nadat Gods Zegen over het vaartuig en bemanning was ingeroepen sloegen achtereenvolgens de meter, de peter en de reders de klassieke Paasnagels in het dek van het vaartuig. Dit onder de curieuse belangstelling van de vele eendagstoeristen die in de gelegenheid waren de doop van een vissersvaartuig mee te maken.

Nadien, in de vooravond, greep dan in de Gemeenschapszaal te Zeebrugge een feestmaal plaats waarop vele genodigden aan zaten en waarop allicht het gebeuren in de visserij centraal in de gesprekken zal hebben gestaan en



De prachtige nieuwe eenheid, even voor de doopplechtigheid in de Zeebrugge haven.

SCHEEPSWERVEN

I.d.P.

Slipwaykaai 2
8400 OOSTENDE

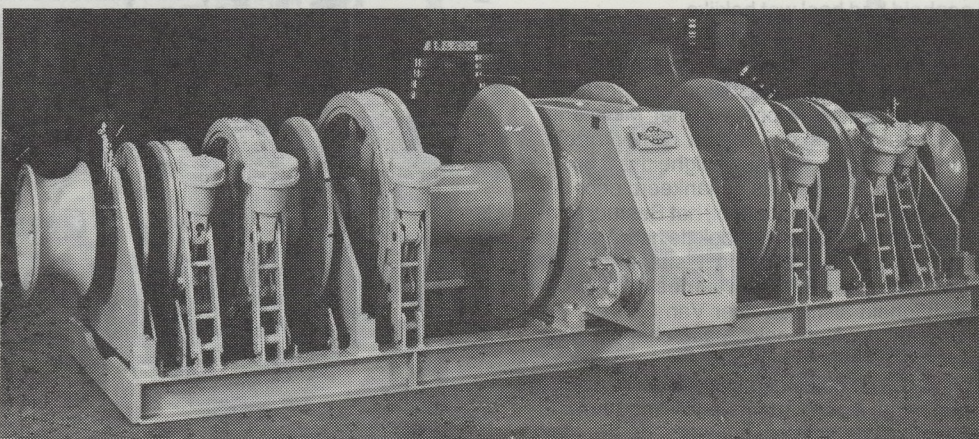
Ø (059) 32.18.64

Na bureeluren (059) 23.40.19 - 23.41.25

Nieuwe Werfkaai 2
8400 OOSTENDE

- ☆ Nieuwbouw van alle types vissersvaartuigen
HEKTREILERS met overdekt werkdek
BOKKENTREILERS tot 40 m.
ECHTE EUROKOTTERS
(70 ton volgens de nieuwe meting)
KUSTVISSERSVAARTUIGEN van 17 m. loodlijn
- ☆ Alle herstellingen en ombouw.
- ☆ Slipwerk - Schroeven - Schroefassen - Roeren.
- ☆ Nieuwbouw gebeurt binnen, onder volledig dicht gemaakte loods.
- ☆ Private scheepslift 1.000 ton.

BRUSSELLE MARINE LEVERDE...



Voor de nieuwste aanwinst van de rederij Adam werd, in overeenkomst met de scheepsbouwers Industrielle des Peche-ries, de keus bepaald op een hydraulische zestrommel vislier van het type „840-6H”, met hydraulische aandrijving, een genormaliseerd model, speciaal ontworpen voor Eurokotters.

Dit model blijft evenwel opgevat om, wanneer zou overgeschakeld worden naar plankenvisserij, de snelheid van de tandwielkast kan aangepast worden: een toekomstgericht niet te onderschatten voordeel. In de stuurhuisbreedte zeer passend opgevat voor inbouw samen met de aange- flensde hydromotor, is het zeker geen luxe dat ook deze kleinere vislier met pneumati- sche afstandbediening voorzien werd voor

het in- en uitschakelen van de 6 trommels met hun friktiekoppelingen en het openen of sluiten van de trommelremmen vanaf de brug. Een bedieningsbord geeft een praktisch overzicht van de juiste bedienings- stand bij middel van 6 hendeltjes, hetzij gekombineerd 1 per trommel die samen rem en friktiekoppeling bedient „Trommel vrij” - „trommel op rem” - „trommel inge- schakeld”.

De soepele werking van deze lier bij uitvie- ren en inhalen wordt vertaald door zijn kenmerken:

- Op de 1e laag: 9,3 ton bij 0-24 m/min. tot stilstand 13,6 ton.
- Op de uiterste laag: 4 ton bij 0-56 m/ min. tot stilstand 6 ton.

- Op de gemiddelde laag wordt max. 8,4 ton ingehaald.

Om een juiste koers aan de „Adamtje” te geven, werd een elektro-hydraulische stuurinrichting van het type HSE.65R verkozen, een machine die door zijn algemene verspreiding over alle wereldzeeën een faam van veiligheid en betrouwbaarheid verworven heeft.

De elektrische stuurknuppel in de brug kan op twee afzonderlijke elektro-magnetische kleppengroepen geschakeld worden - 1 hoofd en 1 standby - waarmede twee volle- dig gescheiden olie-omlopen met ontdub- belde pompgroepen een maximale veilig- heid verzekeren.

waarop tevens menig glaasje werd gedronken op het heil van het vaartuig, de bemanning en de reders.

DE BEMANNING

Woensdag ondernam de nieuwe eenheid de technische proefvaart en als alles in orde wordt bevonden, zal allicht eind van de week voor de eerste keer naar de visgronden in de kustwateren worden afgevaaren. Op jacht naar tong, zoals de sympathieke André Adams, wist te vertellen. De bemanning van „Adamtje” is als volgt vastgesteld: schipper André Adams, matroos-motorist Wilfried Amandels en matrozen Willy Van Beveren en Patrick Martony.

Namens de directie en redactie van ons blad onze heilwensen voor een voorspoedige uitbating.

TECHNISCHE GEGEVENS

De Z.207 „Adamtje” is, zoals gezegd een Eurokotter die gemeten werd volgens de nieuwe normen. Het vaartuig werd gebouwd door de Oostendse werven Industrielle des Pêcheries voor rekening van de reders André Adams en Wilfried Amandels uit Zeebrugge. Deze André Adams was vroeger eigenaar van de Z.507 maar ingevolge de nieuwbouw werd dit vaartuig verkocht aan de rederij Demey-Verstappen.

De hoofdafmetingen van „Adamtje” zijn de volgende:

- lengte over alles: 23,77 meter;
- breedte: 6,20 meter;
- holte: 2,80 meter.

De firma Brusselle uit Nieuwpoort stond in voor de levering van de vislier en de stuurmachine. De voortstuwing van „Adamtje” wordt verzekerd door een scheepsmotor Mitsubishi, geleverd door de firma Padmos uit Nederland, met een vermogen van 300 PK. Bovendien werden aan boord van de kusttreiler twee hulpmotoren Perkins ingebouwd met een vermogen van respectievelijk 48 pk en 60 pk. De hoofdmotor drijft een vierbladschroef aan die geleverd werd door de firma Zaltbommel.



Onder het waakzaam oog van meter mevrouw Geldhof (met donkere jas) klopt „Peter” Jef Deroose de traditionele Paasnagel in het dek.

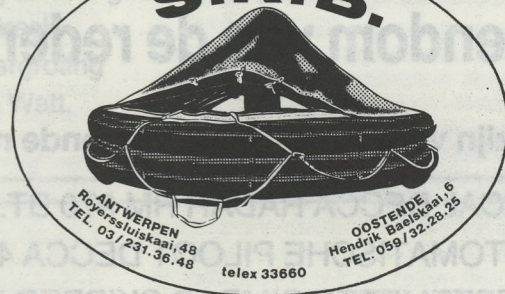
De firma INES stond in voor de levering en plaatsing van de koeling in de visruimen terwijl bovendien door voornoemde firma alle elektronische apparatuur voor navigatie en visdetectie werd geleverd. „Adamtje” is uitgerust met red-

dingmateriaal dat geleverd werd door de firma SKB waaronder een pneumatisch reddingvlot voor zes personen, reddingboeien, reddingvesten, een drijvende toestel alsmede het noodseinenmateriaal.



De fiere bemanning van „Adamtje” met in het midden reders Wilfried Amandels (links) en André Adams (rechts).

LIFERAFT SERVICE CENTER
S.K.B.



ERKEND SERVICE STATION

reddingvloten: R.F.D. - ELLIOT - VIKING - ZODIAC
AUTOFLUG - BOMBARD - AVON - CALLEGARI
SERVAUX - MITSUBISHI - SONIFORM

reddingvesten - reddingboeien - dryvende toestellen
valschermsignalen - stakellichten - man- o - boordlichten

noodzenders
LOCAT - RADIO BEACON

VOOR VEILIGHEID OP ZEE

DE SERVICE S.K.B.

INES



De Z. 207 „ADAMTJE“

Eigendom van de rederij „ADAMS - AMANDELS“ p.v.b.a.

stelt zijn vertrouwen in de volgende navigatie-instrumenten:

- RACAL DECCA RADAR RM 970 BT.
- AUTOMATISCHE PILOOT DECCA 450 geleverd met kompas.
- DIEPTEMETER SIMRAD SKIPPER KLEUR CS112.
- 1 X VHF DEBEG 6310.
- SSB ZENDER ONTVANGER 400 Watt.
- DECCA NAVIGATOR MK 21.
- DECCA TRACKPLOTTER 350 T.
- DECCA NAVIGATOR MK52
- VIDEO PLOTTER DECCA CVP3500
- SLINGERRUITEN SPEICH
- INTERCOM.

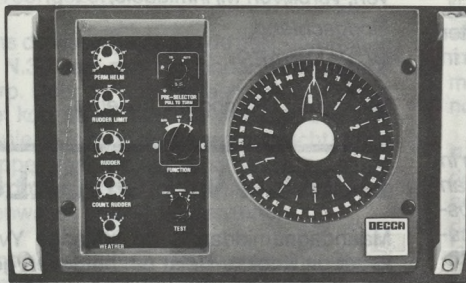
***N.V. INES wenst de bemanning van de Z.207 „Adamtje“
goede vangst en behouden vaart!***

N.V. INES leverde voor de Z.207 „ADAMTJE”



RACAL DECCA RADAR RM 970 BT

- Kleuren beeldscherm
- 10 Kwatt zendvermogen
- Storingsvrij beeld
- Bereiken vanaf 0,25 NM tot en met 48 NM
- Automatische zee/echo en regen/echo onderdrukking
- Uitgerust met rangemarker en elektronische peilstreep
- Uitgerust met wachtzone.



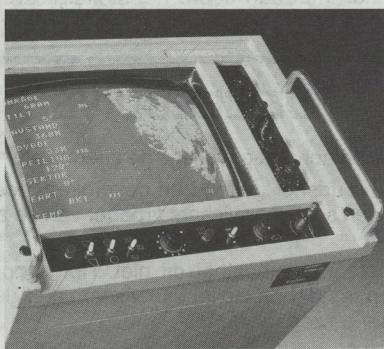
AUTO PILOT 450 en wachtalarm

- Speciaal gefabriceerd voor visserij
- Hoge kwaliteit en bedrijfszekerheid
- Wordt standaard geleverd met magnetisch kompas met certificaat
- Geschikt voor opbouw, inbouw en montage in konsole
- Maximale en minimale koerswijzigingen mogelijk
- Geschikt voor aansluiting op alle fabrikaten stuurmachines.



SIMRAD SKIPPER CS112

- Werkend op 50 of 200 KHZ
- Digitale diepteaflezing zonder gebruik van papier
- Automatische bottomtrack
- Ingebouwde bodemvergroting
- Zendervermogen 800 Watt.



KLEUREN SONAR SKIPPER S113

- Werkend op 100 KHZ
- Werkend op 24VDC
- Gestabiliseerde transducer.

Voor verdere inlichtingen in verband met verkoop, verhuur en onderhoud van ons gamma navigatieapparatuur, wendt U in volle vertrouwen tot:

N.V. INES KUST

1, Wandelaarstraat, 8380 ZEEBRUGGE
Ø (050) 54.47.55 - Telex 82108
Leon BERTELS - Ø (050) 41.32.38

17, H. Baelskaai, 8400 OOSTENDE
Ø (059) 32.34.01 - Telex 82108
Raf HOET - Ø (059) 32.00.98

IS LOSBAND NUTTIG EN VOORDELIG VOOR HET LOSSEN VAN HARING?

In dit verband kregen we twee schrijven ons doorgespeeld vanwege de Rederscentrale en de p.v.b.a. Vislossersbond G. Van Waes. Beide brieven nemen nogal extreme stellingen in en zoals altijd menen wij dat de waarheid zo ongeveer in het midden ligt. Trouwens de praktijk zal dit nog beter aantonen. Het is duidelijk, wanneer men stelling neemt of genomen heeft voor een bepaalde oplossing, dat men van nature uit dan zijn best doet om telkens maar de voordelen van een bepaald systeem in evidentie te zetten en alleen de nadelen van het ander systeem en omgekeerd. Het juiste alternatief is trachten een combinatie van de voordelen van de twee systemen aan de oppervlakte te brengen. Wijzelf nemen dan voorlopig geen stelling ter zake en menen dat de toekomst nog veel zal leren. Wel is het juist dat men bv. voor het lossen van enkele tientallen bennen geen transportband nodig heeft. Zoveel weten natuurlijk ook wel beide partijen, maar waar ligt de grens.

In elk geval geven we aan onze lezers mededeling van de stellingen ingenomen door beide instanties en we beginnen hieronder met het schrijven van de Rederscentrale aan de pvba Vislossersbond Van Waes gericht, luidend als volgt:

Mijne Heren,

Betreft: afwijking op gebruik van losband in stedelijke vismijn.

Binnenkort wordt het haringseizoen gestart.

Zoals bekend, kan de vangst van een haringvaartuig niet vergeleken worden met deze van een andere visserij gezien het hier over een eenvoudige „massaproduct” gaat welke dan ook inzonderheid voor wat het lossen betreft een afzonderlijke behandeling vergt.

Anderzijds betreft het een visprodukt dat laag geprijsd wordt dat ook vanuit dit oogpunt niet vergeleken kan worden met de andere vangsten van relatief hogere waarde. Bovendien is haring meer opvanggevoelig, zodat deze visserij slechts enigszins renderend is wanneer de kosten tot een minimum worden beperkt. Wanneer dezelfde loskosten voor dergelijk product dat doorgaans verkocht wordt aan of iets boven de minimumprijs (die slechts 11 fr. is hetzij ca. 550 fr./ben) dan wegen deze veel meer door op de bekomen prijs dan dit het geval is voor de andere vissoorten. Een speciale behandeling inzonderheid op het lossen ervan dringt zich dan ook op.

Omwille van het specifiek karakter lost de bemanning van een haringvaartuig zelf de vangst. Wanneer hiervoor het nieuwe lossysteem met de los- en transportband wordt ingeschakeld, dan kost dit de reder een bijkomende uitgave van 3.400 fr. per losbeurt. Er stelt zich overigens ook een bijkomend praktisch probleem, want wanneer de band aan boord staat, worden bv. de visplanken her en der gegooid en vormt de band een hinder voor het tijdig en proper reinigen van deze visplanken.

Om al deze redenen dringen wij er dan ook op aan dat de verplichting tot het gebruik van betreffende losband slechts zou worden opgelegd wanneer minstens 450 ben dienen gelost per koppel.

Wij rekenen erop dat op ons verzoek zal worden ingegaan. Wij stellen immers vast dat in de laatste jaren alleen Oostendse reders de haringvisserij bedrijven en samen met ons kunt U er zich van vergewissen dat dankzij deze de

activiteit in de stedelijke vismijn op peil wordt gehouden. Wij menen dan ook dat alles in het werk moet worden gesteld om dit verder aan te moedigen.

Wij vertrouwen er dan ook op dat aan ons verzoek een gunstig gevolg zal worden gegeven.

*In afwachting verblijven wij,
met de meeste hoogachting,*

*Namens het Bestuur,
A. WITTEVRONGEL
Direkteur.*

*H. PINTELON,
Voorzitter.*

Zoals we reeds in de aanvang mede deelden dat we beide stellingen ter overweging aan onze lezers mededelen, volgt hieronder het antwoordschrijven van de „Vislossersbond”. Graag stellen we anderzijds onze kolonnen ter beschikking voor reacties van onze lezers en in het bijzonder van onze reders en schippers.

Mijne Heren,

In antwoord op Uw schrijven van 6.9.1985 en in aansluiting met ons telefonisch gesprek van 12.9.1985 aangaande het gebruik van de los- en sorteerinstallaties voor het lossen van haring, wens ik nog een reeks bijkomende inlichtingen te verstrekken.

De mogelijkheden die deze nieuwe installaties bieden zijn niet zo beperkt als door velen wordt vooropgesteld.

Voor het gebruik van de voornoemde installaties betaalt de reder minimum 3.200 fr. en kan daarvoor beschikken over een opvoerband met opvangtrechter waardoor hij 1 man en minstens 30% van de lostijd uitspaart wat in vele gevallen 1 nacht meer vissen betekent, dit in het geval de haring niet vermengd is met andere vissoorten. Wanneer de haring wel vermengd is met andere vissoorten, zoals makreel of knorhaan, wordt de opvangtrechter vervangen door een sorteerband met schraapsysteem, waardoor de gemengde haring in een minimum van tijd kan ontdaan worden van de andere vissoort waarmee hij in het visruim gestapeld is; aldus kan hij als zuivere haring worden verkocht in plaats van naar de opvang te moeten worden verwezen en dan nog wel aan de laagste minimumprijs zoals het in het verleden dikwijls het geval is geweest.

De tijdsbesparing om gemengde haring te verwerken met sorteerband bedraagt meer dan 100% en de financiële voordelen bedragen vele duizenden franken naargelang de hoeveelheid.

DAF TRUCKS BELGIE STAPT OVER NAAR DE 2e FASE VAN HAAR REORGANISATIE

Op 1 mei kondigde DAF Trucks België de details van de reorganisatie van haar commerciële structuur aan.

Deze reorganisatie is nu aan haar 2de fase toe met de benoeming vanaf 1 oktober van de Heer F. Kerremans als Adjunkt Directeur Generaal.

De opvolger van de Heer Kerremans is de Heer J. Vervloet als Directeur Verkoop en Marktbeleid.

Wat het lossen door eigen bemanning betreft zal de Reder gemakkelijker een regeling kunnen treffen dan vorig haringseizoen daar hij altijd over een losinstallatie zal kunnen beschikken omdat er bij de aanvang van het haringseizoen op 1 oktober 6 installaties ter beschikking zullen zijn.

Een volgend argument die aangehaald wordt in verband met de visplanken, dienst als nietig te worden beschouwd, daar er aan stuurboordzijde van het schip meer dan plaats genoeg is om de visplanken te wassen en te stapelen naast het luik van het visruim.

Al deze mogelijkheden in overweging nemend, zien wij dan ook niet in waarom deze grens van het verplicht gebruik, concessievoorwaarden Art. 5., vanaf 250 bennen en het onbeperkt gebruik, zou moeten gewijzigd worden. Immers zal het maximaal gebruik der nieuwe los- en sorteerinstallaties het belang van iedereen dienen.

Hopend op een gunstig gevolg aan ons schrijven, verblijven wij inmiddels,

*Hoogachtend,
W. VAN WAES.*

Wij komen hier nog wel op terug.

DUIKER VERONGELUKT

Maandagnamiddag is de 30-jarige Yvan Van Praet uit Knokke-Heist om het leven gekomen tijdens duikerswerken. Het drama gebeurde op ongeveer 40 mijlen van de Hoek van Holland, met name op de plaats waar de Z.289 „Jan Breydel” zonk nadat dit vissersvaartuig in aanvaring was gekomen met een vrachtschip en zonk. Nochtans was Yvan Van Praet een ervaren duiker maar alsnog tast men in het duister nopens de preciese oorzaak van het verdrukken.

Yvan Van Praet maakte deel uit van de bemanning van de „Philippe Cousteau” een tot bergingsvaartuig omgebouwde trailer die zeer nuttig werk verricht, ondermeer ten behoeve van de zeevisserij. Het moet omstreeks 14 u. geweest zijn toen men het spoor van Yvan Van Praet verloor. Onmiddellijk doken varensgezellen van de vermiste en men slaagde er inderdaad in het stoffelijk overschot van Yvan Van Praet te vinden. Maandagavond liep de „Philippe Cousteau” de haven van Zeebrugge weer binnen met aan boord het stoffelijk overschot van de verdronken duiker.

DE ZEEDUIVEL

Het belachelijk gevalletje de zeeduivel!

Van oudsher gekend en besproken, hoe bang waren sommige vissers vroeger van de zeeduivel?

Bestaat dat, bestaat dit niet. Het is nochtans een feit dat de Hollandse vissers met de bijbel naar de zee trekken!

Praktizerende gelovigen of broekjes?

Als die zeeduivel er vroeger was, dan moet die toch wel langzaam aan verdwenen zijn. Misschien naar de plaats waar duivels thuishoren.

De oude vissers, bang als die waren van allerhande bijgeloof, kunnen van die fabeltjes getuigen.

De zeeduivel kon waarschijnlijk niet mee met de moderne tijd. Misschien zwalpt hij noordelijker, bang van de vissers hier? Misschien is het gevalletje getemd en durft niet meer te pesten. Maar één ding is zeker, zijn tijd is voorbij.

E.S.

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Aan boord van de Z.19 „Sonja” is tijdens de visserij de hoofdmotor plots stilgevallen. Tijdens het stilvallen kwam brandstof uit de tank aan stuurboord gelopen terwijl tevens werd vastgesteld dat zich water met de mazout had vermengd. Een onderzoek bracht aan het licht dat zich een scheur had voorgedaan aan de voet van de bok. Na de motor te hebben ontvlucht werd opnieuw gestart en werd de tank aan stuurboord-voor niet meer gebruikt.

Nadien kon verder gevist worden maar een viertal dagen later stelde de motorist vast dat er mazout in de olie zat. Na een onderzoek bleek dat een leiding van de mazout in de motor los gekomen was door het daveren van de motor. De motor viel zelfs stil wegens een tekort aan oliedruk. Er werd hulp ingeroepen van een reddingboot van Bristol Channel om te beletten dat het vaartuig op de klippen zou lopen. Men slaagde er in de olie te verversen maar de druk stond wel op een minimum. Niettemin werd de visserij voortgezet.

■ Tijdens de visserij sloegen de bakboordnetten van de N.36 vast aan een onder water zittend voorwerp. Door de ruk brak een geleider waardoor het korretouw naar het vaartuig rukte. Na alles opnieuw in orde te hebben gebracht stelde de schipper vast dat het scharnierpunt aan de bakboordbak redelijk fors geplooid was. Men kon evenwel de visserij verder zetten.

■ Tijdens het bedrijven van de warrelnetvisserij aan boord van de N.49 „Erna” kwam een van

de touwen die was vastgemaakt aan de uitgezette boeitjes in de schroef terecht. Pogingen om het touw terug los te krijgen bleken tevergeefs. Men moest noodgedwongen het touw kappen waarop men koers zette naar Nieuwpoort. Tijdens de terugreis werd niets abnormaal gevoeld maar toch werd beroep gedaan op een duiker van de brandweer om te zien of er nog touw in de schroef zat.

■ Tijdens het koers lopen naar de visgronden hoorde men aan boord van de O.279 een aantal abnormale kloppen in het achterschip. Men neemt aan dat men met de schroef op een zich onder water bevindend voorwerp heeft geslagen. Toch kon men de visserij voortzetten. Een onderzoek op de slipway in de thuishaven zal moeten uitwijzen of de schroef beschadigd werd.

■ Toen de O.468 vissend was in de buurt van de Kwinte Bank werd met de stuurboordboel vastgeslagen aan een zich onder water bevindend voorwerp. Bij het winden op de netten voelde men een harde ruk op de vislier waardoor de metalen band van de trommel brak. Men moest noodgedwongen de terugreis aanvatten.

■ Tijdens het lopen naar de visgronden kreeg de N.563 in de buurt van de Westhinder plots een zware zee te verduren. Hierdoor werd het dichtingsluik van de roerbak weg geslagen en kwam de roerbak tevens vol water te staan.

De apparatuur die zich in de roerbak bevond

zoals de elektronische roermeter en de automatische piloot zijn hierdoor volledig stuk gegaan. Niettemin kon de reis voortgezet worden bij middel van de handroer.

■ Op weg naar de visgronden werd aan boord van de N.719 vastgesteld dat de waterpomp van de noodkoeling een groot lek vertoonde. Water liep in grote hoeveelheid op de zich er onder bevindende dynamo voor het vullen van de dagtank. De schipper besloot terug koers te zetten naar de thuishaven gezien het vaartuig pas uit een onderhoudsbeurt kwam waarbij de bewuste waterpomp toen werd nagezien.

Z.59 „GUDRUN” WORDT ZATERDAG GEDOOPT TE ZEEBRUGGE

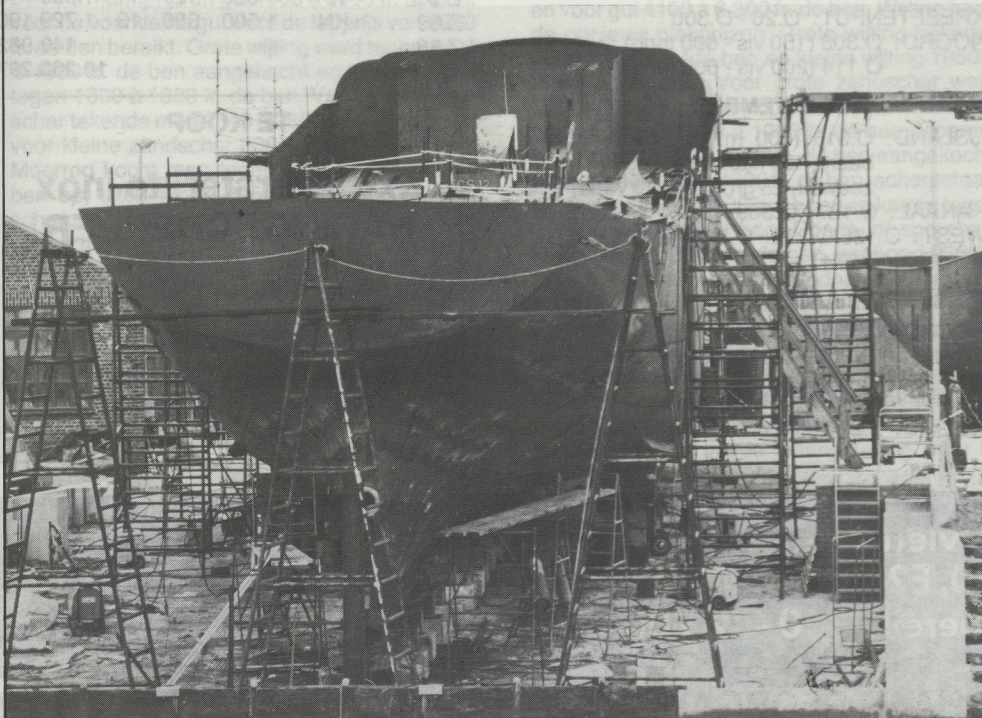
Zaterdag as. zal de feestvlag andermaal hoog in de mast gehesen worden want andermaal wordt een nieuw vissersvaartuig gedoopt. Het gaat om de Z.59 „Gudrun” die door de Scheepswerven Roger De Graeve werd gebouwd voor rekening van de rederij „Zeemansblik”, zeg maar de familie Utterwulge.

De „Gudrun” is een grote bokkentreiler van ongeveer 35 meter lang die wordt voortgestuwd door een vermogen van 1.200 pk.

De doopplechtigheid gaat door om 15 u. Het is Mevrouw De Croo, echtgenote van de Minister van Verkeerswezen die als meter zal fungeren terwijl de h. Willy Declerck, gewezen Minister van Financiën en thans lid van de Europese Raad het peterschap over de nieuwe treiler heeft aanvaard.

Wij komen in ons nummer van volgende week uitgebreid op die gebeurtenis terug.

Z.96 „JAN VAN GENT” WORDT MAANDAG TE WATER GELATEN



Maandag as. vanaf 16 u. zal er uitbundig gevierd worden door enerzijds de Oostendse Scheepswerven SCAP en anderzijds de familie Casier uit Zeebrugge want dan wordt op voornoemde werf de Z.96 „Jan van Gent” te water gelaten. Die stapelloop betekent zowat een historisch feit in de zeevisserijsector want de „Jan van Gent” wordt meteen de grootste eenheid van de momenteel bestaande vloot van nieuwe bokkentreilers. Het vaartuig is immers ruim 37 meter lang.

Het is mevrouw Neyts-Uytenbroeck, staatssecretaris voor het Brussels Gewest die het meterschap heeft aanvaard terwijl de heer Arnoud Vanhouteghem, die in de Zeebrugse visserijmiddelen een goede faam geniet, als peter zal optreden.

Wij komen uitgebreid op deze gebeurtenis terug in ons nummer van volgende week.



De Z.59 „Gudrun”, gemeerd in de Zeebrugse vissershaven. Zaterdag is deze treiler het feestvarken van een uitgebreide plechtigheid.

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Veel slecht weer op de meeste visgronden waardoor de vangsten meestal niet erg groot waren.

Van een ruime aanvoer kwam dan ook weer niets in huis wat dan weer als gevolg had dat zowat alle vissoorten zeer duur verkocht werden. Maandag waren kabeljauw en gul meer dan duur en kregen alle sorteringen gul weer om en bij de 100 fr. het kg. Kabeljauw liep tot 140 fr. Dinsdag was gul iets minder duur en daalden vooral de kleine soorten in prijs.

Wijting blijft vrij schaars en haalde dan ook opnieuw tot ruim 90 fr., kleine sortering liep op tot 50 fr. Minder vis van de Monkey Bank dan verwacht. Ook daar is het erg slecht weer geweest. Kleine schelvis was hier de meest gebrachte vissoort, er werd nog een behoorlijke prijs voor betaald. Minder pladijs dan de voorgaande weken ook al omdat enkele schepen niet naar de thuishaven kwamen verkopen. Voor alle sorteringen werden dan ook flinke prijzen betaald, grote soorten bleven wel veruit het duurst.

Tong werd verkocht tussen 250 en 450 fr. het kg. met kleine soorten als goedkoopste. Grote tarbot en grote griet bleven eveneens duur, staartvis was bijzonder schaars deze week.

Van IJsland was de vangst nog kleiner dan verwacht, niet eens 500 bennen. Ze brachten toch alweer 1,9 miljoen op. Kabeljauw, schelvis, leng en rode zeebaars waren de meest gebrachte en duurst verkochte soorten. Toch is de aanvoer van schelvis zeer sterk teruggelopen van deze visgrond. De kustvisserij heeft eindelijk een vrij normale week achter de rug. De aanvoer van garnaal is meteen nogal sterk toegenomen wat oorzaak was van minder hoge prijzen die toch nog varieerden tussen 65 en 100 fr. het kg.

VRIJDAG 29 SEPTEMBER 1985

	dag.	vis	tong	fr.
IJSE ZEE				
O.137	20	560	4.500	2.975.732
O.499	14	140	5.500	2.099.709
NOORD				
Z.126	13	250	500	972.380

MAANDAG 23 SEPTEMBER 1985

IJSLAND				
O.216	17	460	—	1.982.293
KANAAL				
O.33	20	170	3.000	2.125.484
O.309	16	250	300	751.999
WEST				
Z.502	12	130	—	602.509
N.3	11	180	—	988.003
O.35	11	125	—	406.769
N.708	11	180	—	1.006.499
NOORD				
Z.431	15	270	500	933.999
MONKEY BANK				
N.752	12	230	—	678.228

DINSDAG 24 SEPTEMBER 1985

MONKEY BANK				
O.232	10	80	—	236.500
O.229	13	210	—	584.889
WEST				
N.719	8	150	—	690.366

WOENSDAG 25 SEPTEMBER 1985

WEST				
Z.296	14	80	3.000	1.544.385
N.708	11	215	—	893.906

Verwachtingen

VRIJDAG 27 SEPTEMBER

KREEFTENPUT: O.26 - O.306
 NOORD: O.303 (150 vis - 600 tong)
 O.114 (200 vis - 600 tong)

MAANDAG 30 SEPTEMBER

IJSLAND: O.318 (600 m. tzt 250 rode zeebaars, 150 kab, 60 kools, 50 leng, 10 zeewolf, 25 grondvis, 20 varia)
 KANAAL: O.127 - O.369 - O.83 - Z.583
 WEST: O.135/O.275 - O.206 - O.705 - N.597
 NOORD: O.274

DINSDAG 1 OKTOBER

NOORD: O.108
 MONKEY BANK: O.118 - N.708

WOENSDAG 2 OKTOBER

NOORD: Z.284 (400 m.)

ZEEBRUGGE

VRIJDAG 20 SEPTEMBER 1985

Z.484	N	800	300	13	907.520
Z.324	W	300	230	14	1.162.190
Z.92	N	1.000	420	14	888.782
Z.573	KRP	—	120	9	647.540
Z.307	KRP	—	140	9	672.825
Z.408	W	1.800	130	10	730.200
Z.243	KRP	—	150	10	751.260
Z.56	K	250	10	2	128.424
					6.888.741

MAANDAG 23 SEPTEMBER 1985

Z.66	W	1.000	130	12	1.184.690
Z.578	K	200	15	—	169.990
Z.39	KN	3.000	380	17	2.193.402
Z.462	W	500	250	14	1.145.890
Z.483	N	1.000	300	14	1.463.060
Z.12C	KRP	—	90	11	686.990
Z.141	KRP	—	90	11	570.660
Z.91	N	400	580	13	2.539.670
					9.954.352

WOENSDAG 25 SEPTEMBER 1985

Z.584	N	—	300	17	932.716
Z.80	W	1.300	80	—	1.045.746
Z.509	W	1.800	90	12	871.830
Z.185	KN	2.800	300	18	2.379.438
BR.6	KRP	—	90	—	551.036
Z.48	N	300	300	11	1.155.044
Z.134	KRP	—	100	11	571.575
B.5	W	1.000	120	11	885.740
Z.89	KN	1.500	300	13	1.729.190
Z.56					140.982
					10.263.297

TE KOOP

Extra versterkte inox HARINGSCHEPER

Prijs: 2.600 fr.

Zich wenden:

VANTHUYNE-VERCOUTER

Kattesas Nieuwpoort

☎ (058) 23 78 84

Heavy duty, viertakt dieselmotoren
 Types: DR210, F240, SW240, SW280, TM410, TM620
 Vermogensbereik: 300 - 12.700 kW (400 - 17.300 bhp)

DESTUWEN

Verkoopkantoren

NIEUWPOORT

WOENSDAG 18 SEPTEMBER 1985

GARNAAL		
N.106	84 kg.	8.528 fr.
N.782	112 kg.	13.216 fr.

DONDERDAG 19 SEPTEMBER 1985

GARNAAL		
N.782	123 kg.	16.887 fr.
N.700	97 kg.	12.365 fr.

VRIJDAG 20 SEPTEMBER 1985

VIS		
N.575	295 kg.	49.117 fr.
N.88	170 kg.	24.464 fr.
N.590	173 kg.	21.609 fr.
N.22	259 kg.	45.319 fr.
N.512	516 kg.	88.584 fr.
N.738	3.684 kg.	266.641 fr.

Op de vrijdagmarkt losten één bokkennisser, vier kustvaartuigen en één vaartuig van de West hun vangst. Tong der sortering 1 en 2 haalde 430 à 436 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 438 à 446 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 415 à 424 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 342 à 358 fr./kg en kleine tong 246 à 254 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 480 à 510 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 280 à 350 fr./kg, varia tegen 230 à 310 fr./kg en griet tegen 240 à 290 fr./kg. Voor grote pladijs werd 4000 à 4250 fr. de ben geboekt, voor middenslag- of drieling pladijs 3250 à 3500 fr. de ben en voor visjes 1500 à 1750 fr. de ben. Kabeljauw bewam 6850 à 7500 fr. de ben als marktprijs en gul 4800 à 6000 fr. de ben, voor de voorkleine gul werd de topprijs van 4960 fr. de ben bereikt. Grote wijting werd tegen 4400 à 4600 fr. de ben aangekocht en kleine wijting tegen 1600 à 1800 fr. de ben. Voor grote zandschar tekende men 2540 à 2800 fr. de ben op en voor kleine zandschar 2080 à 2200 fr. de ben. Moerrog kocht men tegen 4650 à 4800 fr. de ben op, tilten tegen 4250 à 4500 fr. de ben, scherpstaarten tegen 4000 à 4250 fr. de ben en katrog tegen 2750 à 3250 fr. de ben. Doorn- of speurhaai kreeg 3500 à 3750 fr. de ben, zeehond 2500 à 2700 fr. de ben en zee- of zandhaai 550 à 900 fr. de ben. Tongschar bewam 110 à 195 fr./kg, rode soldaten 4250 à 5500 fr. de ben en koningsvis 212 à 230 fr./kg. Alle prijsnoteringen waren op de vrijdagmarkt lonend en vanwege de handelaars werd een goede belangstelling waargenomen.

ZATERDAG 21 SEPTEMBER 1985

GARNAAL		
N.106	26 kg.	2.998 fr.
N.700	99 kg.	10.508 fr.
N.782	150 kg.	17.750 fr.

MAANDAG 23 SEPTEMBER 1985

VIS		
N.172	2.305 kg.	195.586 fr.
N.49	658 kg.	55.726 fr.
N.563	3.790 kg.	312.531 fr.
N.22	319 kg.	46.077 fr.
N.88	291 kg.	47.340 fr.
N.590	357 kg.	76.324 fr.
N.575	484 kg.	70.898 fr.
GARNAAL		
N.700	143 kg.	21.239 fr.

Op de maandagmarkt losten drie Westvaartuigen en vier kustvaartuigen hun vangst. Er werd Westvis, tong en varia aangevoerd, zodat iedere handelaar in de mogelijkheid werd gesteld de voor hem nodige aankopen te verrichten. Tong nr. 1 kreeg 416 à 424 fr./kg en tong nr. 2 436 à 448 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 442 à 454 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 401 à 418 fr./kg. Tong nr. 5 bewam 346 à 358 fr./kg en kleine tong 246 à 258 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 486 à 575 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 240 à 310 fr./kg, varia tegen 220 à 380 fr./kg en griet tegen 244 à 310 fr./kg. Voor tongschar boekte men 90 à 194 fr./kg, voor staartvis 386 à 394 fr./kg en voor koningsvis 188 à 240 fr./kg. Rode soldaten bewam 4400 à 5250 fr. de ben, robaard 98 à 110 fr./kg en knorhaan 2100 à 2300 fr. de ben. Grote pladijs werd tegen 3750 à 4000 fr. de ben aangekocht, middenslag- of drielingpladijs tegen 3600 à 3750 fr. de ben en visjes tegen 2200 à 2400 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 6700 à 7950 fr. de ben neergepend en voor gul 4100 à 6.300 fr. de ben. Wijting haalde opnieuw piekprijzen. Grote wijting bewam 4800 à 4900 fr. de ben en kleine wijting 1950 à 2250 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2280 à 2350 fr. de ben opgetekend en voor kleine zandschar 1820 à 1960 fr. de ben. Moerrog werd tegen 4400 à 4700 fr. de ben aangekocht, tilten tegen 4100 à 4300 fr. de ben, scherpstaarten tegen 3750 à 4100 fr. de ben en katrog tegen 2600 à 2900 fr. de ben. Doorn- of speurhaai kreeg 3600 à 3800 fr. de ben, zeehond 2300 à 2700 fr. de ben en zee- of zandhaai 1400 à 1750 fr. de ben. Door de N.563 „Zee Adelt” van reder François Legein werd op de maandagmarkt een Latour van 115 kg aangevoerd. Voor dit specimen betaalde man 90 fr./kg, dus zo maar even 10350 fr. Op de beginweekmarktdag waren alle prijzen duur en eveneens was er vanwege de handelaars een goede belangstelling waar te nemen.

DINSDAG 24 SEPTEMBER 1985

GARNAAL		
N.106	40 kg.	4.806 fr.
N.700	147 kg.	13.675 fr.
N.782	91 kg.	11.633 fr.

WOENSDAG 25 SEPTEMBER 1985

VIS		
N.52	4.879 kg.	760.740 fr.
N.525	1.413 kg.	256.790 fr.
N.22	908 kg.	151.146 fr.
N.590	379 kg.	65.180 fr.
N.575	829 kg.	71.846 fr.
N.88	248 kg.	38.635 fr.
GARNAAL		
N.700	100 kg.	10.735 fr.
N.106	44 kg.	3.080 fr.
N.782	93 kg.	9.579 fr.

Twee bokkennisers en vier kustvaartuigen losten op de woensdagmarkt samen ongeveer 8.700 kg vis voor een totale waarde van 1.344.341 fr. Voor tong nr. 1 werd 424 à 429 fr./kg geboekt en voor tong nr. 2 442 à 448 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong kreeg 370 à 398 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 308 à 334 fr./kg. Tong nr. 5 bewam 280 à 297 fr./kg en kleine tong 250 à 266 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 498 à 526 fr./kg geboekt, middenslag tarbot tegen 285 à 360 fr./kg, varia tegen 240 à 310 fr./kg en griet tegen 220 à 376 fr./kg. Voor grote pladijs werd 3000 à 3250 fr. de ben genoteerd, voor middenslag- of drieling pladijs 2000 à 2400 fr. de ben en voor visjes 1350 à 1500 fr. de ben. Gul haalde 3800 à 5000 fr. de ben en kongel 2000 à 2250 fr. de ben. Grote wijting kreeg 2750 à 3400 fr. de ben als marktprijs en kleine wijting 1700 à 2000 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2120 à 2380 fr. de ben opgetekend en voor kleine zandschar 1460 à 1550 fr. de ben. Moerrog bewam 3500 à 3750 fr. de ben, tilten 3000 à 3250 fr. de ben, scherpstaarten 2800 à 3000 fr. de ben en katrog 2250 à 2500 fr. de ben. Voor zeehond werd 2200 à 2500 fr. de ben neergepend en voor zee- of zandhaai 1200 à 1500 fr. de ben. Het marktverloop werd gekenmerkt door een stabiele prijsnotering. Gedurende de veiling was een grote belangstelling vanwege de handelaars waar te nemen. Alle genoteerde prijzen waren op de midweekse marktdag duur, zodat van lonende besommingen gewag kan gemaakt worden.

DE KRACHT

SWD DIESEL

Stork-Werkspoor Diesel B.V.

erland: Amsterdam (020) 520 39 11, Telex 14395; Zwolle (038) 97 17 17, Telex 42116

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	23 september	24 september	25 september
Lappen	370 401	.....	430
Grote	425 445	.....	450
3/4	385 398	.....	360 365
Bloktongen	360 370	.....	315 330
Vóór-kleine	300 320	.....	295 305
Kleine	265 275	.....	270 280
Slips	250 255	.....	250 260

ZEEBRUGGE

Grote	409 424	.....	427 444
Bloktongen	442 453	.....	456 464
Fruittongen	400 417	.....	376 404
Schone kleine	327 347	.....	315 331
Kleine	302 314	.....	299 304
Tout petit	288 296	.....	289 293
Slips	268 270	.....	266 268

NIEUWPOORT

Tong I	416 424	.....	424 429
Tong II	436 448	.....	442 448
Tong III	442 454	.....	370 398
Tong IV	404 418	.....	308 334
Tong V	346 358	.....	280 297
Kleine	246 258	.....	250 266

PLADIJS

OOSTENDE

	23 september	24 september	25 september
Platen	70 76	85	70
lek (groot-klein) ...	59 66	74 77	72 74
Derde slag	35 43	56 63	40 48
Platjes	28	28 31	27

ZEEBRUGGE

I	66 68	.....	60 68
II	52 56	.....	52 66
III	34 44	.....	33 44
IV	26 28	.....	26 26
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....
Pladijs	75 80	.....	60 65
Derde slag	72 75	.....	40 48
Platjes	44 48	.....	27 30

BELGIË SABOTEERT HET DUMPINGSVERBOD IN ZEE

We staan nu inderdaad reeds ver van de mooie beloften die staatssecretaris Aerts aan de vertegenwoordigers van Greenpeace liet gewörden met betrekking tot zijn voornemen om geen radio-actief afval meer in zee te dumpen en/of hand- en spandiensten hiertoe te verlenen. We veronderstellen dat hij heeft moeten buigen voor de industriële lobby, want het is inderdaad zo, als men het kapitaal niet dient dan kan men bij de eerste gelegenheid verdwijnen. Nu zo eenvoudig is dit ook weer niet om harde stellingen in te nemen, want de tegenstanders van het dumpen moeten dan omgekeerd ook bereid zijn een gedeelte van de welvaart af te staan wanneer de industrie met kostelijke problemen te kampen heeft die de produktiviteit zwaar aantasten. Nochtans voor de visserijsector is het van groot belang dat er in zee niet meer gedumpt wordt. We staan dan ook vierkant achter de visserij die ten slotte toch het slachtoffer wordt of kan worden van een andere sektor van de economische bedrijvigheid.

In elk geval heeft de Hr Aerts zich enkele tijd geleden dan wel vergallopeerd wanneer hij liet verstaan dat hij het dumpen van radioactief afval in zee zou verbieden. In een mum van tijd heeft staatssecretaris Aerts het nu toch klaar gespeeld zijn vest binnenste-buiten te keren en hiervoor een argumentatie uit de mouw geschud die er geen is.

Om kort te zijn, België zal op de dumpingconferentie in Londen tegen een voorstel stemmen dat de dumping van laag radio-actief afval in zee verbiedt. Het Ministerie van Volksgezondheid en Milieu komt hiervoor openlijk uit, niettegenstaande voorlopig het dumpen van dit afval stopgezet werd. Maar de zee zal er wel geen profijt bij doen te wachten, nu België dergelijke stelling heeft ingenomen.

België wil eerst de resultaten van een onderzoek afwachten of er mogelijkheden bestaan om dit afval ondergronds in het land op te slaan. Intussen wenst België de mogelijkheid open te houden om toch maar het radio-actief afval in

zee te dumpen. Verder zullen er ook studies gedaan worden over het dumpen van radio-actief afval op grote diepten in zee, ter hoogte van de Caraïbische kusten.

België verschuilt zich verder achter het negatief argument dat bepaalde landen toch het dumpingsverbod zullen negeren. Met andere woorden als een ander een aanslag pleegt op het zeemilieu dan doen wij het ook maar. We noemen dit het kultiveren van een dubbel moraal.

In elk geval mogen wij hier gerust verklaren dat we, met dergelijke instelling het einde naderen van de Conventie van Londen uit de zeventig jaren die het lozen en/of dumpen van gevaarlijke stoffen in zee regelt.

Een argument in de zin van „Er zijn voor het ogenblik geen overtuigende wetenschappelijke motieven om de dumping totaal en definitief te verbieden” is het gemakkelijkst.

Maar zelfs als er twijfel heerst over het feit of dit dumpen in zee nadelige gevolgen kan hebben, dan moet de twijfel uitgespeeld worden in de zin

van een totaal verbod. We kunnen de houding van staatssecretaris Aerts niet anders beschrijven dan deze van een verkeersagent die, naar gelang het verkeer zich aanmeldt, in de een of andere richting doorgang verleent. De firma's die grof geld verdienen met het ter beschikking stellen van speciale vaartuigen voor het lozen van smeerlapperij in zee, kunnen dus op beide oren slapen. Gelukkig is er toch een vette brok wild aan hun neus voorbijgegaan met de ontsnapping van het Greenpeace vaartuig uit de Antwerpse haven.

Als je het Visserijblad gelezen hebt, gooi het niet weg maar geef het aan een vriend!!!

REDERS en VISSERS.

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND
VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	23/9	23/9	23/9	23/9	24/9	24/9	24/9	24/9	25/9	25/9	25/9	25/9	25/9	25/9	25/9	25/9
Tarbot groot	400	481	549	539	.....	.....	.....	.....	532	526	650	486	575	498	526	
Tarbot middel	350	374	419	408	.....	.....	.....	.....	422	370	480	240	310	285	360	
Tarbot klein	198	235	249	346	.....	.....	.....	.....	349	190	278	.....	.....	.....	.....
Griet groot	300	318	360	374	.....	.....	.....	.....	.....	319	374	244	310	220	376	
Griet middel	147	188	201	246	.....	.....	.....	.....	.....	199	254	.....	.....	.....	.....
Griet klein	120	136	160	139	.....	.....	.....	.....	.....	172	184	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	88	.....	.....	69	90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	78	.....	.....	65	78	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	122	142	.....	.....	141	144	.....	.....	.....	54	142	.....	.....	.....	.....
Heek middel	95	100	.....	.....	117	135	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	78	88	.....	.....	77	99	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	71	.....	.....	.....	68	71	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	88	94	70	75	
Keilrog	87	102	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	82	86	60	65	
Rog	42	84	.....	.....	.....	.....	.....	.....	72	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	37	70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	75	.....	.....	82	86	60	65	
Scherpstaart	32	55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45	54	.....	75	82	56	60	
Halve Mans	38	68	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	19	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	27	.....	.....	52	58	45	50	
Kabeljauw	100	134	127	.....	108	121	.....	.....	96	102	106	119	134	159	.....
Gul (groot)	114	119	120	117	86	96	.....	.....	71	82	106	119	82	126	76	100
Gul (middel)	103	110	104	102	85	92	.....	.....	67	77	86	126	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	81	104	84	94	55	74	.....	.....	49	57	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	298	369	326	380	.....	.....	.....	.....	374	.....	227	400	386	394	.....	.....
Wijting groot	58	92	73	77	93	95	.....	.....	84	87	51	85	96	98	55	68
Wijting klein	46	71	32	24	56	66	.....	.....	45	64	24	29	39	45	34	40
Schar	26	43	25	30	.....	.....	.....	.....	46	.....	24	26	38	47	31	46
Steenschol	91	176	85	156	82	179	.....	.....	108	182	109	170	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	36	66	68	59	.....	.....	.....	.....	47	.....	58	.....	28	35	24	30
Hondshaai	.....	.....	.....	39	.....	.....	.....	.....	45	52	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	28	57	.....	.....	55	.....	.....	.....	49	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90	194	68	142	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	51	57	.....	.....	.....	.....	.....	.....	47	49	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	78	120	.....	.....	72	117	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	73	117	.....	.....	85	95	.....	.....	90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	406	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	205	209	.....	.....	240	.....	.....	.....	216	219	.....	.....	185	240	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	39	32	46	54	44	50
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	15	10	14
Rode Poon (roobaard)	51	86	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	59	81	98	110	95	110
Grauwe poon (knorhaan)	43	46	19	27	22	.....	.....	.....	36	.....	.....	42	46	45	50	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 17 september werden aangevoerd: 75 kg. paling, 78 kisten wijting, 16 kisten schol, 8 kisten schar en 9 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: paling 11,20-10,40. Per 40 kg.: schol drie 176-148, schol vier 140-112, wijting vier 104-72, schar 90-84, horsmakreel 45-40, rode poon twee 220, rode poon drie 174-150.

De besommingen waren: UK 90 + VD 54 f 3.200, VD 19 + VD 73 f 5.200, IJM 18 f 1.200.

Aan de woensdagmarkt van 18 september werden aangevoerd: 1.165 kg. tong, 230 kg. paling, 4 kisten tarbot en griet, 2 kisten kabeljauw, 81 kisten wijting, 80 kisten schol, 5 kisten schar, 34 kisten makreel en 15 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: grote tong 26,60, grootmiddel tong 25,50-24,98, kleinmiddel tong 21,72-20,94, tong één 19,69-19,12, tong twee 16,91-15,21, paling 11,00.

Per 40 kg.: tarbot 1.012-502, griet 468-420, schol twee 204, schol drie 178-112, schol vier 132-59, schar 102-94, wijting vier 108-80, makreel twee 66-52, horsmakreel 35-29.

De besommingen waren: UK 121 f 11.200, UK 129 f 2.600, UK 234 f 5.300, VD 19 + VD 73 f 5.000, VD 18 f 7.600, WR 71 f 2.100, IJM 6 f 1.600, IJM 18 f 2.400.

Aan de vrijdagmarkt van 20 september werd aangevoerd: 220 kg. paling, 12.850 kg. tong, 84 kisten tarbot en griet, 135 kisten kabeljauw, 202 kisten schelvis, 871 kisten wijting, 2.576 kisten schol, 120 kisten schar, 206 kisten makreel, 822 kisten haring en 243 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 28,33-26,79, grote tong 27,74-26,66, grootmiddel tong 27,39-25,64, kleinmiddel tong 20,58-19,73, tong één 19,26-18,50, tong twee 15,89-14,86, zalm 15,50, paling 12,00.

Per 40 kg.: tarbot 1.040-470, griet 796-478, kabeljauw één 362, kabeljauw twee 326, kabeljauw drie 326-214, kabeljauw vier 292-204, kabeljauw vijf 266-152, schelvis drie 250-220, schelvis vier 140-108, schol één 170-154, schol twee 158-144, schol drie 124-94, schol vier 74-44, wijting vier 96-50, haring één 34,00-31,60, makreel twee 46-21,60, tongschar 384-180, rode poon twee 272-234, rode poon drie 220-182, hammen met kop 426-230, hake 314-180, roggen 222-70, steenbolk 71, krabbepoten 130-112, inktvis 568, poontjes 56-37, horsmakreel 50-13.

De besommingen waren: ARM 23 f 58.100, KW 26 + KW 167 f 3.600; KW 34 f 67.700; KW

77 + IJM 27 f 16.800; KW 145 f 43.600; UK 48 + UK 49 f 8.000; UK 89 + UK 307 f 14.000; UK 90 + VD 54 f 10.000; UK 135 + UK 145 f 6.800; UK 141 + UK 271 f 10.400; UK 170 f 1.400; VD 6 f 10.800; VD 19 + VD 73 f 6.200; IJM 6 f 1.000; IJM 8 f 400; IJM 18 f 500; IJM 25 f 3.500; verder drie Goedereeders met f 236.100 aan besomming en tien Texelaars die goed waren voor f 248.500 aan besomming.

GOEDEREDE

MAANDAG 16 SEPTEMBER 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			25,39
Tong gm			25,10
Tong km			19,77
Tong I			18,90
Tong II			15,75
Tarbot I			28,08
Tarbot II			23,09
Tarbot III			18,29
Tarbot IV			11,87
Tarbot afw			7,73
Griet I			18,19
Griet II			12,27
Schol 4 (G)			1,52
Kab 1 (G)			6,00
Kab 4 (G)			5,08
Kab 5 (G)			3,75
Wijt. 4 (G)			2,33
Schar 1/D			1,47
Rog I			3,00
Rog II			1,86
Schel. 3 (G)			3,11
Tongschar			5,05
Schol 1 (O)			3,87
Schol 2 (O)			3,14
Schol 3 (O)			2,30
Schol 4 (O)			1,44
Haai + P			3,02
Krab			3,37
Hammen			15,63
Diversen			2,00
TOTAAL	13.808	89.646	

DONDERDAG 19 SEPTEMBER 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			25,54
Tong gm			25,50
Tong km			20,44
Tong I			18,31
Tong II			15,57
Tarbot I			22,89
Tarbot II			23,09
Tarbot III			18,80
Tarbot IV			12,11
Tarbot afw			8,70
Griet I			18,83
Griet II			11,57
Schol 1 (G)			4,27
Schol 2 (G)			4,01
Schol 3 (G)			2,64
Schol 4 (G)			1,58
Kab 2 (G)			6,73
Kab 3 (G)			6,09
Kab 4 (G)			5,85
Kab 5 (G)			4,76
Wijt. 4 (G)			2,21
Schar 1/D			1,76

FUCHS-HAAI ALS BLIKVANGER

„Zeker twee of drie jaar niet zo'n beest hier in IJmuiden gezien”, verzekert handelaar Henk Schoorl als hem wordt gevraagd naar de fikse vis die vrijdag voor de deur op een wagentje ijs ligt. Een stevige romp van een meter of twee plus een staart die zeker zo lang is. „Een paar dagen geleden was een dergelijke vis nog te zien in het Jeugdjournaal”, zo vertelt Schoorl over de Fuchs-haai die hij een paar uren tevoren had gekocht van Jaap de Dood, de schipper van de VD 19 „Zes Gebroeders”.

Het dier moet gevangen zijn op de Noordzee want De Dood had verder uitsluitend wijting en gul aan boord, aldus de zeevishandelaar aan de Halkade.

Maandag gaat het dier, een alopias vulpinus, naar een handelaar in Essen. „Nee, zijn naam zeg ik niet, die hoeft niet iedereen te weten die langs de straat loopt. Ik doe veel zaken met die man, die koopt veel buitenissige vissen van me. Hij verkoopt hem weer aan een klant elders in Duitsland. Wat die met dat beest doet weet ik niet”.

Schoorl kocht het dier zelf voor duizend gulden en hoopt dat de waar dicht tegen de tweehonderd kilo aan zit. „Hij weegt tussen de 150 en 200 kilo maar hoe zwaarder hoe beter het voor de verkoper is”.



(Foto IJmuider Courant)

NEDERLAND

Makreel II	67	Rog II	3,13
Makreel III	69	Koolv. 1 (G)	2,00
Poon gr	4,00	Schel. 3 (G)	3,31
Poon 1	3,55	Bot	66
Poon 2	1,86	Zalm-Forel	4,83
Rog II	1,75	Tongschar	6,93
Bot	1,00	Schol 1 (O)	3,89
Zalm-Forel	11,80	Schol 2 (O)	3,37
Tongschar	6,44	Schol 3 (O)	2,23
Schol 1 (O)	4,20	Schol 4 (O)	1,23
Schol 2 (O)	3,56	Haai + P	3,72
Schol 3 (O)	2,55	Krab	1,98
Schol 4 (O)	1,41	Inktvis W	8,46
Inktvis W	8,00	Inktvis ZW	3,65
Inktvis ZW	2,77	Harder	4,01
Harder	3,28	Steenbolk	2,55
Steenbolk	1,75	Mullen	4,69
Mullen	4,00	Kreeft	12,17
Paling	14,05	Hammen	14,61
Diversen	1,15	Paling	8,73
Garn. Exp 2	3,88	Diversen	2,07
Garn. BNL 2	3,69	Garn. Exp 2	3,04
TOTAAL	21.312 109.956	Garn. BNL 2	3,42
		TOTAAL	267.497 1.588.172

VRIJDAG 20 SEPTEMBER 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			26,77
Tong gm			25,46
Tong km			19,72
Tong I			18,74
Tong II			15,97
Tarbot I			28,19
Tarbot II			24,17
Tarbot III			17,97
Tarbot IV			12,29
Tarbot afw			9,35
Griet I			18,27
Griet II			12,39
Schol 1 (G)			3,88
Schol 2 (G)			3,89
Schol 3 (G)			2,56
Schol 4 (G)			1,58
Kab 1 (G)			6,19
Kab 2 (G)			5,83
Kab 3 (G)			5,11
Kab 4 (G)			4,96
Kab 5 (G)			4,31
Kab (afw)			50
Wijt. 4 (G)			1,77
Schar 1/D			1,72
Schar 2/D			1,82
Makreel III			64
Poon GR			2,64
Poon 1			2,77
Poon 2			1,53
Poon ZW			65
Rog I			4,58

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 15 t.m. 21 september 1985

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	23.896	3,49
Handels Garnalen	1.051	3,84
Tong		21,26
Schol		2,61
Schar		1,45
Bot		0,81
Tarbot		13,65
Griet		9,29
Wijting		1,89
Zeebaars		22,38
Harder		4,01
Makreel		1,15
Paling		14,96
Horsmakreel		1,43
Poon		1,82
Steenbolk		1,17

Als je het Visserijblad gelezen hebt, gooi het niet weg maar geef het aan een vriend!!!

■ Ook in de memorie van toelichting op de begroting van 1986 van het Nederlandse ministerie van landbouw en visserij, ziet men de toestand voor de Nederlandse visserij eerder somber in. Men spekuleert niet op een kwota-verruiming, maar eerder op een inkrimping van de vloot, iets waaraan men bij onze noorderburen nog altijd niet aan toe is. Men tracht dan ook zijdelings één en ander aan het rendement te verbeteren, of in stand te houden, en de nadruk te leggen op kwaliteit in plaats van kwantiteit, door een optimale verzorging van de vis, hetgeen een betere prijs zou moeten betekenen.

■ Het doet ons toch wel even kopschudden wanneer we vernemen dat het een noodzaak is in de Nederlandse visserij om de vangst-P.K. te gaan beperken, dit in verband met de regelmatig terugkerende berichten in de Nederlandse vakbladen over te waterlatingen en/of „maiden-trips” van de nieuwe Nederlandse treilers. Wie zegt nieuwe Nederlandse treiler, weet dat het hier dan gaat om uiterst gesofistikeerde uitgeruste treiler, met een overdaad (in onze ogen) aan P.K.'s. Vermindering schijnt dus nog niet voor morgen te zijn, niettegenstaande dit een „must” is voor het onmiddellijk ogenblik.

GROOT-BRITANNIË

■ De schipper en de stuurman van een Schotse treiler zullen waarschijnlijk vervolgd worden om koolvis binnen gebracht te hebben. Vroeger mocht men koolvis binnen brengen als bijvangst tot maximum 5%. Naderhand vaardigde de Schotse producentenorganisatie, waartoe de treiler behoorde, een totaal verbod uit op aanvoer van koolvis. De stuurman die de schipper verving en terug kwam van een eerste reis van Rockall zette 1.450 bennen vis te Scrapster af, hoofdzakelijk schelvis, en 8 bennen koolvis. Na controle door de visserij-officier van het vangst-logboek werd alles in orde bevonden. Een volgende reis door de schipper zelf resulteerde met een aanvoer van 1.200 ben, en 18 ben koolvis eveneens te Scrapster en weer werd alles in orde bevonden. Bij terugkeer van een derde reis werd echter, zowel de schipper als de stuurman in overtreding genomen omdat een paar maanden terug de producentenorganisatie de aanvoer van 5% koolvis tot nul gebracht had. Toen de schipper de visserij-officier vroeg waarom men na de eerste reis de overtreding niet had vastgesteld, antwoordde deze dat hij hier eveneens onwetend over was! Men vraagt zich nu af wat de rechtbank nu zal beslissen en of de visserij-officier de overtreding door zijn onwetendheid niet in de hand gewerkt of aangemoedigd heeft.

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

20/119(T) Nieuwpoort. Zeewaartse schietoefeningen. Zie B.a.Z. 1/48, 1/49 en 1/50 - 1985.

Gedurende de periode van 14 oktober tot en met 25 oktober 1985 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie, in de kleine, midden en grote sector, als volgt:

- week van 14 tot 18 oktober 1985: maandag 14, dinsdag 15, woensdag 16, donderdag 17 en vrijdag 18 oktober 1985;
- week van 21 tot 25 oktober 1985: maandag 21, dinsdag 22, woensdag 23, donderdag 24 en vrijdag 25 oktober 1985.

Deze schietoefeningen worden gehouden van 09.00 h., plaatselijke tijd tot zonsondergang, zonder onderbreking.

(Meded. A.A. Sch. Nieuwpoort - 19.9.85)

20/120(T) Belgische kust. Uitleggen Tijmeters.

In de omgeving van de hiernavolgende locaties werden vanaf 1 oktober 1985 tijmeters uitgelegd voor een periode van 3 maand. Het opnemen der tijmeters geschiedt zonder bericht.

Locaties	Positie
- Scheur - Wielingenboei	51°24'11,5"N — 3°17'56"E
- Scheur 6 - boei	51°24'15"N — 3°06'00"E
- A1 - boei	51°22'25"N — 2°53'25"E
- Gootebankboei	51°27'00"N — 2°52'48"E
- Lichtschip Westhinder - waakton be-E	51°23'02"N — 2°26'48"E

Het is de scheepvaart en de visserij dan ook verboden om gedurende de aangehaalde periode, binnen een straal van 50 m. rondom de opgegeven locaties voor anker te gaan en/of bodemvisserij onder om het even welke vorm te bedrijven.

(Belg. krtn. D11, D101 en 104/12).

(Hydrografische Dienst Oostende)

20/121 Belgische kust. Wrakken afgedregd.

Aanbrengen op

- 1) positie 51°17'45,2"N — 2°49'48,8"E
het teken WK met afgedregde diepte 7,3 m.
- 2) positie 51°17'14,9"N — 2°51'2"E
het teken WK met afgedregde diepte 6,8 m.

(Belg. krtn. D11, D101 en D102)

(Hydrografische Dienst, Oostende)

20/122 Belgische kust. Kustroute. Meetpalen gedekt door lichtboeien.

B.a.Z. 20/139 (T) van 1977 vervalt.

(Belg. krtn. D11, D101 en 104/12)

(Hydrografische Dienst, Oostende)

20/123 Belgische kust. Nadering Zeebrugge. Meetpaal - Vast licht.

B.a.Z. 19/131(T) van 1982 vervalt.

(Belg. krtn. D11, D101 en 104/12)

(Meetdienst TVZ 2 - Zeebrugge)

20/124 Westerschelde. Toegangsgeul Zandvlietsluis.

B.a.Z. 25/131(T) vervalt. Wrak en boei zijn weggenomen.

(Belg. krtn. 104/06 en INT 1478)

(Antwerpse Zeediensten 23981)

20/125 Westerschelde. Lichtenlijn Zandvliet en Oudendijk gewijzigd.

1. **Hoog licht Zandvliet (Lichtenlijst nr. 804)**
werd verplaatst naar ± 200 m in de richting 342° naar:
51°20'40"N en 04°16'34"E
en brandt op electriciteit.

2. **Laag licht Zandvliet (Lichtenlijst nr. 806)**
werd verplaatst ± 165 m in de richting 355° naar:
51°20'42",5N en 04°16'25"E

dit is 200 m. van het nieuwe hoog licht in de richting 298°, en brandt tijdelijk op gas.

Sectoren: Wit van onder de wal bovenwaarts door N tot in 047°;
groen door E tot in 109°;
wit tot in 125°;
rood tot onder de wal benedenwaarts.

3. a) Het merk van deze lichten 118° in één geeft leiding over de drempel van Zandvliet.
- b) Het merk van het L.L. Zandvliet met het lichtbaken Oudendijk (nr. 808 van de Lichtenlijst) 360° in één geeft leiding in het vaarwater van de lichtenlijn Ballastplaat tot de lichtenlijn Doel.
- c) De lichten branden voorlopig niet synchroon doch behouden hun oorspronkelijk karakter.

(Belg. krtn. 104/06 en INT. 1478 en lichtenlijst nr. 804 en 806)

(Antw. Zeediensten BB/3/85 - 16.9.85)

NEDERLAND

20/126 Westerschelde. Schaar van Ossensisse. Plankzeilgebied. Tonnen.

Aanbrengen, ter markering van een plankzeilgebied, een gele stompe ton, op:

- a. 51°24'45,5"N — 3°59'52,5"E „Surf 2”;
- b. 51°24'45"N — 4°00'05"E „Surf 4”.

(Belg. krtn. 104/9 en 104/10 en INT. 1478).

(Ned. B.a.Z. 36-464/1985)

VERBETERING.

B.a.Z. 19: Belangrijk bericht voor de scheepvaart: laatste regel - lees: „seinen, welke eerlang in de havens zullen gebruikt worden”.

Hoe kan je 3.000 mensen bereiken uit het visserijmidden op een snelle, efficiënte en goedkope manier?

door te adverteren in

HET VISSERIJBLAD

Bel (059) 32 11 13

voor meer informatie

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIE

■ Ongeveer 100 mijl zuidwest van Bishop's Rock werd een Spaanse treiler met Vigo als thuishaven door een Brits fregat naar Falmouth opgebracht voor verder onderzoek, nadat een eerste onderzoek onregelmatigheden aan het licht gebracht hadden. Het gaat over de 28-meter „Rea de Edan”. De schipper zal er voor de rechtbank dienen te komen.

■ Ullapool kreeg verleden week de eerste makreelaanvoeren te noteren. Zeven pureseiners en 4 koppels brachten samen te Ullapool 220 ton binnen. De makreelscholen werden ontdekt zowat 35 tot 40 mijl noord van Sule Skerry. De faktorijschepen kwamen onmiddellijk naar het gebied en een dag later telde men reeds een Nederlandse diepvriezer, negen Bulgaarse, 2 Roemeense, 2 Oost-Duitse en 9 Russische faktorijschepen. Ook van elders stomen nog faktorijschepen naar Ullapool. Ook voor de kusten van Zuid-Engeland vonden de lijnenvissers de eerste makreel in de Falmouth- en Looe-baai. De gemiddelde vangst was ongeveer 4 bennen per man.

SPANJE

■ Sinds 1969 bestaat er een overeenkomst tussen Spanje en Portugal waarbij de visserijvloeden van beide landen wederkerig vrij mogen gaan vissen in de wateren van het andere land. Gezien de grote Spaanse vloot was de Portugese visser het slachtoffer. Dit verdrag is nog geldig tot 1989, hetgeen Portugal niet belet heeft, onder toenemende druk van de Portugese visserij, dit verdrag eenzijdig (!) op te zeggen, sinds 1 januari 1983. De Spanjaarden kennende is het duidelijk dat deze voortgingen met hun visserij in de Portugese wateren, waarin zij, zuiver volgens het internationaal recht gelijk in hebben. Dit heeft de Portugese marine echter niet belet heel wat Spaanse vissersvaartuigen op te leiden. Het is vooral de visserij uit de grote Spaanse vissershaven „Vigo” die hiervan het slachtoffer werd. Portugal verdedigt het opschorten van het visserijverdrag met het argument dat sinds 1969, Spanje haar vissersvloot dermate heeft uitgebreid, dat er moest ingegrepen worden om het totaal ledig vissen van de Portugese wateren te beletten.

ALLERLEI

■ Thans is er op de markt een dieptemeter verschenen die niet alleen de scholen vis weergeeft, maar tevens de lengte van de vissen. Dit is voor de schipper zeker wel van groot belang omdat hij aldus scholen vis die toch slechts voor vismeel zouden dienen, nu links kan laten liggen en zich richten tot meer commerciële soorten. Op de dieptemeter verschijnt een venstertje die de lengte van de vis die de scholen bevolken, weergeeft. Lengten van 0 tot 1,2 meter. Men kan aldus zelfs de verhouding vastleggen van het aantal kleine vis tot de grotere soorten. Deze nieuwe Simrad is reeds op een drietal grote Franse treilers aan boord. We stellen ons de vraag waar de uitrusting van een treiler ten slotte zal eindigen, en of we soms niet gelijk zullen krijgen dat men na jaren, de visserij via computer van uit zijn bureau zal kunnen uitoefenen, zonder man aan boord. De bediening van wat ook zal van thuis uit kunnen bevolen en gevolgd worden.

VERORDENING (EEG) NR. 2515/85 VAN DE COMMISSIE VAN 23 JULI 1985

betreffende de aanvragen om bijstand van het Europees Oriëntatie- en Garantiefonds voor projecten ter verbetering van de voorwaarden inzake verwerking en afzet van produkten van de visserij

Overwegende dat het Comité van het EOGFL over de financiële aspecten van deze maatregelen is geraadpleegd,

De EEG-Commissie heeft de volgende verordening vastgesteld:

Artikel 1

1. De aanvragen om bijstand van het Europees Oriëntatie- en Garantiefonds voor de Landbouw, afdeling Oriëntatie, voor projecten ter verbetering van de voorwaarden inzake verwerking en afzet van landbouwprodukten en produkten van de visserij, die worden ingediend op of na 1 mei 1985, moeten de in de bijlagen aangeduide gegevens en bescheiden bevatten.
2. De aanvragen moeten worden ingediend in twee volledige exemplaren en vergezeld gaan van een derde exemplaar van bijlage A.
3. De aanvragen die niet aan het bepaalde in de

leden 1 en 2 voldoen, worden niet voor de toekenning van bijstand in overweging genomen.

Artikel 2

Verordening (EEG) nr. 219/78 wordt op 1 september 1985 ingetrokken. De aanvragen om bijstand echter, welke vóór 15 oktober 1985 aan de bevoegde nationale autoriteiten zijn toegezonden om bij het Europees Oriëntatie- en Garantiefonds voor de Landbouw te worden ingediend, zijn eveneens ontvankelijk in de bij genoemde verordening voorgeschreven vorm. Naderhand moet dit gebeuren onder de nieuwe aangepaste vorm en normen en bijlagen van verordening 2515/85 van 23-7-85.

Artikel 3

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

MILIEU: Zwarte en grijze lijst voor een blauwe zee

De Europese zeeën zouden minder vervuilen indien de lidstaten van de Europese Gemeenschap de maatregelen accepteren die de Europese Commissie onlangs heeft voorgesteld. Deze komen neer op een verbod een groot aantal vervuilende stoffen in zee te storten. Deze stoffen zijn ingedeeld in twee categorieën; de ergst vervuilende die op de zwarte lijst staan en de minder erg vervuilende die voorkomen op de grijze lijst. Het is de bedoeling dat naleving van het verbod streng gecontroleerd wordt. Tenslotte wenst de Commissie ook te komen tot een geleidelijke afschaffing van de vuilverbranding op zee.

Evenals alle andere vormen van vervuiling kent die van zeeën geen grenzen. In Europa bestaan er reeds verscheidene internationale afspraken inzake de zee en ook bestaat er een zekere controle op het storten van afval in bepaalde vastgestelde zones, zoals de Noord-oostelijke Atlantische oceaan en de Middellandse zee. Maar de toepassing van die regels varieert van de ene regio tot de andere en grote hoeveelheden vervuilend afval worden nog steeds in zee gestort of op zee verbrand.

De Commissie, die reeds in 1976 strengere maatregelen had voorgesteld, heeft thans in haar nieuwe voorstel uit bestaande internationale afspraken de meest strenge eisen overgenomen.

Deze komen neer op een absoluut verbod de meest gevaarlijke stoffen, die welke voorkomen op de zwarte lijst, in zee te storten. Hieronder vallen ruwe olie, kwik, cadmium en waterstof/koolstofverbindingen in het algemeen. Daarnaast zijn er dan de stoffen die schadelijk zijn voor de kwaliteit van het zeewater en een bedreiging vormen voor fauna en flora. Hieronder vallen bv. bepaalde zuren.

Tevens wordt voorgesteld om binnen vijf jaar het storten van afvalstoffen die op de grijze lijst vermeld staan, tot de helft terug te brengen. Het gaat hier om een groot aantal chemische stoffen alsmede schroot en dingen met grote afmetingen. Het storten van die zaken, waar momenteel een speciale vergunning voor nodig is, zal tussen 1990 en 1994 jaarlijks met 10% worden verminderd. Hiertoe moeten de lidstaten het afgeven van vergunningen in overeenstemming brengen.

De Commissie wil tevens een einde maken aan het verbranden van afval op zee. Zij stelt de lidstaten voor om voorlopig alleen maar vergunningen hiervoor te verstrekken indien het absoluut onmogelijk is het afval op het land te vernietigen of te verwerken. De nationale overheid moet dan per geval een speciale toestemming geven. In een tweede stadium moeten de lidstaten tussen nu en 1990 een datum vaststellen waarop alle vuilverbranding op zee wordt verboden.

Eurofocus

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ZWEDEN

■ Niettegenstaande Zweden zelf een jaarlijkse aanvoer van visproducten kent van even over de 300 duizend ton, is dit toch het land dat, verhoudingsgewijs per hoofd gezien, de meeste vis invoert. Op dit gebied telt Zweden een negatieve handelsbalans. Om hieraan te verhelpen stelt de regering zich voor vooral de aquakultuur te bevorderen.

CHINA

■ China die in 1984 de 6 miljoen ton aanvoer aan visproducten bereikte, stelt zich voor, tegen het einde van de eeuw, liefst 16 miljoen ton te gaan produceren. In verband hiermede zullen zij speciaal de aquakultuur uitbreiden gezien hiertoe enorme mogelijkheden geboden worden. Verder hoeft China niet bang te zijn voor dergelijke productie, omdat, gezien de grote bevolking, het verbruik van vis per hoofd gezien, in China nog altijd één der laagste is. Met 16 miljoen ton zou China dan ook nummer één worden van de aanvoer en/of producerende landen, want, noch Japan, noch Rusland zullen tegen het einde van deze eeuw wel deze hoeveelheid niet halen, niettegenstaande beide over de 10 miljoen aanvoeren, en respectievelijk nummer één en twee staan in de tabel der visaanvoerende landen.

FRANKRIJK

■ Voortdurend worden nog Spaanse kustvisserijvaartuigen in Franse wateren betrapt op illegale visserij. Ze vissen er, precies of dit de gewoonste zaak ter wereld is. Eén van de, door de Franse marine opgebrachte vaartuigen werd door de reder van een Frans kustvisserijvaartuig beschuldigd van moedwillige aanvaring die in feite een rammen was. De reder van het zwaar beschadigd Frans vaartuig was er als de kippen bij, toen bewuste Spanjaard opgebracht werd wegens herhaalde overtredingen, om dit vaartuig aan de ketting te laten kennen, hetgeen gebeurde in kortgeding. Wel mag betrokken Spanjaard de haven verlaten op voorwaarde een bankwaarborg ter beschikking te stellen van 2,6 miljoen B.fr.

■ De Spaanse vissersboot „Sukari” werd naar Lorient opgebracht omdat bij een inspectie door de Franse marine, vastgesteld werd dat er 700 kg. heek aan boord was en dat dit vaartuig alleen over een vergunning voor het vissen op tonijn beschikte. De heek werd in beslag genomen en in een Franse afslag verkocht voor

nagenoeg 100.000 B.fr. Verder moet de Spaanse schipper voor een bankwaarborg zorgen, door de rechtbank vast te stellen, vooraleer vrij gelaten te kunnen worden.

■ Door de E.E.G.-autoriteiten werden aan drie Franse vissersvaartuigen de vergunning om in EEG-wateren te vissen, onttrokken. Alle drie de vaartuigen werden opgebracht naar het Franse Lorient. Voor twee ging het om een overtreding om zijn vangst niet doorgeseind te hebben, voor de derde ging het om het vissen van een verboden soort. Inderdaad we menen dat, het spreekwoord, wie niet horen wil, moet voelen nog altijd meest indruk maakt.

■ Naar aanleiding van incidenten op zee tussen Franse en Spaanse vissersvaartuigen, hebben verscheidene Franse schippers reeds laten verstaan dat zij zich zullen bewapenen en geweren aan boord brengen. Het is inderdaad niet de eerste maal dat Spaanse vissersvaartuigen, vooral in groep optredende, de Franse vaartuigen rammen.

■ Zoals men weet verstrikt in 1986 het Frans-Canadees visserijverdrag, waardoor Franse eenheden van de hoogzeevloot in Canadese wateren mogen vissen. Als gevolg van de EEG-campagne tegen de Canadese robbenjacht en het uitvaardigen door de EEG van een boycot op de invoer van Canadese zeerobbenproducten, vreest men dat Canada dit verdrag niet zal vernieuwen, hetzij onder heel wat minder voordelige voorwaarden. Hieromtrent ondervraagd is de nieuwe Franse directeur de overtuiging toegedaan dat het Frans-Canadees visserijverdrag een verlenging tegemoet ziet.

■ In Frankrijk neemt men voor de visserij schepen de brutotonnage als basis voor het bepalen van veiligheidsuitrusting van de schepen, alsmede voor de taxaties. Dit heeft in de laatste tijd vooral aanleiding gegeven tot allerlei ingrepen en maatregelen tot het laag houden van de tonnage. In 1986 wenst de nieuwe directeur van de Franse visserij, de lengte van het vaartuig als criterium te nemen. We voorspellen dat dit dan aanleiding zal geven bij het bouwen van nieuwe vaartuigen tot het breder en dieper maken van de nieuwe constructies en minder lang, om nog efkens binnen een bepaalde lengte te blijven. Dat zal dan wel, omgekeerd, aanleiding geven tot een ietske meer brandstofverbruik, hetgeen dan ook wel de mogelijkheid inhoudt dat de tarieven van de taxaties worden opge-

trokken. Aldus blijft het een heen en weer boksen.

■ De internationale visserijtentoonstelling die zopas in het Franse Nantes werd gehouden, werd een groot succes. Er werden 16.500 bezoekers genoteerd tegen 14.300 in 1983. Deze tentoonstelling gaat om de 2 jaar door en kent een regelmatige opgang. In 1979 telde men 10 duizend bezoekers, het werden er 12 duizend in 1981 en via 14.300 in 1983 kwam men nu tot 16.500.

■ De nieuwe directeur van de Franse visserij, de heer Pierre Martin heeft reeds laten weten dat zijn aandacht gaat naar de talrijke overtredingen door illegale visserij vanwege Spaanse vissersvaartuigen in Franse wateren. Hij deelt eveneens de vrees dat met de toetreding van Spanje op 1/1/86 tot de EEG, dit gevaar aanzienlijk is toegenomen. Hij heeft dan ook aangekondigd dat het toezicht vanaf 1986 aanzienlijk zal uitgebreid worden.

SPANJE

■ In 1984 werden er door de Franse marine niet minder dan 5.025 overtredingen door Spaanse vissersvaartuigen in Franse wateren opgetekend! Er waren natuurlijk heel wat minder opleidingen van Spaanse schepen. Maar toch zijn dit cijfers die doen nadenken.

■ De belangrijke van de Spaanse vloot laat zich meten aan het aantal eenheden die einde '84 17.500 bedroeg, waarvan iets meer dan 2 duizend eenheden voor visserij op de hoge zee. Het is dus begrijpelijk dat de EEG voor de toetreding van Spanje bepaalde beperkingen opgelegd heeft, waaronder in de eerste plaats de herstructurering van de Spaanse treilerij. Aldus moeten er eerst twee eenheden van dezelfde sterkte uit de vaart genomen worden vooraleer toelating kan verleend worden voor één nieuwbouw van dezelfde sterkte. Ofwel één nieuwbouw tegenover het uit de vaart nemen van een vaartuig van dubbele vangstcapaciteit.

■ In 1984 werden er in Spanje door de EEG-lidstaten voor 90 duizend ton vis ingevoerd, terwijl er slechts 68 duizend ton uit Spanje naar de lidstaten uitgevoerd werd. De Spaanse diepzeevloot treedt eveneens veel op in de wateren van de Falklands. Ook daar dreigt nu een gevaar voor Spanje, gezien het inzicht van Groot-Brittannië om voor de Falklands een 200-mijlszone voor de visserij af te kondigen.



LIPS n.v. sloopsschroeven

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN
☎ 03/252.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES
LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

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



DRUKKERIJ
NIEUWSBLAD VAN DE KUST
HET VISSERIJBLAD

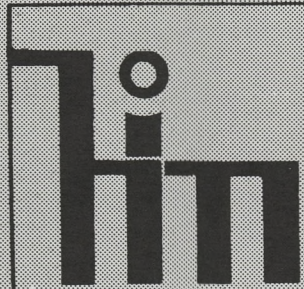
REEDS MEER DAN EEN HALVE EEUW
TOT UW DIENST VOOR
AL UW .DRUKWERKEN.

WIJ DRUKKEN VAN VISITEKAARTEN
TOT KLEURRIJKE BOEKEN
EN BROCHURES.

BEKWAME VAKLUI
MODERN MACHINEPARK

VRAAG ONZE PRIJZEN !

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



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**



**Scheepskredieten worden verleend
aan de leden tegen zeer lage interesten.**



S.C.A.P.

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE

■ **Levering brandstoffen**

Scheepsuitrusting

Tel. (059) 32 29 51 – 32 09 31

■ **Bouwen vissersvaartuigen**

Alle scheepsherstellingen

Tel. (059) 32 39 79 – 32 08 20