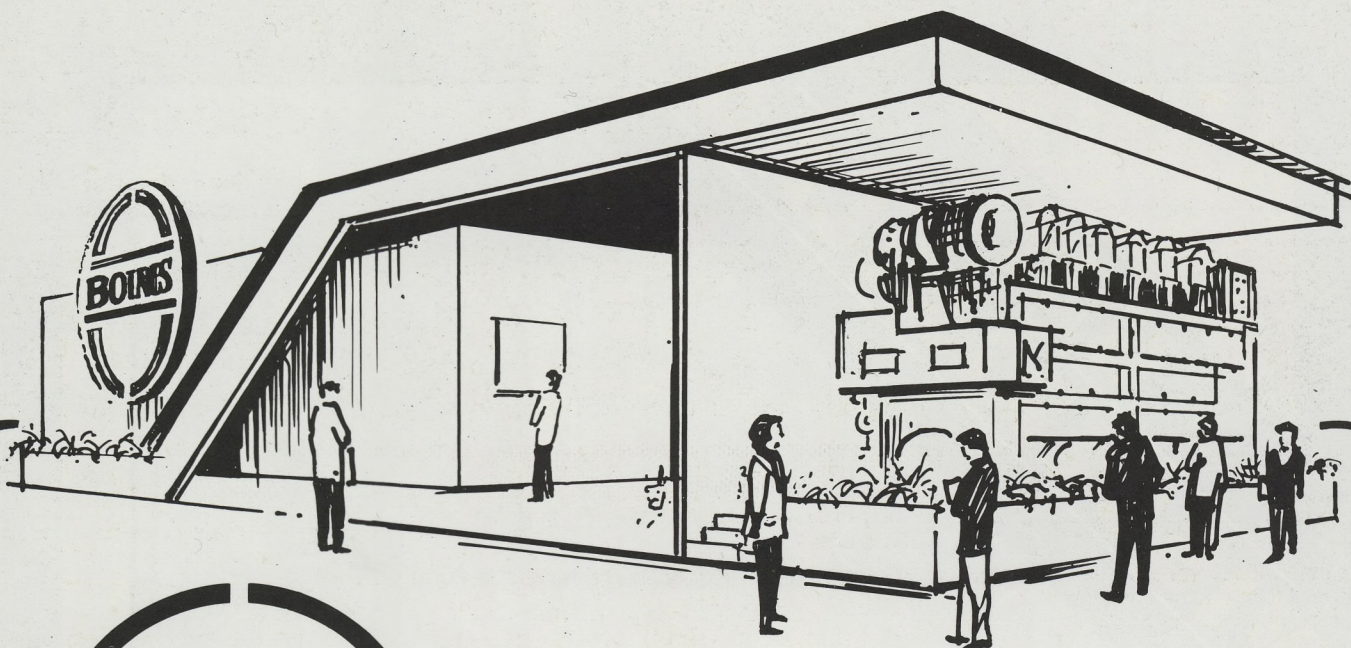


HET VISSERIJBLAD

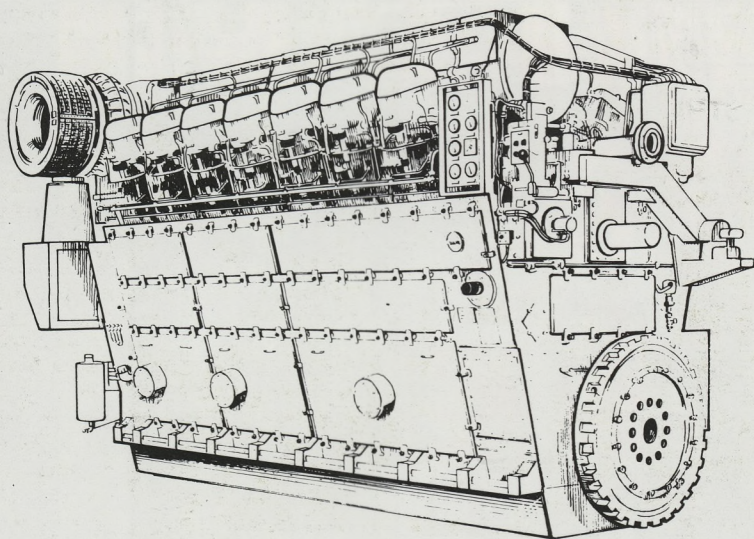


52e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 8 NOVEMBER 1985 - NR. 42



BOLNES altijd in beweging

iedere dag stuwkracht in staal



Bolnes bouwt dieselmotoren
in vermogens van 375-1250 kW
(510-1700 pk) bij 600 omw/min
in lijn en 1250-2500 kW
(1700-3400 pk) bij 600 omw/min
met 10-20 cyl in V-vorm.

BOLNES MOTORENFABRIEK BV



Postbus 2003
2930 AA Krimpen a/d Lek
Tel. 01807-14900 - Telex 22439 bmf

AMSTELHAL 316

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 8 november 1985 – Nr. 42

EUROPORT '85

FEITEN & CIJFERS

Organisatie:

Deze 22e Europort-tentoonstelling wordt georganiseerd door RAI Gebouw bv. De organisatie van de eerste twintig evenementen was in handen van de Rotterdamse Industrial Presentations Group. Europort wordt tegenwoordig éénmaal in de twee jaar gehouden.

Expositieprogramma:

Alle produkten en diensten op het gebied van scheepsbouw, -inrichting, -reparatie en -onderhoud; haven- en dokuitrusting, communicatie- en navigatieapparatuur, laad- en losinrichtingen, informatie-, advies- en ontwerp bureaus. Ook andere vormen van dienstverlening komen op Europort 85 aan bod: financiering en verzekering, uitmonstering, oceanologie, visserij, binnenvaart, natte aannemerij, enz.

Tentoonstellingsdagen:

Dinsdag 12 november t/m zaterdag 16 november 1985.

Openingstijden:

Dagelijks van 10-17 uur;

Donderdag 14 november van 10 - 21 uur.

Aantal exposanten:

526 uit 20 landen (Nederland, Bondsrepubliek Duitsland, Groot-Brittannië, Verenigde Staten, Frankrijk, België, Duitse Democratische Republiek, Spanje, Zweden, Canada, Italië, Polen, Finland, Denemarken, Hongarije, Japan, Australië, Sovjet-Unie, Tsjechoslowakije en Noorwegen).

Op zaterdag 16 november 1985 van 12.00 - 13.30 uur is er een bijeenkomst voor de beroepsvisserij „Halen en uitzetten op Europort '85”.

Visseren en specialisten praten onder genot van een borreltje en een broodje over actuele zaken.

- De kwaliteit van gasolie staat ter discussie op deze lunchbijeenkomst tijdens Europort 85; Wat is er waar van de vermoedens?
- Eén deskundige spreker, de heer L.D. van Dam, hoofd laboratorium van Caleb Brett informeert u over welk effect modernisering van raffinaderijen op die kwaliteit heeft.
- Onwetendheid veroorzaakt ieder jaar weer voor vele tienduizenden guldens schade aan motoren.
- Niet langer klagen bij de coöperatie, of de schuld zoeken bij de tussenhandel: zorg dat u zelf het naadje van de kous weet, en speel er op in.
- U luistert echter niet alleen naar de inleiding van de heer Van Dam; ook naar een stellige boeiende discussie o.l.v. Visserijvoorzitter B. Daalder; specialisten zoals J. Logtenberg (Shell), A. Molijn (RIVO) en C.A. Geuze (Deutz) en vissers zelf leveren zeker hun bijdrage in de ideeën-uitwisseling

- Voor slechts: f 10,- p.p. dus:

- een interessante discussie
- een hapje en drankje
- entree tot Europort 85
- catalogus van Europort 85

Op de persconferentie „Europort 85” gegeven in september liet de heer J. Boele, voorzitter van Cebosine, zich als volgt uit:

„Over de groep werven welke kleinere bedrijfsvaartuigen zoals havensleepboten, vissersschepen, duwbotten, enz., zowel bouwen als repareren, wil ik opmerken dat deze groep altijd praktisch zonder steun heeft moeten werken.

In deze groep gaat het in zijn algemeenheid redelijk goed, zoals moge blijken uit het feit dat in het eerste halfjaar voor 50 procent meer aan opdrachten werd geboekt dan in het laatste halfjaar 1984 (f 180 mln tegen f 120 mln).

Hiervan was 63% voor export bestemd, zijnde f 114 mln. Vooral in de categorie bedrijfsvaartuigen – sleepboten, vissersschepen, enz., – vindt veel export plaats”.

HARDE EG-STRIJD OM BESTE „STEKKIE”

Nederlandse beroepsvisseren zetten f 3 miljard om

De Nederlandse beroepsvisseren hebben het in de Europese strijd om het beste „stekkie” bepaald niet gemakkelijk. Maar in deze sector

wordt jaarlijks nog altijd een omzet gehaald van drie miljard gulden.

Om het nationale economische belang nog sterker te accentueren, deze cijfers: Op een totale export van 1,4 miljard gulden (1983) bedraagt het uitvoersaldo 875 miljoen.

Deze prestatie wordt geleverd door ondernemingen met hardwerkende mensen. Zij werken op een zeer moderne vloot waarin voor vele honderden miljoenen werd en wordt geïnvesteerd.

Onze vissers blijken ook mensen aan de wal aan het werk te zetten. Eén arbeidsplaats op zee geeft vier man aan de wal werk en inkomen. Het gaat hier om de verwerkende industrie, de detailhandel en niet te vergeten de werven. Naar schatting zijn er een kleine 5.000 mensen in dit land betrokken bij de bedrijfstak beroepsvisserij.

Een belangrijke categorie, maar niet gevrijwaard van grote problemen. De knelpunten dienen zich vooral aan in Brussel waar de strijd om de visvangstquota en visgebieden worden uitgevochten. De Nederlandse vissers voelen zich, overigens niet ten onrechte, ernstig benadeeld door de beperkingen in zowel de haring als platvisvangst. „Voor ons bracht de Europese éénwording geen champagne maar bitter lemon”, merkte een zeevisser eens cynisch op...

Door beargumenteerd in Brussel op te treden en intern de vangsten zoveel mogelijk te regelen, hopen de vissers hun moderne schepen in de vaart te houden. Tot nu toe lukt dit redelijk. De inventiviteit en handelsgeest draagt aan dit succes in niet geringe mate bij.

Naast het vangen en mijnen van vis wordt in vrijwel alle sectoren van onze visserij het kopen en verhandelen van vangsten van derden ter hand genomen.

De meest kleinschalig opererende groep in de visserijsector wordt gevormd door de 250 binnenvissersbedrijfjes. Zij zorgen voor een jaaromzet van tussen de 12 en de 15 miljoen gulden. De ongeveer 100 bedrijven, die zich met gemiddeld 3,5 man personeel op de IJsselmeervisserij richten, zorgen voor een jaaromzet van ongeveer 20 miljoen gulden.

De mossel-, oester- en kokkelvissers zijn, deels als seizoenbedrijven, iets minder gemakkelijk te kwantificeren. Zo'n 80 procent van de mossels wordt geëxporteerd. En dat terwijl de binnenlandse consumptie zeer snel groeit. In deze sector wordt ook de laatste jaren flink geïnvesteerd. De omzet in de oesters bedraagt f 15 miljoen.

De kottervloot leverde in de naoorlogse jaren een indrukwekkende prestatie. Momenteel telt deze vloot ruim 600 vaartuigen. In 1983 werd, om een voorbeeld te noemen, voor 164 miljoen gulden geïnvesteerd. Een moderne nieuw-



AMSTERDAM **rai**

het

asserijsblad

vrijdag 8 november 1985 - Nr. 43

181

Europahal

U bent welkom:

Hoofdingang
gelijk rechts.

Kwaliteit zonder compromissen...

RENOU-DARDEL

vaste- en verstelbare schroeven

GEISLINGER

koppelingen en dempers

tot 50.000 k.W.

SCHALLER

oil mist detectors

MASSON

scheepskeerkoppelingen

tot 3000 p.k.

RENK

scheepskeerkoppelingen

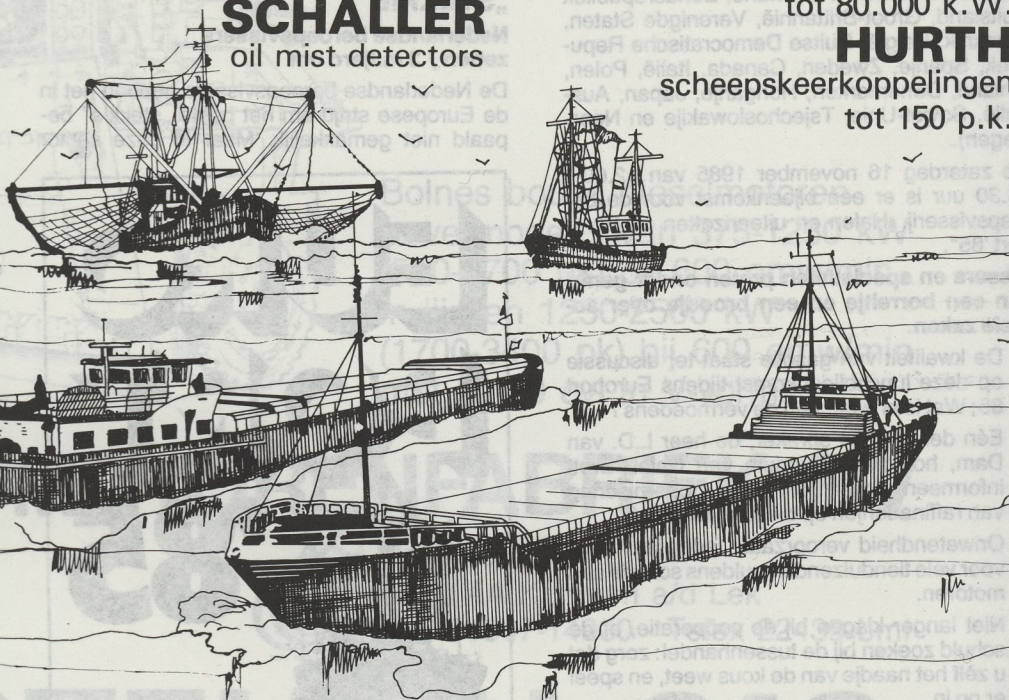
en reductiekasten

tot 80.000 k.W.

HURTH

scheepskeerkoppelingen

tot 150 p.k.



AVELINGEN — WEST 30

4202 MS GORINCHEM

TEL:01830-31066*

TELEX:24798

IN BELGIE: GENT (091) 261224



VAN STIGT

B.V. TECHNISCHE HANDELSONDERNEMING

bouwkotter kost al gauw tussen de 3,5 en de 7 miljoen gulden.

Onze grote zeevisserij bestaat uit een 24-tal vriestrawlers. Deze schepen variëren in lengte van 50 tot 100 meter. De totale bouwkosten van de meest geavanceerde trawler belooft al gauw enkele tientallen miljoenen gulden. Ook hier is de reder behalve visserman handelaar en exporteur. Met een haringvangstquotum voor 1985 van 80.000 ton voelt deze sector zich erg krap bedeed. Gelukkig zijn de haringvisserij iets minder kwetsbaar geworden nu men de makreelmarkt heeft kunnen uitbreiden.

Uiteraard is het visserijbedrijf niet enkel afhankelijk van de grillen der natuur en de internationale politieke verwickelingen. Er is ook een visetende consument nodig. Op dit punt hebben de beroepsvisserij de wind aardig in de zeilen. Er zou in de toekomst nog wel eens meer vis gegeten kunnen worden nu uit een internationaal onderzoek, dat 25 jaar duurde, is komen vast te staan dat het geregeld eten van vis een verminderde kans op hart- en vaatziekten tot gevolg heeft.

Er is dus reden genoeg om de bedrijfstak beroepsvisserij een gezonde bedrijfstak te noemen.

MODERNE COMMUNICATIE OP ZEE

Nog maar tien jaar geleden waren de radio-officieren aan boord van schepen het „oor naar de wereld” voor de meeste koopvaardijvloeden van de zeevarende landen. Deze situatie bestaat als sinds Marconi marine radiocommunicatie op het niveau van de twintiger jaren bracht. In minder dan tien jaar blijkt evenwel de positie van de radio-officier bedreigd door de moderne satelliet-communicatie.

De communicatie op zee is als resultaat daarvan sterk verbeterd. Terwijl de radio-officier eens net zo belangrijk was als de kapitein zelf, wordt hij nu op nogal snelle wijze door computers vervangen.

De visserijvloot maakt tegenwoordig gebruik van de modernste communicatietechnieken, terwijl dat vroeger allemaal liep via een bemanningslid dat toevallig in het verschijnsel radio geïnteresseerd was. Rivierschepen die binnen Europa varen hebben de beschikking over kleuren-radarsystemen, over geheel geautomatiseerde data verwerking en de transmissie daarvan tussen hoofdkantoor en schip en marifoon-communicatie. Zeewaardige schepen hebben deze mogelijkheden ook. Bovendien kunnen zij volledig automatisch hun positie bepalen met behulp van een viewer die met radar samenwerkt. Er bestaan nu navigatiemogelijkheden per satelliet en informatiediensten die gegevens verstrekken over o.a. weersverwachtingen en de beschikbaarheid van ligplaatsen in havens.

Deze diensten worden in de meeste gevallen geleverd door de bedrijven die voorheen radio-officieren afleverden. Oorspronkelijk beperkte de taak van de radio-officier zich tot radio-telefonie. Tegenwoordig omvat zijn werkgebied ook de bediening van de radar, de apparatuur in de elektronische machinekamer en de hulpmiddelen voor de navigatie. In steeds toenemende mate worden deze traditionele activiteiten op zeeschepen op het vaste land uitgevoerd.

Een van de deelnemers aan Europort 85 (12-16 november 1985) is Radio Holland. Deze Nederlandse poule van radio-officieren voor de koopvaardij is momenteel voor het grootste deel eigendom van de Koninklijke Nedlloy Groep. Aanvankelijk hadden alle Nederlandse rederijen een proportioneel aandeel in de poule. Als gevolg van fusies en overnames beheerst Nedlloy tegenwoordig echter een groot deel van de Nederlandse vloot.

Radio Holland omvat nu verschillende Nederlandse bedrijven die op alle mogelijke manieren betrokken zijn bij de scheepscommunicatie over de gehele wereld.

Uiteraard staan al deze diensten ook aan anderen ter beschikking. Bovendien kunnen alle schepen die Nederlandse havens aandoen de beschikking krijgen over kaarten voor de Nederlandse wateren – maar desgewenst ook van die voor alle andere delen van de wereld. Leverancier van deze kaarten is een dochtermaatschappij van Radio Holland, Harri. Deze firma treedt ook op als Nederlands agent voor buitenlandse hydrografische diensten en levert daarnaast officiële publicaties.

Het scheepsbedrijf was nog maar tien jaar geleden voornamelijk een arbeidsintensieve industrie. Nu is het een voornamelijk kapitaal-intensieve activiteit. Hoge investerings- en bedrijfskosten kunnen alleen gepareerd worden door de laagste bedrijfsuitgaven, door efficiëntie, snelheid en diensten die in marktcondities ingrijpen. De huidige communicatietechnieken spelen daar sterk op in.

DE EVOLUTIE VAN DE VERBRANDINGSMOTOR

Fabrikanten van middelsnelopende dieselmotoren zijn voortdurend bezig het rendement van deze motoren te verhogen om daarmee te kunnen voldoen aan de eisen die heden ten dage, met name voor toepassing in schepen, worden gesteld.

Momenteel worden motoren geleverd voorzien van warmte-terugwinningssystemen waarbij de afvalwarmte van de installatie optimaal wordt benut. De groeiende vraag naar motoren die op de zg. zwaardere en goedkopere brandstoffen kunnen draaien heeft eveneens geleid tot een verdere technische ontwikkeling. De voortgaande evolutie van verbrandingsmotoren zal nadrukkelijk te zien zijn op Europort 85.

Een vooraanstaande Nederlandse fabrikant is Stork-Werkspoor Diesel. De SW280 lijn, die dit bedrijf produceert, heeft een breed toepassingsgebied van voortstuwing en hulpvermogen aan boord van schepen tot stationaire toepassingen in elektrische centrales e.d.

De SW280 motoren worden geproduceerd in 6, 8 en 9 cilinders in-lijn, en 12, 16 en 18 cilinders in V-vorm.

Een voorbeeld van de veelzijdige toepassingsmogelijkheden is een zg. 'vader en zoon' motorenopstelling waarbij een 8- en een 6-cilinder motor een verstelbare schroef aandrijven mid-

dels een tandwielkast. Twee van dergelijke installaties per schip leveren het voortstuwingsvermogen voor enkele multi-purpose sleep- en offshore bevoorradingsschepen voor de U.S.

Toch maakt de SW280 slechts een onderdeel uit van het productieprogramma van SWDiesel voor medium-speed dieselmotoren van 235 tot 12.700 kW. Deze motoren zijn niet alleen geschikt als scheepsvoortstuwing, maar ook voor base-load onshore powerstations. SWDiesel heeft productie-bedrijven in Amsterdam en Zwolle. In Amsterdam worden de twee grootste SWDiesel motoren geproduceerd, de TM620 (6, 8 en 9 cilinders in-lijn met een vermogensrange van 7.200 tot 12.700 kW bij 425 tpm) en de TM410 (6, 8 en 9 cilinder lijn- en 12, 16 en 18 cilinder V-motoren met een vermogensrange van 3.100 tot 11.000 kW bij 600 tpm). De kleinere motoren (de SW280, de F/SW240 en DR210) worden in Zwolle gebouwd.

Met wereldwijd meer dan 650 TM410 en TM620 motoren bij meer dan 125 eigenaren in 25 landen in gebruik, levert SWDiesel een betrouwbaar produkt. Recente technische ontwikkelingen resulteerden in een aanzienlijk verminderd brandstofgebruik: 8 procent bij de TM410 en 11 procent bij de TM620. Tegelijkertijd steeg het vermogen van de TM410 met 10 procent en dat van de TM620 met 5 procent.

In de betrekkelijke korte tijd dat de SW280 op markt is, werden er circa 100 verkocht en zijn er 70 geïnstalleerd en in bedrijf. De recentelijk geïntroduceerde 16 en 18 cilinder V-motoren bleken succesvol; de eerste vier 16-cilinder motoren werden reeds aan een Nederlandse offshore bedrijf verkocht.

Voor een drastische verlaging van de bedrijfskosten is naast een laag specifiek brandstofverbruik een optimale benutting van de afvalwarmte van groot belang. Deze optimale benutting kan slechts bewerkstelligd worden in nauwe samenwerking tussen reder, scheepsontwerper, scheepsbouwer en motorenfabrikant.

Een ander gebied waar afstemming tussen reder, werf en motor-ontwerper kan leiden tot een optimaal resultaat is een juiste keuze van de opstelling van de motoren ter vermindering van de geluids- en trillingsniveaus. Dit is essentieel o.a. voor onderzoekvaartuigen en marineschepen, maar ook van groot belang voor cruiseschepen, veerboten en fruitjagers vooral m.b.t. trillingsgedrag.

SWDiesel heeft zowel op het gebied van afvalwarmte-benutting alsook op het gebied van vermindering van geluid en trillingsniveaus diverse interessante systemen ontwikkeld en succesvol toegepast.

BOLNES OP EUROPORT '85

De in 1885 opgerichte en geheel onafhankelijke onderneming „BOLNES” Motorenfabriek b.v. vervaardigt als enige ter wereld tweetakt kruishoofd dieselmotoren in het vermogensgebied van 400 - 2.800 kW (545 - 3.800 p.k.) bij 600 omw./min.

De dieselmotor wordt zowel in lijn- als in V-vorm gebouwd voor de scheepvaart, industriële toepassingen en elektrische centrales.

Op de Europort zal „BOLNES” een draaiende 6 cilinder lijnmotor van 840 kW (1.140 p.k.) exposeren. Op de motor zijn de nieuwste ontwikkelingen aangebracht welke ten aanzien van brandstofverbruik, verbranding en betrouwbaarheid tot opmerkelijke resultaten heeft geleid.

Speciale aandacht zal worden besteed aan service-activiteiten en de ontwikkeling van brandstofbesparende ombouwpakketten waardoor bestaande „BOLNES” motorinstallaties omgebouwd kunnen worden. Dit kan leiden tot brandstofbesparingen van zelfs 11% terwijl ook vermogenstoename tot de mogelijkheden behoort.

De „BOLNES” stand bevindt zich in de Amstelhal, standnummer A 316.

LOOK BACK IN ANGER??

TERUGBLIK OP 4 JAAR VISSERIJBELEID (5)

- Per visserij of visgrond

Onderstaande tabellen geven een overzicht, resp. in **nominale** en in **reële termen**, van de gemiddelde besomping per zeedag, naargelang de visgrond of de visserij, in de periode 1981 - 1984:

visgrond of visserij	Belgische havens				± % 1984 t.o.v. '81	Vreemde havens				± % 1984 t.o.v. '81
	1981	1982	1983	1984		1981	1982	1983	1984	
garnaal-	16.233	21.314	19.648	21.662	+ 33,4	44.375	39.994	40.215	51.990	+ 17,2
kust-	41.572	47.761	49.985	42.614	+ 2,5	35.425	61.730	39.845	108.674	206,8
West	61.758	72.470	77.633	76.549	+ 23,9	18.116	60.884	22.586	46.848	+ 158,6
Oost	65.310	81.256	82.448	85.519	+ 30,9	70.018	108.435	72.808	40.802	- 41,7
Noord	57.115	69.961	71.586	79.672	+ 39,5	91.798	128.281	157.182	154.065	+ 67,8
Kreeftenput	46.451	54.302	60.518	58.060	+ 25,0	100.738	101.072	125.602	95.314	- 5,4
Witte Bank	51.320	52.303	49.598	58.179	+ 13,4	69.809	74.263	63.682	47.266	- 32,3
Noordzee	50.037	73.560	83.798	88.512	+ 76,9	96.460	121.356	154.447	137.337	+ 42,4
Noup Head	120.208	99.000	59.096	147.386	+ 22,6	-	-	-	-	-
Kanaal	67.108	79.186	89.146	91.232	+ 35,9	52.413	53.133	90.976	74.304	+ 41,8
Ierse Zee	80.295	82.507	82.278	83.629	+ 4,2	56.079	62.715	18.709	46.062	- 17,9
IJsland	81.728	81.157	90.249	88.978	+ 8,9	125.801	-	-	70.082	- 44,3
gemiddelde	53.080	60.881	65.105	64.528	+ 21,6	83.876	90.893	122.860	119.526	+ 42,5

IN
NOMINALE
TERMEN

visgrond of visserij	Belgische havens				± % 1984 t.o.v. '81	Vreemde havens				± % 1984 t.o.v. '81
	1981	1982	1983	1984		1981	1982	1983	1984	
garnaal-	16.233	19.808	16.785	17.400	+ 7,2	44.375	36.784	34.354	41.762	+ 5,9
kust-	41.572	43.928	42.700	34.231	- 17,6	38.425	56.778	34.038	87.295	+ 146,4
West	61.758	66.654	66.319	61.490	-	18.116	55.996	19.294	37.632	+ 107,7
Oost	65.310	74.735	70.432	68.695	+ 5,2	70.018	99.732	62.197	32.775	- 53,2
Noord	57.115	63.348	61.153	63.998	+ 12,1	91.708	117.985	134.275	123.756	+ 34,8
Kreeftenput	46.451	49.944	51.698	46.638	-	100.738	92.988	107.297	76.563	- 24,0
Witte Bank	51.320	48.105	42.370	46.733	- 8,9	69.809	68.301	55.255	37.967	- 45,6
Noordzee	50.037	67.656	71.586	71.099	+ 42,1	96.480	111.610	131.938	110.319	+ 14,4
Noup Head	120.208	91.065	50.481	118.391	- 1,5	-	-	-	-	-
Kanaal	67.108	72.831	76.154	73.284	+ 9,2	52.413	48.869	77.717	59.686	+ 13,9
Ierse Zee	80.295	75.885	70.287	67.177	- 16,3	56.079	57.682	15.982	37.000	- 34,0
IJsland	81.728	74.644	77.096	71.473	- 12,5	125.801	-	-	56.295	- 55,2
gemiddelde	53.080	55.995	55.617	51.833	- 2,3	83.876	83.598	104.955	96.012	+ 14,5

IN
REËLE
TERMEN

Wat betreft de vangsten die worden aangeland in Belgische havens, zijn - steeds in reële termen - onze best renderende visgronden: de Noordzee (+ 42% t.o.v. 1981), de Noord (+ 12% t.o.v. 1981), het Kanaal (+ 9%) en de Oost (+ 5%). De garnaalvisserij boekte een stijging van 7%.

Bijzonder merkwaardig is het feit dat, wat betreft de aanlandingen in vreemde havens, het rendement der visgronden er totaal anders uitziet: bv. een normaliter stagnerende visgrond zoals de West, blijkt dan t.o.v. 1981 een meer dan verdubbeld rendement op te leveren (+ 108%). De „Noord“, die het anders met + 12% lang niet slecht doet, klimt dan naar + 35%, terwijl die gegevens m.b.t. het Kanaal resp. op + 9% en + 14% komen te liggen. De Noordzee anderzijds (met + 14%) doet het aanzienlijk minder goed dan in Belgische havens (+ 42%). En de kustvisserij, in recessie (- 17%) in Belgische havens, blijkt dan in vreemde havens een fantastische vooruitgang (+ 146%) te boeken.

ONZE KOMMENTAAR

a) Belgische havens:

De bruto-besomping per zeedag, naargelang visgrond of visserij, zegt eigenlijk al veel meer over de rendabiliteit in de zeevisserij dan een eenvoudige opgave van bruto-besommingen. Men begint hier al immers heel dicht de keerzijde van de medaille, met name de exploitatiekosten, te benadern. Een overzicht van de trend op het vlak van de besomping per zeedag (steeds in reële termen, dus continu in franken van 1981) geeft inderdaad al een bepaald idee van de renda-

biliteitspositie, zelfs vooraleer men concreet inzicht krijgt in de kostensituatie.

Er zitten aldus in bovenstaande tabel enkele nogal verrassende elementen. Als je bijvoorbeeld merkt dat de Ierse Zee, in 1981 nog goed voor iets meer dan 80.000 fr. per zeedag, de daaropvolgende jaren gaandeweg wegglijdt van 76.000 fr. in 1982 naar 70.000 fr. in 1983 en nog slechts 67.000 fr. in 1984, en als je anderzijds weet dat dit een relatief dure visserij is (verre visgronden, veel sleet op vistuig en optuiging), dan is het blijkbaar meteen ook duidelijk dat daar geen goud meer op te rapen valt. Het is dan ook, van die kant bekeken, misschien geen al te groot drama wanneer de Ierse Zee eens een poosje dicht gaat. Althans toch op het eerste zicht...

Want onze tongvangers weten maar al te goed waarom de jongste jaren het rendement van de Ierse Zee gedaald is. De oorzaak ligt ongetwijfeld vooral in het feit dat sedert 1982 hoofdzakelijk nog slechts kleinere tong werd gevangen, wat natuurlijk niet van aard was om de besommingen op te krikken. Maar dit jaar staan we vóór een heel andere situatie: nog maar zelden was er daar zoveel grotere tong!

De IJslandgronden zijn ook duidelijk op hun retour: van bijna 82.000 fr. per zeedag in 1981, afgezakt naar zo wat 71.000 fr. in 1984... wat dan toch nog ruim 6% hoger ligt dan in de Ierse Zee, en dit dan nog verzevenlijkt door oude vaartuigen die niet mogen vervangen worden.

Ook de Witte Bank vertoont een neerwaardse trend, terwijl de er-naast gelegen Kreeftenput merkwaardig stabiel blijft (telkenjare om en bij de 50.000 fr. per zeedag).

Maar er is ook goed nieuws. Verschillende visgronden gaan er flink op vooruit. De absolute topper is de Noordzee (van 50.000 naar 71.000 fr. per zeedag, hetzij + 42%), terwijl de Noord van 57.000 fr. opklimt naar 64.000 fr. per zeedag (+ 12%). Daarnaast doet de Oost het veel bescheidener: van 65.000 fr. in 1981 naar 75.000 fr. in 1982 (+ 15%), doch daarna een bestendige vermindering: 70.000 fr. in 1983 en 69.000 fr. in 1984, hetzij bijna terug op het niveau van 1981, maar toch nog altijd stukken beter dan de Noord (64.000 fr.) of de West (61.000 fr.) die eveneens teruggevallen zijn tot op het peil van 1981.

b) vreemde havens:

De Staatssecretaris acht het „bijzonder merkwaardig dat, wat betreft de aanlandingen in vreemde havens, het rendement der visgronden er totaal anders uitziet: bv. een normaliter stagnerende visgrond zoals de West, blijkt dan t.o.v. 1981 een meer dan verdubbeld rendement op te leveren (+ 108%)."

De Staatssecretaris somt hiervoor geen oorzaken op... en denkt er misschien het zijne van. Opdat hij of anderen hieruit niet al te vlug bepaalde besluiten zouden trekken, haasten wij ons een poging te doen om zelf hiervoor een verklaring te vinden.

Er is vooreerst het onbetwistbaar feit dat de vaartuigen die aanlanden in vreemde havens, alleszins meer visdagen boeken ten overstaan van het aantal zeedagen, zodat hierdoor automatisch de besomping per zeedag hoger moet liggen dan bij schepen die voortdurend heen en weer lopen naar Belgische havens. Bovendien gaat het hier om vaartuigen die doorgaans tot het puik van de vloot behoren: alleen de besten behoren tot zij die „vreemd gaan“. Misschien verklaart dit niet alles, maar het zegt toch al veel.

We kunnen daar nog aan toevoegen dat die aanvoer in vreemde havens, die de jongste jaren ongeveer 12% van onze totale bruto-besomping was gaan vertegenwoordigen, in 1985 waarschijnlijk sterk zal terugvallen. Dat is althans de indruk die wij opdoen bij het nagaan van de tot dusver gerealiseerde besommingen. De voornaamste reden hiervan ligt ongetwijfeld in het feit dat de scholprijzen in Groot-Brittannië en in België in de loop van 1985 in belangrijke mate naar elkaar zijn toegegroeid, zodat het minder lonend geworden is om bestendig in Britse havens aan te landen. De bemanningen (of, misschien beter gezegd, moeder de vrouw in de thuishaven?) zijn daar alleszins niet rouwig om. Alleen de Deense havens zijn nog goed in trek.

Globaal betekent dat dus dat we ons nog niet erg druk hoeven te maken om die inderdaad nogal aanzienlijke verschillen tussen de besommingen per zeedag enerzijds in Belgische en anderzijds in vreemde havens.

(volgende aflevering: „Arbeidsinkomen“)

TE KOOP:

EEN VISKOTTER geschikt voor de bokken- en rondvisserij

Lang 29,00 m., breed 7,00 m. en hol 2,85 m., bouwjaar 1970. Het schip is voorzien van een Stork motor, type 6f met 820 pk, bouwjaar 1980.

Het schip is voorzien van een straalbuis, 2 hydraulische nettenrollen, een 6-trommelige elektrische lier en al de benodigde apparatuur.

Het geheel is in zeer goede staat van onderhoud en voorzien van een geldig certificaat voor vaargebied v.

TE KOOP:

EEN GARNALENVISKOTTER

lang 18,00 m., breed 5,40 m. en hol 2,60 m. Het schip is voorzien van een 250 pk hoofdmotor, bouwjaar 1984. Het schip is geheel uitgerust voor de garnalenvisserij.

Te bevragen bij: MACHINEFABRIEK PADMOS STELLENDAM b.v.
tel.: 01879 - 1766
privé dhr. P. Padmos - tel.: 01113 - 1488.

MOBILISATIE DER REDDINGSDIENSTEN OP ZOEK NAAR VERMISTE SPORTVISSERS

We hebben ons lange tijd kunnen gelukkig achten dat we praktisch niet meer gekonfronteerd werden met zoekacties naar vermiste sportvissers, zoals dit een paar jaren terug regelmatig het geval was, vooral door het in zee steken bij mistig weder.

Thans staan we echter voor twee vermiste sportvissers waarvan men jammerlijk mag aannemen dat zij verdrongen zijn.

Toch wel wat overmoedig vanwege beide betrokkenen die met zwaar weder, minstens de verhouding tot hun schuitje van 5 meter in acht genomen, dinsdagmorgen in zee staken om hun vangst uit hun warrelnetten te halen. Het gaat om Leonard Zwertvaegher wonende in de Veurnestraat in De Panne, een vijftigjarige gewezen beroepsvisser en om zijn vriend, de 63-jarige Gustaaf Crobeck die, van uit Oostende komende, pas 3 maand te De Panne woonde en vriendschap met Zwertvaegher gesloten had. De warrelnetten stonden opgesteld in de buurt van de boei E12, tussen Trapegeer en de Zuydcotepas) drie mijl uit de kust van De Panne. Gezien het bootje rond de middag nog niet terug was, meenden de leden van de sportvissersclub „De pannevissers” waarvan sommigen hen zelfs afgeraden hadden in zee te steken, dat er iets ernstigs kon gebeurd zijn. De reddingsdiensten van de Kust werden verwittigd evenals de luchtmachtbasis van Koksijde. Hierop kwam het ganse reddingsapparaat in beweging, de loodsenwacht van Oostende, de redeboot van Nieuwpoort, de mijnenveger „Rochefort” van de Zeemacht en zelfs een Franse marine rijkswachtvedette uit Duinkerke, en twee helikopters van de luchtmachtbasis uit Koksijde. Eén der helikopters vond weldra het omgekeerd bootje ter hoogte van de boei E12, zodat men aannam dat de twee opvarenden nog ergens te water konden liggen drijven, gezien geweten was dat zij altijd voorzien waren van hun zwemvesten. Niettegenstaande een uitgebreide zoekactie door de twee helikopters en een vijftal schepen vond men geen spoor van de vermisten zodat men aanneemt dat beiden verdrongen zijn. In elk geval, niettegenstaande hun zwemvest dient toch rekening gehouden te worden met de lage temperatuur van het water, ongeveer 11°, en het is duidelijk dat, zelfs voor goede zwemmers, het lichaam na een paar uren zeker

verstijfd en dat er coma optreedt. Men neemt dus aan dat beiden verdrongen zijn, daarom ook dat de brandweer en politie van De Panne reeds het strand afspeurden om te zien of de vermisten niet zouden aanspoelen. Wij zelf menen dat dit wel nog niet in de eerste dagen zal gebeuren, want de zee neemt altijd haar tijd vooraleer zij haar slachtoffers afgeeft.

Door dit drama zijn weerom twee families in zware rouw. Daarom ook richten we nogmaals een waarschuwing tot de sportvissers, zeker niet lichtzinnig in zee te steken met, voor open kleine bootjes te zwaar weder. Het is ook de reden waarom er zelfs een verbod tot uitvaren bestaat voor dergelijke bootjes vanaf windkracht «4», die ons inziens zelfs reeds te gevaarlijk is. Van op het strand heeft men echter weinig controle op het in zee steken. Voor de sportvissersclub „De pannevissers” valt er toch wel een besluit te trekken uit dit jammerlijk ongeval, dat de leden zoniet een verbod, toch minstens dienen aangezet te worden, niet bij gevaarlijk weder uit te varen. Bij het lichten van het net neemt het bootje normaal een tamelijke slagzij en, samen met wat golfslag is dit voldoende om een dergelijk vaartuigje te doen kapseizen.

Aan beide families onze deelneming en medeleven in de zware rouw.

ZATERDAG 14 DECEMBER GRANDIOOS KINDERFEEST

Een van de diverse activiteiten van de Oudleerlingenbond van de Stedelijke Visserij-school John Bauwens is het nu reeds gekende jaarlijkse kinderfeest.

Alle kinderen van 3 tot 11 jaar komen hiervoor in aanmerking, de mama's en papa's mogen mee als ze braaf zijn!

De enige vereiste is, het zich inschrijven vóór 23 november in de John Bauwens-school, Mercatorlaan 15 ofwel telefonisch (059) 70.40.19.

GEEN 200- MIJLSZONE ROND DE FALKLAND- EILANDEN

Niettegenstaande in Britse visserijkringen aangedrongen wordt opdat de regering en 200-mijlszone zou uitvaardigen omheen de Falklands ter hoogte van de zuidkust van Argentinië, ter bescherming van de visstapels, blijft men hiervoor in regeringskringen doof.

Een paar jaar terug kregen we de Britse-Argentijnse Falklandoorlog, omdat Argentinië de soevereiniteit van dit gebied voor haar opeiste en zelfs tot bezetting van de Falklands overging. Het eindigde met een nederlaag voor Argentinië.

Met het in het nieuws komen van de Falklands werd men zich in visserijkringen plots bewust van de waarde van de visstocks omheen betrokken eilanden. Men heeft nu opnieuw berekend dat, alleen reeds aan inktvis en blauwe wijting en gambas voor bijna 4 miljard B.fr. weggevoerd wordt uit de wateren van de Falklands.

Dit kwam onder meer duidelijk op de internationale Conferentie voor Zeeproducten, 14 dagen geleden gehouden te Marrakech in Marokko.

De Spaanse vloot plant om alleen reeds in het laatste kwartaal van 1985 zowat 30 duizend ton inktvis in de wateren rond de Falklands te vissen. Ook ziet men er immer meer Oost-Duitse, Bulgaarse, Japanse en Russische en Portugese schepen op de visserij, terwijl er ook reeds 20 Poolse diepzeetreibers geteld werden.

Zelfs China zou drie faktorijsschepen naar dit gebied zenden. Taiwan zou het inzicht hebben zijn vloot van 30 vaartuigen rond de Falklands, op te voeren tot 80!

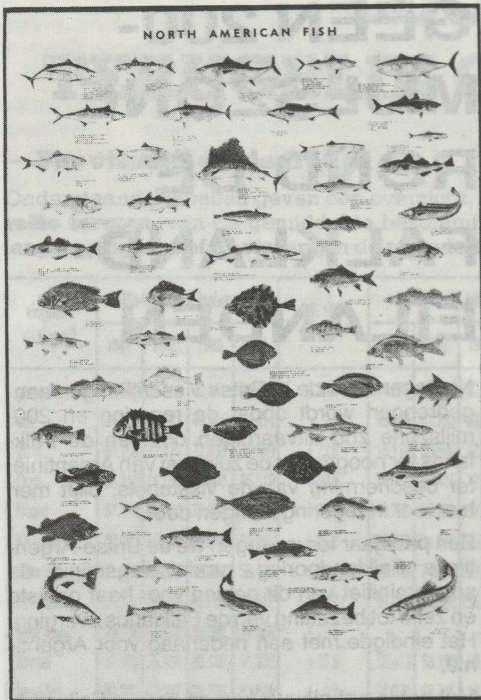
Het is begrijpelijk dat men in Britse visserijkringen dan ook vragen begint te stellen waarom Groot-Brittannië hier dit groot vispotentieel niet beschermt tegen overbevissing en zelfs tracht uit te baten.

De Britse regering, met het soevereiniteitsconflict met Argentinië voor het oog, tracht nu zoveel mogelijk te verhinderen Argentinië verder reden te geven tot misnoegdheid, onder meer door thans een 200-mijlszone te gaan uitvaardigen, hetgeen dan ook de Argentijnse vissers zou schaden.

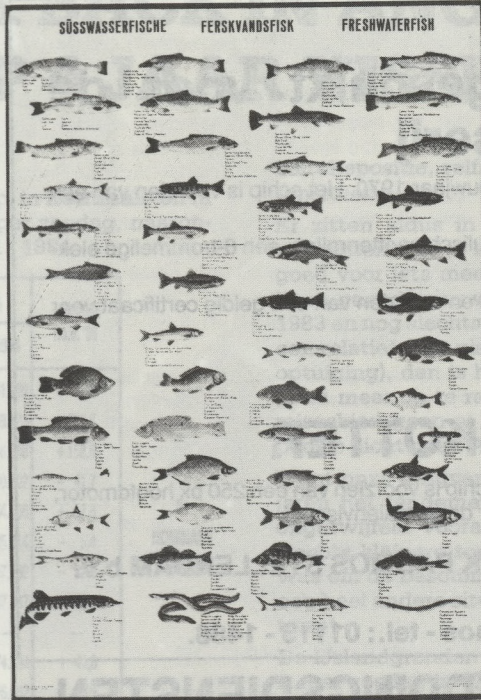
Verder menen goed ingelichte waarnemers dat het te veel aan Groot-Brittannië zou kosten aan visserijwachtschepen om dit uitgestrekt gebied onder controle te houden. Verder hebben we eveneens Britse proefvisserijen in de Falklandse wateren gekregen, die ook niet van de grond kwamen.

Ook beschikt Groot-Brittannië, sinds de laatste IJslandse kabeljauwoorlog, praktisch niet meer over een diepzeevloot. Het is dus niet voldoende mosselen te roepen, men moet ze ook nog aan land brengen en een Britse visserij moet rond de Falklands ook nog bewijzen leveren, rendeerdbaar te zullen zijn.

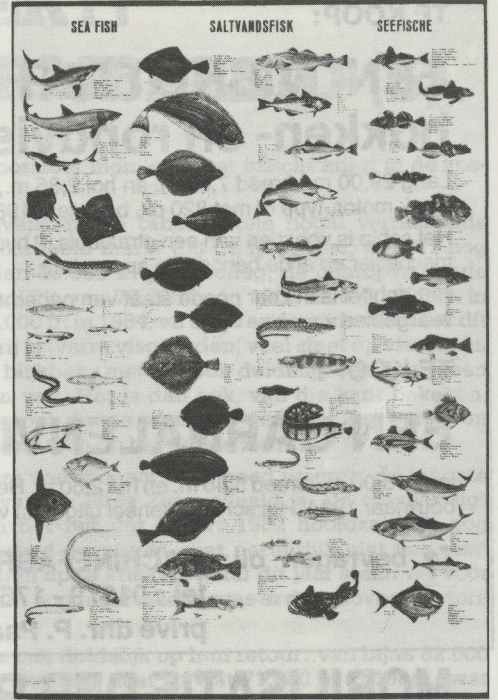
Wij stellen nu inderdaad vast dat de visserij daar uitgeoefend wordt door landen met een zeer lage loonkost, als we de Oostbloklanden, Taiwan, Korea en zelfs Spanje vernoemen. Het Falkland-visserijprobleem is dus niet zo eenvoudig als sommigen het zich voorstellen.



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



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



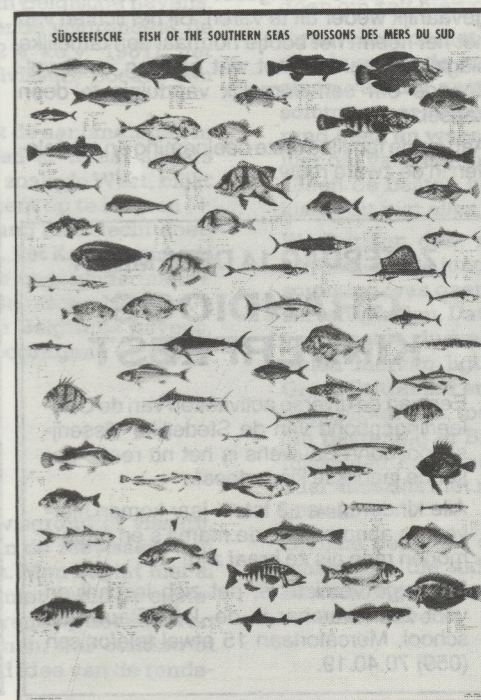
TYPE C: Zeevissen.
62 van de meest verspreide vissen van de Atlantische Oceaan en de Europese Zeeën. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Spaans.
De grootte staat eveneens aangeduid.

**Die vismappen zijn verkrijgbaar ter drukkerij „Nieuwsblad van de Kust”,
Hendrik Baelskaai 30, te 8400 Oostende - ☎ (059) 32 11 13**

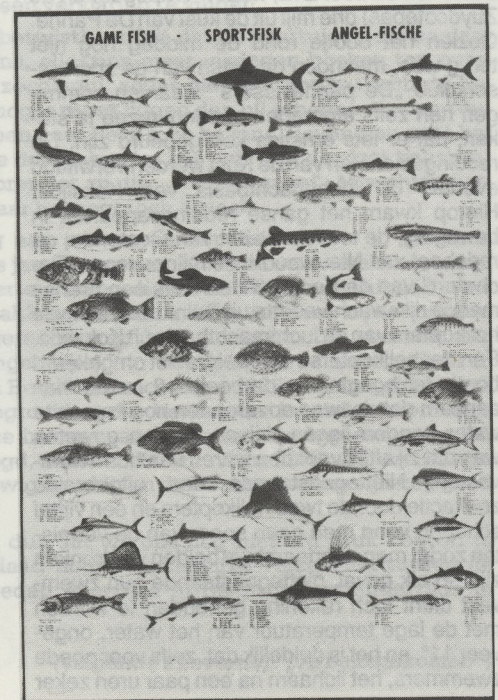
TYPE D: Eetbare mosselen en schaaldieren, enz.
75 verschillende soorten van de hele wereld. De namen staan in het Latijn, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Frans.
De grootte staat eveneens aangeduid.



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



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



ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

ZES WEKEN SCHORSING VOOR SCHIPPER

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Oostende heeft woensdag vonnis geveld inzake de aanvaring die zich voerde tussen Z.196 „Jan van Gent” en de Z.331 „Sonny Boy”.

De feiten deden zich voor op 3 augustus 1983 toen beide vaartuigen al een drietal dagen in elkaars buurt aan het vissen waren.

Rond de middag besliste de schipper van de Z.196 de visserij te staken en koers te zetten naar visvak 823. Daartoe stuurde hij een koers van 80° met de bedoeling de Z.331 noordelijk te passeren. De Z.331 werd vooraf waargenomen met een voorligging van 90° en vissend.

Na de automatische piloot te hebben ingeschakeld op 80°, begaf de schipper van de Z.196 zich op dek met de bedoeling te helpen bij het herstellen van het net en te kijken of het eten al klaar was. Volgens zijn verklaring heeft hij gedurende een vijftiental minuten de brug verlaten zonder zich te laten vervangen, bijgevolg was er niemand op de brug en kon er vanop het dek geen uitkijk gehouden worden, vermits de bemanningsleden onder de bak van de voorpiek zaten om het net te herstellen.

Schipper De Grootte van de Z.331 verklaarde dat hij zelf van wacht op de brug was en dat hij van de schipper van de Z.196 vernomen had dat hij van visgrond zou veranderen.

Beide vaartuigen waren op dat ogenblik 5 mijl van elkaar verwijderd en voer de Z.331 al vissend een koers van 90°.

Op het einde van zijn koring is de Z.331 over de noord rondgegaan tot een koers van 280° en later 300°. De schipper van de Z.331 hield regelmatig peilingen van de Z.196 die aanvankelijk uitwezen dat deze hem aan stuurboord, dus benoorden, zou voorbijvaren.

Op het ogenblik dat de afstand tussen beide vaartuigen ongeveer 3 mijl bedroeg, waren de peilingen dermate veranderd dat hij dacht dat de Z.196 hem aan bakboord zou voorbijvaren.

Toen de afstand tot ongeveer 1/2 mijl was geslonken en de koers van de Z.196 zodanig was veranderd dat er een gevaar tot aanvaring bestond, riep de schipper van de Z.331 via zijn VHF de Z.196 op om te vragen wat zijn bedoelingen waren. Terzelfdertijd gaf hij vijf korte aandachtstoten met de scheepsfluit.

Enkele ogenblikken later heeft de Z.196 de Z.331 met volle snelheid aan bakboordzijde geraamd, waarbij de Z.331 over 6 meter ingedrukt werd. De voorstopper van de bok werd eveneens afgevaaren, waardoor deze op de brug terecht kwam en waarbij eveneens aanzienlijke schade werd veroorzaakt.

De schade aan de Z.196 is tot verfschade beperkt gebleven.

Bij deze aanvaring zijn er geen gekwetsten te betreuren.

BEOORDELING

De Raad is van mening dat de aanvaring uitsluitend te wijten is aan het foutief gedrag van schipper Compennolle Leon, die op het ogenblik van de feiten zelf de wacht diende te verzekeren en gedurende vijftien minuten de brug van zijn vaartuig verlaten heeft, zonder afgelost te zijn.

Hij wist heel goed dat er geen enkele uitkijk werd gehouden, vermits de matrozen onder de

voorpiek het net aan het herstellen waren en de machinist bezig was in het kombuis.

De automatische stuurinrichting van de Z.196 werkte slecht, Compennolle Leon heeft na de feiten aan schipper De Grootte trouwens bekend dat de stuurinrichting 20 à 30 graden spel had.

Dit wordt ook bevestigd door Compennolle Roger, matroos aan boord van de Z.196.

De Raad stelt vast dat de schipper van de Z.196 zijn vaartuig letterlijk heeft laten zwalpen en aldus op een onverantwoorde wijze de veiligheid van zijn vaartuig en bemanning en dat van anderen in gevaar heeft gebracht.

Daarentegen heeft schipper De Grootte, op zijn vissend vaartuig, in de gegeven omstandigheden, gehandeld volgens de voorschriften van de bestaande reglementering en heeft in laatste instantie nog gepoogd de aanvaring te vermijden. Schipper De Grootte treft ten deze geen verwijt en dient derhalve buiten de zaak gesteld te worden.

DE UITSPRAAK

De Raad rechtdoende tegensprekelijk, gehoord de Heer Rijkscommissaris in zijn vordering, spreekt uit en zegt voor recht dat Compennolle Leon, schipper 2de klasse, wegens overtreding op voorschriften 5 en 18 van de Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee en art. 21 van het Tucht en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij, bestraft wordt met een schorsing van zes weken en het verbod om als hoofd van de wacht te varen.

OVERTREDINGEN TEGEN VERKEERS-SCHIEDINGSSTELSEL

Vervolgens werd door de rijkscommissaris een vordering uitgesproken inzake de overtreding die begaan werd door schipper Tourlousse Daniel van de N.172 tegen het verkeersscheidingsstelsel. De voornoemde trailer werd door de Engelse autoriteiten in overtreding genomen. Het is wel zo dat schipper Tourlousse Daniel de overtreding toegeeft. Hij verweert zich met de melding dat hij in de Inshore Traffic Zone vaarde om vlugger op de visgronden te zijn. Die uitleg wordt door de rijkscommissaris niet aangevaard want tegen schipper Tourlousse wordt een vordering van vier dagen gevorderd.

HINDERDE Z.580 INVAREND VRACHTSCHIP?

Een volgende zaak die door de Raad werd behandeld betrof een dubieus geval waarbij schipper Vantorre Maurice zich moet verantwoorden omdat hij zozegd het invarend vrachtschip „Ligar Bay” zou gehinderd hebben. De feiten deden zich voor toen de Z.580 „Poseidon” en de „Ligar Bay” de haven van Zeebrugge wilden aandoen. Terzake wordt schipper Maurice Vantorre onderhoord maar die zegt dat hij het inkomende vrachtschip helemaal niet gehinderd heeft; nooit, zo zegt de schipper, is er

een gevaar voor aanvaring ontstaan. Buiten de haven was de „Ligar Bay” nog het olopende vaartuig maar ter hoogte van de havenkoppelen lagen beide vaartuigen op dezelfde hoogte.

Vervolgens hoort de Raad ook kustloods Carton die, naar aanleiding van de feiten, een rapport opmaakte maar getuige schijnt zich kennelijk niets meer te herinneren van de feiten. Hij geeft zelfs toe dat er op geen enkel moment gevaar voor aanvaring is ontstaan maar dat hij de indruk had dat de Z.580 hem gehinderd heeft bij de manoeuvres.

Hij zegt dat hij met de „Ligar Bay” wel moest opslakken, zeg maar vertragen alvorens het manoeuvre naar stuurboord uit te voeren om aan de voorziene kaai af te meren.

Rijkscommissaris Carly is wel wat in zijn wiek geschoten omdat loods Carton, voor zo'n kleinigheid, een rapport heeft opgemaakt. Trouwens, er worden ook nog twee andere getuigen onderhoord, met name de kaai-meesters Henneco en Rammeloo maar ook die mensen bevestigen dat er op geen enkel moment een gevaar voor aanvaring is ontstaan.

Hooguit moest de „Ligar Bay” wat vaart uit het schip nemen om de Z.580 de gelegenheid te geven om voorbij te varen.

NOG TWEE OVERTREDINGEN TEGEN HET VERKEERS-SCHIEDINGSSTELSEL

Tenslotte behandelde de Raad nog twee gevallen van overtreding tegen het verkeersscheidingsstelsel. Eerst kwam schipper Demeester van de Z.16 „Kon Tiki” aan de beurt omdat deze in februari van vorig jaar zijn vaartuig in een scheve koers had laten lopen. Dat wordt door de schipper overigens toegegeven. Hij zegt dat dit gebeurde omdat hij vroeger op de visgronden wilde zijn gezien er op dat moment veel vis te vangen viel in bewuste zone. Tegen schipper Demeester vordert de rijkscommissaris echter wel een schorsing van zijn schippersbrevet gedurende een periode van vijf dagen.

En ander geval van overtreding tegen het verkeersscheidingsstelsel werd begaan door de Z.408 „Speranza”. Hierbij moeten twee opvarenden zich verantwoorden als betrokkene, met name schipper Gilden Yvan en roerganger Baert Daniel. Tussen beiden komt het even tot een discussie omdat de afgelegde getuigenissen elkaar tegenspreken. Volgens de schipper werden wel degelijk instructies gegeven om de verkeerszone zoveel als mogelijk dwars over te steken maar roerganger Baert geeft een andere versie. Hij zegt dat de schipper hem een welbepaalde koers oplegde waardoor hij in overtreding kwam te varen met de voorschriften. De rijkscommissaris zal in een volgende zitting vorderen.

SCHEEPSWERVERN



SEGHERS

Slipwaykaai 4, 8400 Oostende

☎ 059/32.13.30

Privé na 18 u. :

Jacques Seghers : 059/70.74.14

Jean Seghers : 059/23.49.43

– *Scheepsherstellingen*

– *Scheepsbouw*

– *Industriële werken*

– *Houtbewerking*

– *Herstelling en revisie*

van alle dieselmotoren

TARIEF TER ONTLEDINGEN EN WERKEN DOOR HET RIJKSSTATION VOOR ZEEVISSERIJ TE OOSTENDE

Opzoekingen, bepalingen, doseringen en werken die particulieren of openbare diensten uit eigen beweging aanvragen, worden door het Rijksstation voor Zeevisserij te Oostende verricht tegen de prijs aangegeven in de onderstaande tarieflijst.

§ 1. Vis, visserijproducten, hulpstoffen, enz. :

	F
Droge stof bepaling	225
Vetdosering	450
Organoleptische keuring	395
Bepaling van het eiwitgehalte (Kjeldahl)	450
Bepaling van het zoutgehalte	340
Bepaling van de pH	225
Bepaling van de vluchtige basische stikstof (TVB)	395
Bepaling van het trimethylaminegehalte (TMA)	450
Bepaling van de thiobarbituurzuurindex (TBZ)	450
Bepaling van vrije vetzuren	450
Bepaling van het ammoniakgehalte	450
Bepaling van het benzoëzuur	450
Bepaling van het sorbinezuur	450
Bepaling van het COD	565
Bepaling van het indoolgehalte	450
Bepaling van polyphosphaten	450
Bepaling van de materie in suspensie	375
Bepaling van het dooiverlies	250
Bepaling van het totaal aantal bacteriën	565
Bepaling van het totaal aantal gisten en schimmels	565
Bepaling van het aantal coli's	565

Bepaling van Salmonella	950
Bepaling van Clostridium	950
Bepaling van Streptococci	565
Bepaling van Staphylococci	565
Bepaling van Enterobacteriaceae	565

Voor opzoekingen, bepalingen, doseringen en werken hierboven niet voorzien, wordt de prijs naar gelang de belangrijkheid ervan, door de directeur van het Rijksstation voor Zeevisserij vastgesteld.

Het ministerieel besluit van 10 november 1981, houdende vaststelling van het tarief der ontledingen en werken uitgevoerd door het Rijksstation voor Zeevisserij te Oostende, wordt opgeheven.

Dit besluit treedt in werking op 1 januari 1986.

**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

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Vrijdag laatst geen verkoop en hierdoor een meer dan volle vismijn op de maandagmarkt. Een gevarieerde aanvoer van verschillende visgronden aangevoerd kreeg aanvankelijk goede prijzen die evenwel gingen dalen naar het einde van de verkoop. Dit was vooral het geval voor rog en wijting.

Tong, die vrij veel aangevoerd werd dank zij het weer veelvuldig verkopen van Zeebrugse eenheden, kreeg een vaste prijs die zelfs opliep op het einde van de verkoop. Dinsdag hield de prijsstijging voor kleine sortering aan zodat wat dat betreft zeker geen reden tot klagen bestond.

Ook ronde soorten hielden goed stand met kabeljauw van goede kwaliteit bestendig rond de 120 fr. het kg. Voor gul werd tussen 60 en 95 fr. betaald. Wijting was dus minder duur maar dat is dan omdat deze vissoort nu meer aangevoerd wordt. Kleine sortering viel terug naar het minimumpeil, grote wijting kreeg tussen 40 en 65 fr.

Roggen, vooral die van het kanaal, kregen zeer flauwe prijzen. Kleine soorten kregen weinig belangstelling terwijl grote roggen bij de marktinzet nog rond de 80 fr. noteerden.

Een kleine IJslandse vangst aangevoerd door de O.216 bracht toch nog bijna 1,5 miljoen op.

Een paar vangsten van het kanaal brachten toch weer bijna 3 miljoen op. Van de Noord lukte de Z.284 weer een mooi resultaat vooral dank zij een prachtige vangst pladijs waarvoor kennersprijzen betaald werden.

Rariteiten als rode knorhaan, rode poon, koningsvis en zonnevis haalden weer goede prijzen, vooral aangevoerd van de West.

Fijne soorten als tarbot en griet lieten van hun pluimen. De grote soort bleef nog ruim boven de 300 fr. het kg maar kleine soorten deden het veel minder goed, ook al weer omdat ze meer aangevoerd werden.

Een opmerkelijk resultaat toch wel weer voor de „kleine” O.500 die van de West zowat 100 bennen vis en bijna 3.000 kg. tong aanvoerde en 1,1 miljoen opbracht. „Vrouw Godelieve” was dan ook in haar nopjes.

Bij de haringvissers gaat het stilaan beter. Alleen was de belangstelling van de handel nu minder groot zodat voorgaande week nogal grote pakken moesten opgeladen worden door de vismeelfabrieken. Spijtig.

De garnaalaanvoer was op het einde van de week vrij klein wegens de feestdag van Allerheiligen. Ook maandag een nogal kleine aanvoer, dinsdag iets meer maar woensdag dan weer niets wegens stormweer. De prijs is opnieuw boven de 100 fr. het kg. gestegen.

MAANDAG 4 NOVEMBER

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
N.45	10	150	—	400.613
N.706	9	130	—	347.579
N.752	10	100	—	339.546
O.118	14	170	—	600.623
O.206	14	200	—	868.247
O.705	12	50	1.200	620.066
Z.14	16	240	6.000	2.481.552
Z.502	10	140	—	431.711
KANAAL				
O.137	17	250	7.000	2.949.878
O.333	17	300	7.000	2.977.069

Z.47	16	300	2.000	1.686.754
IJSLAND				
O.216	18	400	—	1.486.752
NOORD				
Z.284	14	550	—	2.021.625
KREEFTENPUT				
Z.402	12	20	3.000	300.221

DINSDAG 5 NOVEMBER

KANAAL				
Z.186	16	250	5.000	2.468.874
O.229	16	280	500	942.948
WEST				
O.500	14	80	2.800	1.174.200
O.108	7	100	600	519.970
NOORD				
O.274	13	320	—	804.148

WOENSDAG 6 NOVEMBER

NOORD				
Z.519	14	230	2.000	1.280.361
WEST				
Z.321	13	90	1.300	681.469
O.128/279	8	130	—	480.082

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 4 november 1985

Grote schelvis	72,00/
Mid. schelvis	64,00/
Kabeljauw	66,00/102,00
Gul	67,00/ 79,00
Wijting	68,00/
Schaat	94,00/
Zeebaars	77,00/ 78,00
Leng (witte)	71,00/ 73,00
Blauwe leng	81,00/ 89,00
Schartong (Schotse schol)	30,00/ 45,00
Heilbot	219,00/275,00
Koolvis	48,00/ 56,00
Hondstong (mieten)	68,00/
Zeewolf	96,00/113,00
Staart	278,00/

Verwachtingen

VRIJDAG 8 NOVEMBER 1985

KANAAL: O.33 (180 vis - 4.500 tong)
N.36 (230 vis - 4.000 tong)
O.231 (165 vis - 6.500 tong)
WEST: N.719 (100 m.) - O.309 (100 m.) - O.275 (200 m., waarvan 130 wijting) - O.135 (120 vis, waarvan 70 wijting).

DINSDAG 12 NOVEMBER 1985

IJSLAND: O.318 (700 m., t.t.z. 500 rode zeebaars, 20 kab. - 20 kools - 20 wijting - 20 platvis - 50 schelvis).
WEST: Z.431 (20 vis - 500 tong).
Z.296 - N.40.
KANAAL: O.83 - O.303 - O.369 - Z.583.

WOENSDAG 13 NOVEMBER 1985

WEST: Z.596
KANAAL: O.518 (vermoedelijk).

ZEEBRUGGE

MAANDAG 4 NOVEMBER 1985

Z.12	W	600	50	—	439.460
Z.408	W	1.100	100	—	611.560
Z.568	W	500	40	—	422.180
Z.27	W	3.000	230	14	1.399.668
Z.84	N	—	750	16	2.295.614
Z.121	W	2.200	240	—	1.491.330
Z.584	N	—	320	11	1.010.300
Z.573	KRP	—	110	10	419.350
Z.141	KRP	—	120	10	445.713
Z.46	KN	4.500	340	17	2.392.760
Z.98	KN	3.000	230	17	1.961.670
Z.92	KN	3.600	280	17	1.891.246
Z.105	—	100	220	—	968.500
					15.749.351

DINSDAG 5 NOVEMBER 1985

Z.243	KRP	—	100	10	520.645
Z.207	—	950	70	8	461.150
Z.122	—	800	70	9	622.810
Z.16	—	3.000	280	15	1.726.126
Gullevangers:					
Z.201-601	15 gul + 10 wijt.				141.750
Z.580-578	10 gul + 10 wijt.				103.850
					3.576.331

WOENSDAG 6 NOVEMBER 1985

Z.123	KRP	—	80	10	528.345
Z.43	W	3.500	230	13	1.404.176
Z.39	KN	3.500	320	16	2.104.510
Z.185	W	3.000	330	15	2.085.806
Z.15	W	3.000	350	16	1.911.212
Z.162	W	1.800	300	13	1.721.046
Z.50	N	300	380	13	1.439.230
Z.189	N	800	240	17	1.244.258
Z.59	N	1.500	300	12	1.641.380
Z.78	KN	3.500	350	18	2.409.304
					16.489.267

NIJEUWPOORT

DONDERDAG 31 OKTOBER 1985

GARNAAL			
N.106	54 kg.		5.670 fr.
N.700	124 kg		13.608 fr.

MAANDAG 4 NOVEMBER 1985

VIS			
N.525	253 kg.		43.110 fr.
N.563	3.464 kg.		195.540 fr.
N.52	2.215 kg.		320.411 fr.
Jean	171 kg.		14.430 fr.
N.22	2.681 kg.		67.748 fr.
N.720	2.681 kg.		67.748 fr.
N.88	2.198 kg.		65.560 fr.
N.590	2.198 kg.		65.560 fr.
N.575	1.106 kg.		49.757 fr.
N.172	1.522 kg.		78.204 fr.
N.738	1.522 kg.		78.204 fr.

GARNAAL:

N.788	103 kg.		8.365 fr.
N.782	125 kg.		11.505 fr.
N.700	186 kg.		19.845 fr.

Op de maandagmarkt losten twee bokkennisers en zes westvaartuigen ong. 1.000 kg. tong en 19.000 kg. vis voor een totale waarde van 1.051.404 fr.

Tong nr. 1 kreeg 324 à 328 fr./kg. en tong nr. 2 348 à 354 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 364 à 372 fr./kg. en tong nr. 4 of fruitong 324 à 332 fr./kg. Voor tong nr. 5 werd er 276 à 284 fr./kg. betaald en voor kleine tong 198 à 210 fr./kg.

Grote tarbot kocht men tegen 338 à 395 fr./kg. aan, middenslagtarbot tegen 240 à 296 fr./kg. Varia tegen 240 à 360 fr./kg. en griet tegen 260 à 290 fr./kg.

Voor grote pladijs werd de marktprijs op 3.200 à 3.500 fr. de ben gesteld, voor middenslag- of drieling pladijs op 3.000 à 3.250 fr. de ben en voor visjes op 1.700 à 2.000 fr. de ben. Kabeljauw bekam 5.250 fr. de ben à 6.200 fr. de ben, kongel 1.750 fr. de ben à 2.400 fr. de ben en gul 3.000 à 5.000 fr. de ben.

Grote wijting werd tegen 1.300 à 1.550 fr. de ben genoteerd en kleine wijting tegen 1.100 à 1.200 fr. de ben. Men boekte de grote zandschar tegen 2.280 à 2.440 fr. de ben en de kleine zandschar tegen 1.600 à 1.750 fr. de ben. Voor moerrog werd 4.000 à 4.250 fr. de ben neergepend, voor tilten 3.300 à 3.500 fr. de ben, voor scherpstaarten 3.000 à 3.500 fr. de ben en voor katrog 2.500 à 2.700 fr. de ben. Zeehond kreeg 2.050 à 2.300 fr. de ben, doorn- of speurhaai 2.100 à 2.700 fr. de ben en zee- of zandhaai 1.250 à 1.750 fr. de ben.

Voor varia werd op de maandagmarkt eveneens een dure prijsnotering opgetekend. Tongschar bekam 82 à 190 fr./kg., rode soldaten 4.500 à 5.250 fr. de ben, koningsvis 172 à 180 fr./kg., zonnevis 394 à 398 fr./kg. en staartvis 336 à 370 fr./kg.

Er werd op de beginweekmarktdag een goede aanvoer genoteerd met een ruime belangstelling vanwege de handelaars.

DINSDAG 5 NOVEMBER 1985

GARNAAL		
N.700	137 kg.	16.706 fr.

WOENSDAG 6 NOVEMBER 1985

VIS		
N.172	508 kg.	25.221 fr.
N.738	508 kg.	25.221 fr.
N.736	739 kg.	110.706 fr.
N.22	892 kg.	36.653 fr.
N.720	892 kg.	36.654 fr.
N.723	541 kg.	32.056 fr.
N.597	541 kg.	32.056 fr.
N.88	436 kg.	25.441 fr.
N.590	436 kg.	25.441 fr.

Eén vaartuig van de West en vier koppels spanvisseren losten hun vangst op de woensdagmarkt. Na één langdurige periode van windstilte werden alle vaartuigen door storm verhinderd hun normale visserij te bedrijven. Eveneens waren alle vissoorten op de midweekse marktdag aan een fikse prijsstijging onderhevig.

Op vrijdag 22 november 1985 om 20 uur spreekt **Johan Termote** over „**Het verdwenen vissersdorp NIEUWE-YDE**” (Spelleplekke-Oostduinkerke).

Deze voordracht zal plaatshebben in het „Estaminet De Peerdevisscher” van het Nationaal Visserijmuseum te Oostduinkerke.

Johan Termote is archeoloog en heeft reeds zijn medewerking verleend aan verschillende archeologische werken en studies o.a. in verband met de Duinenabdij te Koksijde, site-park Veurne, Zoutenaaië, Damme, Stavele, e.a.

Het belooft een avond te zijn van wetenschappelijk gehalte en van de bovenste plank. Wij hopen dat de leden van „De vrienden van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke” deze organisatie zullen waarderen en er blijf van geven door in groten getale aanwezig te zullen zijn. De voordracht wordt toegelicht met dia's.

De toegang is vrij voor iedereen.

Voor tong der sortering 1 à 2 werd 369 à 372 fr./kg. geboekt. Tong nr. 3 of bloktong kreeg 367 à 369 fr./kg. en tong nr. 4 of fruitong 333 à 338 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 286 à 290 fr./kg. en kleine tong 216 à 220 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 318 à 326 fr./kg. aangekocht, middenslagtarbot tegen 240 à 288 fr./kg., varia tegen 190 à 240 fr./kg. en griet tegen 190 à 255 fr./kg.

Voor rode soldaten werd 3.250 à 3.750 fr. de ben genoteerd, voor robaard 4.250 à 4.500 fr. de ben en voor knorhanen 2.250 à 2.750 fr. de ben.

Grote pladijs kocht men tegen 3.500 à 3.750 fr. de ben op, middenslag- of drieling pladijs tegen

3.300 à 3.500 fr. de ben en visjes tegen 2.000 à 2.400 fr. de ben.

Kongel bekam 2.250 à 2.750 fr. de ben, kabeljauw 6.400 à 7.000 fr. de ben en gul 4.800 à 5.750 fr. de ben. Voor grote wijting werd 1.750 à 2.300 fr. de ben opgetekend en voor kleine wijting 1.200 à 1.400 fr. de ben. Grote zandschar haalde 2.300 à 2.600 fr. de ben en kleine zandschar 1.880 à 2.000 fr. de ben.

Moerrog kreeg 3.750 à 4.000 fr. de ben, tilten 70 à 75 fr./kg., scherpstaarten 65 à 70 fr./kg. en katrog 50 à 54 fr./kg. Voor bot werd 600 à 800 fr. de ben bekomen en voor zeehond 2.300 à 2.500 fr. de ben.

De midweekse marktdag werd gekenmerkt door een kleine aanvoer met een stijgende prijzendentens gedurende gans het verloop der veiling.

TWEE VISDIEVEN GEPAKT IN OOSTENDSE VISMIJN

In de nacht van dinsdag op woensdag werden twee visdieven geklist in de Oostendse vismijn. De identiteit werd niet bekend gemaakt maar het zou gaan om twee inwoners van Blankenberge.

Tijdens voornoemde nacht deed een sluis knecht van de vissershaven een controle in de Oostendse vismijn toen hij op een bepaald ogenblik twee verdachten zag die een zak meesleurden. Toen de sluis knecht zich naar beide verdachten begaf werd de zak in de wielen van zijn fiets gegooid en namen beiden de vlucht. De wakkere sluis knecht kon evenwel de achtervolging inzetten en de nummerplaat optekenen van de beide boosdoeners die met een auto op de vlucht sloegen. Via de nummerplaat werd de identiteit van de dieven achterhaald. Zij werden nog dezelfde nacht opgeleid en overgebracht naar de gevangenis te Brugge.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)
4 nov.	8	20.110	1.051.404	
6 nov.	5	5.493	349.449	

GARNAALANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
31 okt.	2	178	19.278	105	107	
4 nov.	3	414	39.715	70	90	
5 nov.	1	137	16.706	118	118	

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

P. V. B. A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	4 november	5 november	6 november
Lappen	325 346	340 350	345 350
Grote	360 375	365 375	370 375
3/4	330 355	340 350	345 360
Bloktongen	280 295	290 295	290 300
Vóór-kleine	245 255	250 260	260 270
Kleine	215 225	230 235	240 245
Slips	200 221	210 220	215 225

ZEEBRUGGE

	4 november	5 november	6 november
Grote	356 362	362 340	354 364
Bloktongen	356 358	372 350	379 391
Fruittongen	330 333	349 347	342 357
Schone kleine	297 300	310 214	299 304
Kleine	244 247	252 249	265 270
Tout petit	213 222	230 226	236 241
Slips	199 202	215	225 235

NIUWPOORT

	4 november	5 november	6 november
Tong I	324 328	.....	360 372
Tong II	348 354	.....	360 372
Tong III	364 372	.....	367 369
Tong IV	324 332	.....	333 338
Tong V	276 284	.....	286 290
Kleine	198 210	.....	216 220

PLADIJS

OOSTENDE

	4 november	5 november	6 november
Platen	60 76	60 75	65 68
Iek (groot-klein) ...	50 58	50 72	60 65
Derde slag	36 52	35 45	40 45
Platjes	27 31	27	27

ZEEBRUGGE

	4 november	5 november	6 november
I	66 63	76 60	66 59
II	56 55	57 55	60 54
III	37 34	48 46	41 39
IV	28 26	33 26	27 26
V .....	.....	.....	.....

NIUWPOORT

	4 november	5 november	6 november
Moeien .....	.....	.....	.....
Pladijs	64 70	.....	70 75
Derde slag	60 65	.....	66 70
Platjes	34 40	.....	40 48

ZATERDAG 16 NOVEMBER

DANSMARATHON

Op 16 november richt de Stedelijke Visserijschool John Bauwens een dansavond in welke om 20.30 u. aanvangt in de school zelf, Mercatorlaan. De muziek wordt tot in de puntjes verzorgd door „Disco Airplay”.

De inkom: vier stukken van twintig! Wij garanderen ambiance, gezelligheid, succes!

A propos, Marissa en Chantal zullen er ook zijn.

FILMAVOND

Op zaterdag 9 november as. met aanvang om 20 u. wordt in de zaal Zuid (boven) van de Nieuwpoortse vismijn een film over de zeevisserij geprojecteerd.

Maker van deze schitterende film is zeevisser Florimond Vanelverdinghe, matroos aan boord van het opleidingsvaartuig voor de visserij O.29 „Broodwinner”.

De voorstelling van de film kadert in de dertiende „Culturele Veertiendaagse” te Nieuwpoort.

Op bedoelde avond worden drie films van Florimond Vanelverdinghe vertoond, met name een film over de „Kanaalvisserij”, een over de „Visserij op de Noord” en tenslotte een film over de „Spanvisserij”.

Deze drie films zullen door Jef Verbanck, ere-directeur van de vismijn te Nieuwpoort, van vakkundige commentaar voorzien worden. De inkom is gratis.

ALLERLEI

■ Zoals men weet hebben de Verenigde Staten, sancties getroffen tegen Rusland omdat dit land de jacht op de walvis niet wenst stil te leggen of te beperken niettegenstaande de besluiten in die zin genomen door de Internationale Walvisvaartkonferentie. Rusland heeft echter geantwoord volgens het gekend „katje mijn, katje jou”. Inderdaad hebben de Russen slechts de helft van de Amerikaanse heek gekocht dan was overeengekomen tussen beide landen. De Russen hebben zich beperkt tot het aankopen van slechts 10 duizend ton van de Amerikaanse schepen die met het overschot bleven zitten. Men neemt aan dat de Amerikaanse maatregel tegen de Russen zich tenslotte tegen de Amerikanen (Amerikaanse rederijen en vissers) heeft gekeerd.

SHETLAND

■ De rondvis verwerkende nijverheid op Shetland wordt een nieuwe toelage van 15 miljoen B.fr. verleend, ter stimulering van de visuitvoer. Hiervoor is een speciaal fonds ter beschikking van de uitvoerders opgericht dit vooral met het oog op een uitbreiding van de uitvoer naar de Verenigde Staten en naar Australië. De uitvoer wordt vooral gesteund vanwege de overdadige aanvoer van kleine schelvis en wijting die men op deze manier aan de overzeese markten kwijt wil.

GANGSTERISME OP ZEE

Men heeft niet alleen te kampen met hold-ups en gangsterisme aan land, maar thans eveneens op zee. Inderdaad in de Caraïbische Zee werd reeds de bemanning van twee vaartuigen uitgemoord. Dit gebeurde aan boord van de garnaalkotter „Mister Bee” waar de tropische garnaal gediepvriest wordt, maar eveneens aan boord van een tweede diepvriesgarnaalkotter. Op de „Mister Bee” werden de 12 bemanningsleden vermoord en de ganse lading garnaal overgeladen aan boord van de piratenkotter. Dit gebeurde midden september. Einde september was het dan aan de beurt van de „Islote” waar de 6 bemanningsleden uitgemoord werden, en 2 ton diepgevroren garnaal overgeladen. Voor de betrokken garnaal bekomt men meer dan 200 fr. het kg. en in Colombie is dit een heel bedrag. Gelukkig werden de gangsters gesnapt toen zij de diepvriesgarnaal aan de man brachten. Het ging over oud-gedienden van de visserij, die ofwel weggestuurd waren van boord van hun vaartuig, ofwel werkloos waren. Om echter hiervoor telkens een ganse bemanning met de „machete” uit te moorden is onvatbaar! Men zou zo geneigd zijn te schrijven dat het medogenloos gangsterisme een teken des tijds is en dan nog van de Westerse beschaving!

DE JOHN BAUWENS DOES IT AGAIN!

Elke onderwijsinstelling kan op grond van de geleverde schoolprestatie in aanmerking komen voor de „Sporttrofee van het Gemeentekrediet”. Een van de voorwaarden is de deelneming aan het „Omnisportbrevet”, een sportieve brevettenactie.

Om de winnaar van de Sporttrofee schooljaar 85-86 uit te roepen, lichtte een jury een aantal scholen en hun schoolsportprogramma ernstig door.

Resultaat: voor het tweede opeenvolgende jaar werd de John Bauwens uitgeroepen tot „Laureaat van het secundair onderwijs”.

De jongens vertelden ons dat het feit dat zij reeds twee maal de trofee thuis haalden ze gesterkt zijn voor volgend jaar. Wij zeggen enkel, zoals steeds, niet overmoedig zijn maar werken, doorzetten, winnen!

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	4 nov.	4 nov.	4 nov.	4 nov.	5 nov.	5 nov.	5 nov.	5 nov.	6 nov.	6 nov.	6 nov.	6 nov.	4 nov.	4 nov.	6 nov.	6 nov.
Tarbot groot	330	365	346	328	320	359	329	359	324		358	370	338	395	318	326
Tarbot middel	230	285	317	319	235	275	253	283	225	260	272	335	290	296	240	288
Tarbot klein	155	185	280	212	180	225	142	222	195	205	187	220				
Griet groot	160	180	244		171	190	213		192	200	141	207	260	290	190	255
Griet middel	130	145	136	146	125	145	140		130	150	133	156				
Griet klein	95	110	105	122	95	110	106	153	90	100	93	126				
Schelvis groot																
Schelvis middel																
Schelvis klein	45	53							24							
Heek groot	95	125			87	110										
Heek middel	80	105			70	85										
Heek klein	40	65			55	60										
Lom																
Leng																
Rog I			78													
Keilrog	45	90			52	57					63	65	90	85	75	80
Rog	35	70	53		30	40	72	68	66	68	50	78	66	70	70	75
Tilten	30	72	56		20	40	62		58		28	38	66	70	70	75
Scherpstaart	15	45	80		15	30	70		25	40	66	68	60	70	65	70
Halve mans	15	68	35		15	35	57		30	54	28	29				
Teelt																
Katrog	10	20	30		10		33		10		10	12	50	54	50	54
Kabeljauw	90	125	100	95	90	123	124	79	125	146	105	120	105	124	128	140
Gul (groot)	82	92	94	92	82	96	108	76	85	109	116	117	100		115	
Gul (middel)	75	86	76	73	72	85	98	60	89	99	80	87	60		96	
Gul (klein)	72	85	72	57	50	68	80	60	55	79	73	74				
Hozemondhamme	220	325			216	330			220	315			336	370		
Wijting groot	31	61	50		35	50	52	48	42	52	30	43				
Wijting klein	22	30	25		22	28			23	39						
Schar	18	25	29		20	30	32		23	34	29		35	48	40	46
Steenschol	65	183			75	150			80	169						
Zeehaai	28	55	47	44	28	50	50				40	44	25	35		
Hondshaai	18	36			15	23			13	24						
Doornhaai																
Pieterman																
Makreel																
Horsmakreel																
Zeekreeft																
Schaat																
Zeebaars (klipvis)																
Kongeraal	15	47			15	42							35	48	45	55
Schartong	12	48			15	48							82	190		
Volle haring																
IJle haring																
Haringshaai																
Steenholk	20	28							23							
Heilbot																
Steur																
Koolvis																
Zeewolf	80	125	104	68												
Pollak	76	106			68	95										
Zonnevis	150	350			150	320							394	398		
Koningsvis	210	240			222								172	180		
Vlaswijting																
Zeeduivel																
Schotse schol																
Zeehond			24	18			22				14		41	46	46	50
Bot													11	15	12	16
Rode Poon (roobaard)	25	85	56		10	77			32	72	66	65	100	105	85	90
Grauwe poon (knorhaan)			18				11				12		42	46	45	55
Rode knorhaan	20	108			12	78			24	86						
Posten																

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 30 oktober werd aangevoerd: 370 kg. tong; 3 kisten tarbot en griet; 37 kisten kabeljauw; 440 kisten wijting; 79 kisten schol; 36 kisten schar; 1.225 kisten haring; 128 kisten makreel; 3 kisten sprout; 2 kisten pilchards en 10 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per stuk: haai 262.

Per 1 kg.:

grote tong 22,00-21,00; grootmiddel tong 22,20; kleinmiddel tong 20,20-19,60; tong één 16,20-16,00; tong twee 13,60-13,00.

Per 40 kg.:

tarbot 552-360; griet 400; kabeljauw drie 276-214; kabeljauw vier 270-212; kabeljauw vijf 204-190; schol één en twee 180; schol drie 144-126; schol vier 78-66; wijting vier 85-55; schar 94-56; markeel twee 44-28; horsmakreel 59; sprout 47; baars 654; pilchards 64-62; haring één 30,30-26,00.

De besommingen waren:

KW 77 + IJM 27 f 8.300; UK 11 f 2.000; UK 18 + UK 20 f 14.000; UK 27 + UK 137 f 17.800; UK 89 + UK 307 f 11.400; UK 129 f 5.100; VD 19 + VD 73 f 19.200; VD 20 f 3.900; YE 25 f 4.500; IJM 8 f 1.600; IJM 18 f 1.700; één Deense snik FN 2 f 2.100.

Aan de vrijdagmarkt van 1 november werd aangevoerd: 10.250 kg. tong; 68 kisten tarbot en griet, 389 kisten kabeljauw; 2 kisten koolvis; 623 kisten schelvis; 742 kisten wijting; 1.865 kisten schol; 129 kisten schar; 3.092 kisten haring; 139 kisten makreel en 235 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per stuk: haai 542.

Per 1 kg.:

tarbot 20,68-19,40; grote tong 22,00-21,06; grootmiddel tong 22,00-21,45; kleinmiddel tong 18,00-16,85; tong één 14,91-14,20; tong twee 12,83-12,03.

Per 40 kg.:

tarbot 718-340; griet 434-338; kabeljauw twee 232-190; kabeljauw drie 204-170; kabeljauw vier 188-160; kabeljauw vijf 188-92; schelvis twee 240-154; schelvis drie 190-102; schelvis vier 80-63; schol één 182-158; schol twee 170-144; schol drie 124-96; schol vier 78-48; wijting vier 86-44; makreel twee 43-28; schar 73-52; haring één 26,20-24,40; tongschar 376-250; rode poon drie 270-224; poontjes 53-26; hake 280-240; baars 704; pilchards 51; hammen met kop 320-180; krabbepoten 81-49; roggen 130-24; horsmakreel 49-41; krab 20-16,20; steenbolk 66; lever 29; kleine kreeft 504; koolvis vier 60; haai 114-100.

De besommingen waren:

ARM 23 f 69.400; HD 71 f 9.500; KW 77 + IJM 27 f 22.700; KW 125 + KW 173 f 14.100; KW 214 f 11.200; UK 27 + UK 137 f 20.100; UK 89 + UK 307 f 7.400; UK 129 f 2.800; UK 170 f 4.600; UK 233 + UK 234 f 8.200; UK 333 f 12.600; VD 19 + VD 73 f 32.200; VD 20 f 2.800; VD 32 + VD 77 f 14.900; IJM 6 f 1.000; IJM 8 f 600; IJM 18 f 1.100; IJM 207 + IJM 209 f 25.300; verder vier Goedereeders, twee Texelaars en twee IJMuidenaren, deze acht schepen besomden te zamen f 345.000.

Aan de maandagmarkt van 4 november werd aangevoerd: 18.850 kg. tong, 191 kisten tarbot en griet, 84 kisten kabeljauw, 285 kisten schelvis, 185 kisten wijting, 3.109 kisten schol, 49 kisten schar, 8.857 kisten haring, 20 kisten makreel, 227 kisten varia.

De prijzen in guldens: Per 1 kilogram: gr. tong 21,47-20,97, middel tong 21,86-20,99,

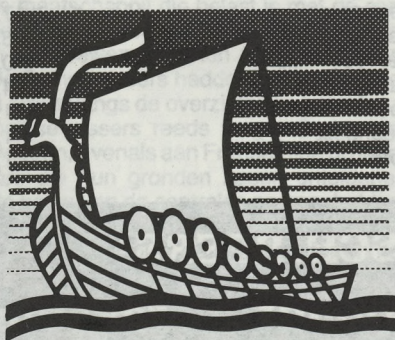
kleine middel 17,11-16,74, tong één 14,85-14,29, tong twee 13,44-12,80, tarbot 20,02-18,50.

Per 40 kilogram: ham met kop 374-180, ham zonder kop 720-542, heek 176, rog 158-78, haai 112-80, kleine kreeft 180-176, rode poon 130, poontjes 90-60, krab 24-15,50, tarbot 747-324, griet 416-321, kabeljauw één 280-235, kabeljauw twee 238-208, kabeljauw drie 212-174, kabeljauw vier 176-162, kabeljauw vijf 158-118, schelvis 154, schelvis twee 142-134, schelvis drie 106-90, schelvis vier 81-60,80, wijting 92-51, schar 86-60, haring een 27,40-24,40, makreel twee 62-33, tongschar 341-200.

De besommingen waren: KW 11 f 47.300, KW 22 f 81.200, KW 25 f 66.500, KW 45 f 45.800, KW 88 f 43.000, KW 113 f 38.700, KW 145 f 53.200, KW 152 f 17.300, KW 189 f 54.100, UK 49 f 1.200, IJM 44 f 42.600, IJM 154 f 28.400, KW 4 + KW 149 f 6.500, KW 26 + KW 167 f 5.600, KW 221 + KW 51 f 26.800, KW 125 + KW 173 f 2.300, UK 18 + UK 20 f 1.600, UK 27 + UK 137 f 3.500, UK 89 + UK 307 f 1.500, UK 135 + 145 f 12.900, UK 90 + VD 54 f 21.200, UK 138 + 208 f 13.600, UK 141 + UK 271 f 25.500, UK 142 + UK 215 f 21.800, VD 19 + VD 73 f 6.800, IJM 207 + IJM 209 f 1.700. 7 Texelaars besomden f 310.000.



FULTON MARINE NV



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

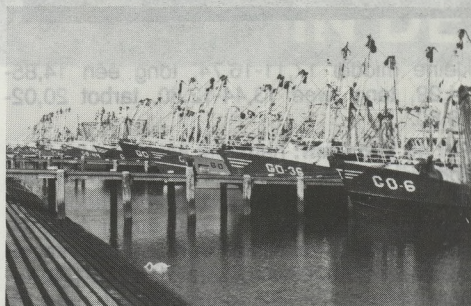
Vele jaren ervaring in ontwerp, bouw en herstelling van de meest diverse en gesofistikeerde schepen voor zee-, kust-, Rijn- en binnenvaart.

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

SCHEEPSWERVEN VAN HEMIKSEM NV

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

NEDERLAND



GOEDEREDEE

DONDERDAG 31 OKTOBER

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			22,42
Tong gm			21,54
Tong km			18,46
Tong I			15,48
Tong II			11,86
Tarbot I			20,74
Tarbot II			15,10
Tarbot III			11,41
Tarbot IV			8,89
Tarbot afw			7,91
Griet I			8,98
Griet II			8,51
Kab 2 (G)			6,95
Kab 3 (G)			5,19
Kab 4 (G)			4,95
Kab 5 (G)			4,00
Wijt. 4 (G)			1,88
Schar 1/D			1,73
Makreel II			0,89
Poon gr			2,50
Poon 1			2,41
Poon 2			1,83
Rog I			3,00
Bot			0,83
Tongschar			7,00
Schol 1 (O)			4,34
Schol 2 (O)			3,41
Schol 3 (O)			2,19
Schol 4 (O)			1,13
Krab			0,97
Inktvis W			8,50
Inktvis Zw			3,00
Harder			4,00
Steenbolk			1,60
Mullen			4,00
Hammen			9,00
Paling			14,37
Diversen			12,10
Garn. Exp. 1			3,95
Garn. Exp. 2			1,06
Garn. Bnl. 2			2,90
TOTAAL	25.527	108.508	

VRIJDAG 1 NOVEMBER

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			21,36
Tong gm			20,52
Tong km			16,39
Tong I			14,34
Tong II			12,59
Tarbot I			20,63
Tarbot II			16,05
Tarbot III			11,06
Tarbot IV			8,54

Tarbot afw	7,19
Griet I	9,96
Griet II	8,31
Schol 1 (G)	3,93
Schol 2 (G)	3,47
Schol 3 (G)	2,31
Schol 4 (G)	1,55
Kab 1 (G)	5,88
Kab 2 (G)	5,64
Kab 3 (G)	4,30
Kab 4 (G)	3,94
Kab 5 (G)	3,54
Kab (Afw.)	0,52
Wijt. 4 (G)	1,29
Schar 1/D	1,71
Makreel II	0,76
Poon gr	2,35
Poon 1	2,49
Poon 2	1,15
Rog I	3,50
Rog II	2,44
Koolv. 1 (G)	2,17
Schel. 3 (G)	3,03
Bot	0,75
Zalm-Forel	3,93
Tongschar	6,41
Schol 1 (O)	3,90
Schol 2 (O)	3,28
Schol 3 (O)	2,12
Schol 4 (O)	1,21
Haai + P	2,59
Krab	0,68
Inktvis W	8,09
Inktvis Zw	2,74
Harder	4,03
Steenbolk	1,44
Mullen	4,57
Kreeft	15,00
Hammen	13,76
Paling	12,56
Diversen	8,43
Garn. Exp. 1	4,35
Garn. Exp. 2	1,00
Garn. Bnl. 2	3,50

TOTAAL 253.195 1.346.859

LAUWERSOOG

Maandag 28 oktober kon de vangst van 14 schepen gesorteerd en verkocht worden. Van alle soorten vis was er een redelijk aanbod. De lap tong lag rond de f 19,30 en grootmiddel leverde f 20,90 - f 20,20 per kg. op. Voor de kleinste tong betaalde de handel f 12,15 - f 11,90. Bij de tarbot ging de grootste weg voor f 18,82 - f 18,59 en de kleinste voor f 8,72 - f 8,54. Voor schol IV bleef de klok tussen f 1,52 en f 1,58 staan. Schol III ging over in andere handen voor f 2,46 - f 2,30 en schol II voor f 3,37 - f 3,23. De grote schol bracht van f 3,74 tot f 4,02 per kg. op. Bij de rondvis bleef de gul vrij stevig in de markt met kleine gul voor f 2,81 - f 2,60.

Kabeljauw V lag rond de vier gulden en de grote en middel gul rond de f 4,50. De wijting vangsten nemen op het ogenblik behoorlijk toe. Gestripte wijting werd verkocht tussen f 1,43 en f 1,26.

Woensdag waren er twee Denen aan de markt. Voor kabeljauw II betaalde de handel f 4,95 - f 4,76.

Aan de donderdagmarkt verscheen een Deen. Voor de middel kabeljauw werd nu drie tot vier

dubbeltjes meer gegeven. Voor een vangst van 5.900 kg. kon een resultaat genoteerd worden van f 28.079.

Vrijdag werd er door twintig schepen voor een redelijke aanvoer gezorgd. De kleine gul bleef gelijk aan maandag. Kabeljauw V lag rond de f 3,85 en middel gul rond de vier gulden. Wijting al naar grootte bracht van f 1,86 tot f 1,33 per kg. op en dichte f 1,03. Gestripte schol IV deed f 1,68 en dichte van f 1,37 tot minimumprijs. De grootste soort schol lag rond de f 4,20. Duur blijft tongschar met opbrengsten van f 8,22 tot f 7,28.

De garnalenvangsten waren weer groter. In totaal zijn er 108.731 kg. ter verkoop aangeboden door 44 schepen. De grootste aanvoerdagen waren zoals gewoonlijk dinsdag en donderdag. 35 ton pellerijgarnalen brachten dinsdag f 2,88 - f 3,40 per kg. op en 3.484 kg. exportgarnalen f 3,43 - f 3,51.

Donderdag werden er 45 ton pellerijgarnalen verkocht voor f 3,39 tot f 3,93 en voor de exportgarnalen werd f 3,81 tot f 4,13 gegeven.

De gemiddelde weekprijs van de pellerijgarnalen kwam op f 3,47 en van de export op f 3,75.

De besommingen waren redelijk tot zeer goed.

Voor 17 schepen kwamen resultaten van meer dan tienduizend gulden op papier. De hoogste besomming f 17.970 werd gemaakt voor 5.425 kg.

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 27 okt. t.m. 2 nov. 1985

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	50.752	4,25
Handels Garnalen	317	5,12
Tong		17,90
Schol		2,43
Schar		1,43
Bot		0,84
Tarbot		13,92
Griet		8,75
Kabeljauw		4,25
Wijting		1,68
Zeebaars		17,45
Harder		3,64
Makreel		0,75
Paling		14,40
Poon		1,81
Steenbolk		1,50
Sprot		1,06

SCHIPPERS!

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

FRANKRIJK

■ Voor de zoveelste maal is er een akkoord ondertekend tussen de Franse dokkers en de visserij te Kéroman, de vissershaven van Lorient. In bepaalde middens vrees men echter dat het voor de zoveelste maal een vodge papier zal betekenen voor de dokkers, aan wie het, volgens de Franse wetgeving, toekomt om de vis te lossen. De dokwerkers hadden enkele weken terug, voor de zoveelste maal de vis in gijzeling genomen om aan hun eisen te zien voldoen, waarop de vissers bedreigd hadden zelf tot lossen over te gaan. Tegenover de machtige dokkersbond waartoe de Franse lossers behoren, staan de vissers echter altijd in het verweer en aan de zwakke kant.

■ Maandag is de visserij op de St.-Jacobsschelp in de Baai van St.-Brieuc in Frankrijk terug gestart. Voor de Franse vissers op de St.-Jacobsschelp altijd een grote gebeurtenis die samengaat met een opwindend gereedmaken en uitrusten van de vaartuigen voor de nieuwe campagne. Een soort plaatselijke vlaggetjesdag in het klein. Verleden jaar had men grote hoop voor een goed seizoen in 1985 omdat zoveel jonge St.-Jacobsschelpen waargenomen werden. Intussen is er al heel wat van die gunstige vooruitzichten te loor gegaan omdat er vastgesteld werd dat veel van de betrokken jonge St.-Jacobsschelpen afgestorven zijn door tegenslagen en/of ziekten. Volgens anderen echter is een illegale visserij op deze jonge schelpen echter de hoofdoorzaak.

■ De Franse vissers die weerom zullen beperkt worden in hun visserijmogelijkheden door het leggen van de elektrische verbindingkabels tussen Frankrijk en Engeland, hebben met hun onlangs gehouden blocus van de haven van Calais toch iets bekomen, namelijk dat er door de Franse overheid een bijeenkomst belegd werd in de „capitainerie” van de haven van Calais, tussen alle partijen, namelijk de havenautoriteiten, de maatschappij die belast is met de constructie en het leggen van de kabels. Verkeerswezen en Zeewezen en ten slotte de visserij zelf. De Franse vissers hadden des te meer redenen omdat langs de overzijde van het Kanaal de Engelse vissers reeds vergoeding toegezegd werden, evenals aan Franse zijde de landbouwers die hun gronden zagen onteigenen voor de bouw van de centrales en voor het leggen van de kabels. De visser voor de zoveelste maal en natuurgelukkig van de assepoester en het kind van de rekening.

■ Over de onderhandelingen die thans bezig zijn tussen Frankrijk en Canada, en die van zeer groot belang zijn voor de Franse diepzeevisserij voor de visvangst ter hoogte van de St.-Laurensstroom en de hiermede betrekking hebbende Golf, tonen Franse vertegenwoordigers zich optimistisch. Thans werd ook St.-Pierre-et-Miquelon tot deze besprekingen toegelaten gezien het nieuw statuut van deze Franse eilanden hen een eigen verantwoordelijkheid bezorgt. Wat de Franse diepzeevisserij betreft, zijn de resultaten in de Canadese wateren dit jaar ruim zo goed als voorgaand jaar. De visserij op garnaal in de Groenlandse wateren is zelfs beter dan verleden jaar, maar daar zijn de toegekende

kwota bijna uitgeput. In de Noordzee zijn de resultaten lichtjes minder, vooral wat de koolvis betreft.

■ De Franse 24-meter treiler „Damafran” uit Concarneau is op de visserij, ten zuiden van Kingsale, door de Ierse Marine opgebracht naar de haven Cork. Reden van het opbrengen is het niet bijhouden van de EEG-logboek, waarin alle vangsten, met gewicht, soort en plaats van de vangst, niet bijgehouden was. Het is de eerste maal dat een Frans vissersvaartuig om dergelijke reden opgebracht wordt. Ook werd er nog geen enkele Ierse rechtbank in dergelijke zaak vonnis geveld. De verdediger van de Franse schipper hoopt dan ook daar voor de eerste maal slechts een waarschuwing zal uitgesproken worden.

■ Het is waarschijnlijk wel minder geweten dat ook de Franse vissers hun hospitaalschip hebben, alhoewel het een vaartuig is dat specifiek ingezet wordt in de Golf van Gasconje voor de duur van de tonijnkampagne. Het gaat hier om de „Pêcheur Breton” die de rol van Sint-Bernard op zich neemt. Er is een dokter aan boord voor het geven van de eerste urgente zorgen. Deze dokter beschikt over een volledig ingerichte konsultatiekamer, reanimatie-apparaat, materiaal voor kleine chirurgische ingrepen en apparatuur voor het maken van cardiogrammen en een kamer met twee ziekenbedden. De „Pêcheur Breton” bevoorraadt eveneens vaartuigen in moeilijkheden met gasolie en doet radio- en elektronische depannages. Deze dienst zal nu eveneens uitgebreid worden tot de Indische Oceaan voor de campagne op de tropische tonijn. Hiervoor zullen zich twee dokters-onderling aflossen voor 3 maand.

GROOT-BRITANNIE

■ Een Spaanse schipper die zonder vergunning in de Britse wateren viste 190 mijl ten westen van St.-Kilda in Schotse wateren, werd er verast door een RAF-Nimrod vliegtuig die de overtreding op band vast legde. Het ging hier om de Spaanse treiler de „Legorpe”. Alle bewijzen werden overhandigd aan het Londense ministerie die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft. Deze gaf de Navy opdracht, bij de eerste gelegenheid het betrokken Spaans vaartuig op te brengen. Dit gebeurde onlangs toen het vaartuig gezien werd 75 mijl zuid-west van de Scilly. Het vaartuig werd naar Falmouth opgeleid en daar werd de schipper veroordeeld tot een rekordboete van 35 duizend pond, hetzij 2,7 miljoen B.fr.!

■ De Spaanse treiler „Azcarate Berria” werd verleden week woensdag opgebracht naar Falmouth. Het opbrengen gebeurde door het visserijwachtschip „HMS Shetland”. Een voorlopig onderzoek aan boord had uitgezonden dat van een bepaalde vissoort 10% ondermaatse vis aan boord genomen werd. Een omstandig onderzoek gebeurde verder in de haven van Falmouth. Dit bewijst weer eens dat de Spanjaarden op dit gebied onbetrouwbaar en onverbetterlijk zijn. Wat zal het na 1/1/1986 worden. Gelukkig is hun de visserij in de Noordzee voor een lange periode ontzegd.

■ De voorzitters van de Schotse Rederfederaties, Willy Hay en Bob Allan zijn verleden week naar Parijs gevlogen om er met hun Franse collega's het probleem van de bijvangst (Deense bijvangst) bij de kevervangst te bespreken, evenals de kwestie van de netmaaswijdte die waarschijnlijk eerlang zal opgetrokken worden in de Noordzee.

■ Verleden week zijn verscheidene vissersvaartuigen uit Fleadwood uit zee moeten terugkeren vanwege een plots opduikende epidemie van griep onder de bemanningsleden! Eén vaartuig, de „Ellen” die binnen liep om een paar bemanningsleden af te zetten en met reservebemanningsleden terug uitvoer, moest een tweede maal terugkeren omdat ook de overige bemanningsleden plots met de griep geplaagd zaten.

■ Shetland haringkotters hebben in de maand oktober goede haringvangsten gekend, dit op de Fladden gronden en rond Calymore Field. het grootste deel van deze vangsten ging naar de faktorijschepen die te Ullapool lagen en dit aan dezelfde voorwaarden als deze door de Schotse vloot met de vertegenwoordigers van de faktorijschepen bedongen. Verscheidene Shetland-vaartuigen braken plaatselijke rekords met aanvoeren boven de duizend benen.

RUSLAND

■ De Russen zouden reeds op de walvisvangst het hun toegewezen contingent grotendeels overschreden hebben. Inderdaad werden er van een speciale soort reeds 2.400 gevangen terwijl het Russisch contingent slechts 1.940 bedraagt. Niettegenstaande de Russen, onder meer door de Verenigde Staten aangezet worden te stoppen met deze visserij, gaan zij er mee door. Ook Noorwegen en Peru laten zich niet gelegen aan de beslissingen genomen met 2/3 meerderheid door de Internationale Walvisvaartkonferentie. Japan heeft echter laten weten dat zij met de walvisvangst zullen stoppen vanaf 1988. Noorwegen, Peru en Rusland zullen voort vissen zolang het bestaan van de soort niet bedreigd wordt.

IJSLAND

■ De IJslandse vangst aan kabeljauw gedurende de eerste 8 maanden van het jaar zijn beduidend hoger dan over dezelfde periode beschouwd verleden jaar. Dit jaar bereikte men reeds meer dan 250 duizend ton tegen bijna 210 duizend ton verleden jaar. De kabeljauw wordt in IJsland als één der voornaamste rijkdommen beschouwd en de biologen trachten deze vissoort zoveel mogelijk te beschermen en leggen aan hun eigen schepen strenge normen ter zake op.

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

JAPAN

■ Japan telt op zijn kusten om de 5 km. een vissersdorp, dat zijn er ongeveer voor de totale Japanse zee grenzen zowat 6.900. Niet te verwonderen dat Japan de eerste visserij natie en de eerste plaats op de lijst van de visaanvoerders inneemt.

■ Japan is toonaangevend wat betreft het vervaardigen van produkten op basis van zeevis waarin men het oorspronkelijk produkt niet meer erkent. Denken we maar aan krabben vlees. (krabbensticks) gemaakt op basis van visvlees van bv. de vlasswijting. Door toevoeging van allerlei aromas en bijprodukten bereiken zij bijna de perfectie dank zij inschakeling van de universiteitslaboratoria. Thans heeft men het tot een Hamburger gebracht samengesteld uit vis. Het nieuw produkt wordt „Marin-beef” genoemd. Het wordt vervaardigd vertrekkende van het vlees van gedroogde vis die tot fijn stof vermaald wordt. Naderhand wordt de vis terug met vocht aangengend, een vleesaroma toegevoegd, vleeskleur bezorgd, zodanig dat men geen onderscheid meer proeft met zijn gekapt rundsvlees. Smaak, kleur, aroma zijn dezelfde! Deze nieuwe „Marin-beef” is een preparatie rijk aan proteïnen. Een productievoordeel is eveneens dat men hier als materie geen dure vissoorten moet gebruiken, maar dat gewone en kleine vissoorten (wij denken hierbij zelf onmiddellijk aan de blauwe wijting) hiervoor ten zeerste in aanmerking komen.

■ Op visserij gebied heeft Japan weerom twee belangrijke successen gehaald. Enerzijds. Van Rusland werd bekomen dat de Japanners meer schepen mogen inzetten in de wateren van het eiland Kaigara. Anderzijds werd vanwege de Verenigde Staten een verhoging van de Japanse viskwota in de Amerikaanse wateren bekomen met bijna 135 duizend ton (driemaal de totale jaarlijkse vangstcapaciteit van de Belgische visserij) waardoor Japan in de 200-mijlszone van de Verenigde Staten 900.000 ton zou kunnen vissen.

■ Japan zal een onderzeeër bouwen voor zeebodemonderzoek tot op een diepte van 6.000 m. Alhoewel voor mineraalonderzoek gebouwd, hoofdzakelijk voor het titaan, zou ook wel eens een bioloog kunnen medegevoerd worden voor diepzeeeonderzoek van de fauna en flora. De duikboot zelf, die tot in de perfectie zal uitgerust worden zal zo maar het bagatel van 2,5 miljard B.fr.

■ Japan ziet zich verplicht de invoer van rode tonijn van 55 duizend ton verleden jaar tot 70 duizend ton dit jaar op te trekken. Canada zal hiervan 10 duizend ton leveren en de Verenigde Staten 60 duizend ton. Eén en ander is het gevolg van kleinere Japanse tonijn aanvoeren, waardoor het tonijnseizoen in Japan vervroegd afgesloten werd. Japan is het eerste visserijland ter wereld met een aanvoer van meer dan 10 miljoen ton, maar toch worden nog heel wat fijne soorten ingevoerd. Japan is een bij uitstek vissteking land, maar er worden ook veel fijn verwerkte visprodukten uitgevoerd.

Binnens LEURO PORT '85 scheepvaart 4 AMSTERDAM rai

12-16 november 1985

■ De Urker-Producentenorganisatie, beter bekend als de Oostelijke P.O. heeft de eigen gemeente Urk de baard afgedaan en zelf de Harlinger-afslag van de gemeente Harlingen overgenomen. Inderdaad verliepen de onderhandelingen tussen de gemeentebesturen van Harlingen en Urk niet te vlot en de Urker-P.O. heeft dan maar zelf een bod gedaan en de knoop doorgehakt. Men vreesde inderdaad dat de Harlinger-afslag over kop zou gaan hetgeen een gevaar zou ingehouden hebben voor de verkoopfaciliteiten en mogelijkheden van de Urker-kotters in Harlingen. Hierdoor telt men in Nederland 2 partikulier uitgebate afslagen, namelijk „Den Oever” en „Harlingen”.

■ Met de moeilijkheden die zich thans in Nederland voordoen in verband met de tekorten aan viskwota om elkeen aan zijn trekken te laten komen, komt het partikularisme thans aan de oppervlakte. De kleine zeevisserij verwijt de kotters voor broodroof. Noord verwijt Zuid over onfaire praktijken, terwijl elkeen zich gedupeerd voelt, natuurlijk door de schuld van een ander. Dit geeft dan terug aanleiding tot het oprichten van verenigingen en organisaties in de schoot van de zovelen die zich gedupeerd voelen en het slot is het stichten van altijd maar nieuwe en kleinere, meer specifieke producentenorganisaties. Een moeilijke tijd voor de Nederlandse visserij.

■ Het is dank zij de eerder slechte vangsten vanwege de Nederlandse vissers aan de rondvisvloot nog tot half november op kabeljauw zullen kunnen gaan vissen. Men is in Nederland dan ook hard in de weer om met de andere EEG-landen die aan rondvis een overschot(je) hebben overeenkomsten af te ronden, waardoor hopelijk het jaar rond zou kunnen gemaakt worden. Dat het nu „dank zij” de eerder magere vangsten is dat men in Nederland de rondvisserij wat heeft kunnen trekken, daar heeft men in feite toch ook geen boodschap aan.

SCHOTLAND

■ In Schotland is alleen reeds in de eerste 8 maanden van 1985, de aanvoerwaarde in de afslagen met 1,25 miljard B.fr. gerezen ten overstaan van het vorig jaar, om aldus in deze periode 10,6 miljard B.fr te bereiken. Aan kabeljauwsoorten alleen reeds werden in de Schotse aanvoerhavens voor 300 miljoen B.fr. meer aangevoerd. Er wordt echter niet meegedeeld of dit een gevolg is van een grotere aanvoer of vanwege hogere prijzen, of zelfs vanwege de uitbreiding van de vangstcapaciteit van de vloot. Het past dus voorzichtig te zijn in het eventueel trekken van besluiten.

NOORWEGEN

■ Noorwegen zal het toezicht op zijn wateren en het straffen van overtreding op de Noorse reglementen door buitenlandse vissersvaartuigen nog versterken. Er zal ook een speciale openbare aanklager aangesteld worden voor visserij-overtredingen. Opgelet dus voor onze E.E.G.-vissers die thans reeds moeilijkheden hebben met de strenge toepassing van de Noorse visserijreglementatie op de buitenlandse vaartuigen. Ook voor wat de visserij rond het eiland Jan Mayen en Svalbard betreft wordt hogere waakzaamheid in het licht gesteld.

GROOT-BRITANNIE

■ Het Britse departement van Verkeerswezen die de dienst voor veiligheid van de schepen verzekert waaronder ook de vissersvaartuigen, heeft laten weten dat er vanaf het volgend jaar meer zal gevraagd worden voor het uitvoeren van de veiligheidsinspecties aan boord van de vaartuigen. Inderdaad staat de inspectiedienst, wat enerzijds lonen en kosten van het personeel betreft, en anderzijds de inkomsten, zeer in de rode cijfers. Een verwittigd man is er twee waard zegt het spreekwoord, maar of het hier zal helpen voor de visserij is een ander paar mouwen.

■ Ook in Groot-Brittannië is men niet vies van andermans geld en goed. Een schipper uit Grimsby had zijn zware vest in een visserspub afgelegd met in de binnenzak zijn portefeuille met 180.000 B.fr. Na een tijd verliet hij met een paar anderen de pub zonder aandacht te besteden aan zijn vest. Toen hij zich dit een tijd later realiseerde en vliegensvlug terug naar de pub ging, was de vest en natuurlijk het geld verdwenen. Deze grote som had hij op zich gesteld om enkele rekeningen te vereffenen.

■ De secretaris van de kustvisserij uit Lowestoft (U.K.) beklaagt zich over het immer groter aantal vergunningen die uitgereikt worden voor het winnen van grint en zand uit zee. Hierdoor gaan vele goede visgronden verloren, terwijl er eveneens veel statisch vistuig zoals fuiken stellingen, enz... beschadigd of verloren gaat. Kwestie van vergoeding, klopt men altijd aan dovemansdeuren omdat er teveel vergunningen aan te veel firma's uitgereikt worden en men aldus altijd de schuld op een ander steekt. Inderdaad, het is niet alleen een Brits probleem, maar altijd is het de visser die het slachtoffer is.



DRUKKERIJ
NIEUWSBLAD VAN DE KUST
HET VISSERIJBLAD

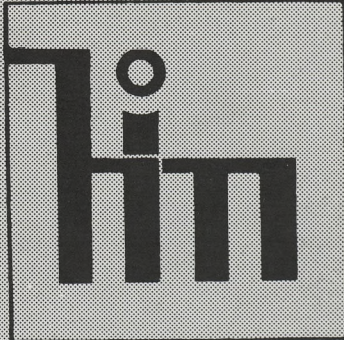
REEDS MEER DAN EEN HALVE EEUW
TOT UW DIENST VOOR
AL UW DRUKWERKEN.

WIJ DRUKKEN VAN VISITEKAARTEN
TOT KLEURRIJKE BOEKEN
EN BROCHURES.

BEKWAME VAKLUI
MODERN MACHINEPARK

VRAAG ONZE PRIJZEN !

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



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE

☎ (059) 32 16 89 – Telex: 81229



Gedekte risico's:

eigen schade – schade aan derden –

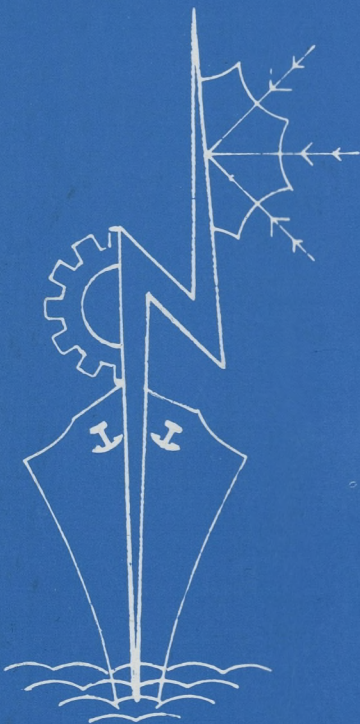
opslepingen – totaal verlies –

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 sloopsherstellingen

Tel. (059) 32 39 79 – 32 08 20