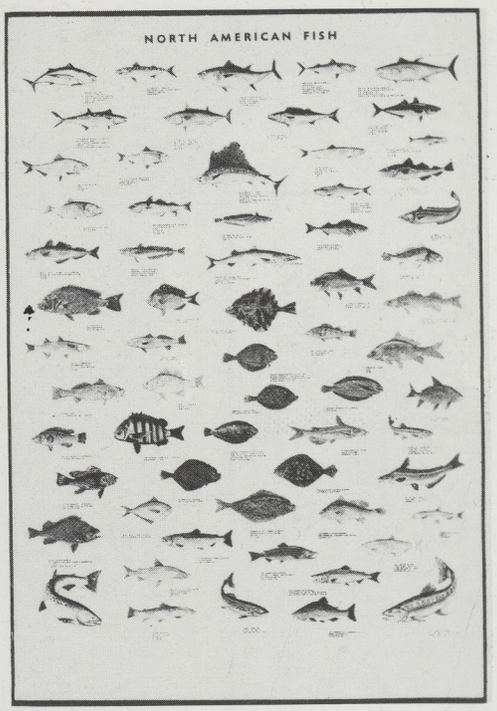
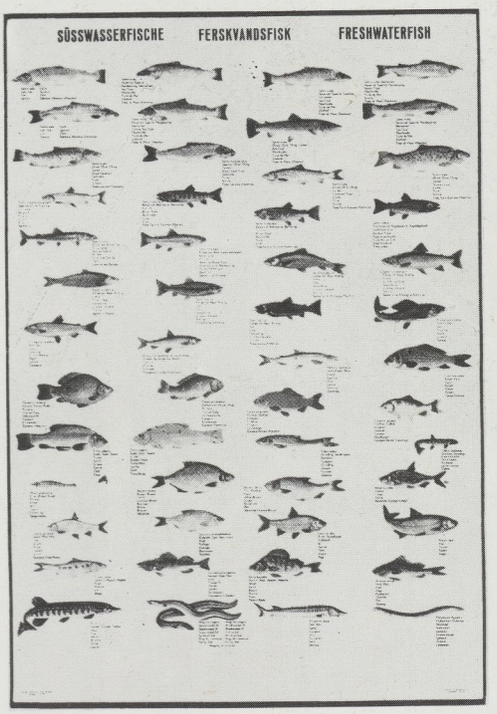
HET VISSERIJBLAD

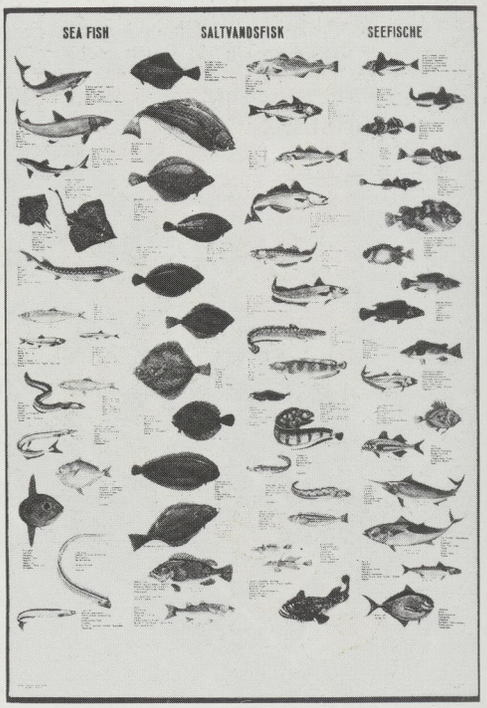
52e JAAR – PRIJS 50 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 22 NOVEMBER 1985 – NR. 44



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.



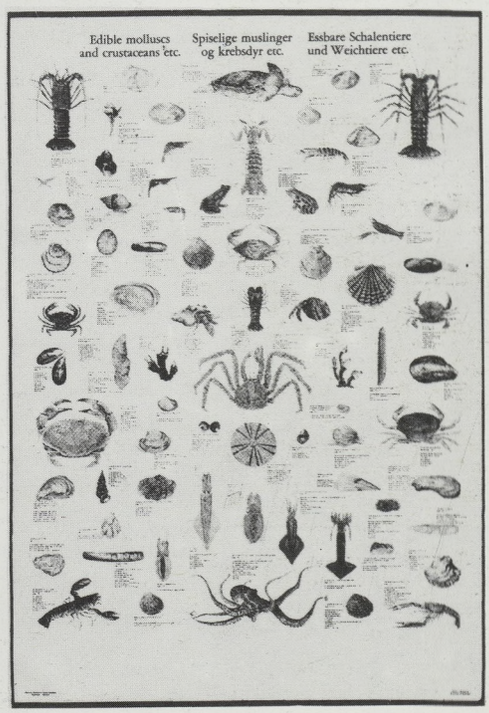
TYPE B: Zoetwatervissen.
53 van de meest verspreide vissen van de Europese meren en rivieren. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Fins, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands en in het Italiaans.



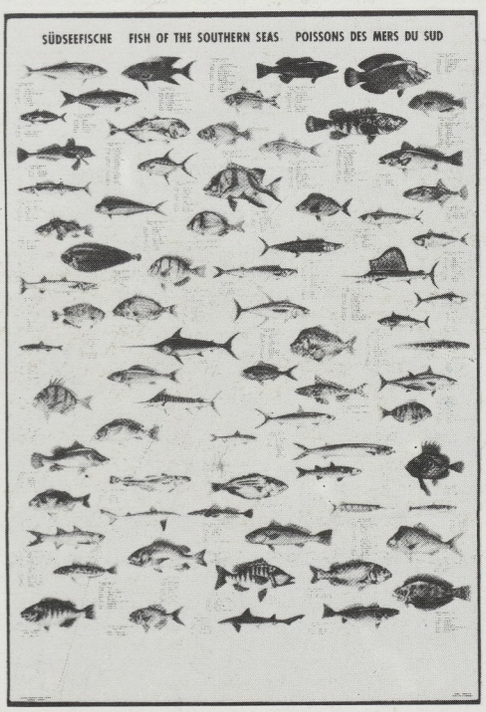
TYPE C: Zeevissen.
62 van de meest verspreide vissen van de Atlantische Oceaan en de Europese Zeeën. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Spaans.
De grootte staat eveneens aangeduid.

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

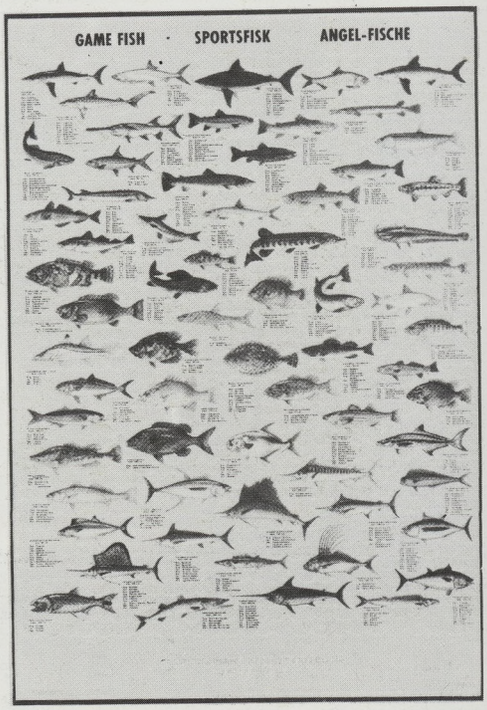
TYPE D: Eetbare mosselen en schaaldieren, enz.
75 verschillende soorten van de hele wereld. De namen staan in het Latijn, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Frans.
De grootte staat eveneens aangeduid.



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.



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 – TELEFFOON (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 22 november 1985 – Nr. 44

Twee vliegen in één klap...!

ZATERDAG WORDEN TE ZEEBRUGGE DE Z.54 „DE BOUNTY" EN DE Z.70 „'t WESTDIEP" GEDOOPT!

Het zal een zeldzaamheid zijn dat op één dag, gelijkertijd, twee vissersvaartuigen worden gedoopt. Voor die stunt wordt komende zaterdag gezorgd door Zeebrugge want dan worden zowel de Z.54 „De Bounty" als de Z.70 „'t Westdiep" gedoopt.

Eerst is er de doop van de Z.54 „De Bounty", een grote bokkentreiler die werd gebouwd voor de rederij „De Bounty" met Gilbert Derudder als de stuwende kracht achter de onderneming. De doop van dit vaartuig zal plaats grijpen orn 14.30 u. De Z.54 „De Bounty" werd, voor wat het casco betreft, gebouwd op de Westvlaamse Scheepswerven terwijl de technische afbouw gebeurde door de Scheepswervan De Graeve uit Zeebrugge.

„De Bounty" is een van de grootste bokkentreilers die onze vissersvloot zullen gestalte geven.

Peter van het nieuwe vaartuig is provinciegoeverneur Olivier Vanneste terwijl mevrouw Martine Maes, een familielid van de Rederij „De Bounty" als meter zal fungeren.

xxx

Nadien, omstreeks 15 u. wordt op een andere plaats in de Zeebrugse vissershaven de Z.70 „'t Westdiep" gedoopt. Dit vaartuig is speciaal gebouwd voor de kustvisserij. Het is de firma Perfecta die het vaartuig bouwde voor rekening van de rederij „De Branding" met de hh. Vantorre en Lowyck als vennoten van de rederij.

De heer Pieters, exploitant van het gekende visbedrijf uit Brugge zal voor die gelegenheid het peterschap torsen terwijl mevrouw Jean-Pierre Ponjaert, directeur van de scheepswerven Perfecta als meter zal fungeren.

Op beide plechtigheden komen wij uitgebreid terug in ons volgend nummer.

EUROPORT '85

VISSERIJ-SYMPOSIUM „HALEN EN UITZETTEN" (16.11.85)

Zoals gemeld in ons nummer van 8 november, werd op zaterdag 16 november in de RAI-expohall te Amsterdam, tijdens EUROPORT '85, een visserijsymposium (een geleerd woord voor lunch-bijeenkomst) gehouden, met als thema **„De kwaliteit van de gasolie".** Er doen inderdaad nogal wat geruchten de ronde. Wat is er waar van de vermoedens? Wordt ermede geknoeid? En zo ja, hoe en door wie?

Dit thema blijkt – en dat is begrijpelijk – heel wat bedrijfsmensen te beroeren. De ruime en gezellige Glazen Zaal van de RAI was afgeladen vol met schippers, reders, olie-leveranciers, afgevaardigden van olie-maatschappijen en allerlei andere belangstellenden uit de bedrijfsmiddens. We konden ook enkele Belgen opmerken, die hiervoor (en uiteraard ook voor de expo) de verplaatsing naar Amsterdam de moeite waard vonden.

Eerst en vooral een saluut aan de organisatoren die deze bijeenkomst vlot en gezellig deden verlopen. Het begon al heel goed met een door lieftallige hostessen aangeboden aperitiefje, en tijdens de pauze werden we bovendien nog vergast op een lekker hapje en een geurig bakje koffie. En tussendoor zaten wij in de olie.

Het panel werd voorgezeten door de h. B. DAALDER, Voorzitter van het Visserijschap. Hij werd hierbij deskundig geasisteerd door de heren L. VAN DAM, Hoofd van het laboratorium van de firma „Caleb Brett" (Rotterdam), J. LOGTENBERG (Shell), A. MOLIJN (RIVO) en C. GEUZE (Deutz).

Na een welkomwoord van de h. DAALDER, geeft de h. VAN DAM eerst een inleiding ter informatie aangaande het kwaliteitseffekt van de modernisering van raffinaderijen. Wij vinden deze inleiding dermate belangwekkend dat wij de tekst hieronder volledig afdrukken.

Inleiding door de h. L. VAN DAM („Caleb Brett")

Gasolie is van oorsprong een fractie uit ruwe aardolie die na een eenvoudige destillatie werd verkregen. De olie werd oorspronkelijk gebruikt om er gas van te maken, zoals in de oude Nederlandse gasfabrieken gas werd gemaakt uit steenkool.

De naam gasolie is gebleven, het produkt heeft echter een veel uitgebreider toepassingsgebied gekregen.

Vroeger werd gasolie alleen verkregen door destillatie, d.w.z. aardolie wordt in een destillatietoren in produktgroepen verdeeld, elk met een bepaald kooktrajekt.

In volgorde van kooktrajekt komen:

gassen – propaan, butaan of LPG
nafta – een soort benzine
kerosine – bekend als petroleum en vliegtuigbrandstof
gasolie
M.D.O. – Marine Diesel Fuel, een zwaardere gasolie-kwaliteit
residu – bekend als stookolie

De hoeveelheid gasolie, die door deze primaire destillatie uit ruwe aardolie wordt verkregen, is **onvoldoende** groot om aan de vraag te kunnen voldoen. Daarom wordt in moderne raffinaderijen gebruik gemaakt van **aanvullende,** ook wel conversie-technieken genoemd, om meer lichte produkten **uit de residu** te halen. Dit wordt gedaan in hoog-vacuüm installaties en catalytische en thermische kraakinstallaties. In deze kraakinstallaties worden grote oliemoleculen omgevormd tot kleinere en lichtere moleculen. De eigenschappen van deze moleculen zijn na het kraakproces zodanig veranderd, dat een **groot deel** van deze produkten **geschikt** is voor toepassing in benzine, kerosine **en gasolie.**

De huidige gasoliën zijn daarom niet alleen „straight-run"-brandstoffen uit de primaire destillatie, maar zijn samengesteld uit **diverse** componenten.

GASOLIE - BRANDSTOF VOOR DIESELMOTOREN

Aan gasolie, geschikt als brandstof voor dieselmotoren, wordt een aantal eisen gesteld. Deze eisen zijn samen te vatten in specificaties gehanteerd die **erg ruim** zijn. De grenzen van deze specificaties zijn in het algemeen de minimum c.q. maximum-aanvaardbare waarden.

Een produkt dat zodanig is samengesteld, dat **net** aan deze **minimum**-eisen wordt voldaan,

zal bij diverse motoren, onder de bedrijfsomstandigheden van de Nederlandse kottervisserij, **problemen** geven.

Gelukkig voldoen de meeste brandstoffen ruimschoots aan de gestelde eisen. Omdat in de raffinaderijwereld meer en meer wordt getracht zoveel mogelijk lichte brandstofcomponenten te fabriceren, is de **verscheidenheid** en het aantal componenten, waaruit de brandstof wordt samengesteld **aanzienlijk toegenomen.** Dit maakt het **moeilijker,** dan in het verleden, een **goed produkt,** dat aan alle te stellen eisen ruimschoots voldoet, samen te stellen. Geringe afwijkingen kunnen eerder leiden tot **problemen.**

De eisen die aan gasolie voor dieselmotoren worden gesteld, kunnen in een aantal groepen worden verdeeld:

a. De zuiverheid van het produkt.
b. De lage temperatuur-eigenschappen.
c. De ontstekings- en verbrandingseigenschappen.

Onder de zuiverheid van het produkt kunnen we verstaan het gehalte aan vreemde stoffen, zoals water en bezinksel, zand, roestdeeltjes, enz. Ook **in**-stabiele produkten kunnen gedurende de opslagperiode een **drabachtig bezinksel** vormen. Door uit te gaan van een stabiele gasolie en deze in schone en droge tanks op te slaan en te vervoeren, **kunnen** problemen met vervuiling van gasolie worden voorkomen. Een goede **voor**behandeling **aan boord** draagt hier natuurlijk ook zijn steentje bij. Dat het een en ander toch **niet** zo vanzelfsprekend is als het lijkt, blijkt uit het aantal monsters brandstof met water en allerlei soorten vuil, dat ons laboratorium wordt aangeboden voor onderzoek.

Lage temperatuur-eigenschappen van gasolie vormen in de scheepvaart en visserij in het algemeen geen probleem. De afgelopen strenge winter heeft geleerd, dat de meeste problemen zich voordeden bij opslag bovengronds.

De meest kenmerkende eigenschappen bij de visserij zijn terug te vinden in de ontstekings- en verbrandingseigenschappen van gasolie. Het motto van deze visserijdag „Halen en uitzetten op Europort '85" geeft in kernwoorden het typische visserijbedrijf weer.

Moderne motoren geven **optimale** prestaties bij **hoge** belasting. Bij **langdurig vol** vermogen hebben ze een **goede** verbranding en een **geringe** rookvorming. **Maar tijdens het halen,** bij een **erg lage** belasting, wordt de ontsteking en verbranding vooral bij de grote motoren wat lastiger. Onder die omstandigheden is er geen turbodruk, een lage temperatuur van de inlaatlucht en een geringe vullingsgraad van de motor. Dit betekent een lagere eind-compressiedruk en **vooral een lagere compressietemperatuur. Van dat laatste moet de dieselmotor met zijn zelfontbranding het nu juist hebben.** Het gevolg is een grotere ontstekingsvertraging,

d.w.z. meer tijd tussen het moment van inspuiten en het ontbranden van de gasolie. **Dit leidt tot een slechtere en onvolledige verbranding.** De ontstekingskwaliteit van gasoliën wordt gekenmerkt door het **cetaangetal. Hierin kan zich ondermeer een goede kwaliteit gasolie onderscheiden van een minder goede of echt slechte brandstof. Het bepalen van het cetaangetal** is een **tijdrovende en kostbare zaak** omdat het **alleen** in een **speciale** laboratoriummotor kan worden gedaan. Op verschillende manieren is gezocht naar een indicatie van de ontstekingskwaliteiten van de brandstof. Dieselindex en cetaanindex geven deze indicaties, maar er zijn beperkingen. De raffinaderijen leveren gasolie met een voldoende hoog cetaangetal (in het algemeen > 45). Er zijn echter oliën verkrijgbaar, die schijnbaar goed als een extra-component bij de gasolie zijn te mengen. Een voorbeeld hiervan zijn de „catcraked-cycle oliën". Deze oliën komen, wat betreft de destillatie, overeen met gasolie, maar hebben een aanzienlijke hogere dichtheid, dus minder liters per kg., en in veel gevallen een zeer laag cetaangetal. **In de raffinaderijen** worden deze cycle-oliën zodanig behandeld en geselecteerd, dat **alleen de goed bruikbare** produkten **in beperkte mate** als component voor gasoliën worden gebruikt. Verder zijn cycle-oliën goed bruikbaar als component in residuale brandstoffen (stookoliën).

Waren echter tot vóór enkele jaren deze cycle-oliën alleen beschikbaar voor raffinaderijen, **momenteel** zijn zij **ook** in **beperkte** mate op de **vrije** markt verkrijgbaar. Cycle-oliën blijken wat goedkoper te zijn dan gasolie, zodat het **commercieel aantrekkelijk** is om de gasolie nog eens op te mengen met dit produkt. Nu is het beslist geen algemeen gebruik, maar **incidenteel** komt het voor. Het **kan** bij gebruik in gasolie resulteren in een sterke daling van het cetaangetal en een stijging van de dichtheid. Vooral bij **lage** motorbelasting hebben we gezien dat de ontstekingskwaliteit van de brandstof mede bepalend is voor een redelijke verbranding. **Extra-daling** van het cetaangetal is daarom **uit de boze.**

Af en toe zijn er produkten van de leisteenolie en steenkoololie op de markt. Ook deze produkten hebben in het algemeen een laag cetaangetal en dus slechte ontstekingseigenschappen. Bovendien worden hierin dikwijls vreemde stoffen als calcium of ijzer aangetroffen (+ onaangename geur).

DE NABIJE TOEKOMST

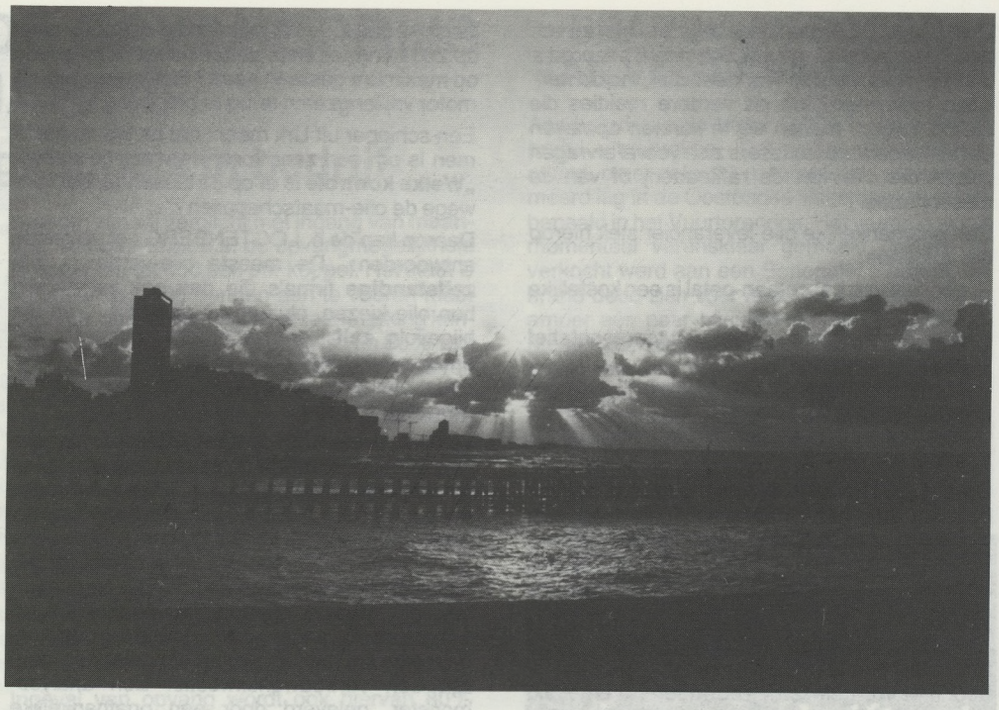
De raffinaderijen zullen hun mogelijkheid om van stookolie lichte produkten te maken aanzienlijk uitbreiden. Er worden nieuwe conversieprocessen in gebruik genomen. Voorbeelden hiervan zijn de Fexicooker van Esso en het Hycon-project van Shell.

Met deze installaties worden ook de zwaarste oliefracties omgezet in hoogwaardige produkten, waaronder gasolie.

Onder zeer hoge druk en temperatuur worden de zware oliemolekulen catalytisch gekraakt. Door reactie met waterstofgas worden de lichte molekulen verzadigd. Zo worden stabiele produkten verkregen die een goede kwaliteit gasolie opleveren.

Door een intensiever gebruik van thermische kraakinstallaties en verdergaande conversie kunnen in de nabije toekomst meer produkten uit deze installaties worden gebruikt als componenten voor gasolie.

De waterafscheidingseigenschappen kunnen bij toenemende conversie slechter worden. Met de kans dat **meer water** gebonden wordt in gasolie, neemt ook het **corrosiegevaar** in brandstofsystemen toe.



Dit probleem **kan** door een nauwkeurige selektie van de gasoliecomponenten of door het toevoegen van **speciale additives** aan de gasolie worden vermeden. Eveneens als gevolg van verdergaande conversie kan het gehalte aromaten in de gasolie toenemen. Dit houdt in dat de dichtheid in geringe mate kan stijgen.

WAT KUNT U DOEN OM PROBLEMEN TE VOORKOMEN?

Afhankelijk van de grootte van het schip en het geïnstalleerd motorvermogen, gebruikt een kotter op een reis van één week 5.000 liter voor een Eurokotter, tot ruim 40.000 liter gasolie voor een grote Noordzeekotter. Hiermee zijn wekelijks bedragen gemoeid van *f* 3.750,– tot *f* 30.000,–.

U mag als visser gerust als tegenwaarde een produkt verlangen van goede kwaliteit. Vraag hiervoor aan uw leverancier een **specificatie** van de gasolie of een **analyserapport.** Bespreek met hem de belangrijkste punten van het rapport of de specificatie.

Normaal heeft gasolie een dichtheid van ± 0,850 kg/l. Door overmatig bijmengen van zwaarder produkt, bijvoorbeeld cycle-oliën, zal de dichtheid toenemen. Wij vinden het daarom raadzaam een **bovengrens** voor de maximum-toelaatbare dichtheid te leggen bij **0,860 kg/l.**

De u geleverde gasolie hoort een **helder rode** vloeistof te zijn. Zorg ervoor dat u een **representatief monster** krijgt bij aflevering en bewaar dit. **Kleurafwijkingen** kunnen duiden op **bijmenging** van een **ander** produkt.

Restanten stookolie in een tank kunnen gasolie **donker** kleuren. Ook de geur kan soms een informatie geven. Als de gasolie niet helder is, bevinden zich afgescheiden deeltjes in de brandstof. Bij zeer lage temperatuur kan dit wax zijn. **Meestal zal het echter water zijn.** Laat in dat geval **onmiddellijk** het watergehalte van de brandstof bepalen. Een centrifuge aan boord kan dan zijn nut bewijzen om het water en eventueel andere verontreinigingen af te scheiden. Een **goede voorbehandeling** van de gasolie aan boord kan onverwacht stilliggen en kostbare reparaties voorkomen.

Wij kunnen vanaf deze Europort niet alle problemen voor u oplossen. Wel hopen wij voor u de sluier over de kwaliteit van gasolie nu en in de toekomst zoveel mogelijk te hebben weggenomen. Het is goed prijsbewust te kopen. Het is nog beter een **kwaliteits**produkt prijsbewust te kopen.

* * *

Na deze aandachtig gevolgde inleiding van de h. VAN DAM, opent de Voorzitter het vragenuurtje. Vanzelfsprekend is het hier eerst en vooral de visser die aan de beurt komt. Wat die Nederlandse vissers een na een komen opwerpen, moet ongetwijfeld machtig interessant zijn, maar, zeer tot onze spijt, hebben wij er geen snars van gesnapt. Wij dachten dat er Nederlands zou gesproken worden, maar eilaas, zo dachten de ketters maar zij doolden, want het taaltje dat binnensmonds werd gewauweld, leek nauwelijks op ons aller moedertaal. Daarmee beweren wij niet dat onze vissers het beter zouden kunnen, maar als men naar Nederland komt, verwacht men zich toch aan een aardig woordje Nederlands. Laten wij het misschien voortaan in het Engels doen?

In elk geval worden er kennelijk perfekte antwoorden gegeven op vragen waarnaar wij het raden hebben. Vooreerst doet een baardige schipper uit Wieringen een heel lang verhaal, waaruit wij enkel kunnen begrijpen dat hij een hele week heeft stil gelegen en dat daarmee de narigheid nog niet ten einde was.

De h. LOGTENBERG (Shell) „hoopt dat dit slechts een incident is". Dat is diplomatisch geformuleerd. Hij houdt ook een paar flessen bij de hand, geen Oude Klare of Koude Bokma, maar ene fles gevuld zijnde met de echte onvervalste gasolie (een heldere rode vloeistof, „nagenoeg zonder water") en anderzijds de Zwarte Piet, zijnde een fles gevuld met donkere gasolie waarmede dus duidelijk werd geknoeid. Om alle twijfels de kop in te drukken, ontkurkt de h. Daalder de deugdelijke fles voor een reukproef.

Hierop inpikkend, zegt de h. GEUZE (Deutz) dat hij niet bang is van dergelijke „incidenten", doch wél veeleer voor „een sluipend gevaar", namelijk de bijmenging van slecht-ontbrandbare brandstoffen, vooral dan in de kottervisserij, meer bepaald het gevaar „dat de smeerolie in de motor het niet uithoudt". Deze kwestie „is thans in onderzoek" en heeft waarschijnlijk te maken met bijmenging van recycle-brandstoffen „op een manier die het toelaatbare overschrijdt".

De h. DAALDER gaat daar blijkbaar niet zo licht overheen, want hij vraagt zich nogal bezorgd af wat dit moet worden wanneer die „incidenten" gaan toenemen? Uit de verdere reakties die hierop volgen, menen wij te kunnen opmaken dat de Nederlandse vissers zich vooral afvragen „Komt die olie van de raffinaderij **of** van de tussenhandel?".

Een onafhankelijke olie-leverancier stelt hierop het volgende:

- een test van het cetaan-getal is een kostelijke zaak;
- de reder mag in elk geval een representatief monster eisen bij de levering;
- er moet een **vast** cetaan-getal worden opgelegd, waarbij 0,45 zou wijzen op een goede kwaliteit en 0,50 op een middelmatige kwaliteit.

De h. LOGTENBERG (Shell) geeft toe dat het bepalen van het cetaangetal inderdaad een moeilijke en kostelijke zaak is. Er bestaan wel enkele „kunstgrepen", maar of dit uitsluitsel bieden kan, is uiteraard niet zo voor de hand liggend.

Voor het bedrijf is, aldus de h. DAALDER, de oplossing heel eenvoudig: **alle** olie die aan het bedrijf wordt geleverd, zou moeten vergezeld gaan van een representatief monster. De vraag hierbij is: Wat kost zo'n monster? (Een spuiter in de zaal roept: Maak het niet monsterachtig!).

Een afgevaardigde van een adviesbureau veert recht en doet opmerken dat „tot dusver enkel de maker van de olie evenals de leverancier in het zoeklicht werden gesteld. **Elk praat hierbij zijn eigen straatje schoon.** De olie op zichzelf is goed, maar het gaat om de **tussen**procedure!".

Hierop begint de h. DAALDER bij ons de eetlust op te wekken (of af te remmen?) door een mooi verhaal op te steken van een groep vissers die, op de terugweg van Europort, een restaurantje binnenvallen voor een bord soep, waarbij de kastelein de keukenpiet toefluistert: „Veel soep is er niet meer, maar dat geeft niet, gooi er wat water bij, dat proeven zij toch niet!".

Een visserman in de zaal laat horen „dat hij dat heus wel zou merken", en een ander signaleert dat water in de olie echt nog wat anders is dan water in de soep!

Vooraleer dit begint uit te draaien op „la bonne soupe" (met of zonder Annie Girardot), meent een vertegenwoordiger van ALFA-LAVAL te moeten aanstippen dat wij hier enkel zitten te praten over water in de olie, „maar dat dit eigenlijk nog het minste probleem is". Ja, en dan?

Een reder doet zijn duit in het zakje door te onderstrepen dat dure separatoren lang nog niet alles zijn, want ook dan kan men nog problemen hebben. Zelf heeft hij positieve ervaringen opgedaan, zowel qua gasolie als smeerolie, **zonder** gebruik van separatoren. Heel het probleem heeft dus nog met andere oorzaken te maken, bv. het gepast omgaan met het **motorvermogen.**

De h. GEUZE (Deutz) wenst die positieveling te feliciteren met die resultaten, hierbij de hoop uitdrukkend dat het zo moge blijven. Toch zijn er „vervelende dingen aan de hand", want „anders werd dit symposium niet georganiseerd". Het vermogen speelt inderdaad een rol: het maximum P.K. laten draaien heeft alleszins een invloed. „Maar toch zijn er dingen aan de hand die niet direkt of uitsluitend daarmee te maken hebben".

Iemand vraagt dan dat er nou eindelijk eens wat tips zouden meegegeven worden aan de mensen, vooral wat betreft het halen van het vermogen van de motor?

De h. MOLIJN (RIVO) pikt hierop graag in. Het bedienen van de brandstofhandle is een belangrijke zaak. Is het verstandig de motor plots op 20% vermogen te zetten nadat hij langdurig op maximum gestaan heeft? Beter ware het, de motor vrij langzaam terug te brengen.

Een schipper uit Urk meent dat de tijd nu gekomen is om een zeer konkrete vraag te stellen: **„Welke kontrole** is er op de tussenhandel vanwege de olie-maatschappijen?".

Daarop kan de h. LOGTENBERG het volgende antwoorden: „De meeste olie-verdelers zijn **zelfstandige** firma's die dan ook zelfstandig hun olie kiezen, plus aan welke prijs, ...en die bijgevolg **zelf** verantwoordelijk zijn voor het **eind**produkt! **Wij** doen in elk geval ons best opdat het produkt zo goed **en zo constant mogelijk** zou zijn".

Je voelt duidelijk in de zaal dat iedere aanwezige olie-verdeler zich na deze woorden ergens op de pik getrapt zal voelen. Eigenaardig genoeg is het een Belg, nl. een olie-handelaar uit Antwerpen, die de verdediging van zijn sector op zich neemt. „De bal blijft in het strafschopgebied van de oliehandelaar liggen", zo constateert hij. „Maar er zijn bona fide-handelaars, en er zijn ook nog andere die niet altijd erg betrouwbaar zijn. De relaties tussen handelaar en klant zijn een vertrouwenskwestie. Een analysemonster, geleverd door een onafhankelijke firma (en **niet** door de olie-maatschappij) zou voor dit vertrouwen een belangrijke garantie zijn."

De h. DAALDER gooit na die strafschopbedenking nog vlug een knipoogje naar de match Holland-België, waarna de h. MOLIJN doet opmerken dat het probleem dat het Nederlands visserijbedrijf hier aanroert, niet alleen ook in België voorkomt maar in vrijwel alle landen. In Noorwegen heeft een klassifikatie-bureau een systeem opgezet dat ruim voldoening blijkt te schenken. Waarom kan ook niet bij ons bv. eens per maand bij wijze van **steekproef** een onderzoek worden ingesteld? Het knoeien en opmengen, dat gaat dan niet meer zo maar! Hetzelfde geldt trouwens voor benzine: ondanks het bestaan van consumentenbonden, koop je de benzine gewoon blind, zonder precies te weten wat je koopt. Laten we in elk geval dit **blind aankopen van gasoil** een halt toeroepen!

De h. DAALDER besluit ten slotte dit symposium met de algemene konklusie dat „een schreeuw naar het beheersbaar maken van de kwaliteit van gasolie" heel duidelijk naar voor gekomen is.

Al bij al een geslaagde samenkomst van bedrijfsmensen die ergens allemaal in dezelfde boot zitten. Een tip voor ons eigen bedrijf om – rond een of ander aktueel thema – ook eens zo'n gemoedelijk borrelpraatje te organiseren?

BENOEMING IN HET PARITAIR COMITE VOOR DE ZEEVISSERIJ

Gezien de h. Albert Utterwulghe de maximum leeftijd van 70 jaar heeft bereikt moest hij noodgedwongen ontslag nemen als lid van het Paritair Comité in zijn hoedanigheid van afgevaardigde van de Rederscentrale. Er moest dus naar een vervanger uitgezien worden en die werd nu gevonden in de persoon van de heer Robert Cattoor, eveneens beheerder van de Rederscentrale. De heer Cattoor zal nu het mandaat van de heer Utterwulghe voortzetten.

Onze gelukwensen aan de heer Cattoor.

ZULLEN DE QUOTA 1986 NOG EEN DREUN KRIJGEN?

De voorspelling die door de biologen werden gedaan in verband met het visbestand zijn weinig bemoedigend voor het komend jaar. Volgens deze deskundigen zouden de TAC's (totaal toegelaten vangsten) en derhalve dus ook de quota nog maar eens naar beneden moeten gehaald worden voor 1986 en dat is dan een minder leuke vaststelling voor onze zeegaande vissersvloot die nu al zeer ruime beperkingen kreeg opgelegd door het sluiten van nochtans vitale vanggebieden. Denken wij ondermeer maar aan de ICES-gebieden waar nu al, anderhalve maand voor her jaareinde, geen tong meer mag gevangen worden.

Volgens de biologen zouden de quota voor sommige soorten nog maar eens verminderd moeten worden; zij denken hierbij aan ondermeer kabeljauw (– 20%), tong (– 20%), schol (– 20%) en wijting (– 20%).

Voor schelvis daarentegen lijken de vooruitzichten iets gunstiger waardoor met eventueel een verhoging van de TAC en dus de quota met 10% in het vooruitzicht durft te stellen. Het blijft nu afwachten hoe de EEG-commissie de zaak zal benaderen en welke de beslissing van de Visserij-ministerraad zal zijn.

Reders, verzorgt uw vaartuigen. Deze nuttige kosten besparen u veel uit aan herstellingen, opslepingen en marktverliezen.

VERANDERINGEN IN „OFFICIELE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN" MAAND OKTOBER 1985

Nieuw vaartuig:
Z.59 „GUDRUN" - roepnaam: O P C B - Bt. 273,00 - Nt. 81,00
Bouwjaar 1985 - werf 11 - staal
Motor A.B.C. - 1200 PK. - bouwjaar 1985 - boomkorvisserij
Navigatie-instrumenten: RF - US - R - OP - DN - DNP - VHF - Aut.pil.
Eigendom: P.V.B.A. ZEEMANSBLIK,
De Benne 4, 8390 KNOKKE-HEIST, tel. (050) 51.37.88
Zeebrief: 1.10.1985.

Verandering van eigendom:
N.788 „MOED EN VERTROUWEN"
Eigendom: HILLEBRANDT Ronny, Duinkerkestraat 9, 8450 NIEUWPOORT, tel. (058) 23.76.65
Zeebrief: 1.10.1985.

Z.510 „ZEEMANSBLIK II"
Eigendom: P.V.B.A. ZEEMANSBLIK, De Benne 4, 8390 KNOKKE-HEIST, tel. (050) 51.37.88
Zeebrief: 2.10.1985.

Veranderingen Scheldevisserijvloot:

Geschrapt:

A.9 „ASTRID III"
Eigendom: DELEE Erwin en DELEE Peter, Abtsdreef 42, 2090 STABROEK
Geschrapt op 24.9.1985.
A.18 „SIMPIE"
Eigendom: DE RAEYMAECKERS Robert, Vlagstraat 101, 2000 ANTWERPEN
Geschrapt op 21.10.1985.

VERLAGING VAN DE OPVANGPRIJS VOOR HARING

Nog slechts 2 haringkoppels in bedrijf

Om weldra niet op de bodem van de opvangkas te zitten, heeft de Rederscentrale een aanpassing van de opvangprijs en van de uitkeringen moeten toepassen. Trouwens is dit niet alleen in België het geval maar ook in andere landen, alhoewel de haringvissers in de noordelijke Noordzee, vooral dan de Schotse vissers, meer geluk hebben omdat zij nog altijd het grootste gedeelte van hun haring kwijt kunnen aan de faktorijschepen, voornamelijk uit het Oostblok, maar ook wel aan de grote Nederlandse diepvrieshektreilers. Dit gebeurt door een rechtstreekse overlading op zee. De aanvoer door de Belgische haringvloot is veel te klein opdat men hier een faktorijschip zou kunnen aantrekken.

Eén en ander heeft ook al als gevolg gekregen dat er nu nog slechts twee koppels op de haring gaan. De anderen zijn terug op de rondvis overgeschakeld. Inderdaad, de rondvis krijgt een grote prijs in de afslag, en als er geen honderden bennen aangevoerd worden, dan maakt de goede kabeljauw- en gullenprijs, het toch weerom dragelijk.

Hieronder geven wij dan, in zijn geheel, het schrijven weer uitgaande van de Rederscentrale en gericht aan de haringrederijen.

Betreft: opvang haring.

Zoals U bij herhaling zelf heeft kunnen vaststellen, dient er te worden opgevangen van zodra er 2.000 of meer bennen haring op de markt zijn.

Ondanks de doorgevoerde prijsverlaging, is daarin geen verandering gekomen.

Overmacht dwingt ons derhalve de nodige maatregelen te nemen, temeer daar de tussenkomst van de EEG vermindert naargelang de opvang toeneemt en zelfs helemaal wegvalt van zodra 20% van de aanvoer wordt opgevangen.

Daarom zijn wij verplicht met ingang van **maandag 18 november a.s.** de opvangmogelijkheid te beperken tot 400 ben per koppel. Het staat U vrij meer dan 400 bennen aan te voeren maar daarvan zal slechts 400 ben in aanmerking kunnen komen voor opvang op basis van 80% van de minimumprijs. Voor het gedeelte dat boven die 400 ben aan de markt moet worden onttrokken wegens het niet behalen van de minimumprijs zal slechts de vismeelprijs worden uitbetaald. Zoals eerder medegedeeld bedraagt deze minimumprijs ingevolge de toepassing van het vorksysteem:

- Klasse 1: 10,250 fr.;
- Klasse 2: 9,500 fr.;
- Klasse 3: hier wordt de vork niet meer toegepast en wordt deze opnieuw vastgesteld op de oorspronkelijke opvangprijs van 6,6369 fr. per kg.

Ingeval van opvang wordt ook hiervan 80% uitbetaald.

Gelieve te willen noteren dat wij al het mogelijke doen om het haringseizoen in de voor U meest gunstige zin te laten verlopen. Wij hopen dan ook dat met het nemen van deze maatregel de toestand van het opvangfonds gezond kan blijven en dat derhalve niet nog meer beperkende maatregelen zullen moeten worden genomen.

Steeds ten uwen dienste, tekenen wij,

Met de meeste hoogachting,

i.o. A. WITTEVRONGEL, Direkteur.

H. PINTELON, Voorzitter.

IBIS-PERSONEELSLEDEN GEHULDIGD

Tijdens een korte plechtigheid woensdagnamiddag werd bij het K.W. Ibis hulde gebracht aan vier verdienstelijke personeelsleden die reeds 25 en 35 jaar in de school werkzaam zijn. Leraar Joseph werd gehuldigd omwille van zijn 35 dienstjaren terwijl de opvoeders Georges Verhamme en Willy Verheire en onderwijzer (schoolhoofd lager onderwijs) Robert Coelus gehuldigd werden voor hun 25-jaar lange inzet.

BRAND AAN BOORD VAN VISSERSVAARTUIG

Aan boord van de treiler O.305 is vorige week brand uitgebroken. Dat gebeurde zaterdagavond, omstreeks 23 u. terwijl het vaartuig gemeerd lag in de Oostendse vissershaven, meer bepaald in het Vuurtorendok. Het vaartuig wordt momenteel varensklaar gemaakt gezien het verkocht werd aan een Senegalese rederij. De brand deed zich voor in de scheepsbrug die in amper een paar minuten in lichte laaie stond. Mede door het snel ingrijpen van de Oostendse brandweer kon erger voorkomen worden maar de averij is niettemin aanzienlijk en wordt op enkele honderd duizenden franken geraamd. Men vermoedt dat het vuur is ontstaan door zelfontbranding want diezelfde dag nog werden laswerken uitgevoerd aan boord.

SCHIPPERS!

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

VISROKERIJ ALLOO VIERT HONDERDJARIG BESTAAN

Het is beslist geen alledaagse gebeurtenis dat een familie-bedrijf, gesmeerd over vijf generaties, het honderdjarig bestaan kan vieren. Dat is evenwel het geval voor het visrokersbedrijf Alloo uit Brugge, gevestigd aan de Kolvestraat op het industriepark „De Blauwe Toren".

Zaterdag as. zal die memorabele gebeurtenis gevierd worden terwijl tevens hulde zal gebracht worden aan de bedrijfsleiders Robert Alloo en Arlette Van de Capelle. Te dezer gelegenheid zal de h. Hovart, directeur van het Rijksstation voor de Zeevisserij te Oostende een toespraak houden.

Het was Frans Alloo die in 1885 de visrokerij oprichtte in 't Gotje. Er werd begonnen met het roken van sprot en haring maar na enkele verhuizingen kwam het goed lopend bedrijf in de Baliestraat terecht en toen konden de omwoners heel goed ruiken wanneer het sprotseizoen bezig was.

In de jongste decennia kende het visrokersbedrijf een grote uitbreiding en momenteel varen drie Franse en twee Nederlandse vaartuigen uitsluitend op sprot die bestemd is voor het Brugse bedrijf.

De nieuwe vestiging aan de Kolvestraat is uiterst modern met o.a. een diepvrieskamer met een capaciteit van 500 ton. Een twintigtonner wordt, bij middel van een aangepaste infrastructuur, in amper twee uur gelost door één man.

Nu wordt in tunnels gerookt waarbij het roken met een welbepaalde houtsoort een groot familiegeheim is gebleven. Bovendien heeft het bedrijf nog plannen voor een verdere uitbreiding; nu al worden alle visproducten verwerkt zoals ondermeer heilbot en de dure zalm.

LOOK BACK IN ANGER??
TERUGBLIK OP 4 JAAR VISSERIJBELEID (7)

d) Saldo na afschrijving t.o.v. het geïnvesteerd kapitaal

Ook hier wordt, bij gebrek aan voldoende relevante gegevens de kleine kustvisserij (– 35 B.T.) buiten beschouwing gelaten. Wat de overige B.T.-klassen betreft, ziet de evolutie van het gemiddeld saldo **(in %)** er dan als volgt uit, voor de periode 1980/1983:

B.T klasse	% saldo-investering			
	1980	1981	1982	1983
35- 70	– 1,60	– 2,10	– 1,21	+ 0,50
70-180	– 2,04	– 0,94	+ 0,26	– 0,66
180-400	– 3,64	– 1,69	– 0,24	+ 0,89

Hieruit blijkt onmiddellijk dat de zeevisserij, als kapitaalsinvestering, nog steeds over het algemeen weinig renderend is (overigens een universeel probleem, dat zeker niet eigen is aan alleen onze eigen vissersvloot). Wel is er, spijts de hoog oplopende exploitatiekosten, een neiging tot verbetering, vooral dan in de 35-70 en de 180-400 B.T.-klasse, waar, voor het eerst sedert vele jaren, een batig saldo mocht genoteerd worden.

Veel echter wordt goedgemaakt door het goed tot zeer goed arbeidsinkomen dat de visserij verschaft, en waarin ook de mede-opvarende eigenaars-reders hun deel hebben (28% van de schippers zijn momenteel reder, terwijl vrijwel alle overige reders destijds insgelijks medeopvarende geweest zijn). Ook dient erop gewezen dat de versnelde afschrijving een betrekkelijk nieuw fenomeen is in onze visserij, en dat dit uiteraard zijn invloed doet gelden m.b.t. de hoogte van het % saldo-investering **na** afschrijving.

ONZE KOMMENTAAR

De Staatssekretaris hanteert twee parameters voor het meten van de rendabiliteit in de zeevisserij: vooreerst het saldo **na** afschrijving t.o.v. het geïnvesteerd kapitaal (d.w.z. de **netto**-opbrengst van het geïnvesteerd kapitaal) enerzijds, en het gemiddeld arbeidsinkomen (als maatstaf voor de opbrengst van de faktor „arbeid") anderzijds.

Het enige dat hierover in België beschikbaar is, zijn de boekhoudkundige studies „Uitkomsten van de Belgische zeevisserij", die jaarlijks – zij het dan met de nodige (?) vertraging – door de Dienst voor de Zeevisserij worden gepubliceerd. Zoals we in ons vorig nummer reeds hebben onderlijnd, stappen we straks in 1986... met gegevens waarvan de meest recente teruggaan naar 1983!

Het is dan ook nogal vanzelfsprekend dat de Staatssekretaris al evenzeer „up-to-date" is met zijn cijfers over beide rendabiliteitsparameters. Toch is hij nog net up-to-date genoeg om op de valreep nog te kunnen uitpakken met „voor het eerst sedert vele jaren, een batig saldo" in de 35-70 en de 180-400 BT-klasse. Overigens is zijn algemene konklusie dat „de zeevisserij, **als kapitaalsinvestering,** nog steeds over het algemeen **weinig renderend** is". Hij voegt eraan toe, dat het hier gaat om „een **universeel** probleem, dat zeker niet eigen is aan alleen onze eigen vissersvloot". Het klinkt bijna als een verontschuldiging, maar dat hoeft het niet te zijn, want je hoort inderdaad overal ter wereld hetzelfde refrein, en dat bijna sedert onheuglijke tijden.

Een buitenstaander zou dan natuurlijk kunnen de vraag stellen: „Allemaal goed en wel, of, beter gezegd, niet allemaal goed en wel, maar beste vriend, waarom stop je dan nog je zuur verdiende centen in dit bedrijf?". Op het eerste zicht is dat een zeer verstandige en voor de hand liggende vraag. Maar dan moet je in dit bedrijf met twee zaken rekening houden:

a) Visser en/of reder zijn, is niet zo maar een beroep als een ander. Het is een manier van werken **en van leven,** die sterk afwijkt van het doorsnee-rotbaantje van de doorsnee-landrat. Wie nooit visser geweest is, kan niet of nauwelijks begrijpen wat hiermede eigenlijk fundamenteel bedoeld wordt. Laten wij het in elk geval zo stellen, dat Frans, Gust of Jef niet gaan uitkijken naar een beter renderende kapitaalsinvestering, en meteen dus ook naar een andere stiel, omdat „de zeevisserij, als kapitaalsinvestering, nog steeds over het algemeen weinig renderend is". In onze familiaal-artisanale vlootstruktuur is dat vrijwel uitgesloten. Wie er wél het bijltje zouden bij neerleggen, dat zijn de investeerders die in om het even wat zouden investeren, als het maar veel geld opbrengt.Maar zo'n investeerders hebben wij al lang niet meer in onze zeevisserij, en dat is trouwens eveneens een min of meer universeel verschijnsel.

b) Terecht doet de Staatssekretaris opmerken dat „veel wordt goedgemaakt door het goed arbeidsinkomen dat de visserij verschaft, en waarin ook de mede-opvarende eigenaars-reders hun deel hebben".

Die beide elementen **samen** houden onze zeevisserij in stand, en verschaffen bovendien onze reders en kandidaat-reders de moed om er de moed in te houden... en om zelfs om de zoveel jaren in een kollektieve nieuwbouwrage te ontsteken!

Diezelfde buitenstaander kan dan hoofdschuddend mompelen: „Begrijpe wie begrijpen kan!". Voor de doodnuchtere kruidenier en duitenkliever is dit inderdaad nauwelijks te begrijpen. Maar zoals de boer altijd voortploegt, zo ook kiest de echte visser steeds opnieuw het ruime sop. Een ander werk en leven kan hij zich immers moeilijk voorstellen. En intussen verdient hij goed zijn brood, en ook voor de niet-medeopvarende reder is het best vol te houden. Hij kan immers inderdaad gebruik maken van de mogelijkheid tot versnelde afschrijving, een systeem dat trouwens in Nederland in belangrijke mate de nieuwbouw-boom heeft beïnvloed. En de fiskale afschrijving (versneld of niet) is ten andere **niet hetzelfde** als hetgeen in de jaarlijkse boekhoudkundige studie van de Zeevisserijdienst wordt beschouwd als zijnde de „afschrijving". We hebben hierover voor alle zekerheid nog eens ons licht opgestoken bij deze Dienst.

Het is met name zo, dat de afschrijving in deze kosten- en baten-analyse betrekking heeft op de **vervangingswaarde** van het vaartuig, en niet op de „historische" waarde, zoals **normaliter** toegepast bij afschrijving. Dat betekent dus dat de Dienst, die immers niet beschikt over de exakte afschrijvingsgegevens, bij het **ramen** van de afschrijving niet vertrekt vanuit de historische kostprijs van het schip, maar wél van het kapitaal waarover de eigenaar zou moeten beschikken om **thans** een gelijkaardig vissersvaartuig te laten bouwen.

Om ook eens een andere klok in dit beiaardspel te laten luiden, hebben wij terzake een boek geraadpleegd, van de hand van de h. E. OMEY van het Westvlaams Ekonomisch Studiebureau, met als titel „Een struktuuranalyse van de Belgische zeevisserij". Op blz. 146 en 147 schrijft de auteur hierover het volgende:

„De vrij **ongunstige** rentabiliteitscijfers die aldus worden bekomen, vormen om een drietal redenen een **onderschatting** van de realiteit:

– de afschrijvingen gebeuren in werkelijkheid op het historisch geïnvesteerd kapitaal, en zijn dus lager;

– het exploitatieresultaat na afschrijvingen wordt in de metode van de Dienst voor de Zeevisserij gesteld ten opzichte van de vervangingswaarde, wat een heel wat lagere rentabiliteit oplevert dan wanneer dit zou gebeuren ten opzichte van de lagere, historische investeringswaarde;

– de Dienst voor de Zeevisserij past in **alle** scheepsklassen **dezelfde** absolute afschrijvingsbedragen toe, **zonder** rekening te houden met

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

het belangrijk verschil in gemiddelde **leeftijd** van de vaartuigen in de diverse scheepsklassen. In de kleinere scheepsklassen bevinden zich immers relatief meer oudere vaartuigen die reeds **volledig** zijn afgeschreven.

Ten einde een **betere benadering** te bekomen, worden in dezelfde tabel 3.4 dan ook rentabiliteitscijfers weergegeven, die gebaseerd zijn op ramingen van de afschrijvingen op het **historisch** geïnvesteerd kapitaal, **en** rekening houdend met de **uiteenlopende** leeftijdsstruktuur van de scheepsklassen.

Daartoe werd gesteund op de gegevens over de in de vloot belegde kapitalen die het **Bestuur van het Zeewezen** jaarlijks publiceert. Op basis van de gemiddelde investeringskost per schip, werd voor elke scheepsklasse de totale waarde berekend van de vaartuigen jonger dan 30 jaar. Daarop werden afschrijvingen ten belope van 6% berekend, die vervolgens opnieuw werden omgerekend over alle vaartuigen binnen de scheepsklasse en per BT. Het exploitatieresultaat per BT min deze afschrijvingen per BT werden vervolgens gesteld ten opzichte van het investeringsbedrag per BT aan 180%.

Deze resultaten, **die naar ons oordeel de werkelijkheid beter benaderen,** leveren een **gunstiger** beeld op, althans in vergelijking met de gegevens van de Dienst voor de Zeevisserij. Hoewel ongeveer dezelfde tendenzen zijn vast te stellen, ligt het niveau ervan toch telkens hoger en **doorgaans boven het nulpunt,** daar waar de rentabiliteitscijfers op basis van de vervangingswaarde in zeer veel gevallen negatief zijn.

Wat er ook van zij, de auteur van dit boek komt, samen met de Zeevisserijdienst, tot **dezelfde** konklusies wat de **tendenzen** betreft: in alle BT-klassen „is de rendabiliteit van het geïnvesteerd kapitaal **vrij bescheiden** te noemen".

Maar nogmaals, dit hoeft voor onze reders nog geen reden te zijn om voor de buitenwereld het bedrijf steevast als een soort van permanente verliespost te gaan afschilderen. De rendabiliteit is inderdaad marginaal, maar dat hoeft alleen maar buitenstaanders af te schrikken om hun centen te beleggen in de zeevisserij. Het goed arbeidsinkomen daarentegen bevordert het familiaal-artisanaal karakter van het bedrijf, en dat is precies meteen ook onze sterkte. Voor een familiaal-artisanale onderneming is de netto-opbrengst van het geïnvesteerd kapitaal niet van zo'n doorslaggevend belang als bij een beleggingsvennootschap. Het vaartuig is hier vooral het **produktieapparaat** waarmede reder, schipper en bemanning een goede boterham kunnen verdienen.

Dat wil daarom nog niet zeggen dat wij de huidige stand van zaken erg ideaal zouden vinden, wel integendeel. Het deel van de bemanning legt immers sedert vele jaren een relatief al te groot beslag op de bruto-besomming. Zolang dit voortduurt, zal die netto-opbrengst van het geïnvesteerd kapitaal slechts een erg mager beestje blijven, dat kan niemand loochenen. En met de sterke stijging van de andere exploitatiekosten (vooral dan de brandstof) zit daarin natuurlijk geen verbetering.

Maar anderzijds, voor het behoud van een goed arbeidsinkomen valt ongetwijfeld ook heel wat te zeggen, ook van de kant van de reder. Zij die evenwel pleiten voor een ommekeer, moeten zich wel ervan bewust zijn dat de bestaande toestand niet het resultaat is van het gevoerde visserijbeleid (en dus niet veroorzaakt door een of andere Minister of Staatssekretaris), maar wel het gevolg is van de **bemanningsproblematiek** in het verleden (en die nu nog nawerkt). Voor die sluimerende en sluipende problematiek hebben onze reders eigenlijk nooit veel oog gehad, tenzij dan wanneer de zaak al te zeer begon te nijpen. Het gevolg is dat wij sedert vele jaren opgescheept zitten met een krap bemanningsbestand, wat uiteraard niet van aard is om de spanning tussen kapitaalsopbrengst en arbeidsopbrengst in evenwichtiger banen te leiden. *(Volgende aflevering: „E.G.-beleid")*

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

24/136(T) Nieuwpoort. Zeewaartse schietoefeningen.
Zie B.a.Z. 1/48, 1/49 en 1/50 - 1985.

Gedurende de periode van 9 december tot en met 20 december 1985 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie, in de kleine, midden en grote sector, als volgt:

- week van 9 tot 13 december 1985: maandag 9, dinsdag 10, woensdag 11, donderdag 12 en vrijdag 13 december 1985;
- week van 16 tot 20 december 1985: maandag 16, dinsdag 17, woensdag 18, donderdag 19 en vrijdag 20 december 1985.

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

(Meded. A.A. Sch. Nieuwpoort - 12.11.85)

24/137(T) Belgische kust. Westhinder-Vlissingen-Wielingen route. Mont Louis. Lichtboeien verlegd.
B.a.Z. 16/107(T) van 1985 vervalt.

De hiernavermelde lichtboeien bij het wrak Mont Louis werden verlegd als volgt:

- N-cardinale lichtboei verlegd naar pos. 51°21'54"N — 02°55'54"E.
- S-cardinale lichtboei verlegd naar pos. 51°21'28"N — 02°55'47"E.
- E-cardinale lichtboei verlegd naar pos. 51°21'32"N — 02°56'00"E.

(Belg. krtn. D11, D101 en INT 1474.)

(Loodswezen, Oostende 13.11.85)

24/138(T) Belgische kust. Kwadrantale boeien uitgelegd ter dekking van de stroommeters bij de meetpalen.

In de onmiddellijke omgeving van de meetpalen zijn blinde kwadrant boeien uitgelegd ter dekking van de stroommeters.

- Blinde N-kwadrant boei dekkende de stroommeter bij de meetpaal MOW.0 met pos. 51°23'43,5"N — 03°02'50"E.
- Blinde S-kwadrant boei dekkende de stroommeter bij de meetpaal MOW.1 met pos. 51°21'41,5"N — 03°07'10,5"E.
- Blinde N-kwadrant boei dekkende de stroommeter bij de meetpaal MOW.2 met pos. 51°21'49,9"N — 03°17'28,4"E.
- Blinde N-kwadrant boei dekkende de stroommeter bij de meetpaal MOW.3 met pos. 51°23'26,1"N — 03°11'59,8"E.
- Blinde N-kwadrant boei dekkende de stroommeter bij de meetpaal MOW.4 met positie 51°25'08,5"N — 03°17'58,5"E.

(Belg. krtn. D11, D101 en Westerschelde 104/12 en INT. 1474).

(Loodswezen, Oostende 4.11.85)

24/139 Schelde. - Plaat van Lillo. - Dukdalf Degussa.
B.a.Z. 22/123(T) van 1984 vervalt.

Een nieuwe dukdalf met radarreflector, tonende een groen licht boven twee rode (drie lichten in verticale stand en vast brandend), werd geplaatst op: 51°18'01"N en 04°17'25"E.

De vorige beschadigde paal werd verwijderd en de ongenummerde rode stompe lichtboei in de onmiddellijke nabijheid werd opgenomen.

(Belg. krt. Westerschelde 104/05)

(Antwerpse Zeediensten 5.11.85)

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

FRANSE TONIJNVISSERS VRAGEN TE GENIETEN VAN RAMPENFONDS ZOALS IN DE LANDBOUW

De Franse tonijnvissers zijn dit jaar van hun campagne op de tonijn die begin juli startte in de Atlantische Oceaan, uitgeschud thuis gekomen. Het was hoofdzakelijk het slechte weder in de vangstgebieden die hen parten speelde. Eén en ander is het gevolg dat zij minder dan de helft in 1985 aanvoerden van de aanvoer in 1984. Toen was de aanvoer nog 3.000 ton, thans haalt de aanvoer met moeite 1.400 ton. De resultaten van deze visserij zullen, rederij per rederij opgetekend worden en de uitbatingscijfers aan de regering overgemaakt worden. Vele tientallen rederijen leden in deze vier maanden van vele honderden duizenden, tot miljoenen B.fr. verlies. Vergeten we niet dat de tonijnvisserij in Frankrijk door heel wat middenslagvaartuigen uitgeoefend wordt. Er zijn zelfs vaartuigen van vooraan in de twintig meter. Voor dergelijke kleinere rederijen is een verlies van vele honderd duizenden frank een ware ramp.

Gezien de kleine aanvoer te wijten is aan de slechte weersomstandigheden heeft het Franse Comité voor de tonijn gemeend een aanvraag in te dienen bij het betrokken departement om eveneens te mogen genieten van een rampenfonds wegens weerskalamiteiten, zoals dit in de landbouwsektor het geval is. Het is dus ook in Frankrijk zo dat de visserij over het hoofd gezien wordt net als in België wanneer er uitzonderlijke schaden geleden worden vanwege weersomstandigheden. In ons land worden de vissers afgescheept door het staatssekretariaat van landbouw wanneer wegens weersomstandigheden die de vorm van een ware ramp aannemen, zware schade geleden worden.

Hiervoor gebruikt men dan het argument dat de visser weet dat hij op zee kalamiteiten kan ondervinden vanwege slechte weersomstandigheden. Hij heeft vrij dergelijk beroep gekozen en moet er dus maar de gevolgen van dragen. Dit is echter anders in de landbouw, want als er zware schaden geleden worden door weersomstandigheden, vele regens, overstromingen, zware vorst, ziekten op de vruchten, enz., dan kan de landbouwer uit een rampenfonds putten waaraan de visser helpt mede betalen om dit fonds te spijzen. Maar ja, nietwaar Mijnheer de Staatssekretaris, onze visser heeft een beroep gekozen waarvan hij wist en weet dat de uitoefening hiervan zijn oogst afhangt van de weersomstandigheden, maar de boer weet niet dat er overvloedige regens kunnen vallen, dat ook voor hem de toegang tot het land (we meenden te schrijven: „toegang tot de visgronden") moeilijk of onmogelijk wordt. De boer wist en weet niet dat de vorst zware schaden aan de landbouwgewassen kan toebrengen. Dat de kustvisserij aldus de winter van 1984/85 drie maand te vergeefs geprobeerd heeft in zee te steken en nog de suiker in de pap niet verdiende, maar zwaar bleef voort betalen voor delging van het vaartuig, verzekeringspremies, onderhoud, enz., wel die visser heeft het zelf gezocht, want hij kent de moeilijkheden en de gevaren van de stiel. Hij moest maar geen visser worden. Beschamend voor de ganse regering is zeker wel deze diskriminatie, deze vorm van „apartheid".

Mocht men de slag om een rampenfonds in Frankrijk in huis halen, dan komen we zeker nog op deze zaak terug. Waarom steken de producentenorganisaties niet eens hun sterke schouders hier onder?

B.L.

MET DE MERCATOR NAAR DE STILLE ZUIDZEE

A. DE BOCK

Verkrijgbaar in België door storting van 330 fr. + 20 fr. B.T.W. + 30 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 of bankrekening 384-1605797-46 van drukkerij „Het Nieuwsblad van de Kust" te Oostende. Voor Nederland door storting van 330 fr. + 75 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44.

FRANKRIJK

■ Met het slechte weder van vorige week verloor de „Trescadec" een treiler uit het Franse Douarnenez, een bemanningslid op zee. Een matroos van 22 jaar werd door een zeegolf die over het dek spoelde, in zee medegesleurd. Men heeft tevergeefs verscheidene uren naar het over boord geslagen bemanningslid gezocht. Eveneens verloor aan boord van de treiler „Iseran" uit het Franse Concarneau, een bemanningslid het leven, toen het vaartuig zich in stormweder kracht 11 bevond.

■ De Franse regering heeft van de EEG te Brussel bekomen, dat de invoerders van tonijn uit derde landen, tot einde januari 1986, verplicht zijn de Franse regering van de hoeveelheden ingevoerde tonijn en van de prijs, io de hoogte te brengen. Dit is omdat Frankrijk, die over een belangrijke tonijnvloot beschikt, onmiddellijk bij Brussel om maatregelen zou kunnen verzoeken, bij eventuele invoer aan dumpingprijzen die, vooral de Franse tonijnvisserij zou schaden.

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Stormweer en weinig aanvoer hadden weer erg hoge visprijzen als gevolg. Wel wat „koppelvis" die erg welkom was en dan ook topprijzen haalde met kabeljauw eind voorgaande week tot bij de 180 fr. en deze week nog regelmatig rond de 150 fr. Ook voor gul blijft de vraag veel groter dan het aanbod bijaldien dat ook hier de prijzen te hoog blijven om een normale handel te kunnen drijven.

Er was gelukkig de IJslander die voor rond de 500 bennen rode zeebaars zorgde zodat er toch wat filetvis aangeboden werd. De prijs steeg hier van 65 naar 76 fr. het kg. wat ook deze repen niet goedkoop maakt.

Eerder weinig tong met prijzen die varieerden tussen 250 en 380 fr. het kg., wat dus wel iets minder is dan verleden week. Pladijs is zeer duur gebleven met grote sortering tot bij de 90 fr., de andere sorteringen tussen 50 en 70 fr. het kg. Zelfs platjes geraakten vlot verkocht.

Roggen hebben deze week weer een betere smaak, nu er tussen 70 en 100 fr. het kg. voor betaald werd. Rode knorhaan deed het eveneens en werd verkocht tussen 60 en 120 fr. Voor de fijne soorten is weer een prijsstijging ingetreden waardoor grote staartvis tot 385 fr. haalde en tarbot weer boven de 500 fr. het kg. steeg. Hoe dichter de maand december nadert hoe duurder die soorten weer gaan worden. Het is dus blijkbaar niet voor iedereen krisis.

De haringschepen brachten afwisselend grote en kleine vangsten in de afslag. Bij grote vangsten werd geen prijs bekomen en moesten honderden bennen naar de vismeelfabriek verwezen worden. Bij kleine aanvoer bekwam men wel een prijs maar dat was ook dan amper voldoende om uit de kosten te geraken. De meeste spannen hebben dan ook besloten de haring te laten zwemmen en op gul te gaan vissen. Vooral dat die soort de laatste tijd peperduur is en het nu zowat de tijd is om er in span op te jagen. Veel handelaars zullen dit nieuws met vreugde vernemen want er komen nu toch weer een achttal visvangers bij. En die vangsten kan men best gebruiken.

Einde vorige week kregen we dan toch weer ruime garnaalvangsten. De prijs ging met een stuk omlaag en schommelde op zeker ogenblik tussen 45 en 75 fr. Nadien werd garnaal weer wat duurder maar er was weer storm nodig om een ietwat renderende prijs te bekomen. Die lag maandag tussen 90 en 120 fr.

VRIJDAG 15 NOVEMBER 1985

	dag.	vis	tong	fr.
KANAAL				
O.518	18	80	2.000	987.292
KUST				
N.597/723	4	130	—	504.560

MAANDAG 18 NOVEMBER 1985

IJSLAND				
O.129	17	580	—	2.312.561
KANAAL				
Z.53	18	200	5.000	2.766.885
Z.183	18	170	4.000	2.328.996
WEST				
Z.596	6	50	850	553.801
O.206	6	135	—	501.809
Z.502	9	125	—	362.744
O.135	6	85	—	294.929
NOORD				
O.274	10	60	800	552.142
KUST				
N.597/723	2	90	—	367.606

DINSDAG 19 NOVEMBER 1985

WEST				
O.705	12	100	1.600	1.051.171
N.45	6	100	—	422.034
KUST				
N.172/738	2	115	—	411.962
NOORD				
O.333	11	200	800	1.097.680

WOENSDAG 20 NOVEMBER 1985

WEST				
N.40	5	90	—	394.661

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 18 november 1985

Schelvis groot	109,00/
Mid. schelvis	90,00/
Kleine schelvis	75,00/ 88,00
Kabeljauw	140,00/
Gul	92,00/114,00
Wijting	77,00/
Schaat	107,00/
Zeebaars	65,00/ 79,00
Witte leng	110,00/118,00
Blauwe leng	124,00/
Schartong (Schotse schol)	45,00/ 61,00
Heilbot	335,00/
Koolvis	83,00/ 87,00
Hondstong (mieten)	72,00/

Verwachtingen

VRIJDAG 22 NOVEMBER

KANAAL: O.51 (145 vis - 4500 tong)
WEST: O.108 (125 vis - 1800 tong)

MAANDAG 25 NOVEMBER

KANAAL: O.229 - Z.92
NOORD: O.137 - O.231
WEST: Z.185 - O.124 - O.275 - O.114 - O.500 - N.719

DINSDAG 26 NOVEMBER

NOORD: Z.50 (vermoedelijk)
WEST: O.303

WOENSDAG 27 NOVEMBER

WEST: O.499 (vermoedelijk)

Telefoonnummers S.C.A.P.

Winkel - brandstof	**(059) 32 29 51**
	32 09 31
Na 18 uur	**(059) 70 45 32**
Werf en werkhuizen	**(059) 32 08 20**
	32 39 79
Na 18 uur:	
R. KOORNWINDER	**(059) 32 56 88**
JOS PRAET	**(059) 26 64 99**
J. PRAET	**(059) 32 31 48**

ZEEBRUGGE

		tong	vis	dag.	fr.
VRIJDAG 15 NOVEMBER 1985					
Z.126	W	1.800	150	12	1.294.280
Z.186	W	1.500	100	11	945.890
Z.181	KRP	150	100	12	729.740
Z.569	KRP	—	40	12	558.160
Z.300	W	800	40	12	646.030
Gullenvangers					
Z.578/580			65		335.488
Z.201/601			35		224.510
Z.554/560			35		255.840
					4.989.938
MAANDAG 18 NOVEMBER 1985					
Z.162	**W**	**1.000**	**120**	**8**	**1.236.580**
Z.307	**KRP**	**—**	**70**	**13**	**688.820**
Z.324	**W**	**2.800**	**200**	**16**	**1.645.610**
Z.48	**N**	**400**	**300**	**12**	**1.646.510**
Z.98	**W**	**1.700**	**200**	**10**	**1.498.990**
Z.66	**W**	**2.000**	**200**	**15**	**1.842.340**
Z.60	**N**	**200**	**380**	**15**	**1.731.900**
Z.55	**K**	**400**	**30**	**5**	**422.820**
Z.91	**N**	**900**	**410**	**14**	**1.862.440**
Gullenvangers					
Z.601-201					**305.660**
Z.554-560					**342.790**
Z.578-580					**462.310**
					13.686.770
WOENSDAG 20 NOVEMBER 1985					
Z.12	K	400	35	—	394.160
Z.568	W	500	60	8	409.140
Z.474	K	300	40	6	418.150
Z.46	W	4.000	200	12	2.370.810
Z.16	W	2.400	200	11	1.701.650
Z.573	KRP	—	65	12	637.215
Z.141	KRP	—	80	12	549.825
Z.121	W	3.000	220	12	2.097.770
Z.59	W	2.800	200	10	1.739.330
Z.19	W	3.500	300	13	1.905.560
Z.67	KN	5.000	350	16	3.168.170
Z.105	N	600	370	14	2.110.940
					17.502.720

NIEUWPOORT

DONDERDAG 14 NOVEMBER 1985

GARNAAL		
N.106	62 kg.	5.928 fr.
N.700	49 kg.	6.623 fr.
N.788	126 kg.	12.810 fr.

VRIJDAG 15 NOVEMBER 1985

VIS		
N.172	1.242 kg.	83.509 fr.
N.738	1.242 kg.	83.509 fr.
N.88	1.508 kg.	118.121 fr.
N.590	1.507 kg.	118.122 fr.
N.22	1.408 kg.	104.252 fr.
N.720	1.408 kg.	104.252 fr.
N.575	914 kg.	68.716 fr.
GARNAAL		
N.788	120 kg.	9.210 fr.
N.782	100 kg.	9.565 fr.
N.700	256 kg.	21.813 fr.
N.106	82 kg.	6.625 fr.

Op de vrijdagmarkt werd door vier gullenvissers ongeveer 9.500 kg vis aangevoerd voor een brutowaarde van 682.681 fr. Varia kreeg 210 à 340 fr./kg. Voor grote pladijs werd 4000 à 4250 fr. de ben opgetekend, voor drieling- of middenslagpladijs 3500 à 3750 fr. de ben en voor visjes 2500 à 2750 fr. de ben. Kabeljauw kocht men tegen 7600 à 8200 fr. de ben aan en gul tegen 5000 à 7000 fr. de ben. De marktprijs der grote wijting werd op 2900 à 3050 fr. de ben gesteld en die der kleine wijting op 1350 à 1600 fr. de ben. Voor grote zandschar noteerde men 2800 à 3000 fr. de ben en voor kleine zandschar 2350 à 2500 fr. de ben. Er werden vier vangsten garnaal gelost waarvan de prijs van 76 à 100 fr./kg varieerde.

MAANDAG 18 NOVEMBER 1985

VIS		
N.52	3.794 kg.	411.092 fr.
N.736	2.137 kg.	279.532 fr.
N.525	2.369 kg.	350.108 fr.
N.563	3.525 kg.	240.859 fr.
N.88	1.719 kg.	120.546 fr.
N.590	1.719 kg.	120.545 fr.
N.22	2.341 kg.	143.292 fr.
N.720	2.341 kg.	143.293 fr.
GARNAAL		
N.788	81 kg.	6.939 fr.
N.700	222 kg.	21.120 fr.

Twee koppels spanvissers, één vaartuig van de West en drie bokkenvissers losten op de maandagmarkt samen ongeveer 2000 kg tong en 18.000 kg vis, dit voor een bedrag van 1.809.034 fr. Er werd tong, varia en Westvis aangevoerd, zodat iedere handelaar de voor hem nodige soorten kon aankopen. Tong nr. 1 haalde 378 à 386 fr./kg en tong nr. 2 380 à 384 fr./kg Tong nr. 3 of bloktong bekwam 354 à 368 fr./kg en tong nr. 4 of fruittong 298 à 306 fr./kg. Voor tong nr. 5 werd 276 à 298 fr./kg geboekt en voor kleine tong 221 à 242 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 314 à 404 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 260 à 310 fr./kg, varia tegen 190 à 340 fr./kg en griet tegen 90 à 296 fr./kg. Zonnevis noteerde men aan 198 à 260 fr./kg, staartvis aan 250 à 368 fr./kg en koningsvis aan 180 à 230 fr./kg. Voor robaard werd 85 à 90 fr./kg bekomen, voor rode soldaten 4250 à 4750 fr. de ben en voor knorhaan 2050 à 2500 fr. de ben. Vlaswijting kreeg 2250 à 2600 fr. de ben en kongel 1750 à 2300 fr. de ben. Grote pladijs werd tegen 2900 à 3250 fr. de ben geboekt, middenslag- of drielingpladijs tegen 2140 à 2600 fr. de ben en visjes tegen 1350 à 1580 fr. de ben. Voor kabeljauw werd de marktprijs op 7800 à 8200 fr. de ben gesteld en voor gul op 4500 à 6750 fr. de ben. Grote wijting bekwam 3050 à 3300 fr. de ben en kleine wijting 1300 à 1500 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2580 à 2800 fr. de ben opgetekend en voor kleine zandschar 1940 à 2160 fr. de ben. Moerrog werd tegen 4000 à 4250 fr. de ben aangekocht, tilten tegen 3750 à 4000 fr. de ben, scherpstaarten tegen 3500 à 3750 fr. de ben en katrog tegen 2500 à 2750 fr. de ben. Voor zeehond werd 2200 à 2600 fr. de ben neergepend, voor doorn- of speurhaai 2500 à 2750 fr. de ben en voor zee- of zandhaai 1250 à 1750 fr. de ben. Garnaal bekwam een marktprijs die 79 à 97 fr./kg bedroeg. De eerste weekmarktdag kende een grote aanvoer met een goede belangstelling vanwege de handelaars. Eveneens werd voor alle soorten een dure prijsnotering bekomen.

WOENSDAG 20 NOVEMBER 1985

VIS		
N.512	4.097 kg.	433.500 fr.

Slechts de N.512 loste op de woensdagmarkt 4097 kg vis voor een opbrengst van 433.500 fr.

De storm der voorbije dagen verplichtte de vaartuigen in veilige haven te blijven. Tong nr. 1 kreeg 354 à 356 fr./kg en tong nr. 2 366 à 368 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 340 à 354 fr./kg en tong nr. 4 of fruittong 318 à 324 fr./kg. Tong nr. 5 bekwam 266 à 288 fr./kg en kleine tong 242 à 248 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 460 à 475 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 280 à 312 fr./kg, varia tegen 180 à 260 fr./kg en griet tegen 220 à 260 fr./kg. Voor grote pladijs werd 3500 à 3700 fr. de ben geboekt, voor middenslag- of drielingpladijs 2100 à 2500 fr. de ben en voor visjes 1400 à 1600 fr. de ben. Kabeljauw kocht men tegen 150 à 160 fr./kg aan en gul tegen 90 à 140 fr./kg. Grote wijting haalde 3400 à 3500 fr. de ben en kleine wijting 2000 à 2250 fr. de ben. Moerrog werd tegen 3600 à 3800 fr. de ben genoteerd, tilten tegen 3400 à 3600 fr. de ben, scherpstaarten tegen 3000 à 3400 fr. de ben en katrog tegen 2750 à 3000 fr. de ben. De veiling kende een vlot verloop, gekenmerkt door een stijgende prijsnotering. Dit werd mede in de hand gewerkt door de geringe aanvoer op de midweekse marktdag.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

(1)	*(2)*	*(3)*	*(4)*
15 nov.	4	9.274	682.681
18 nov.	6	19.945	1.809.034
20 nov.	1	4.097	433.500

GARNAALAANVOER

NIEUWPOORT

(1)	*(2)*	*(3)*	*(4)*	*(5)*	*(6)*
14 nov.	3	237	25.371	94	100
15 nov.	4	558	47.213	76	100
18 nov.	2	303	28.059	79	97

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

RECHTZETTING

In ons nummer van 1 november maakten wij melding van de aanvaring die zich voordeed tussen het Oostendse vissersvaartuig O.26 „De Parel" en het Russische vrachtschip „Toyvo Antikaynen". Toen meldden wij dat, op het ogenblik der feiten, het vissersvaartuig vissende was. Dat blijkt nu evenwel niet het geval te zijn; de O.26 „De Parel" was wel onderweg naar de visgronden.

Wij hopen dat hiermee die foute berichtgeving is hersteld.

N.350 „COLETTE" WORDT MAANDAG TE WATER GELATEN

Maandag as., omstreeks het middaguur, wordt door de Scheepswerven SCAP de N.350 „Colette" te water gelaten.

Dat vaartuig is op de voornoemde werf in aanbouw voor rekening van reder Kiekens Noël uit Nieuwpoort. De bouw van de „Colette" is al een heel eind opgeschoten; rest nu nog de verdere technische afbouw.

De „Colette" is een kleiner vaartuig dat speciaal is uitgerust voor de kustvisserij.

Voor die gelegenheid zal mevrouw Vandaele-Muylle uit Beveren-Roeselare als meter fungeren terwijl de h. Jozef Praet, directeur van de werkhuizen SCAP als peter zal fungeren.

Het zal hier wel gaan om een vrij spectaculaire stapelloop. De „Colette" zal met een grote kraan van de bouwplaats op een vrachtwagen geplaatst worden waarop het hele vrachtje naar de Hendrik Baelskaai trekt. Daar wordt de „Colette" dan, weeral bij middel van een kraan, in het water gezet.

VICE-ADMIRAAL SCHLIM GAAT OP RUST

Met ingang van 1 januari a.s. gaat vice-admiraal André Schlim op rust en meteen verliest de maritieme entoerage een van de meest markante figuren. Vice-admiraal Schlim heeft evenwel de pensioengerechtigde leeftijd bereikt en trekt zich terug. Vooral met de zeevisserij onderhield de admiraal zeer nauwe relaties en het dient gezegd dat hij altijd een extra inspanning wilde opbrengen als de visserij en de vissers hulp nodig hadden.

Wij herinneren ons ondermeer nog de dienstverlening die, in opdracht van vice-admiraal Schlim, door de zeemacht werd opgebracht ten tijde van de scheepsramp met de Z.424 „Zeepaard" die in een hevige storm verging en vijf vissers in de diepte mee sleurde. Door bemoeiingen van vice-admiraal Schlim is men er toen in geslaagd het wrak van de gezonken treiler te localiseren en te identificeren.

De heer Schlim is afkomstig uit het Waalse landsgedeelte. Hij werd geboren in de Ardennen, meer bepaald in Aarlen. Vice-Admiraal Schlim woont evenwel al ruim 22 jaar in Brugge.

Zijn militaire loopbaan nam een aanvang in 1942 bij een Belgische afdeling van de Royal Navy in Engeland. Als matroos maakte hij ondermeer deel uit van de ontscheping in het Italiaanse Salerno. Nadien trad hij toe tot de luchtvaartdiensten van de Navy en in die hoedanigheid beleefde hij heel wat avonturen en haalde hij tevens enorme verdiensten. Vandaar trouwens de betiteling „Vice-Admiraal vlieger". Eenmaal het oorlogsgeweld geluwd kwam hij opnieuw terecht in de middens van de Belgische zeemacht en begon hij aan de uitbouw van een carrière die hem tot de hoogste top bracht.

Vanaf de jaarwisseling trekt vice-admiraal Schlim zich dus terug. Meteen verliest onder andere de visserij een grote vriend want hij lag ondermeer aan de basis van de overeenkomst tussen het Ministerie van Landbouw en het departement van Landsverdediging in verband met de controle in de visserijzones.

Aan de vice-admiraal wensen wij nog een lange en overigens welverdiende rust toe.

FONDS VOOR SCHEEPSJONGENS KOMT BIJEEN

Vandaag, vrijdag 22 november komt het Fonds voor Scheepsjongens in vergadering bijeen. Tijdens deze vergadering zal ondermeer aandacht besteed worden aan de bijdragen die volgend jaar zullen moeten afgedragen worden. Bovendien is het de bedoeling dat de voorwaarden om van het Fonds te kunnen genieten zullen aangepast worden aan de gewijzigde omstandigheden, vooral op het vlak van de verlengde leerplicht. Bovendien zal op vernoemde zitting hulde gebracht worden aan de hh. Boeyden die op pensioen gaat en Pieters, uittredend provincieraadslid.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	18 november		19 november		20 november	
Lappen	372	386	350	360	.....	
Grote	385	390	380	385	.....	
3/4	345	370	345	350	.....	
Bloktongen	310	350	310	320	.....	
Vóór-kleine	270	290	265	270	.....	
Kleine	245	260	247	250	.....	
Slips	235	250	225	230	.....	

ZEEBRUGGE

Grote	385	408	390		373	386
Bloktongen	389	410	392		380	390
Fruittongen	357	384	340	347	350	358
Schone kleine	307	332	292	315	288	312
Kleine	260	280	254	258	259	271
Tout petit	239	256	244	248	246	260
Slips	236	244	243	243	234	248

NIEUWPOORT

Tong I	378	386	.....		354	356
Tong II	380	384	.....		366	368
Tong III	354	368	.....		340	354
Tong IV	298	306	.....		318	324
Tong V	276	298	.....		266	288
Kleine	229	242	.....		242	248

PLADIJS

OOSTENDE

	18 november		19 november		20 november	
Platen	84	93	75	84	.....	
lek (groot-klein)	74	86	61	65	75	
Derde slag	51	67	50	56	63	
Platjes	27	39	35		43	

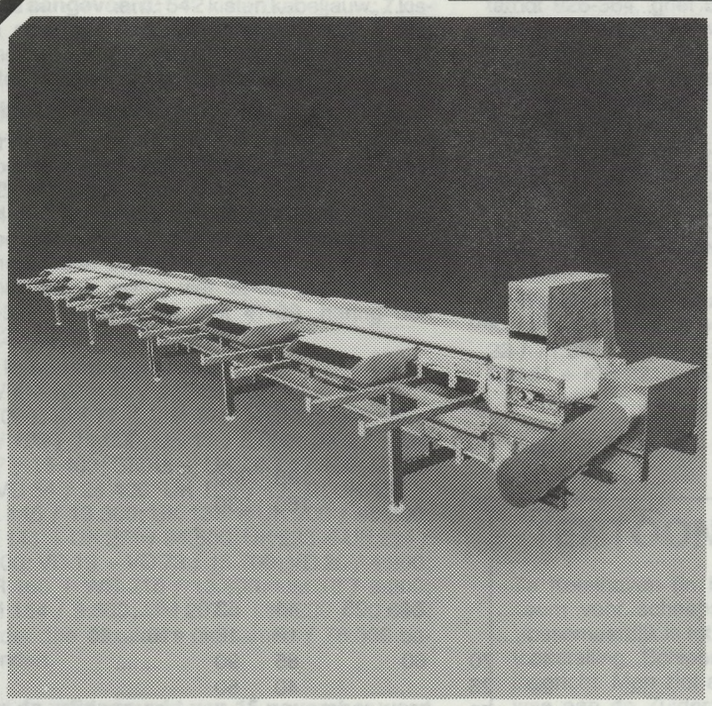
ZEEBRUGGE

I	63	73	62	74	59	66
II	60	64	55	56	56	61
III	50	52	52	53	50	53
IV	26	30	28	31	28	31
V	.....		.....		.....	

NIEUWPOORT

Moeien	.....		.....		.....	
Pladijs	58	65	.....		70	74
Derde slag	42	50	.....		42	50
Platjes	27	31	.....		28	32

De "Staalmeesters" uit de 21e eeuw



Fileerinstallatie
5-40 personen

Van Rijn ontwerpt, fabriceert en installeert ...

- komplete verwerkingslijnen voor de visserij-industrie, tevens geschikt voor plaatsing aan boord van vissersschepen
- alle apparatuur voor de visverwerking aan wal
- transportinstallaties voor horizontaal en vertikaal transport, ook voor "moeilijk" te transporteren produkten
- speciale machines, uitgevoerd in roestvast staal, aluminium of normaal staal.

Bovendien is Van Rijn B.V. vertegenwoordiger voor kaak- en fileermachines van Norden Sea Food Machinery.

MACHINEFABRIEK VAN RIJN B.V.
Scheepmakerstraat 13 - 2222 AB Katwijk aan Zee - Holland
Telefoon 01718 - 2 07 00 - Telex: 39454 Rijn nl

Van Rijn B.V. is lid van de wereldwijd opererende Siersema Groep.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	18/11		18/11		19/11		19/11		20/11		20/11		18/11		20/11	
Tarbot groot	410	434	509	557	476	514	451		.....		537	554	314	404	460	475
Tarbot middel	310	365	397	410	365	380	370		.....		389	211	260	310	280	312
Tarbot klein	186	225	180	319	222	318	197	287	.....		158	196	.....		.....	
Griet groot	195	231	288	316	240	267	341		.....		270	300	296		260	220
Griet middel	165	188	159	230	180	203	214		.....		212	240	.....		.....	
Griet klein	132	143	119	170	.....		136	171	.....		152	116	90		.....	
Schelvis groot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schelvis middel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schelvis klein	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Heek grote	115	138	90		.....		.....		.....		86	117	.....		.....	
Heek middel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Heek klein	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Lom	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Leng	70	88	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Rog I	88	100	.....		98		.....		89	92	.....		80	85	72	76
Keilrog	.....		.....		.....		100		.....		.....		75	80	68	72
Rog	.....		108		.....		.....		.....		84	76	.....		.....	
Tilten	87	95	90		89		80		80		49	45	75	80	68	72
Scherpstaart	68	93	110		76	89	86		76	82	52	55	70	75	60	68
Halve Mans	75	98	69		76	93	63		.....		37	40	.....		.....	
Teelt	.....		71		.....		65		.....		41	48	.....		.....	
Katrog	37	50	34	37	53		.....		60		18	22	50	55	55	60
Kabeljauw	136	168	120	129	125	150	.....		141	143	105	115	156	164	150	160
Gul (groot)	92	149	.....		115	124	.....		111	112	.....		135		140	
Gul (middel)	86	116	.....		100	108	.....		102	104	.....		90		90	
Gul (klein)	88	100	.....		76	90	.....		102		.....		.....		.....	
Hozemondhamme	220	373	212	401	240	380	230	382	.....		240	309	250	368	.....	
Wijting groot	66	77	50		69	76	54		80	82	56	70	61	66	68	70
Wijting klein	24	37	23	28	31	41	28		45		26	28	26	30	40	45
Schar	39	54	30	34	35	53	36		42		36	37	40	54	.....	
Steenschol	91	185	95	159	90	166	86	166	84	157	84	161	.....		.....	
Zeehaai	69	72	68		65	76	.....		.....		49	55	25	35	.....	
Hondshaai	40	55	.....		42	46	.....		.....		.....		.....		.....	
Doornhaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Pieterman	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Makreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Horsmakreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeekreeft	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schaat	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeebaars (klipvis)	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Kongeraal	65	119	.....		.....		.....		49		.....		.....		.....	
Schartong	.....		.....		.....		.....		.....		.....		102	164	.....	
Volle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
IJle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Haringshaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Steenholk	.....		.....		46	56	.....		42	46	.....		.....		.....	
Heilbot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Steur	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Koolvis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeewolf	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Pollak	90	120	.....		.....		.....		99		.....		.....		.....	
Zonnevis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		198	260	.....	
Koningsvis	.....		.....		.....		.....		222	225	.....		180	230	.....	
Vlaswijting	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeeduivel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schotse schol	44	53	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeehond	.....		34	36	.....		.....		.....		24	25	44	52	.....	
Bot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		12	16	15	20
Rode Poon (roobaard)	55	89	72		54	60	.....		40	70	60		85	90	.....	
Grauwe poon (knorhaan)	42	50	33		49		.....		24	26	.....		40	50	.....	
Rode knorhaan	65	119	.....		56	103	.....		38	75	.....		.....		.....	
Posten	.....		24	30	.....		39		.....		36	35	.....		.....	

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 11 november werden aangevoerd: 13.770 kg. tong, 121 kisten tarbot en griet, 251 kisten kabeljauw, 4 kisten schelvis, 305 kisten wijting, 2.253 kisten schol, 84 kisten schar, 5.135 kisten haring, 61 kisten makreel, 145 kisten varia.

De prijzen in guldens: per 1 kilogram: gr. tong 27,61-26,40, middeltong 27,18-25,65, klein middeltong 21,64-20,73, tong één 17,02-15,50, tong twee 15,17-14,53, tarbot 30,60-26,00.

Per 40 kilogram: tarbot 1.096-527, griet 613-404, kabeljauw één 448-392, kabeljauw twee 360-294, kabeljauw drie 284-240, kabeljauw vier 260-210, kabeljauw vijf 240-194, schelvis vier 180-122, schol één 222-200, schol twee 190-166, schol drie 154-142, schol vier 154-120, wijting vier 114-63, haring één 34,80-24,40, makreel één 59, makreel twee 39-30, tongschar 406-252, rog 192-104, ham met kop 400-212, krab 27-21, krabbepoten 77-70, kl. kreeft 272, schar 134-84, haai 156-134.

De besommingen waren: KW 4 + KW 149 ƒ 19.000, KW 11 ƒ 42.800, KW 34 ƒ 113.600, KW 35 ƒ 73.000, KW 51 + KW 221 ƒ 3.900, KW 77 + IJM 27 ƒ 11.400, KW 88 ƒ 49.000, KW 113 ƒ 42.700, KW 125 + KW 173 ƒ 5.800, KW 145 ƒ 66.000, KW 189 ƒ 49.000, KW 214 ƒ 8.700, UK 11 ƒ 3.200, UK 48 + UK 49 ƒ 20.000, UK 135 + UK 145 ƒ 18.900, UK 90 + VD 54 ƒ 14.400, VD 19 + VD 73 ƒ 8.400, IJM 44 ƒ 54.400, IJM 154 ƒ 6.700, IJM 207 + IJM 209 ƒ 19.400. Verder waren er nog 2 schepen uit de zuid en 7 Texelaars met een gezamenlijke besomming van ƒ 353.000.

Aan de donderdagmarkt van 14 november werd aangevoerd: 542 kisten kabeljauw; 7 kisten schelvis; 1175 kisten wijting; 102 kisten schol; 135 kisten schar; 8030 kisten haring; 2 kisten makreel; 19 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg.:
kabeljauw één 410-400, kabeljauw twee 340-272, kabeljauw drie 282-190, kabeljauw vier 234-180, kabeljauw vijf 220-160, schol één en twee 200, schol drie 200-162, schol vier 152-92, schelvis drie 287-276, schelvis vier 264-234, schar 92-76, wijting vier 92-60, makreel twee 71-52, steenbolk 72, bot 47-39, haring één 27,20-24,40.

De besommingen waren:
KW 4 + KW 149 ƒ 24.700; KW 26 + KW 167 ƒ 33.000; KW 77 + IJM 27 ƒ 13.900; KW 125 + KW 175 ƒ 11.000; UK 11 ƒ 5.000; UK 27 + UK 137 ƒ 16.400; UK 48 + UK 49 ƒ 17.700; UK 89 + VD 54 ƒ 24.400; UK 129 ƒ 4.500; UK 135 + UK 145 ƒ 13.300; UK 138 + UK 208 ƒ 45.300; UK 141 + UK 271 ƒ 34.500; UK 233 + UK 234 ƒ 7.000; VD 19 + VD 73 ƒ 15.700; VD 20 ƒ 4.200; WR 160 + WR 210 ƒ 13.800; IJM 18 ƒ 3.200; IJM 154 ƒ 9.600; IJM 207 + IJM 209 ƒ 20.600; verder drie Texelaars die samen ƒ 76.000 besomden.

Aan de vrijdagmarkt van 15 november werd aangevoerd: 12.430 kg. tong; 66 kisten tarbot en griet; 376 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 1 kist koolvis; 1187 kisten wijting; 2177 kisten schol; 140 kisten schar; 50 kisten makreel; 1749 kisten haring; 93 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:
tarbot 26,96-25,58, grote tong 28,45-26,78, grootmiddel tong 25,41-24,59, kleinmiddel tong 19,08-18,32, tong één 15,01-14,55, tong twee 14,38-13,20.

Per 40 kg.:
tarbot 992-444, griet 548-386, kabeljauw één 344-288, kabeljauw twee 344-262, kabeljauw drie 240-202, kabeljauw vier 212-182, kabeljauw vijf 220-172, schelvis vier 130, schol één 200-172, schol twee 174-160, schol drie 188-116, schol vier 130-77, wijting vier 104-50, schar 81-65, makreel twee 52-34, krabbepoten 71-66, haai 162-154, steenbolk 32, hammen met kop 424-244, tongschar 383-269, koolvis twee 130, haring één 25,80-24,40, roggen 162-90.

De besommingen waren:
KW 25 ƒ 82.500; KW 45 ƒ 111.900; KW 77 + IJM 27 ƒ 11.200; KW 214 ƒ 8.300; UK 27+ UK 137 ƒ 23.400; UK 48 + UK 49 ƒ 13.100; UK 89 + UK 307 ƒ 13.600; UK 90 + VD 54 ƒ 22.000; UK 129 ƒ 3.400; UK 135 + UK 145 ƒ 18.100; UK 207 ƒ 7.800; UK 233 + UK 234 ƒ 7.000; VD 6 ƒ 9.100; VD 19 + VD 73 ƒ 23.500; VD 20 ƒ 3.400; IJM 6 ƒ 1.800; IJM 18 ƒ 450; IJM 154 ƒ 5.500; verder vier Texelaars en een Goedereerder welke samen ƒ 255.000 besomden.

Aan de maandagmarkt van 18 november werd aangevoerd: 27.240 kg tong; 149 kisten tarbot en griet; 349 kisten kabeljauw; 2 kisten koolvis; 64 kisten schelvis; 573 kisten wijting; 367 kisten schol; 98 kisten schar; 8532 kisten haring; 33 kisten makreel; 150 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:
tarbot 27,12-23,98, grote tong 22,63-21,86, grootmiddel tong 23,93-23,21, kleinmiddel tong 18,08-17,52, tong één 16,12-14,62, tong twee 15,18-14,26.

Per 40 kg.:
tarbot 926-364, griet 560-376, kabeljauw één 344-276, kabeljauw twee 256-240, kabeljauw drie 232-194, kabeljauw vier 212-164, kabeljauw vijf 202-148, schelvis vier 192, schol één 192-164, schol twee 178-162, schol drie 136-188, schol vier 92-72, wijting vier 90-46, schar 90-62, makreel twee 51-24, haring één 25,20-24,40, haring twee 25,20-22,80, witte koolvis twee 180, tongschar 364-225, roggen 162-75, hammen met kop 380-240, krab 31-25, haai 190-146, bot 36, krabbepoten 90-79, steenbolk 62.

De besommingen waren:
KW 4 + KW 149 ƒ 19.900; KW 11 ƒ 62.400; KW 22 ƒ 71.300; KW 34 ƒ 54.900; KW 35 ƒ 89.100; KW 51 + KW 221 ƒ 15.200.

TENTOONSTELLING

Te Ketelhaven (in Flevoland) in het museum voor scheepsarcheologie aan het Vossemeerdijk is tot 5 januari 1986 de tentoonstelling „Schipbreuk op de Zuiderzee" ingericht. Men ziet er wat er zo gevaarlijk was aan de Zuiderzee en waardoor een schip kon vergaan.

Het museum is open op elke werkdag van 10 u. tot 17 u., op zaterdag en zondag van 11 u. tot 17 u.

GOEDEREEDE

MAANDAG 11 NOVEMBER 1985

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr			26,54
Tong gm			26,61
Tong km			20,64
Tong I			15,69
Tong II			14,63
Tarbot I			29,02
Tarbot II			25,30
Tarbot III			16,20
Tarbot IV			12,44
Tarbot afw			8,35
Griet I			14,25
Griet II			11,11
Schol 4 (G)			3,13
Kab 2 (G)			6,63
Kab 3 (G)			6,09
Kab 4 (G)			5,90
Kab 5 (G)			5,05
Kab (afw)			83
Wijt. 4 (G)			1,71
Schar 1/D			2,26
Schar 2/D			2,26
Poon gr			3,00
Poon 1			3,07
Poon 2			2,09
Rog I			3,00
Rog II			2,33
Bot			75
Tongschar			6,50
Schol 1 (O)			4,35
Schol 2 (O)			4,37
Schol 3 (O)			3,45
Schol 4 (O)			2,91
Krab			56
Inktvis W			8,84
Inktvis ZW			3,00
Steenbolk			2,28
Hammen			2,28
Paling			12,00
Diversen			1,79
Garn. exp. 1			4,00
Garn. bnl. 2			1,81
TOTAAL:	39.170	244.522	

DONDERDAG 14 NOVEMBER 1985

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr			26,96
Tong gm			26,06
Tong km			21,83
Tong I			16,79
Tong II			14,15
Tarbot I			29,42
Tarbot II			23,48
Tarbot III			16,13
Tarbot IV			11,25
Tarbot afw			8,48
Griet I			14,28
Griet II			9,37
Schol 4 (G)			3,19
Kab 2 (G)			6,23
Kab 3 (G)			5,36
Kab 4 (G)			5,01
Kab 5 (G)			4,74
Wijt. 4 (G)			1,61
Schar 1/D			2,28
Schar 2/D			2,15
Makreel II			2,00

NEDERLAND

Poon 2			2,08
Rog I			3,67
Rog II			2,94
Schel. 3 (G)			3,74
Bot			79
Tongschar			8,00
Schol 1 (O)			5,20
Schol 2 (O)			5,29
Schol 3 (O)			3,71
Schol 4 (O)			3,24
Haai + P			3,28
Krab			1,16
Inktvis W			9,33
Inktvis ZW			1,00
Steenbolk			1,95
Paling			13,27
Diversen			7,40
Garn. exp. 1			5,64
Garn. exp. 2			3,36
TOTAAL:	40.795	215.024	

VRIJDAG 15 NOVEMBER 1985

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr			25,06
Tong gm			24,28
Tong km			17,90
Tong I			14,90
Tong II			14,25
Tarbot I			28,63
Tarbot II			21,10
Tarbot III			13,98
Tarbot IV			10,60
Tarbot afw			7,23
Griet I			13,62
Griet II			9,92
Schol 1 (G)			4,51
Schol 2 (G)			4,30
Schol 3 (G)			2,82
Schol 4 (G)			2,11
Kab 1 (G)			5,99
Kab 2 (G)			6,02
Kab 3 (G)			4,85
Kab 4 (G)			4,60
Kab 5 (G)			4,20
Kab (afw)			50
Wijt. 4 (G)			1,71
Schar 1/D			1,84
Makreel II			1,38
Poon 1			3,90
Poon 2			1,56
Rog I			4,65
Rog II			3,28
Koolv. 1 (G)			2,14
Schel. 3 (G)			3,62
Bot			82
Tongschar			8,28
Schol 1 (O)			4,47
Schol 2 (O)			4,25
Schol 3 (O)			2,66
Schol 4 (O)			1,88
Haai + P			4,08
Krab			1,43
Inktvis W			8,49
Inktvis ZW			2,84
Kuit/Lever			5,67
Harder			4,50
Steenbolk			1,46
Hammen			15,62
Paling			9,78
Diversen			4,30
Garn. exp. 1			5,13
Garn. exp. 2			1,18
Garn. bnl.			4,40
TOTAAL:	327.309	2.075.811	

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 10 t.m. 16 november 1985

	kg.	*gem. prijs*
Export Garnalen	71.254	4,93
Handels Garnalen	189	5,74
Tong		19,90
Schol		3,05
Schar		3,01
Bot		1,03
Tarbot		22,19
Griet		8,51
Kabeljauw		5,61
Wijting		2,06
Zeebaars		18,71
Harder		4,67
Paling		13,67
Steenbolk		1,66
Schardijn		1,06
Diversen		—

LAUWERSOOG

Maandag 11 november werd er door negentien schepen zowel plat- als rondvis in de markt gebracht. Laptong kon tot ƒ 28 verkocht worden en grootmiddel rond ƒ 26,50. Weegbot leverde meer dan ƒ 28 per kg op. Per koelwagen was een partij schol vanuit Denemarken aangevoerd. Schol II bracht ƒ 4,64 en schol I ƒ 5,41 per kg op. Een partijtje wolf ging weg voor ƒ 9,37 per kg. De spanvissers voerden hoofdzakelijk wijting aan. Voor gestripte bleef de klok tussen ƒ 1,84 en ƒ 2,17 staan. Dichte wijting ging weg voor ƒ 1,75 tot ƒ 1,89. Zelfs bot bracht ƒ 1,34 per kg op. De kabeljauwvangsten waren zeer gering. De opbrengsten waren zeer goed. De vloot voer eerst dinsdagmiddag uit. Donderdag waren de eerste schepen binnen. Ook nu weer veel wijting aan de markt. Voor de dichte betaalde de handel ƒ 1,55 - ƒ 1,45. De gestripte leverde twee à drie dubbeltjes meer op.

Vrijdag weinig platvis. Een partij dichte schol IV bracht ƒ 2,30 per kg op. Voor gestripte werd tien cent meer gegeven. Schol II ging over in andere handen voor ƒ 4,30 en schol I voor ƒ 5,05.

Van de spanvissers hoofdzakelijk wijting. Ook deze aanvoerdag zeer weinig gul.

Van 50 schepen konden deze week 78 ton garnalen verkocht worden. Door de harde wind in het begin van de week bleef de aanvoer tot en met woensdag beperkt. De opbrengsten waren goed. Pellerij garnalen voor ƒ 4,26 - ƒ 4,82 en export garnalen voor ƒ 5,24 tot ƒ 5,36. Donderdag werd er 31 ton pellerij en 5 ton export garnalen over de klok verkocht. De handel betaalde ƒ 3,95 tot ƒ 4,47 voor de pellerij garnalen en ƒ 3,72 tot ƒ 4,02 voor de export.

Ook vrijdag nog een ruime aanvoer van in totaal 25 ton. Zowel de pellerij als de export garnalen waren goedkoper.

De gemiddelde weekprijzen van de garnalen waren ƒ 4,17 en ƒ 4,02.

Voor twintig schepen kwamen besommingen van vijf tot tienduizend gulden op papier. Hogere opbrengsten konden voor tien schepen genoteerd worden.

GETIJEN TE OOSTENDE

NOVEMBER

	23 zaterdag	1034	416	0442	117
		2306	438	1719	074
	24 zondag	1121	435	0534	099
		2347	450	1804	068
	25 maandag	——	——	0614	085
		1200	450	1841	067
	26 dinsdag	0021	459	0652	076
		1233	462	1914	069
VM	27 woensdag	0051	465	0727	072
		1304	471	1944	076
	28 donderdag	0120	469	0800	074
		1335	474	2014	083
	29 vrijdag	0151	469	0834	078
		1407	472	2045	090
	30 zaterdag	0223	462	0908	082
		1442	464	2115	094

DECEMBER

	1 zondag	0257	450	0942	084
		1520	451	2150	097
	2 maandag	0335	334	1019	086
		1600	438	2229	102
	3 dinsdag	0414	419	1103	089
		1647	428	2313	111
	4 woensdag	0501	408	1152	095
		1740	423	——	——
LK	5 donderdag	0558	402	0006	124
		1843	424	1253	102
	6 vrijdag	0707	406	0111	134
		1956	433	1402	103
	7 zaterdag	0821	419	0223	135
		2107	448	1514	093
	8 zondag	0928	440	0332	122
		2209	464	1620	073
	9 maandag	1027	462	0434	098
		2304	476	1717	052
	10 dinsdag	1120	480	0531	074
		2352	484	1810	037
	11 woensdag	——	——	0624	057
		1210	494	1859	035
NM	12 donderdag	0038	488	0717	048
		1238	502	1946	044
	13 vrijdag	0123	489	0807	047
		1348	503	2032	060
	14 zaterdag	0210	485	0856	049
		1438	496	2117	076
	15 zondag	0237	476	0948	051
		1530	482	2201	090
	16 maandag	0346	461	1037	052
		1623	462	2247	100

VERKLARING

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

BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE:

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

BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE:

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITTANNIE

■ Een Schotse schipper uit de Orkney's heeft een 57-meter purser-trawler tweedehands in Noorwegen gekocht. Het is de grootste Schotse purser. Het vaartuig zal ingezet worden op de makreel tot maart 1986 en dan overschakelen op de blauwe wijting. Het voordeel voor de visserij op de blauwe wijting is het feit dat het vaartuig van uit de Orkneys heel wat dichter bij de vangstgronden voor blauwe wijting is dan dit het geval was voor de Noorse konkurrentie. Het vaartuig kan 1100 ton laden, waarvan 700 ton in speciale ijsgekoelde watertanks. Het werd gebouwd in 1978 in Noorwegen en viste in de Barentszee op de lodde voor vismeeldoeleinden en verder op de blauwe wijting. De schipper-medeëigenaar hoopt om de week de ruimen vol te kunnen krijgen met blauwe wijting en een gedeelte hiervan te kunnen afzetten voor menselijk verbruik. Het vaartuig heeft een motor van 2.550 PK, en is verder zeer modern uitgerust.

■ Er is een kleine 400 miljoen B.fr. uitgetrokken voor Schotland voor de aanschaffing van een luchtverkenningsvliegtuig voor de visserij. Dit belet niet dat ook de Nimrods verder aan visserijprotectie zullen doen, maar met het nieuwe vliegtuig zal een heel wat groter en uitgestrekter gebied kunnen bestreken worden. Het versterken van de luchtverkenning heeft men wellicht noodzakelijk gevonden door het niet aanlokkend vooruitzicht van de toetreding van Spanje tot de EEG.

■ In antwoord op een verzoek van een lid van het Brits parlement heeft de eerste minister mevr. Thatcher geantwoord dat Groot-Brittannië tracht tot een internationale overeenkomst te komen voor de bescherming van de visstocks rond de Falklands, en niet gewonnen is voor een eigen 200-mijlszone. Volgens het betrokken lid van het Lagerhuis worden de visstocks rond de Falklands geplunderd door Japanners, Koreanen, Spanjaarden, Oostbloklanden, enz... De internationale overeenkomst zou getroffen worden via de F.A.O. de Internationale Landbouw en Voedingsorganisatie met zetel te Rome.

■ Door een Britse rechtbank is een West-Duitse trawler wegens illegaal vissen op de haring, namelijk binnen een verboden zone, tot een boete veroordeeld van 650 duizend B.fr. Het illegaal vissen gebeurde ter hoogte van Whiteby op de Noord-Oostkust van Engeland. Betrokken treiler had onder meer getracht te vluchten.

E.E.G.

■ Te Brussel overweegt men, de boetes die opgelegd worden aan de schippers wegens overtredingen van de visserijreglementen, hetzij wegens illegaal vissen, te kleine netmaaswijdten, ondermaatse vis aan boord, overschrijding toegelaten bijvangst, enz., uit te breiden tot de reders, zodat deze eveneens aansprakelijk kunnen gesteld worden. Indien de schipper niet kan betalen en de reder het zich niet aantrekt, zou de boete bij de reder geïnd worden. De reder wordt dus verantwoordelijk voor zijn schipper.

■ De Franse regering werd door Brussel op het matje geroepen voor de financiële hulp die door de nationale regering, via een parastatale, bezorgd werd voor het functioneren van eigen opvangprijzen, evenals tussenkomsten in het stockeren van de te veel aangevoerde vis. Deze financiële hulp is onverenigbaar met art. 92 en moet dus afgeschaft worden.

■ Dit jaar werden er 345 projekten voor modernisatie van de EEG-vloot, door Brussel goedgekeurd op een totaal van 699 die ingediend werden. Hieraan voegen zich nog 33 projekten in de aquakultuur hetzij samen 378. 167 hebben betrekking tot nieuwbouw van vaartuigen en 178 op modernisaties, aanpassingswerken, enz. In totaal gaat het hier im 1,470 miljard B.fr. Eerste in de rij staat Italië met bijna 23% van dit bedrag, dan komt Frankrijk met 20%, verder komen Groot-Brittannië en Griekenland.

MEXICO

■ Volgens eigen zeggen zouden de Mexicanen thans de tweede grootste vissersvloot bezitten. Dit schijnt waarschijnlijk nog altijd niet voldoende te zijn, want thans komen er terug 4 nieuwe tonijnschepen bij, waarvan de eerste reeds op stapel staat. Mexico bezit een grote vloot tonijnschepen en heeft hiervoor de weg vrij gemaakt door grote beperkingen op te leggen aan de tonijnvloot van de Verenigde Staten, hetgeen niet altijd van een leien dakje afliep. Het is eveneens Mexico die grote hoeveelheden diepvriestonijn in Frankrijk invoert, waardoor de prijs van de eigen aangevoerde tonijn een weerslag ondervindt.

■ Men blijft in Mexico werk maken van het jagen op treilers die illegaal vissen in de Mexicaanse wateren. Alleen reeds door de thans in functie zijnde regering werden er reeds 184 opgebracht door de Mexicaanse Marine en 320 ton vis verbeurd verklaard. Het gaat vooral over tonijnschepen en tropische garnaal.

ALLERLEI

■ De rode tonijn is dit jaar overvloedig aanwezig geweest in bepaalde delen van de Middellandse Zee. Alleen reeds in de Catalaanse vissershaven „Port-Vendres" gaven de cijfers aan dat einde oktober reeds 3600 ton officieel (!) aangevoerd werd. Men stelt zich wel vragen over de grote aanwezigheid van de rode tonijn in de Middellandse Zee. De Franse vissershaven Sète telt nog altijd 23 tonijnvissersvaartuigen. Na twee jaar van eerder geringe aanvoering komen de goede vangsten van 1985 zeker van pas. Ook de Italiaanse tonijnschepen waaronder heel wat van 45 m. hebben hiervan dankbaar gebruik gemaakt. Dat deze overvloed heel onverwacht kwam bewijst het afwezig zijn van het Japans faktorijschip op deze campagne, als gevolg van de zeer magere resultaten in het vorige jaar. Toen kregen de vissers nog 120 B.fr. het kg, waarschijnlijk wel vanwege de schaarste. Thans bekomen zij van 70 tot 80 fr. hetgeen men nog een goede prijs noemt in aanmerking genomen de grote aanvoeren.

IERLAND

■ De Ieren hebben nu ook een verbod op het vissen van haring in de Keltische Zee uitgevaardigd. Deze verbodsmaatregel werd genomen vanwege de arme kwaliteit van de haring in dit gebied die geen belangstelling bij de kopers wekte. Het werd dus praktisch uitsluitend een aanvoer voor de vismeelfabrieken. Om de haringstocks te beschermen werd dan maar een vangstverbod ingesteld. We zijn gelukkig nog niet zover in de zuidelijke Noordzee, alhoewel onze Rederscentrale ook al beperkende maatregelen heeft moeten uitvaardigen wat de opvangmodaliteiten betreffen.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

DUIKKURSUS SCHEPT VEEL NEVENPROBLEMEN

In de Nederlandse „Stuurboord-Visserij-Editie" van 8 november lezen we dat een duikbedrijf met een jarenlange ervaring, Katwijker vissers de knepen van het duiken en natuurlijk het duiken zelf, zal bijbrengen. Trouwens dit bedrijf geeft al tien jaar lang duikkursussen aan Urkers vissers. Dat vissers aan boord van de vissersvaartuigen, het duiken zouden kunnen meester zijn, betekent heel wat voordeel voor reder, schipper en bemanningsleden zelf. Inderdaad gebeurt het heel dikwijls dat schepen dienen opgesleept te worden vanwege een eind touw in het schroef of een stuk kuil of tussen water en wind drijvend plastiekafval. Dit is een hele tegenslag voor reder en bemanning, want als pogingen vanaf boord niet volstaan om het schroef vrij te krijgen, mag men een streep zetten op het verder vissen. Bij het thuiskomen volstaat dan soms een eenvoudige tussenkomst vanwege een duiker om het schroef vrij te krijgen.

Om kort te zijn kunnen we dus, van dit standpunt uit bezien, deze duikkursus toejuichen, maar we maken ons toch wel bedenkingen, alhoewel het mogelijk is dat deze bedenkingen niet meer moeten gemaakt worden bij onze noorderburen, omdat daar reeds een mouw aan gepast is.

Het is namelijk zo dat in de Belgische visserij eveneens een paar vooruitstrevende reders het nut ingezien hebben om aan boord over een bemanningslid te kunnen beschikken dat het duiken machtig is. Een nevenprobleem is echter de verantwoordelijkheid betreffende het duiken, waarmede wij in de eerste plaats de ongevallen bedoelen. Onlangs werd inderdaad van een ex-Belgisch vissersvaartuig dat thans sleephulpfuncties verleent, een duiker waarvan het opviel dat hij te lang onder water verbleef, bewusteloos boven gehaald om dan naderhand te moeten vaststellen dat hij reeds overleden was. De hamvraag bij het aanleren van het duiken aan bemanningsleden van een vissersvaartuig is dan ook of zij hierbij voor ongevallen verzekerd zijn en wie de verantwoordelijkheid draagt kwestie van het laten duiken in zee? Eist men van een duiker een „duikersbrevet"? Wordt dit brevet erkend? Kan een reder en/of schipper toelating verlenen aan een bemanningslid om in zee te gaan duiken om bv. een schroef vrij te maken? Behoort dit duiken tot wat men noemt: „de normale werkbezigheden van de bemanningsleden aan boord van een vissersvaartuig"? Zal de ongevallenkas waarbij de reder voor zijn bemanning aangesloten is, dergelijke ongevallen aanvaarden als behorende tot de normale werkbezigheden van de bemanningsleden?

Het is best mogelijk dat al deze neven- en terzelfdertijd zeer essentiële problemen bij onze noorderburen reeds opgelost zijn, en dat zouden wij graag willen vernemen, wellicht van onze collega „Stuurboord Visserij-Editie". Inderdaad zou een antwoord op al deze vragen en een goed inzicht hoe het moet voor de dekking van de verantwoordelijkheden zeker van pas komen aan deze vooruitstrevende mensen die het grote nut van een duiker aan boord hebben leren inzien. Of een duiker aan boord van een vissersvaartuig, gedekt is bij de ongevallenkas, kan men natuurlijk bij de betrokken kas zelf vragen, maar toch zijn inlichtingen uit middens waar het duiken reeds van aan boord gebeurt, alsmede nuttige „tips" en „raadgevingen" graag medegenomen. Hopelijk zal „Stuurboord Visserij-Editie" ons in dit verband wel graag „tippen".

Ook ware het van belang te kunnen vernemen of een duiker behorende tot de bemanningsleden van een bepaald schip, onderwaterkarweien mag klaren ten voordele van een schip toebehorende aan derden? En zelfs aan boord van een ander vaartuig eveneens toebehorende aan zelfde rederij en dus zelfde werkgever als deze van de duiker zelf? Het is maar bij zware ongevallen dat men dan plots gekonfronteerd wordt met verantwoordelijkheden waarover men geen vermeden had.

Wie er ook groot belang heeft bij het aan boord zijn van een duiker, zijn de verzekeringsmaatschappijen, want indien de duiker de karwei kan klaren, wordt een opsleping vermeden waarvoor de verzekeringsmaatschappij en/of eventueel de herverzekeraars dienen tussen te komen. De verzekeringsmaatschappijen zouden aldus wellicht geneigd kunnen zijn ergens een tussenkomst te presteren ten voordele van de duiker en zijn werkgever, en dit in verhouding tot de uitgespaarde kosten.

„HET VISSERIJBLAD"

„Het Visserijblad" is ook verkrijgbaar bij dagbladverkopers, per los nummer, te Knokke-Heist, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.

GROOT-BRITTANNIE

■ De drie Britse diepvriestreilers, de „Cordella" van 70 m. lang, de „Otago Gillard" en de „Otago Buccaneer", die aan Nieuw-Zeeland verkocht werden, maken aldoor rekordopbrengsten. De schepen hebben een Britse schipper aan boord en een bemanning uit Nieuw-Zeeland. De „Otago Gaillard" verwezenlijkte verscheidene reizen van 800 tot 900 ton in reizen van slechts 19 dagen! De „Cordella" werd aan Nieuw-Zeeland verkocht door de rederij Marr en de twee andere diepvriestrawlers behoorden voorheen aan de Britse Boyd Line.

■ In Groot-Brittanië zal er een speciale luchtverkenning ingelegd worden vanaf 1 januari 1986 om de Spaanse vaartuigen voor de kust van Cornwall in het oog te houden. Dit is hetgeen de Britse minister voor de visserij, de heer John Gummer, in het parlement meedeelde. Er wordt zelfs getracht een overeenkomst te bereiken met Frankrijk en Ierland om gegevens uit te wisselen over de Spaanse vissersvaartuigen. Zo te zien weet men welk vlees men met het intreden van Spanje op 1.1.86 in de EEG in de kuip zal krijgen. De heer Gummer deelde nog mede dat hij overtuigd is van de noodzaak om het toezicht te versterken met het intreden van Spanje in de EEG.

INDIE

■ Zoals men weet is Indië het voornaamste uitvoerland voor kikkerbillen. Het doden van de kikkers liet, volgens dierenvrienden nog al wat te wensen over zodat de regering thans opdracht gegeven heeft, methoden te zoeken en uit te werken om het doden van kikkers menselijker (?) te laten gebeuren. De nieuwe methode zou gegrond worden op het gebruik van elektriciteit. Hoe het doden van kikkers thans gebeurt wordt niet medegedeeld. Konden wij onze gangster maar kwijt om kikkers te gaan doden in Indië!

EUROPESE EENMAKING? MOMENTJE!

Naar wij uit scheepsbouwkringen in Nederland vernemen, heeft de scheepswerf „De Volharding" opdracht gekregen voor de bouw van drie vissersvaartuigen met een lengte van 47 meter en een breedte van 10 meter. De schepen zouden uitgerust worden met motoren van 3.900 pk. Een en ander werd ons medegedeeld op 16 november 1985.

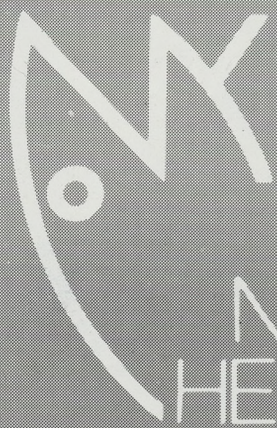
Dit bericht is wel in schrille tegenstelling tot de visserijpolitiek die sedert lang in ons land gevoerd wordt. Maatregelen allerhande, aanvankelijk uitgevaardigd met als doel, de afmetingen van de schepen in de hand te houden, wat op zich wel toe te juichen was, werden echter door andere beslissingen gevolgd die in eerste instantie tot doel hadden, de bouw van vissersschepen af te remmen om nog maar niet te spreken over het onmogelijk maken, nog nieuwe schepen te bouwen.

Dat de laatste maatregelen een nefaste invloed hebben op de werking van onze Vlaamse scheepswerven, die het in hoofdzaak toch moeten hebben van de bouw van vissersschepen, is duidelijk.

Het is moeilijk verteerbaar, dat er in de E.E.G. gemeten wordt met verschillende maten en gewichten. Zonder ons te willen mengen in een beleid, wat beoogt tot vangstbeperking, quotaregelingen en dergelijke meer te komen, willen wij toch benadrukken, dat er van eensgezinde europese politiek op dit vlak, geen sprake is.

En dat is spijtig in een tijd, waarin men de mond vol heeft over „Europese eenmaking".

J. Praet.



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

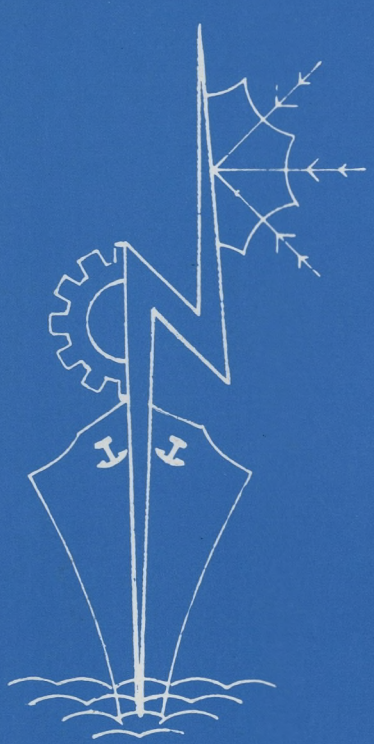
☎ (059) 32 16 89 – Telex: 81229

■

Gedekte risiko'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**
Scheepsuitruisting

Tel. (059) 32 29 51 – 32 09 31

■ **Bouwen vissersvaartuigen**
Alle scheepsherstellingen

Tel. (059) 32 39 79 – 32 08 20