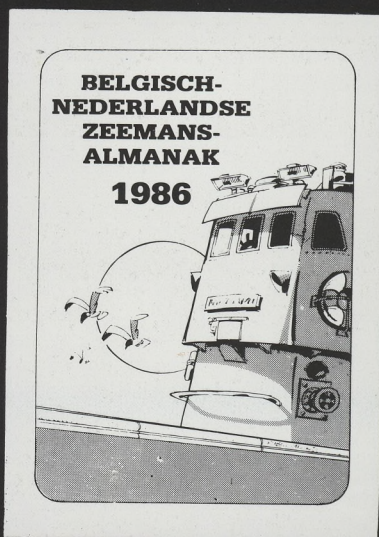


HET VISSERIJBLAD





**zee
mans
almanak
1986
verkrijgbaar**

In België:

Door storting
van het bedrag
van 1.200 fr.
plus 72 fr. BTW
plus 140 fr. verzendingskosten
op P.C.R. 000-0418987-44
of B.B.L. 384-1605797-46
van
drukkerij
„Nieuwsblad van de Kust”
Hendrik Baelskaai 30
8400 Oostende
☎ 059 - 32 11 13
32 11 49
BTW-nr 412.522.588

Verder is dit werk
in België
nog te verkrijgen bij:

Beroepsvereniging
Hand in Hand
Vismijn, Oostende

Martin en Co
Brouwersvliet 28, Antwerpen

Fa Bogerd
Brouwersvliet 36-38, Antwerpen

In Nederland:

door storting van het bedrag van
1.200 fr. + 175 fr.

verzendingskosten op
P.C.R. 000-0418987-44
van de drukkerij

„Nieuwsblad van de Kust”
Hendrik Baelskaai 30
B - 8400 Oostende – België

IJmuiden Stores,
Trawlerkade 44, IJmuiden

Maritiem,
Vissersweg 46, Scheveningen

Observator,
Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam

Van Beelen,
Middenhavenweg 58, IJmuiden

Coöperatieve Inkoopvereniging,
Texel

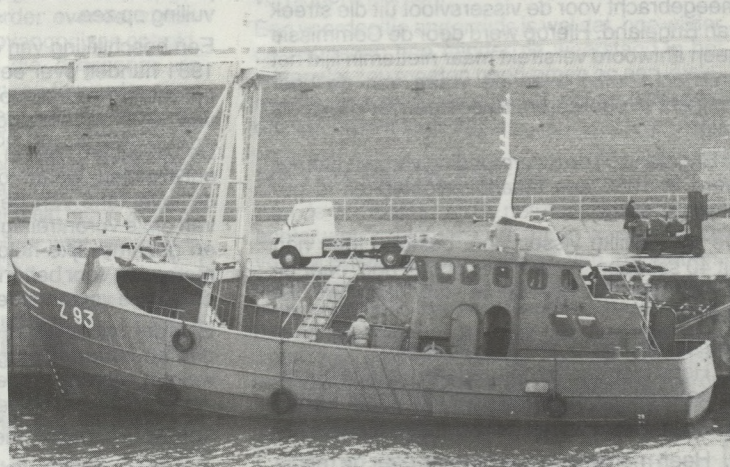
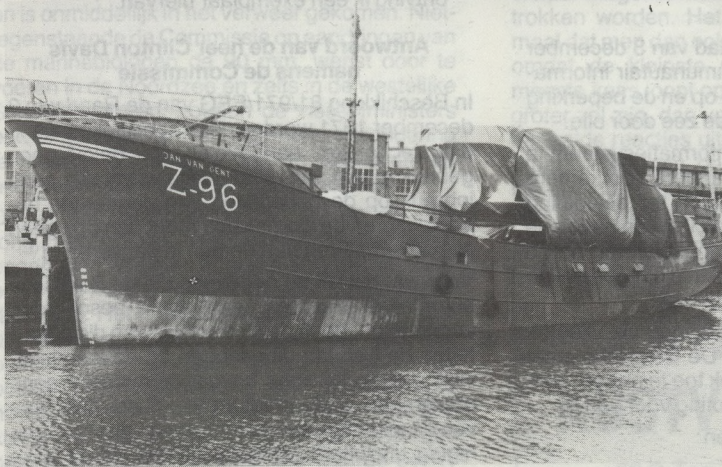
ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. –
3 MAANDEN 600 FR. – BUITENLAND 2.200 FR. – NEDERLAND 1 JAAR 2.000 FR. –
6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR.

REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30,
8400 OOSTENDE – TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 – P.C.R. 000-0418987-44
OF BANK BRUSSEL LAMBERT 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ
NIEUWSBLAD VAN DE KUST, 8400 OOSTENDE – B.T.W. 412.522.588.
VERANTW. UITGEVER: M. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het
visserijblad

Vrijdag 24 januari 1986 – Nr. 4

NIEUWBOUW GAAT ONGEREMD VOORT



Volgens de beschikbare gegevens zal ook in 1986 de vissersvloot vrij gevoelig uitgebreid worden. Het ziet er inderdaad naar uit dat in de loop van het jaar ongeveer een dozijn nieuwe eenheden aan het effectief van de bestaande vloot zullen toegevoegd worden met weeral het merendeel voor Zeebrugge maar het is opvallend dat ook de Nieuwpoortse vloot zich roert. Een twaalfstal nieuwe eenheden dus en dat staat gelijk met een investering van pakweg een dik half miljard.

Daaronder twee grote eenheden, met name de Z.96 „Jan van Gent” en de O.316 „Aegir” die samen ongeveer 200 miljoen fr. zullen kosten.

Bovenstaand ondertussen vier beelden van nieuwe eenheden die in de eerste maanden van het nieuwe jaar in bedrijf zullen genomen worden.

Links boven de Z.96 „Jan van Gent” die door de Scheepswerven SCAP te Oostende wordt gebouwd en die tegen eind maart in bedrijf zal genomen worden.

Links onder de Z.97 „Cleopatra”, een grote bokkentreiler die gebouwd wordt op de Scheepswerven De Graeve te Zeebrugge voor rekening van de rederij Jacoba pvba. De in bedrijfname is voorzien voor de maand april.

Rechts boven de Z.93 „Aalscholver”, een kusttreiler waarvan het casco werd gebouwd op de Westvlaamse Scheepswerven en die verder wordt afgebouwd door de firma Valcke te Oostende. Dat vaartuig, dat begin maart in de vaart komt, wordt gebouwd voor rekening van reder Jozef Vantorre uit Knokke-Heist.

Rechts onder ten slotte de N.58 „Pascin”. Deze kusttreiler wordt eigendom van reders Vanhoutte en Tjaeckx uit Nieuwpoort en komt eind maart in bedrijf. Het casco werd gebouwd door de Westvlaamse Scheepswerven terwijl de technische afbouw gebeurde op de Scheepswerven de Graeve.

TITAANDIOXYDEFABRIEK AAN HUMBER HINDEREND VOOR DE VISSERSVLOOT?

De heer Willy Kuijpers richtte een parlementaire vraag aan de Commissie van de Europese Gemeenschap in verband met de gevolgen van de aanwezigheid van een titaandioxydefabriek aan de rivier Humber en de gevolgen die dat heeft meegebracht voor de vissersvloot uit die streek van Engeland. Hierop werd door de Commissie geen antwoord verstrekt maar niettemin lijkt het ons toch nuttig even de vraag van de heer Kuijpers te publiceren. Bedoelde vraag luidt als volgt:

In Engeland bij de riviermonding van de Humber werd in 1950 een titaandioxydefabriek in gebruik gesteld.

De plaatselijke vissersvloot bestond toen nog uit 40 schepen, na drie jaar echter nog maar uit 12 schepen. Nu bestaat de vloot helemaal niet meer.

Mag ik van de Commissie vernemen:

1. Heeft men onderzoek gedaan naar de oorzaken van het verdwijnen van de vissersvloot?
2. Zo ja, welke waren de resultaten hiervan?
3. Heeft men onderzoek gedaan naar de relatie tussen het verdwijnen van de vissersvloot en het lozen van titaandioxyde?
4. Zo ja, welke waren de resultaten hiervan?
5. Heeft men onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de tewerkstelling in de visserijsector en het toerisme en de aanwezigheid van een titaandioxydefabriek en het lozen van titaandioxyde?

6. Zo ja, welke waren de resultaten hiervan?

OLIEVERVUILING OP ZEE

Eveneens door de heer Kuijpers werd nog een parlementaire vraag gesteld i.v.m. de olievervuiling op zee.

Een beschikking van de Raad van 3 december 1981 handelt over een communautair informatiesysteem voor de controle op en de beperking van de verontreiniging van de zee door olie.

De Lid-Staten dienen een informatiesysteem te ontwikkelen, waarin onder andere voorkomen: de inventaris van de middelen ter bestrijding van deze verontreiniging, een lijst van nationale en gezamenlijke hulpverleningsplannen en de methoden voor behandeling en eindgebruik van de op zee verzamelde mengsels.

Een der middelen is de opsporing via vliegtuigen en infraroodfotografie. De Belgische staat weigert echter deze techniek toe te passen omdat er geen geld op de begroting voorzien is.

Kan de Commissie meedelen:

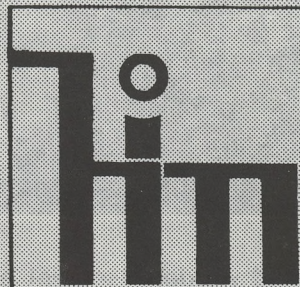
- is deze situatie juist;
- is België in dit geval in overtreding met de beschikking van 3 december 1981;
- zo ja, welke maatregelen overweegt de Commissie dan te nemen;
- heeft de Commissie de gegevens reeds ontvangen van de Belgische Staat (conform artikel 2), zo ja, graag ontving ik een exemplaar hiervan;

- welk is in België de bevoegde instantie waarvan sprake in artikel 4 van de beschikking;
- heeft de Commissie reeds een rapport opgesteld waarvan sprake in artikel 5, zo ja, graag ontving ik een exemplaar hiervan.

Antwoord van de heer Clinton Davis namens de Commissie

In Beschikking 81/971/EEG van de Raad van 3 december 1971 worden geen specifieke bestrijdingstechnieken aanbevolen. Dat België geen gebruik maakt van teledetectie vormt dus geen inbreuk op de bepalingen van genoemde beschikking en de Commissie moet dan ook geen speciale maatregelen nemen in dat verband.

Voor wat betreft de gegevens die de Belgische autoriteiten krachtens genoemde beschikking verstrekken, heeft de Commissie van die autoriteiten de lijst van uitrustingen en de kennisgeving van de ter zake bevoegde instantie goed ontvangen. In dit stadium wordt de inventaris van de middelen ter bestrijding van de verontreiniging uitsluitend verspreid onder de ter zake bevoegde instanties in de zin van de beschikking. Een verspreiding op ruimere schaal van het systeem werd evenwel door de Commissie voorgesteld in het kader van haar mededeling van 6 juni 1985 aan de Raad en aan het Europese Parlement betreffende het communautaire informatiesysteem „olie”, het eerste rapport dat de Commissie heeft opgesteld krachtens artikel 5 van Beschikking 81/971/EEG.



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE

☎ (059) 32 16 89 – Telex: 81229



Gedekte risico's:

**eigen schade – schade aan derden –
opslepingen – totaal verlies –
lichamelijke schade aan derden –
navigatietoestellen – zeegoed – vistuig**



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

NAAR DE 90 MM. NETMAASWIJDTE TEGEN 1/1/87

De E.E.G.-Commissie te Brussel heeft voorstellen voor de verhoging van de netmaaswijdten tot 90 mm. Dit voor alle vis, uitgezonderd de tong. Inderdaad de tong kan zich zodanig in bochten rotdwingen dat een tong die heel wat groter is dan een pladijs nog door een maas glipt waar andere vis dit niet meer kan. De grote Schotse Redersfederatie, die zowat de woordvoerder is van de Britse visserij, is zelf verrast geweest bij het vernemen van deze voorstellen en is onmiddellijk in het verweer gekomen. Niet-tegenstaande de Commissie op aandringen van de marinebiologen de 90 mm. wenst door te voeren in de Noordzee en zelfs in de westelijke Schotse wateren, zouden de visserijministers eerder geneigd zijn een algemene uitzondering te maken voor tong, wijting en pladijs om de netmaaswijdte hier op 80 mm. te houden.

Dat er een uitzondering zou komen voor de tong, hebben we hierboven reeds de reden opgegeven. We zien echter niet in dat dit eveneens zou moeten gebeuren voor de pladijs en de wijting. Het is inderdaad niet de eerste maal dat we er op gewezen hebben dat voor het ogenblik de kleine schelvis, de wijting en de pladijs uitgemoord worden en binnen gebracht hoofdzakelijk voor vismeel doeleinden. Hoeveel kleine pladijs is er reeds opgevangen geworden omdat deze geen commerciële waarde bezit? En is het anderzijds niet wraakroepend wanneer we de allerkleinste soort kabeljauw in de afslagen zien, de zogenaamde nr. 5, bij ons te Oostende ook „stokpaardjes” gedoopt. Gulletjes ter grootte van een middelmatige wijting! Vissoorten die, mits enkele maanden aanpassingstijd

onder heel wat groter gewicht en groter prijs zouden kunnen verkocht worden.

De ministers moeten hieromtrent een definitieve beslissing nemen vóór 31 maart 1986 en hopen we maar dat men de 90 mm. van de Commissie zal volgen, behalve dan voor de tong. We menen zelf dat het hiervoor zeker vijf vóór twaalf is. Indien de visserijministers de Commissie volgen, dan zullen de minimummaten van de vis die zal mogen binnen gebracht worden, opgetrokken worden. Het is verder eveneens normaal dat men dan ook de opvangprijzen optrekt, omdat de kleinste soort, die doorgaans de meeste kans loopt opgevangen te worden, dan groter zal zijn, dan voorheen. Aan de hand van bepaalde reacties uitgaande van producenten-organisaties, zijn deze doorgaans tegen een maaswijdteverhoging. Maar anderzijds is het eveneens waar dat de visser altijd tegen zichzelf

dient beschermd te worden. Want moest het aan hen liggen om de zeeën ledig te vissen, men zou er niet op wachten en onder elkaar zich inspannen om het meeste binnen te brengen. De bruggen kunnen dan nadien opgeblazen worden. „Après nous le déluge” zegde Louis XV in Frankrijk, en die kwam er dan inderdaad onder Lodewijk de XVI met het schavot.

Wat de visserij betreft moet dit in elk geval verhinderd worden.

Een voordeeltje anderzijds is wel dat, hoe wijder de netmazen hoe minder de weerstand in het water wat zou moeten neerkomen op een ietske minder brandstofverbruik, of de mogelijkheid om wat breder te vissen.

NEVENPROBLEMEN

Aan de verhoging van de netmaaswijdten zijn er echter wel problemen verbonden waaronder de voornaamste de aanpassing van de netten. Daarom menen we, gezien heel wat rederijen over even heel wat reservenetten beschikken, dat een beslissing die in de loop van het jaar 1986 zou genomen worden op de verhoging van de netmaaswijdte, de toepassing hierop toch wel verder zou mogen leggen dan 1/1/87.

TE KOOP: STALEN KUSTVAARTUIG

56 B.Ton - 295 pk (1984)

Uitgerust voor tongvisserij en garnaal.

Tel. (058) 23 74 81

STEDELIJKE VISSERISCHOOLO JOHN BAUWENS EN DE FILM

Als eindejaarsattractie zorgde dhr. Vanhakenover, exploitant van het cinemacomplex Rialto, ervoor dat een 60-tal leerlingen van de Stedelijke Visserijschool John Bauwens aan een sociaal prijsje, een gezellige filmnamiddag cadeau kregen. Zowel leerkrachten als leerlingen waren enthousiast omtrent deze geslaagde opzet. Zo wordt eigenlijk opnieuw bewezen dat dhr. Vanhakenover zijn hart op de juiste plaats heeft; waarvoor hartelijke dank.

HARTAANVAL VELT ZEEMAN

Aan boord van een Grieks-Cypriotisch vrachtschip overleed een matroos die getroffen werd door een hartaanval. Het stoffelijk overschot werd in de haven van Zeebrugge aan wal gebracht waarna een gerechtelijk onderzoek plaats greep. Daaruit bleek dat de zeeman een natuurlijke dood was gestorven. Het lijkt van de zeeman werd nadien naar het moederland gepatriëerd.

SCHIPPERS!

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

MAIDENTRIP VAN DE N.350 „COLETTE”

Op maandagmorgen 20 jan. II. verkocht de N.350 „Colette” van reder Kiekens Noël voor de eerste maal zijn vangst in de stedelijke vismijn van Nieuwpoort.

De in de Nieuwpoortse visserijmiddens zeer goed bekende Kiekens Noël liet zich de N.350 „Colette” bouwen na reeds reder te zijn geweest van de N.349 „De Lady”.

Noël is een sympathieke en talentvolle jonge reder die reeds het harde klappen van de zweep van de vissersstiel kent en in het verleden bewezen heeft uit het goede hout te zijn gesneden.

De N.350 „Colette” is een stalen kustvaartuig, uitgerust zowel voor de bokkervisserij als voor de plankervisserij. Het schip werd geheel ontworpen en gebouwd door de Scheepswerven SCAP.

Het vaartuig is ruim 20 meter lang, heeft een breedte van 6 meter en een holte van 2,70 meter. De viertrommellier van het merk Padmos is vanuit de brug bedienbaar. Een Mitsubishi-motor van 260 PK. zorgt voor de aandrijving van het vaartuig, terwijl er ook een Mitsubishi-hulpmotor ingebouwd werd.

De hand-electrohydraulische stuurmachine is van het Nieuwpoortse bedrijf Brusselle. Het timmerwerk werd op zeer vakkundige wijze uitgevoerd door de firma Lowyck uit Oostende. Gans de electronische apparatuur werd geleverd door de firma SAIT, die daarmee nogmaals het bewijs levert een top-firma te zijn. Dit alles resulteert dat de N.350 „Colette” een echt juweel van een kustvaartuig is.

De bemanning der N.350 is als volgt samenge-

steld:
schipper-reder: Kiekens Noël
motorist: Kiekens Rudi
matroos: Gheeraert Roland
scheepsjongen: Kiekens Redjy.

Maandagmorgen werd het dan voor Noël en zijn bemanning hun eerste aanvoer en verkoop in de Nieuwpoortse thuishaven. Volgens het Nieuwpoortse ceremonieel werd een koopje aangeduid dat voor het peterschap van het vaartuig in aanmerking kwam. Het ging om een koopje varia van 12 kg. dat verkocht werd tegen de mooie veilprijs van 953 fr./kg. De heer Vanelverdinghe Wilfried van de Vishandel Gaëtane, gelegen Kaai te Nieuwpoort, werd de fiere peter van dit stalen kustvaartuig.

De hr. Bendels Richard, Schepen van Haven en Visserij wenste in naam van het stadsbestuur de nieuwe reder en zijn bemanning voorspoed en geluk toe. Hij prees vooral het dynamisme der Nieuwpoortse jonge reders die voor vernieuwing en verjonging der vissersvloot zorgen. Tevens verontschuldigde hij de hr. Burgemeester-Senator Mommerency G. die wegens ambtsbezigdheden op de eerste verkoop der N.350 niet aanwezig kon zijn.

Na de verkoop werd aan de nieuwe reder met zijn bemanning en familie in het bureel der stedelijke vismijn door het stadsbestuur een receptie aangeboden. Op die receptie was eveneens de hr. Vermote W., Eerste Schepen van de stad Nieuwpoort aanwezig. Op zijn beurt feliciteerde hij de nieuwe reder met zijn aanwinst en wenste hem en zijn bemanning voor de toekomst het allerbeste toe.

DE BRUINVIS IN DE BELGISCHE WATEREN

Eind vorig jaar, op maandag 23 december 1985, ging in het Rijksstation voor Zeevisserij een symposium door met als thema: „De Bruinvis in de Belgische wateren”.

Inrichter was de „Vlaamse Vereniging voor de Bestudering van de Zeezoogdieren” (VVBZ), die kon rekenen op de steun van het „Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek” (IZWO) en de „European Association for Aquatic Mammals” (EAAM).

Dat het met heel wat walvisachtigen niet goed gaat is algemeen gekend. Daarbij gaan de gedachten onwillekeurig naar de walvissen, die oceaaneuzen die op wereldvlak zo sterk vervolgd werden en plaatselijk nog worden, dat strikte bescherming noodzakelijk is. Dat de grote walvissen de aandacht van de kleintjes, de dolfinen en bruijvissen, en het thuisfront afhielden, wordt pas nu stilaan beseft.

Zo op 11 maart 1985 te Duisburg (Duitsland), toen een aantal wetenschappers, bijeen op het 13de EAAM-symposium, hun bezorgdheid uitdrukten omtrent de situatie van de bruinvis in Europese wateren en meer in het bijzonder in de Noordzee, het Kanaal en de Baltische Zee.

Ze stelden dan ook een project op om te onderzoeken hoe het gesteld is met de bruinvis in de Europese wateren en meer in het bijzonder de Atlantische boord, van de Noordkaap tot Gibraltar, met inbegrip van het westelijk deel van de Middellandse Zee, tot Italië. Dit project werd ter uitvoering voorgelegd aan de UNEP, het milieu-programma van de Verenigde Naties. Het is de bedoeling dat iedere deelnemer een syntheserapport opstelt over de bruinvis in zijn land. Voor België is deze medewerker de reeds genoemde VVBZ. De bedoeling van dit symposium was dan ook de aanwezige kennis in ons land van deze soort samen te brengen.

Voor een 40-tal aanwezigen, waaronder menig buitenlander, opende de secretaris van de organiserende vereniging, de heer R. Asselberg, de vergadering. Hij mocht meteen ook het woord nemen om de bruinvis aan het publiek voor te stellen. De bruinvis, die luistert naar de wetenschappelijke naam *Phocoena phocoena*, is de kleinste vertegenwoordiger van de walvisachtigen in Europese wateren. In kustwateren is het ook dikwijls de algemeenste soort, reden wellicht waarom er nooit veel aandacht aan besteed is. Ze heeft, in tegenstelling met de dolfinen, een stompe snuit en een breed driehoekige rugvin. Ze wordt op een aantal plaatsen bejaagd, zoals in Groenland en in de Zwarte Zee.

De heer Van der Bracht had het over middel-eeuwse gegevens omtrent de bruinvis of *mars-*

win (meerzwin). De middeleeuwse kroniekschrijvers besteedden af en toe aandacht aan zeezoogdieren, maar meestal betrof het de grotere soorten (zeemonsters). Waar het kleinere dieren betreft, is niet altijd met zekerheid uit te maken of de informatie betrekking heeft op de bruinvis dan wel op een dolfin of zelfs een zeehond. Wel is zeker dat de vissers van Wenduine toelating verkregen de bruinvis te bejagen, „met tarpoen, zonder pardoen”. Een bruinvis doorboord door een harpoen prijkt nu nog in het wapenschild van deze gemeente.

De heer Rappé gaf enkele beschouwingen over de talrijkheid van de bruinvis in verleden en heden. Een interpretatie is erg moeilijk, omdat zoals gezegd grondige gegevens omtrent een – al dan niet vermeende – algemene soort ontbreken. Uit de gegevens die voorhanden zijn meent de spreker toch te mogen afleiden dat het vooral na de Tweede Wereldoorlog snel bergaf is gegaan met de soort in onze kustwateren. Gegevens uit de laatste decennia laten een gemiddelde zien van één stranding per jaar. Vergelijking met de situatie in Nederland en Noord-Frankrijk toont aan dat aan de Belgische kust minder kadavers aanspoelen dan in Nederland, maar meer dan in Noord-Frankrijk.

Bruinvis in binnenwateren, de Schelde en haar bijrivieren, aldus de heer Moens, lokte altijd veel volk naar de oevers. Hij haalde enkele anekdoten aan. De heer Broekema (Nederland) stelde zich de vraag of de waargenomen vermindering in de Nederlandse kustwateren betrekking heeft op een grotere sterfte, dan wel of de populatie gewoon verschoven is van de kust weg en zich nu meer in de Centrale Noordzee bevindt. Redenen hiervoor zouden kunnen zijn een te drukke scheepsvaart of pollutie van de kustwateren. Walvisachtigen vertonen, steeds volgens de heer Broekema, echter een veel hogere weerstand tegen allerlei milieugiften dan vb. de zeehond.

Na de middag opende de heer Stips de tweede zitting met een uiteenzetting over de mogelijke doodsoorzaken van de bruinvis. De heer R. De Clerck van het onderdak verlenende Rijksstation vertelde over de evolutie in de Zuidelijke Noordzee van de bestanden van de commerciële vissoorten die ook op het menu van de bruinvis staan. Zijn collega en naamgenoot D. Declerck had het over de inwendige parasitologie van vissen. Wellicht kan het algemeen model hiervan ook zijn nut bewijzen voor andere gewervelden, zoals de bruinvis. Normaal leeft een parasiet in evenwicht met zijn gastheer. Wanneer dit evenwicht evenwel verstoord geraakt, kunnen nadelige gevolgen optreden. Be-

langrijke storingsfactor is stress. Na dit model over inwendige parasieten, werd een model van de mogelijke impact van een belangrijke groep uitwendige parasieten, de zogenaamde walvisluizen, voorgesteld door de heer Fiers.

De derde en laatste zitting van de dag liet nog drie sprekers aan het woord. De heer D. Maertens van het Rijksstation trachtte de houding van de Vlaamse vissers t.o.v. de bruinvis te vertolken. Deze relatie is zeker geen vijandige, wellicht omdat de soort wegens het weinig talrijke voorkomen nooit als een echte concurrent beschouwd werd. Een probleem is wel dat de vissers geen onderscheid maken tussen de bruinvis en eventuele dolfinsoorten.

De heer Lina van het Nederlandse Ministerie van Landbouw en Visserij, directie Natuur, Milieu en Faunabeheer, belichtte de effecten van beschermingsmaatregelen in Nederland. Het probleem bij dergelijke maatregelen voor een zeedier is het internationale aspect. Dit maakt effectieve nationale maatregelen ondoeltreffend. Wel zijn in Nederland strenge afspraken gemaakt wat betreft de nabestemming van dode dieren aangetroffen in de Nederlandse wateren. Deze gaan in de eerste plaats naar de twee grote wetenschappelijke collecties, Leiden en Amsterdam.

Als laatste spreker bracht de heer Smolders van het Dolfinarium van de Zoo te Antwerpen verslag uit van een poging om een levend gestrande bruinvis in leven te houden. Dergelijke pogingen lopen meestal slecht af, in tegenstelling met de gekende tuimelaar die zich goed aan een bassin kan aanpassen.

Tot slot vatte de heer Rappé de krachtlijnen van het symposium samen: 1) Elk gestrand exemplaar van de bruinvis moet bewaard worden voor wetenschappelijk onderzoek. 2) Oude geschriften, archieven, oude lokale kranten bevatten zeker nog onbekende informatie. 3) Pogingen dienen ondernomen te worden om waarnemingen van levende dieren te verzamelen, vb met behulp van de regelmatige ferrydiensten, zoals met succes in Denemarken gebeurt.

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

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

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

door te adverteren in

HET VISSERIJBLAD

Bel (059) 32 11 13

voor meer informatie

Schipper Hubrouck van Z.185 „Emerald Star”:

AANVARING MET BOORTOREN IS GEVOLG VAN EEN BLACK-OUT!

Eindelijk is de Onderzoeksraad voor de Zeevaart er in geslaagd de onderhoren voort te zetten inzake de aanvaring van de nieuwe bokkentreiler Z.185 „Emerald Star” met een Amoco-boortoren. De feiten deden zich voor op 27 augustus 1984 toen de treiler van visgrond verlegde. Reeds eerder werd schipper August Flitser onderhoord maar deze wist toen heel weinig over de eigenlijke gebeurtenissen te vertellen gezien hij zich op het ogenblik der feiten niet in de scheepsbrug bevond. Daar stond alleen roerganger Roger Hubrouck, stuurman aan boord van de „Emerald Star” en bovendien drager van een diploma van schipper eerste klasse.

Men zal zich herinneren dat, ingevolge deze aanvaring, de treiler zeer zware averij opliep maar er toch nog in slaagde op eigen krachten de thuishaven te bereiken. Nog zwaardere averij liep de boortoren op want de verzekeringsmaatschappij van de „Emerald Star” kreeg een miljoenenclaim van de tegenpartij. Het zal echter wel zeer de vraag blijven of de Raad veel wijzer is geworden nadat roerganger Hubrouck woensdag werd onderhoord. Deze beweerde inderdaad dat hij, kort voor de aanvaring, een black-out kreeg waardoor hij zich van de feiten zelf niets meer herinnert.

Vertelt betrokkene Hubrouck:

Zeer kort voor de feiten kreeg ik plots een black-out en wat er daarna is gebeurd weet ik niet meer. Ik had wel een koers opgedragen gekregen van de schipper en die liep inderdaad zo'n dikke mijl vrij van de boortorens die ik voor de aanvaring overigens nog heb gezien. Wat er daarna gebeurde weet ik niet meer, zegt Hubrouck.

Door de Raad wordt er hem evenwel op gewezen dat het voor hetzelfde geld een ware ramp had kunnen zijn. De treiler had kunnen zinken en ook aan de boortoren had dermate zware averij kunnen berokkend zijn dat het hele gevaarte ontplofte. Nu heeft alles zich beperkt tot stoffelijke schade, zij het dat het om miljoenen gaat.

Verder vertelt Hubrouck dat hij zich, onmiddellijk na zijn aankomst in de thuishaven door zijn huisarts heeft laten onderzoeken maar deze kon geen abnormaliteiten vast stellen. Bovendien, zo gaat Hubrouck verder, neem ik helemaal geen medicaties tegen een of ander ziekte. En tenslotte gaf Hubrouck nog de zekerheid mee dat de automatic pilot zeer goed werkte.

In een volgende zitting zal rijkscommissaris vorderen.

AANVARING TUSSEN Z.185 „EMERALD STAR” EN Z.67 „RUBENS”

Vervolgens behandelde de Raad de aanvaring die zich in september 1984 voordeed tussen de Z.185 „Emerald Star” en de Z.67 „Rubens”. Terzake werd eerst de schipper van de Z.67 „Rubens” gehoord, met name Robert Gheselle maar die weet over het preciese gebeuren slechts te vertellen hetgeen hij na de feiten hoorde. Toen beide schepen elkaar raakten bevond hij zich inderdaad niet in de scheepsbrug, nadat

hij de wacht had overgelaten aan Luc Lambert.

Volgens de schipper had de „Emerald Star” wel voldoende ruimte om uit te wijken en toch niet binnen de territoriale wateren te komen. Bovendien was de aanwezigheid van een wrak in de onmiddellijke omgeving van het gebeuren geen hinder en kon zeker geen aanleiding zijn voor de aanvaring.

Wel hoorde de schipper achteraf vertellen dat de roerganger de scheepsbrug heeft verlaten.

Vervolgens hoorde de Raad de roerganger Lambert en die geeft inderdaad toe dat hij gedurende een dikke tien minuten de brug heeft verlaten om een stuk vlees uit de diepvries te halen. Toen hij terug in de scheepsbrug kwam zag hij de Z.185 „Emerald Star” vlakbij en toen is hij een moment door schrik bevangen. Dat was dan weer de rechtstreekse aanleiding tot een verkeerd manoeuvre want in plaats van stuurboord uit te wijken, zoals ten andere van op de Z.185 via de radio was gevraagd, week de Z.67 „Rubens” naar bakboord uit en ja, toen was een aanvaring niet meer te vermijden.

Roerganger Lambert geeft die feiten eerlijk toe, ook dat hij gedurende geruime tijd de scheepsbrug verliet.

AANVARING MET JAPANESE TANKER

Vervolgens behandelde de Raad de aanvaring die zich voordeed op 24 mei 1985 tussen de O.118 „Maurits-Roger” en de Japanse tanker „Osaka Reefer”. Op het ogenblik der feiten bevond roerganger Coolsaet zich alleen in de scheepsbrug terwijl de zichtbaarheid goed was. De treiler liep in de N.O.-lijke lane ter hoogte van Boulogne en was niet vissend. Het is wel zo dat de roerganger twee zeeverslagen neerlegde die totaal verschillend zijn. In de laatste verklaring zegt de roerganger dat hij de „Osaka Reefer” plots aan zijn stuurboordzijde zag opdoemen op

amper 50 meter. Eerder had hij het vaartuig niet gezien. De Raad wijst er hem evenwel op dat hij over 360° uitkijk moet houden. Door de rijkscommissaris werd een rapport aangevraagd van de bevelvoerder van de „Osaka Reefer”. Dat gebeurde via het Belgisch consulaat maar... zes maanden na dat schrijven kreeg men een antwoord dat dit rapport langs de diplomatieke weg moet aangevraagd worden. Waarmee wij maar willen aantonen dat door dergelijke omstandigheden de zaken vaak vertraging oplopen.

Ook schipper Jungbluth werd onderhoord maar die weet heel weinig te vertellen over de gebeurtenissen.

OVERTREDINGEN TEGEN VERKEERSSCHEIDINGSSTELSEL

En het zou natuurlijk niet gaan zonder de wekelijkse portie overtredingen tegen het verkeersscheidingsstelsel. Drie gevallen werden behandeld terwijl tevens ook direct gevorderd werd door rijkscommissaris Van de Velde.

Eerst kwam de N.40 „Ravelingen” aan de beurt met schipper Theofiel Kusters als betrokkene. Die werd in overtreding genomen in de buurt van de Bullock en, zo zegt betrokkene zonder dat hij daar erg in heeft, dat is nu al de derde keer. Hij beseft kennelijk niet dat hij de zaak voor zich daardoor alleen maar erger maakt en dat blijkt trouwens ook uit de vordering van de rijkscommissaris die tegen betrokken schipper een schorsing van drie dagen vordert.

Vervolgens is het de beurt aan schipper Ackx van de Z.96 „Terra Nova” en die is wel zo wijs de kiezen op mekaar te houden nadat hij de feiten had bekend. Er zat op dat moment veel vis in dat gebied, zegt de schipper, maar ik zal zorg dragen dat het nooit meer gebeurt. Niettemin wordt ook tegen hem een schorsing van drie dagen gevorderd.

En tenslotte is er nog schipper Eric Casier die zijn vaartuig, de Z.296 „Mooie Meid” een scheve koers liet lopen. Op het ogenblik van de feiten was de schipper zelf van wacht. Gezien het de eerste keer is dat de schipper zich voor dergelijke feiten moet komen verantwoorden, meent de rijkscommissaris dat een waarschuwing kan volstaan.

BELGISCH-NEDERLANDSE KAART 101

(Belgische nummering) 1442 (Nederlandse nummering) – INT 1474 – NIEUWE UITGAVE NOVEMBER 1985 VERSCHENEN.

Hogergenoemde zeekaart, getiteld Noordzee - Belgisch - Nederlandse Kust - Monding der Westerschelde van Oostende tot Westkapelle, een co-productie van de Nederlandse Dienst der Hydrografie te 's-Gravenhage en de Hydrografische Dienst der Kust te Oostende, is verschenen in een Mercator projectie. De schaal is 1/60.000 (51°20'N). De kaartgrenzen zijn: 51°13'00"N — 02°40'36"E tot 51°37'12"N — 03°37'24"E. Hierbij zijn er 3 inzetkaarten ingelast met name: Brugge (schaal 1/15.000); Zeebrugge (schaal 1/20.000) en Vlissingen (schaal 1/25.000).

De uitgave vervangt de vroegere Belgische zeekaart D101 op schaal 1/50.000 en de Nederlandse zeekaart nr. 1442 op schaal 1/50.000. De kaart is verder voorzien van de Decca Chain 2E en is aangepast tot en met B.a.Z. 22 van 1985.

Evenals INT 1478 (Westerschelde) en andere is de INT. 1474 geïntegreerd in het internationaal kaartenschema, die tussen de betrokken Hydrografische Diensten van de Noordzee is overeengekomen en deel uitmaakt van de internationale zeekaartenserie op middelgrote en grote schaal, aangenomen door de Internationale Hydrografische Organisatie (I.H.O.).

Voor de tekens en afkortingen zijn hierbij de specificaties van het Internationaal Hydrografisch Bureau van Monaco gebruikt. Deze voorschriften werden in 1982 te Monaco door alle lidstaten van de I.H.O. (waaronder Nederland en België) aanvaard. De publicatie van de nieuwe brochure tekens en afkortingen wordt ook eerstdaags gepubliceerd.

DE NEDERLANDSE „PLOEG” TREKT DIEPE VOREN IN VISSERIJ

Nederlandse „P.O.15” bereid tot inleveren

De Nederlandse „mite” met een kleine variatie van „God scheidt de dag en wij vissen de vis” is aan het wegebben. Niettegenstaande men verleden week nog titelde dat de visplannen van de P.O.'s op zich laten wachten, staat het nu zo ongeveer vast dat de Nederlandse visserij toch tegemoet zal komen aan de eisen van staatssecretaris Ploeg, alhoewel we beter zouden schrijven aan de eisen van de EEG-Commissie. Of het nu precies stipt 1 februari wordt, daar is misschien nog een kleine ruimte voor, maar feit is dat staatssecretaris Ploeg desnoods van bovenaf zal ingrijpen en de beperkingen opleggen indien de Producentenorganisaties dit zelf niet doen.

De Producentenorganisaties Oost (Urk) en West met Den Helder, Texel, Katwijk-IJmuiden, Wieringen, Delta-Haven en Zeeland hebben hun visplannen op papier wel gereed. De P.O.-Oost had dit reeds gereed sinds december, maar men kijkt nog eerst de kat uit de boom wat de anderen zullen doen.

Wat de beperking betreft zal dit hoofdzakelijk resulteren voor P.O.-Oost in het stilleggen van de visserij voor een zestal weken en het beperken van de vistijd zelf wanneer men uitvaart. Aldus zou de visweek thans eindigen op vrijdagmorgen zes uur en voor de vissersvaartuigen die langer vissen de woensdagmiddag van de volgende week om twaalf uur. Nochtans hoopt de P.O.-Oost dat men dit visplan slechts tegen 1 april zal moeten inleveren. Of dit de zaak van staatssecretaris Ploeg zal maken, is een ander paar mouwen.

Wat de P.O.-West betreft, zou het visplan voorzien in een stilliggen van tien weken met eveneens een beperking van de vangsttijd. Wat het inkorten van de maximale lengte van de boomkor betreft, is de P.O.-West wel van plan over

het inkorten hiervan te onderhandelen. Dit zou niet het geval zijn, of niet het standpunt zijn van de Urkervissers verenigd in de P.O.-Oost. Ook wat de maximale lengte van de boomkor betreft, zou hieraan geschipperd worden. Nu bedraagt deze 17 meter (!), voor de Belgische visser onvatbaar. De staatssecretaris die met de kwalijke erfenis zit van de vroegere bewindslieden, zou dit ook graag reglemeneteren en in het vooruitzicht stellen. Het is duidelijk waarom de Nederlandse kotters en trawlers zoveel P.K.'s in hun schip stoppen, wanneer men dit gegeven in aanmerking neemt.

Staatssecretaris Ploeg wordt zelf te Brussel met de rug tegen de muur gezet en we vinden het toch ergens wel overtrokken, dat men nu de schuld van alles en nog wat uitsluitend op de schouders legt van de heer Ploeg. Deze laatste heeft ronduit gezegd dat Nederland thans het slachtoffer is van het grijs viscircuit en we voegen er aan toe dat het in feite de staatssecretaris zelf is die hiervan het slachtoffer is geworden. We menen dat velen voor dergelijke job zouden bedanken. Nochtans moet men realistisch blijven en aanvaarden dat de visserij binnen enkele jaren totaal opgedoekt zou zijn indien elk land

met een grijs viscircuit zou starten, of een bestaand grijs- en/of zwart viscircuit onbelemmerd zou gaan uitbreiden zoals dit bij onze noorderburen is gebeurd. Zoveel begrip voor rechtvaardigheid moet toch nog kunnen losgemaakt worden. En waarom worden er nu nog altijd treilers gebouwd met een vangstvermogen van 500 P.K.'s? Waar is toch die nuchtheid van de Nederlander gebleven, waarvoor hij door de eeuwen heen gekend was. Als we bepaalde reacties en uitlatingen overwegen aan het adres van de staatssecretaris Ploeg, dan vinden we die toch wel misplaatst.

Als elk land vrij zou gaan vissen en geen rekening houden met de hen toegekende kwota, dan mag men binnen enkele jaren de visserij opdoeken. Een realiteit die niet kan, of zou mogen betwist worden. En toch wensen velen niet te horen! We weten dat dit alles niet graag zal gelezen worden door de visser, maar nood dwingt wet. Het is toch duidelijk dat wij, die de belangen van de visser verdedigen, ook nu met dit artikel, het veel liever anders zouden willen schrijven. Maar dit is nu éénmaal onmogelijk.

■ Nederland die met een gevoelig tekort aan viskwota opgescheept zit, zou terug naar een saneringsfonds overgaan voor diegenen die vrijwillig van hun individueel viskwotum willen afstaan. Voor elke ton vis zou dit een kleine 32 duizend frank bedragen, namelijk 1.750 gulden. Gekumuleerd met een eventuele beëindigingspremie zou dit misschien voor bepaalde marginales wel aantrekkelijk kunnen worden.

GAAT DENEMARKEN UIT DE E.E.G.?

De vraag is zeker nog voorbarig, maar het verwerpen van, laat ons zeggen het compromis van Luxemburg waarbij een ietsje meer macht gegeven wordt aan het Europees Parlement, ten nadele van de soevereiniteit van de landenlidstaten, is toch een teken aan de wand.

De huidige premier van Denemarken, die een

minderheidsregering leidt en ook lijdt, zou de intentie hebben om een referendum uit te schrijven of de Deense bevolking nog verder lid wenst te blijven van de E.E.G. Wat ons hierbij, als Visserijblad aanbelangt, is natuurlijk de visserij. Dan zou de 200-mijlszone en/of de middenlijn tussen de kusten en bewoonde eilandjes tussen Denemarken en de omliggende landen, Groot-Brittannië, Noorwegen, Zweden, West-Duitsland..., het Deense zeegebied en dit van de E.E.G. en betrokken landen scheiden. Niettegenstaande Denemarken over een zeer lange en uitgestrekte kust beschikt, zou dit land, van het standpunt van de visserij uit gezien, toch moeten inbinden. Inderdaad beschikt Denemarken over de grootste visserijvloot uit de E.E.G., als we het pas toetreden Spanje er buiten laten, een vloot die zich uitsluitend ophoudt in E.E.G.-wateren. We kunnen dus gemakkelijk schrijven dat het voor de Deense visserij zeker een verliespunt zou worden als het resultaat van de consultatie van de Deense bevolking negatief zou uitvallen voor de E.E.G., en meer nog als Denemarken de besluiten uit dit negatief referendum zou trekken en uit de E.E.G. opstappen.

Voor Belgische en de E.E.G.-vissers zou dan wel een Deense zone verboden worden, maar toch zijn we overtuigd dat er meer geruimd zou moeten worden door Deense vissersvaartuigen dan door de visserij uit de lidstaten. Anderzijds is Denemarken praktisch het enig E.E.G.-lid dat nog een visserij voor vismeeldeelers in de vaart brengt. Herinneren we ons in dit verband hun poutvisserij waarbij ook, via de toegelaten (en ook niet toegelaten) bijvangst duizenden ton rondvis vooral voor menselijk verbruik verloren gaat. Het gaat hier dan nog om duizenden tonnen zeer jonge vis, die tot maturiteit gekomen, een hele massa vis zou vertegenwoordigen.

De visserij betekent echter in het nationaal brutoprodukt een te verwaarlozen gedeelte, zodat het referendum wel hierdoor niet uitermate zou beïnvloed worden door visserijbelangen.



GETIJTAFELS en SEINEN

TABLEAUX des MAREES
et SIGNAUX

1986

HOOGWATERBOEKJE 1986

Het Hoogwaterboekje 1986 is reeds ter beschikking in de drukkerij van „Het Nieuwsblad van de Kust”.

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

Dit zeer nuttig zakboekje is in alle boekwinkels verkrijgbaar tegen de prijs van 40 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 40 fr. + 25 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust”, H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

HYDROGRAFISCH VAARTUIG M/S „TER STREEP”

Het nieuw hydrografisch vaartuig „Ter Streep” vervangt de nu 36-jarige peilboot „Paster Pype” dat nu ter beschikking staat van de „Marine Kadette”.

De „Ter Streep” werd gebouwd door de scheepswerven van Langerbrugge voor het Ministerie van Verkeerswezen, bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart ten dienste van het Ministerie van Openbare werken - Dienst der Kust.

WAAR KOMT DE NAAM „TER STREEP” VANDAAN?

„Testerep”, of later „Ter Streep”, was oorspronkelijk een onbedijkt en onbeschermd schorreiland tussen Nieuwpoort en Oostende, waarvan men weet dat het reeds in de 10e eeuw bestond. Vermoedelijk was het ontstaan na het einde van de vroegmiddeleeuwse transgressie (4e tot 8e eeuw) en werd het door de Duinkerke III-transgressie in de eerste helft van de 11e eeuw overspoeld om zich na het einde van deze transgressie, vanaf 1065, opnieuw met zijn typische vorm van de daarachter gelegen dorpen Slijpe, Leffinge en Stene af te tekenen.

Afgesloten van de zee, was het vroeger eiland nu voor permanente bewoning geschikt en verschenen er weldra dorpen op: Westende - Ter Streep (1173) op het westelijk uiteinde ervan, Oostende - Ter Streep op het oostelijk uiteinde (een 13e eeuwse afsplitsing uit de parochie O.L. Vrouw Ter Streep, later ook Mariakerke genoemd), en Middelerke in het midden.

WAT IS HYDROGRAFIE?

„Hydrografie” kan worden gedefinieerd als de wetenschap, die zich bezighoudt met het meten en weergeven van de parameters, die noodzakelijk zijn om een beschrijving te geven van de preciese natuur en configuratie van de zeebodem, de geografische relatie van deze zeebodem tot het continent en de karakteristieken en de dynamica van de zee.

Deze parameters hebben betrekking op de bathymetrie, de geologie, de geofysica, de getijden, de stromen, de golven en bepaalde andere fysische eigenschappen van het zee-water.

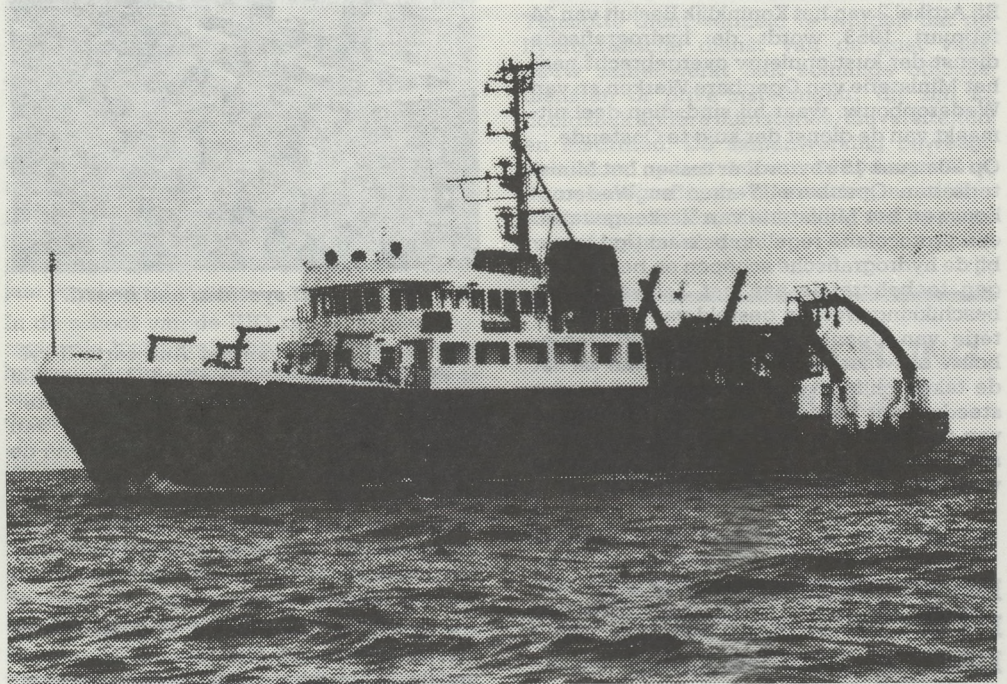
Het primair gebruik van de verzamelde gegevens bestaat in het vervaardigen van grafische documenten, gebruikt door de zeevarenden en door anderen die betrokken zijn bij het maritiem milieu, zoals de oceanografen, waterbouwkundige ingenieurs, maritieme geologen en zee-ecologen.

De hydrografie is o.m. heel belangrijk bij de planning van de exploratie en exploitatie van de zeebodem en zijn ondergrond.

Hydrografie in het algemeen kan 3 domeinen omvatten: kust-hydrografie, „off-shore”-hydrografie en oceaan-hydrografie.

De hydrografische dienst van de kust te Oostende heeft alleen te maken met kust-hydrografie.

De algemene werkzaamheden van een hydrografische dienst en meer in het bijzonder



haar moderne hydrografische metingen en basisdocumenten zijn dus in hoofdzaak bedoeld voor:

- de scheepvaart, waar o.m. zeekaarten essentieel zijn voor een veilige vaart;
- waterbouwkundige werken zoals havenbouw, kustverdediging, baggerwerken, enz.;
- exploratie en exploitatie van de rijkdommen van de zeebodem;
- de ecologische onderzoeken van het zeemilieu.

EEN WOORDJE GESCHIEDENIS...

De eerste betrouwbare hydrografische zeekaarten van onze kust dateren van omstreeks 1800 en werden samengesteld door de Franse hydrograaf en marine-officier Beautemps-Beaupré.

Zeekaarten van vóór vernoemde periode geven hoogstens een vaag idee van banken en vaargeulen; ook de vermelding van een kaartprojectie of een aanduiding van herkenningpunten zoals bv. kerktorens is op deze documenten meestal niet aanwezig.

Na de Napoleontische periode zijn alle zeekaarten van de Scheldemonding en de Belgische kust van Nederlandse oorsprong. Pas vanaf 1866 wordt er een eerste Belgische zeekaart op 1/100.000 samengesteld door Luitenant ter lange omvaart A. Stessels, op bevel van de toenmalige Minister van Buitenlandse Zaken Rogier. De latere kaarten van de hydrografen L. Petit en Rochet voor de periode 1879-1982 zijn vervaardigd op last van de minister van Openbare Werken Saintelette.

Bij Koninklijk Besluit van 12 november 1894, Artikel 2, wordt de nog jonge hydrografische dienst geplaatst onder het beheer van het Bestuur voor Bruggen en Wegen van het Ministerie van Financiën en Openbare Werken.

Het Koninklijk Besluit van 21 augustus 1906 regelt de organisatie van de hydrografische dienst voor wat de kaderfuncties betreft. Er dient hierbij opgemerkt dat de hydrografische dienst van kust en Schelde werd geleid vanuit Antwerpen en de meetcampagnes langs de Belgische kust zich beperkten tot de zomerperiodes.

Met Artikel 2 van het Koninklijk Besluit van 7 oktober 1927 gaat de toenmalige dienst der hydrografie, onder de leiding van de hydrograaf J. Lauwers, over naar het Bestuur van het Zeewezen van het Ministerie van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart.

Met de Artikelen 4 en 7 van het Koninklijk Besluit van 23 juni 1931 treedt er opnieuw een administratieve wijziging in: de dienst van hydrografie te Antwerpen gaat terug over naar het Ministerie van Openbare Werken, terwijl de hydrografie der kust evenwel bij het Bestuur van het Zeewezen blijft.

Het is dan ook in deze periode dat een hydrografische dienst te Oostende werd opgericht, zodat de metingen in de kustwateren niet langer met zomercampagnes georganiseerd vanuit Antwerpen dienden te gebeuren. Het toenmalig hydrografisch vaartuig was het s/s „Victoire”, een stoomschip van ca. 38 m. lengte.

Vanaf 1939 komt het m/s „Paster Pype” (eerste versie) van ca. 40,50 m lengte in de vaart. Bij het uitbreken van de vijandelijkheden in mei 1940 wil hydrograaf J. Lauwers dit toen nog nieuwe vaartuig naar Frankrijk in veiligheid brengen. Hij vertrekt met zijn ganse bemanning en hydrografisch personeel (inclusief de familie) uit Oostende... Men belandt uiteindelijk te Dieppe, waar het vaartuig toch in de handen zal vallen van de Duitse autoriteiten.

Het schip zal nadien voor oorlogsdoeleinden worden ingezet door de Duitsers, doch tij-

dens de oorlog zou het tot zinken zijn gebracht tijdens de krijgsverrichtingen.

Na Wereldoorlog II wordt de hydrografische dienst der kust opnieuw georganiseerd door J. Lauwers en reeds in 1949 wordt een nieuw hydrografisch vaartuig, het m/s „Paster Pype” (tweede versie) van ca. 41 m. lengte in bedrijf genomen.

Bij Artikel 2 van het Koninklijk Besluit van 24 februari 1953 wordt de hydrografische dienst der kust opnieuw overgebracht naar het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw, waar hij sindsdien deel uitmaakt van de dienst der kust te Oostende.

Op 20 maart 1953 wordt er tussen het Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw en het Ministerie van Verkeerswezen een protocolaire regeling bekrachtigd waarbij de hydrografische schepen en bemanningen toebehorende aan het Zeewezen, ter beschikking worden gesteld van het Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw en waarbij de hydrografische dienst de taken blijft uitvoeren, die hij tot dusver steeds heeft verricht zoals o.m. de uitgave van zeekaarten, lichtenlijsten, de berichten aan zeevarenden, getijtafels, het uitvoeren van wrakkenonderzoek, enz.

DE ACTIVITEITEN VAN DE HYDROGRAFISCHE DIENST VAN DE KUST

Hydrografische metingen, vroeger en nu

BATHYMATISCHE OPNAMEN langs de Belgische Kust gebeurden tot 1940 met het handlood voor de dieptemeting en met de plaatspasser en sextant (hoekmeting) voor de positiebepaling.

Weliswaar waren er vóór Wereldoorlog II reeds echoloden op de markt, doch het eerste instrument van deze aard, een Kelvin Hughes MS 21 F, werd slechts vanaf 1949 op het m/s Paster Pype gebruikt.

Voor de plaatsbepalingen langs de kust tot ca. 12 km in zee bleef men tot en met 1972 beroep doen op de hoekmetingen met sextanten; voor de verdere zeegebieden werd het Decca Navigator Systeem gebruikt, waarmee men de Engelse keten nr. 5 en ook voor een drietal jaren (1967-1969) de Deltaketen nr. 0 (alleen ten 0 van de meridiaan 03°05') kon ontvangen.

Het Decca Navigator Systeem – ontwikkeld uit het tijdens Wereldoorlog II gebruikt systeem voor geallieerde vliegtuigen – heeft slechts een nauwkeurigheid van enkele tientallen meter en was dus uiteraard niet blijvend geschikt voor „survey”-doeleinden (vooral in de wintermaanden).

Pas vanaf 1973 kwamen in de hydrografische dienst der kust de elektronische survey-plaatsbepalingssystemen aan bod, zoals de Decca Hi-Fix Rijnmond Zuid-keten voor de periode 1973-1974 en de Miniranger III van Motorola vanaf 1975.

Met ingang van 1981 werd het hyperbolisch Toran-systeem in gebruik genomen, dat tot op heden nog als primair plaatsbepalingssysteem wordt gebruikt.

De verdere verwerking van de lodingsgegevens was, tot en met het voorjaar van 1983, een manuele aangelegenheid; grosso modo kan men stellen dat het in kaart brengen van 1 dag lodingsactiviteit op zee minstens nog anderhalve dag arbeid vergde.

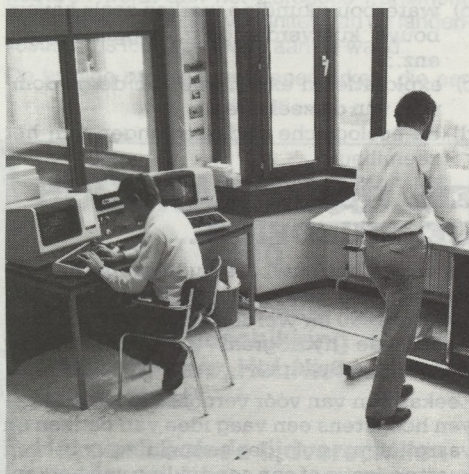


Het Autocarta II-systeem aan boord.

Met de invoering van het Autocarta II-systeem van Decca-Racal (zie foto), vanaf mei 1983, gebeuren de voorbereidende activiteiten, de stockage van de gegevens van diepte- en plaatsbepaling in functie van de tijd en de latere verwerking van het lodingswerk op een automatische manier. De lodingsgegevens zelf worden rechtstreeks gecompenseerd voor de op- en neergaande bewegingen van het meetvaartuig door middel van een deiningcompensator.

Het compleet Autocarta II-systeem omvat niet alleen de hard- en software (5 programma's) van het schip, doch ook de apparatuur en de bijhorende uitgebreide programmatuur van het datacenter, opgesteld in de burelen van de hydrografie.

Hoewel een primaire verwerking van de lo-



Verwerking van de ladingen in de burelen van de Hydrografie.

dingen ook aan boord van het m/s „Ter Streep” mogelijk is, zal vernoemde activiteit toch meestal in de burelen zelf geschieden, omdat de controle mogelijkheden op de verwerking in dit laatste geval groter zijn (zie foto's)

De hardware van het datacenter laat verder toe allerhande eigen programma's voor hydrografische doeleinden te ontwikkelen en te gebruiken.

Bij de bathymetrische opnamen speelt de kennis van het VERTIKAAL GETIJ, zowel langs de kustlijn als voor verder afgelegen zeegebieden een belangrijke rol wat betreft de reductie.

Ook voor andere doeleinden is de observatie van de getijden uitermate belangrijk.

De continue registraties van de zeegetijden worden door de hydrografische dienst der kust uitgevoerd te Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge. De vroegste waarnemingen dateren voor Oostende vanaf 1820, doch voor deze plaats zijn er vanaf 1925 vrij continue waarnemingen uitgevoerd.

Voor Nieuwpoort en Zeebrugge zijn er reeds vóór Wereldoorlog II enkele observatiejaren beschikbaar, doch continuïteit inzake metingen treedt slechts op vanaf 1959.

Getijwaarnemingen in zee voor korte perioden werden vanaf 1972 uitgevoerd en worden thans nog met meer moderne apparatuur (Aanderaa) vervolgd.

De getijgegevens worden momenteel reeds statisch verwerkt in hogergenoemd datacenter. In dit verband wordt er de laatste tijd trouwens zeer speciale aandacht besteed aan de optimalisering van de getijreductie bij lodingen.

Langdurige metingen van het HORIZONTAAL GETIJ (stromen) met zelfregistreerbare toestellen werden reeds uitgevoerd vanaf 1960. Tot dusver werden er in een 255-tal punten om en nabij het Belgisch continentaal plat metingen verricht.

Ook stroomwaarnemingen op de vertikaal met Ott-molentjes, opgesteld aan boord van het hydrografisch vaartuig, staan geregeld op het programma vanaf 1972. Hiervan zijn meetresultaten in 54 punten beschikbaar.

De GOLFWAARNEMINGEN met de „Tucker wave recorder” werden gestart aan boord van de beide toenmalige lichtschepen Westhinder en Wandelara in 1958; voor LS Westhinder gingen deze metingen door tot 1971.

Van 1972 tot 1981 werden er nadien waarnemingen met Ospos-apparatuur uitgevoerd in de omgeving van Zeebrugge.

Vanaf 1977 tot heden worden de Waveriderboeien van Datawell BV op een vrij continue manier nabij Zeebrugge en op de Westhinder-Vlissingen vaarroute ingezet.

Sinds 1984 zijn deze laatste toestellen aangevuld met een Wavec-apparatuur, eveneens van Datawell BV, dat toelaat buiten de traditionele golfkarakteristieken, zoals de hoogten en de perioden der golven, ook de golfrichtingen te meten.

Geregeld neemt de hydrografische dienst der kust deel aan de zomermeetcampagnes, waarbij er, buiten het meten van het horizontaal getij, ook nog SEDIMENTTRANSPORTMETINGEN worden uitgevoerd.

Het slibprobleem in de vaargeul tot Zeebrugge (Pas van het Zand) stond reeds vanaf 1968 in de volle aandacht van de hydrografie; het oordeelkundig LODEN IN SLIBZONES vereist immers een basiskennis van de slibeigenschappen en van de verticale verdeling van de sliblagen in situ.

Wrakkenonderzoek

Het wrakkenonderzoek behoort tot de primordiale activiteiten van een hydrografische dienst.

Voorals als gevolg van de beide wereldoorlogen zijn in onze kustwateren talrijke scheepswrakken aanwezig die een gevaar voor de scheepvaart kunnen opleveren.

Een regelmatig hydrografisch onderzoek is daarom vereist, vooral om na te gaan welke minimale diepte op het wrak aanwezig is: dit laatste gebeurt door echoloding en dreg-activiteiten. Uiteraard moet de positie ook zeer nauwkeurig worden nagemeten.

Waardevolle instrumenten aan boord van het m/s „Ter Streep” zijn: de Elac Mittelodar sonar voor de opsporing van wrakken en de Sector Scanning sonar voor meer gedetailleerde wrakopnamen.

Ook het gebruik van Side Scan sonar is zeer effectief bij wrakkenonderzoek.

Op het m/s Ter Streep zijn er verder aan stuurboordzijde 7 dreglieren voorzien, die een gemakkelijke bediening van de hydrografische dreg toelaten.

Stormvloedwaarschuwing

Bij optreden van stormtij in het Belgisch kustgebied en in het gebied van de Zeeschelde en haar bijrivieren wordt de hydrografische dienst der kust ingeschakeld om een passende stormvloedwaarschuwing te doen; dit gebeurt op basis van weergegevens en door de vergelijking van waterstanden.

INTERNATIONALE SAMENWERKING

De internationale samenwerking is geen ijdel begrip in de moderne hydrografie. België is sinds 1981 lid van de Internationale Hydrografische Organisatie (IHO), met als zetel het Internationaal Hydrografisch Bureau te Monaco, dat fungeert als een soort coördinatie- en controleorgaan.

De doelstellingen van deze organisatie zijn grosso modo de volgende:

1. De coördinatie van de activiteiten van de nationale hydrografische diensten bevorderen;
2. Het streven naar een zo ruim mogelijke eenvormigheid op het vlak van de zee-kaarten en de nautische documenten;
3. De kwalificatie en het doen aanvaarden van bedrijfszekere en doeltreffende methoden bij de uitvoering en uitbating van hydrografische opnamen;
4. De bekendmaking van de vooruitgang inzake de hydrografie en de in gebruik zijnde technieken bij de hydrografie.

Op dit ogenblik zijn 52 landen lid van ver-
noemde organisatie.

De hydrografische diensten van kust en Schelde namen deel aan de twee laatste IHO-conferenties, die te Monaco om de 5 jaar worden gehouden.

In de schoot van de IHO zijn er verder nog regionale hydrografische commissies, waar hydrografische problemen op lokaal vlak worden besproken. Sinds 1973 neemt de hydrografische dienst der kust deel aan de „North Sea Hydrographic Commission” (NSHC), die normaal om de 15 maanden vergadert in achtereenvolgens de 8 deelnemende landen.

De laatste bijeenkomst van de NSHC had in september 1984 te Antwerpen plaats en op de volgende vergadering zal België het voorzitterschap waarnemen.

Een concreet voorbeeld van recente internationale samenwerking is de uitgave van de INT zeekaart nr. 1474, die in november 1985 verschenen is, ter vervanging van de vroegere Belgische kaart D 101 en de Nederlandse kaart 1442.

NAUTISCHE DOCUMENTEN EN TECHNISCHE RAPPORTEN

Op regelmatige tijdstippen worden nautische documenten zoals zeekaarten, getijtafels, lichtenlijst, berichten aan zeevarenden, stroomatlas, enz. uitgegeven.

Alleen al de zeekaart „Vlaamse Banken” op 1/100.000 wordt jaarlijks gemiddeld op 4.000 exemplaren gedrukt, een soort bestseller dus.

Naargelang de noodzaak worden er ook geregeld technische rapporten samengesteld, die handelen over allerhande hydrografische waarnemingen en studieobjecten.

Tenslotte dient vermeld te worden dat de hydrografische dienst van de kust vaak nauw samenwerkt met sommige officiële diensten of privé-instellingen; dit zijn in hoofdzaak andere ministeries, universiteiten en instituten. De samenwerking beweegt zich vooral op het vlak van de hydrografie of de oceanografie, de informatica, nautische aangelegenheden, uitwisseling van apparatuur of rapporten, enz.

BETERE VERLICHTING VOOR TIJDOK EN VISSERSHAVEN TE ZEEBRUGGE

Het College van Burgemeester en Schepenen heeft de werken voor een betere verlichting voor het tijdok en de vissershaven te Zeebrugge toegewezen aan Imwo tegen de prijs van 1.665.452 fr. (BTW incl.).

Het gaat meer bepaald om volgende plaatsen: de vissershaven (kant vismijn), de Rederskaai, de steiger tussen tijdok en vissershaven, de Omookaai (aan de yachtclub) en de Tijdokstraat.

Het deel van de verlichting dat afgestemd is op de vissersactiviteiten zal heel het jaar door heel de nacht blijven branden. Een ander gedeelte is meer toeristisch en sfeerscheppend van aard en zal enkel tot middernacht en niet gedurende de winter functioneren.

GETIJTAFELS en SEINEN

TABLEAUX des MAREES et SIGNAUX

1986

Uitgegeven door :

Nieuwsblad **KUST**
059/321113 van de

Hendrik Baelskaai 30
8400 Oostende
Tel. 059/32.11.13

Prijs 40 fr. - (BTW incl.)



MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Met een opbrengst van even boven de 18 miljoen was maandag weer de voornaamste dag van de voorbije week. Naar het schijnt een nieuwe top voor de Oostendse vismijn. Vrijdag was evenmin onbelangrijk toen een vijftal vangsten aangevoerd werden.

Meest opvallend was de ruime aanvoer van rogsoorten van het Kanaal. Een verschijnsel dat elk jaar terugkeert met elk jaar ook hetzelfde gevolg, dalende prijzen en roggen die aan spotprijzen verkocht werden. Kleine gladrog en kleine scherpstaart haalden nog amper het minimum, zij het dat het voor rog van de West een stuk meer betaald werd. Keilrog is gedegradeerd tot een heel gewoon vissoortje dat niet eens meer 70 fr. het kg. haalt.

Anders was het gesteld met de ronde soorten die weer vlot en duur verkocht werden. De IJslander, O.129 bracht met rond de 800 bennen tot 2,8 miljoen wat zeker geen slechte jaarinzet is. Rode zeebaars, de meest gebrachte soort kreeg rond de 70 fr., de duurste soort was evenwel blauwe leng waarvoor 100 fr. betaald werd.

Tongen zijn vrij duur gebleven met de grote soorten tussen 350 en 390 fr., de middensoorten tussen 310 en 340 fr. en kleine tong van 270 naar 300 fr. Dalende prijzen op het einde van de maandagmarkt toen ook platvis het niet meer zo goed deed. Toch nog een zeer fraai resultaat voor de O.33 die 3,4 miljoen besomde en daar trouwens een flinke vangst vis en tong in de afslag zette. De visvangers bereikten, ondanks de minder gunstige rogprijzen, toch nog redelijk goede uitslagen. Ook al wegens de flinke belangstelling die bestond voor heek (110 tot 170 fr.) vlaswijting, wijting, leng, steenholk, tarbot, griet en staart.

Van de West waren de vangsten, alweer wegens de slechte weersomstandigheden, aan de kleine kant. Maandag, toen zowat alle Westvis aangevoerd werd, kreeg men gelukkig ook de hoogste prijzen. Wijting rond de 70 fr. (kleine tot 37 fr.), kabeljauw van 100 naar 130 fr. en gul tussen 70 en 100 fr. Dalende prijzen overigens voor gul op de dinsdagmarkt, dit wegens de grotere invoer uit Denemarken.

De haringmensen moesten hun activiteit beperken tot een paar dagen. De vangsten waren op die dagen lang niet slecht, de prijs was minder goed en bleef doorgaans onder de 10 fr.

Ook de kustvisserij had niet veel in de pap te brokken. Alleen zaterdag een aanvoer van garnaal die verkocht werd tussen 50 en 90 fr. Magere prijzen dus in een mager winterseizoen.

VRIJDAG 17 JANUARI 1986

	dag.	vis	tong	fr.
NOORD				
O.231	15	450	1.500	2.633.204
WEST				
Z.596	9	100	1.000	1.058.523
O.118	7			
KANAAL				
Z.319	15	100	4.600	2.294.535
O.518	15	70	3.000	1.334.002

MAANDAG 20 JANUARI 1986

IJSLAND				
O.129	18	780	—	2.824.265

KANAAL					
O.33	17	220	7.200	3.414.402	
O.51	17	150	5.200	2.687.879	
O.275	17	310	—	1.032.711	
O.232	17	280	—	1.108.425	
O.229	17	260	—	843.889	
Z.583	17	120	800	1.005.961	
WEST					
N.719	12	210	—	695.000	
N.3	11	270	—	929.625	
Z.502	11	170	—	575.408	
E.202	5	110	—	578.596	
Z.196	11	100	1.500	1.035.725	
O.128	10	170	—	617.829	
N.40	11	180	—	608.499	

DINSDAG 21 JANUARI 1986

WEST					
Z.309	10	160	—	465.679	
Z.321	11	180	—	552.917	
KUST					
N.708/709	1	10	32.150	344.466	
O.26/306	1	11	39.700	418.762	
WEST					
O.303	6	40	300	241.958	
O.427	2	5	160	98.592	
NOORDZEE					
RI.344	6	650	—	2.242.987	

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 20 januari 1986

Schelvis groot	78,00/	
Mid. schelvis	71,00/	74,00
Kleine schelvis	60,00/	
Kabeljauw	89,00/	94,00
Gul	72,00/	85,00
Wijting	50,00/	52,00
Schaat	76,00/	
Zeebaars	67,00/	82,00
Witte leng	70,00/	85,00
Blauwe leng	77,00/	100,00
Schartong (Schotse schol)	41,00/	68,00
Heilbot	246,00/	279,00
Koolvis	59,00/	72,00
Hondstong (mieten)	86,00/	88,00
Zeewolf	57,00/	

Verwachtingen

VRIJDAG 24 JANUARI

WEST: Z.296 (60 vis - 100 tong)

MAANDAG 27 JANUARI

IJSLAND: O.318 (1000 m. ttz. 400 rode zeebaars, 160 kab., 150 schelvis, 150 kools, 70 leng, 25 grondvis, 15 rare vis)

KANAAL: O.124 - O.137 - O.279 - O.135

NOORD: O.274

WEST: N.597 - O.206 - N.752

DINSDAG 28 JANUARI

WEST: O.500

NOORD: N.706

WOENSDAG 29 JANUARI

NOORD: O.108

ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

VRIJDAG 17 JANUARI 1986

Z.324	W	400	60	13	633.310
Z.408	W	300	15	8	391.680
Z.300	W	600	35	13	402.880
Z.569	KRP	—	130	11	648.605
Z.126	W	800	140	—	1.098.040
Z.54	W	1.800	450	13	2.612.100
					5.786.615

MAANDAG 20 JANUARI 1986

Z.55	K	300	30	—	
Z.474	K	200	20	3	319.550
Z.186	KN	3.500	400	10	2.810.120
	+ W				
Z.76	KN	2.800	350	—	2.888.240
	+ W				
Z.44	W	1.600	250	—	1.639.290
Z.99	N	2.800	400	—	2.280.610
	+ W				
Z.462	W	600	120	—	747.190
Z.60	W	1.800	340	—	2.266.050
Z.67	W	4.500	400	—	3.821.860
Z.185	KN	6.000	320	—	3.411.820
Z.121	—	2.800	260	—	2.292.002
					22.476.732

DINSDAG 21 JANUARI 1986

Z.55	K	300	30	—	259.980
Z.41	KRP	—	80	—	518.100
Z.80	K	600	40	—	520.760
Z.53	—	3.500	300	—	1.987.070
Z.90	—	3.000	500	—	3.085.360
					6.371.270

NIEUWPOORT

ZATERDAG 18 JANUARI 1986

GARNAAL				
N.700		140 kg.		18.460 fr.

MAANDAG 20 JANUARI 1986

VIS			
N.88	485 kg.		29.853 fr.
N.590	485 kg.		29.854 fr.
N.22	341 kg.		28.147 fr.
N.720	342 kg.		28.148 fr.
N.350	857 kg.		61.344 fr.
N.512	1.876 kg.		104.707 fr.
N.575	619 kg.		120.290 fr.
N.736	499 kg.		122.230 fr.
N.172	736 kg.		64.815 fr.
N.738	1.061 kg.		98.265 fr.
N.723	906 kg.		73.288 fr.
N.152	119 kg.		6.774 fr.
N.563	798 kg.		62.573 fr.

Elf vaartuigen losten op de maandagmarkt ongeveer 9.200 kg vis voor een totale brutowaarde van 830.288 fr. Niettegenstaande het stormweer werd toch wat tong en varia op de eerste weekmarktdag aangevoerd. Tong nr. 1 kreeg 364 à 370 fr./kg en tong nr. 2 382 à 386 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong bekwam 398 à 404 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 378 à 386 fr./kg.

Tong nr. 5 haalde 354 à 360 fr./kg en kleine tong 268 à 310 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 359 à 590 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 280 à 340 fr./kg, varia tegen 240 à 310 fr./kg en griet tegen 260 à 324 fr./kg. Voor vlaswijting werd 4000 à 4500 fr. de ben geboekt en voor kongel 3500 à 4000 fr. de ben. Tongschar noteerde men aan 130 tot 215 fr./kg en staartvis aan 398 tot 428 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 2300 à 2700 fr. de ben aangekocht, drieling tegen 2500 à 2750 fr. de ben en visjes tegen 1750 à 2000 fr. de ben. Kabeljauw bekam opnieuw de dure marktprijs van 8400 tot 8700 fr. de ben en gul van 4500 tot 6000 fr. de ben. Voor grote wijting werd 3700 à 3850 fr. de ben opgetekend en voor kleine wijting 2250 à 2500 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 3840 à 4000 fr. de ben en kleine zandschar 2600 à 2750 fr. de ben. Rog die in geringe mate werd aangevoerd bekam volgende prijsnotering, 5250 à 5500 fr. de ben voor moerrog, 5000 à 5250 fr. de ben voor tilten, 4250 à 4750 fr. de ben voor scherpstaarten en 3500 à 3750 fr. de ben voor katrog. Doorn- en speurhaai bekam 3750 à 4000 fr. de ben, zeehond 3250 à 3500 fr. de ben en knorhaan 3250 à 3500 fr. de ben. Alle prijzen op de beginweekmarktdag konden goed genoemd worden en vanwege de handelaars was er een goede interesse waar te nemen.

WOENSDAG 22 JANUARI 1986

VIS
N.597 4.852 kg. 246.141 fr.

Slechts één Westvaartuig loste op de woensdagmarkt zijn vangst. Zo werd de aanvoer hoofdzakelijk beperkt tot ronde vis. Middenslag tarbot bekam 385 à 430 fr./kg, varia 240 à 310 fr./kg en griet 272 à 310 fr./kg. Tongschar kreeg 80 à 140 fr./kg en knorhaan 2250 à 2500 fr. de ben. Grote pladijs werd tegen 2750 à 3000 fr. de ben aangekocht, middenslag- of drieling pladijs tegen 1800 à 2000 fr. de ben en visjes tegen 1000 à 1200 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 3750 à 4000 fr. de ben genoteerd en voor gul 3300 à 3500 fr. de ben. Grote wijting haalde 3050 à 3200 fr. de ben en kleine wijting 1750 à 1800 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2200 à 2300 fr. de ben geboekt en voor kleine zandschar 1860 à 1900 fr. de ben. Alle prijsnoteringen kenden een fikse daling in vergelijking met de prijzen op de maandagmarkt geboekt.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)
20 jan.	11		9.124	830.288
22 jan.	1		4.852	246.141

GARNAALANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
18 jan.	1		140	18.460	121	139

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

Vis eten brengt u dikke voordelen! U wordt er slank van zonder honger te lijden, het is een gezond en rijk voedsel, maakt uw bloedvaten zuiver en houdt u fit.

BERICHT AAN DE BEVOLKING!

Naar aanleiding van het 100-jarig bestaan van het Stedelijk Zeevisserijonderwijs, doet de Stedelijke Visserijschool John Bauwens een oproep tot de bevolking. Inderdaad, naast tal van attracties, shows, artiestenoptredens, een academische zitting en nog veel meer van dat moois zal, als extra, ook nog een fototentoonstelling uitgewerkt worden. Deze visuele geschiedvertelling zal gebeuren, o.a. aan de hand van oude foto's en documenten. Personen die over interessant oud fotomateriaal beschikken en die deze verzameling in de tentoonstelling willen vertegenwoordigd zien, vragen wij om eens contact op te nemen met de school, tijdens de kantooruren op nummer 70 40 19. Of, nog beter, kom eens langs. Het adres is U welbekend: John Bauwens, Mercatorlaan 15, Oostende. Het spreekt vanzelf dat alle uitgeleende zaken eigendom blijven van de eigenaar. Dus iedereen de zolders op de stoffige koffers in; die wondere fotovisvangst achterna! Wij houden U op de hoogte, de viering gaat door op 3 mei 1985.



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.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	20 januari		21 januari		22 januari	
Lappen	375	385	.....	.....	332	336
Grote	385	395	.....	.....	345	355
3/4	360	385	.....	.....	365	375
Bloktongen	325	360	.....	.....	345	365
Vóór-kleine	310	330	.....	.....	307	310
Kleine	275	305	.....	.....	276	280
Slips	265	275	.....	.....	260	.....

ZEEBRUGGE

	20 januari		21 januari		22 januari	
Grote	370	372	364	368	.....	.....
Bloktongen	377	385	372	377	.....	.....
Fruittongen	330	388	330	338	.....	.....
Schone kleine	292	352	295	299	.....	.....
Kleine	297	319	290	291	.....	.....
Tout petit	268	276	270	297	.....	.....
Slips	256	264	257	260	.....	.....

NIEUWPOORT

	20 januari		21 januari		22 januari	
Tong I	364	370	.....	.....	.....	.....
Tong II	382	386	.....	.....	.....	.....
Tong III	398	404	.....	.....	.....	.....
Tong IV	378	386	.....	.....	.....	.....
Tong V	354	360	.....	.....	.....	.....
Slips	268	310	.....	.....	.....	.....

PLADIJS

OOSTENDE

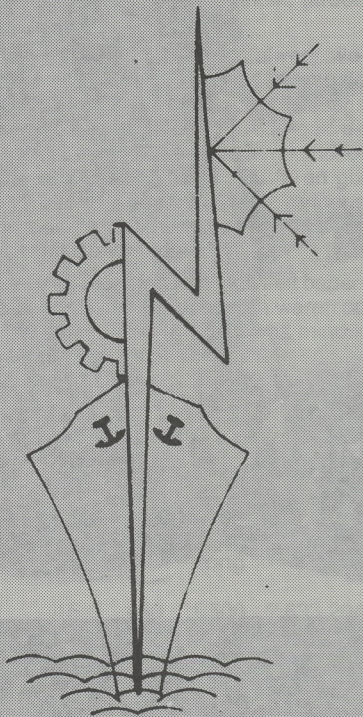
	20 januari		21 januari		22 januari	
Platen	62	68	65	68	54	56
lek (groot-klein) ...	50	58	51	55	52	58
Derde slag	46	55	45	52	45	53
Platjes	25	40	36	40	37	.....

ZEEBRUGGE

	20 januari		21 januari		22 januari	
I	56	61	45	60	.....	.....
II	52	57	44	50	.....	.....
III	42	44	47	48	.....	.....
IV	19	24	19	26	.....	.....
V .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

	20 januari		21 januari		22 januari	
Moeien .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Platen	46	54	.....	.....	55	60
3e slag	50	55	.....	.....	36	40
Platjes	35	40	.....	.....	20	24



S.C.A.P.

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 - 8400 OOSTENDE

■ **Levering brandstoffen**

Scheepsuitrusting

Tel. (059) 32 29 51 - 32 09 31

■ **Bouwen vissersvaartuigen**

Alle scheepsherstellingen

Tel. (059) 32 39 79 - 32 08 20

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	20 jan.	20 jan.	20 jan.	20 jan.	21 jan.	21 jan.	21 jan.	21 jan.	22 jan.	22 jan.	22 jan.	22 jan.	20 jan.	20 jan.	22 jan.	22 jan.
Tarbot groot	464	555	620		500		678	559					359	590		
Tarbot middel	330	410	404				302	304	328				280	340	385	430
Tarbot klein	220	300	323				254	181								
Griet groot	240	303	172				351	358	266	273			324		310	
Griet middel	210	248	144		214		249	159					260		272	
Griet klein	105	161	138				145	124	176							
Schelvis groot																
Schelvis middel																
Schelvis klein																
Heek groot	160	171	112				125									
Heek middel	132	151														
Heek klein	95	110	84				79									
Lom																
Leng	67	92	50	59			58	36								
Rog I			59	72			80	83					105	110		
Keilrog	43	65	59				92						100	105		
Rog	49	75														
Tilten	35	72	30	70			82	77					100	105		
Scherpstaart	28	69	104	109			103	65					85	95		
Halve mans	20	74	20	56	55	74	37									
Teelt			20	51			67	32								
Katrog	16	21	10	16			17	35					70	75		
Kabeljauw	89	137	109	96	83	100	96	125	42	75			168	174	75	80
Gul (groot)	85	103	95	96	69	82	83	91	45	70			120		75	80
Gul (middel)	81	93	77	83	66	76	70	87	45	73			90		66	70
Gul (klein)	55	70	69	72	58	62	48	60	68	70						
Hozemondhamme	235	340	212	379	355		239	339	262				398	428		
Wijting groot	65	76			64	67							74	77	61	64
Wijting klein	27	42			32	40							45	50	35	36
Schar	29	45	24	27	32	47	30		39				55	80	42	46
Stenschol	91	237	75	213	99	230	80	211	103	220						
Zeehaai	45	75	67				61	58								
Hondshaai	20	41			42	48										
Doornhaai																
Pieterman																
Makreel																
Horsmakreel																
Zeekreeft																
Schaat																
Zeebaars (klipvis)																
Kongeraal			15				18	34					70	80	60	65
Schartong													130	215	80	140
Volle haring																
IJle haring																
Haringshaai																
Steenholk	46	52			23	27										
Heilbot																
Steur																
Koolvis																
Zeewolf													80	90		
Pollak																
Zonnevis																
Koningsvis																
Vlaswijting	89	125	70	93	84		58	85								
Zeeduivel																
Schotse schol	28	65	33	50			27	51					65	70		
Zeehond			14	18			14						15	20	15	20
Bot																
Rode Poon (roobaard)	60	68	48													
Grauwe poon (knorhaan)	35	43	16		31	37							65	70	45	50
Rode knorhaan	30	70														
Posten			16	26			14									

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 13 januari werd aangevoerd: 14.215 kg. tong, 167 kisten tarbot en griet, 86 kisten kabeljauw, 10 kisten schelvis, 554 kisten wijting, 2.045 kisten schol, 28 kisten schar, 868 kisten haring, 197 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 28,41-26,98, grote tong 22,35-20,76, grootmiddel tong 23,01-21,90, kleinmiddel tong 20,41-18,59, tong één 20,48-18,52, tong twee 16,53-15,13.

Per 40 kg.: tarbot 1.051-420, griet 683-400, kabeljauw één 258-224, kabeljauw twee 236-196, kabeljauw drie 224-268, kabeljauw vier 224-188, kabeljauw vijf 224-170, schelvis vier 186-150, schol één 134-114, schol twee 132-100, schol drie 140-96, schol vier 110-80, wijting vier 128-62, haring twee 22,80, tongschar 444-211, hammen met kop 498-246, roggen 172-66, haai 150-130, steenbolk 102, poontjes 114.

De besommingen waren in guldens: KW 4 en KW 149 950, KW 11 38.600, KW 22 66.100, KW 25 117.700, KW 26 en KW 167 20.000, KW 34 76.600, KW 35 73.000, KW 36 77.600, KW 88 36.200, KW 152 28.800, KW 189 47.500, IJM 44 70.500, IJM 115 77.600, IJM 154 24.600, IJM 207 en IJM 209 1.750.

Aan de donderdagmarkt van 16 januari werd aangevoerd: 157 kisten kabeljauw, 17 kisten wijting, 38 kisten schar, 433 kisten haring en 32 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 40 kg.: kabeljauw twee 370-348, kabeljauw drie 374-300, kabeljauw vier 298-272, kabeljauw vijf 290-240, wijting vier 226-164, schar 244-150, bot 66-26, kuit 190-138, haring twee 26,20-23,00.

De besommingen waren: KW 72 + VD 32 f 7.500, KW 77 + IJM 27 f 7.300, UK 27 + UK 137 f 6.100, UK 48 + UK 49 f 5.800, UK 89 + UK 307 f 8.200, UK 90 + VD 54 f 6.300, UK 129 + VD 20 f 800, UK 135 + UK 145 f 9.000, VD 19 + VD 73 f 5.700, IJM 6 f 1.100, KW 51 + KW 221 f 5.100, IJM 207 + IJM 209 f 5.400.

Aan de maandagmarkt van 20 januari werden aangevoerd: 13.365 kg. tong, 132 kisten tarbot en griet, 320 kisten kabeljauw, 5 kisten schelvis, 658 kisten wijting, 2.114 kisten schol, 88 kisten schar, 390 kisten haring en 270 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 35,29-32,51, grote tong 22,84-22,19, grootmiddel tong 23,31-23,05, kleinmiddel tong 21,58-20,72, tong één 20,17-19,41, tong twee 16,96-16,67.

Per 40 kg.: tarbot 1.213-550, griet 604-465, kabeljauw één 342-288, kabeljauw twee 276-206, kabeljauw drie 260-212, kabeljauw vier 258-212, kabeljauw vijf 254-200, schelvis drie 232, schelvis vier 208-176, schol één 158-136, schol twee 154-140, schol drie 132-114, schol vier 126-102, wijting vier 146-61, schar 132-82, bot 52-37, kuit 114-108, steenbolk 110, haai 188-172, kleine kuit 220, roggen 188-130, hammen met kop 476-250, tongschar 494-240.

De besommingen waren: KW 4 + KW 149 f 7.100, KW 22 f 49.500, KW 25 f 83.500, KW 34 f 55.200, KW 35 f 72.300, KW 36 f 67.300, KW 45 f 54.400, KW 51 + KW 221 f 2.600, KW 72 + VD 32 f 7.500, KW 77 + IJM 27 f 8.900, KW 88 f 38.100, KW 113 f 37.300, KW 125 + KW 173 f 3.900, BW 145 f 58.100, KW 152 f 25.800, KW 189 f 43.900, KW 214 + WR 224 f

20.700, UK 11 + UK 33 f 4.200, UK 48 + 49 f 3.800, UK 56 f 87.000, UK 89 + UK 307 f 5.300, UK 90 + VD 54 f 6.800, VD 19 + VD 73 f 9.500, IJM 6 f 750, IJM 115 f 48.900, IJM 154 f 11.800, IJM 207 + IJM 209 f 7.600, verder drie Texelaars en een Ijmuidenaar, die te zamen f 50.100 besomden.

Schol 2 (O)	2,57
Schol 3 (O)	2,41
Schol 4 (O)	1,71
Haai + P	3,04
Kuit/Lever	4,84
Steenbolk	2,07
Paling	4,00
Diversen	1,67
TOTAAL:	47.986 227.922

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 12 t.m. 18 januari 1986

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	11.420	6,75
Schol		2,20
Schar		1,94
Bot		0,86
Kabeljauw		4,84
Wijting		2,25
Kuit		3,19



GOEDEREDE

MAANDAG 13 JANUARI 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			22,00
Tong gm			21,41
Tong km			19,65
Tong I			19,44
Tong II			15,64
Tarbot I			27,47
Tarbot II			22,13
Tarbot III			13,58
Tarbot IV			10,32
Tarbot afw			8,36
Griet I			12,70
Griet II			10,34
Schol 1 (G)			2,64
Schol 2 (G)			2,72
Schol 3 (G)			2,57
Schol 4 (G)			2,14
Kab 1 (G)			4,41
Kab 2 (G)			4,14
Kab 3 (G)			4,24
Kab 4 (G)			4,21
Kab 5 (G)			4,04
Kab (afw)			53
Wijt. 4 (G)			2,31
Schar 1/D			1,80
Rog I			4,35
Rog II			3,13
Schel. 3 (G)			3,50
Bot			85
Tongschar			6,51
Schol 1 (O)			2,43

VRIJDAG 17 JANUARI 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			25,16
Tong gm			25,87
Tong km			24,80
Tong I			23,52
Tong II			17,10
Tarbot I			38,22
Tarbot II			27,54
Tarbot III			20,37
Tarbot IV			17,85
Tarbot afw			13,25
Griet I			17,07
Griet II			16,11
Schol 1 (G)			3,90
Schol 2 (G)			3,92
Schol 3 (G)			3,36
Schol 4 (G)			2,87
Kab 1 (G)			5,76
Kab 2 (G)			5,89
Kab 3 (G)			5,22
Kab 4 (G)			5,13
Kab 5 (G)			5,00
Kab (afw)			50
Wijt. 4 (G)			2,79
Schar 1/D			2,43
Poon 2			2,59
Poon zw			2,33
Rog I			5,15
Rog II			3,72
Schel. 3 (G)			4,16
Bot			1,46
Tongschar			10,15
Schol 1 (O)			3,58
Schol 2 (O)			3,68
Schol 3 (O)			3,32
Schol 4 (O)			2,70
Haai + P			4,08
Kuit/Lever			6,26
Steenbolk			2,54
Hammen			20,25
Diversen			5,00
TOTAAL:	128.867	682.893	

POLEN

■ Polen is begonnen met zijn diepzeevloot te moderniseren. Een eerste inspanning richt zich op de modernisering van de fabriekschepen. Aldus werden orders geplaatst voor 2 nieuwe fabriekschepen van elk 94 m. lang, bijna 16 m. breed en een diepte van 9,70 m. De schepen krijgen een bezetting van 83 personen. Het zullen polyvalente schepen worden, die zowel op de krill (kleine zuidpoolzeegarnaaltjes), op de inktvis en op de gewone vis zullen kunnen ingezet worden. Modern is zeker het verzetten per dag van 130 ton (vergelijk hiermede de moderne Nederlandse met 150 en oudere met 50 ton daags). Hoofdmotor zal een vermogen hebben van 5.000 pk. aan slechts 164 (!) toeren per minuut. Van een traagloper gesproken! De fabriekschepen hebben een opslagruimte voor 1.500 m³ voor diepvriesprodukten en 500 m³ voor vismeelprodukten.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIË

■ Voor de eerste maal werd in Groot-Brittannië het 200.000 pond-plafond van één enkele bruto-opbrengst door een IJslands vaartuig doorbroken. Het gaat om de IJslandse trawler „Vigri” die verleden week woensdag te Grimsby 204.750 pond besomde, hetgeen toch bijna 15 miljoen B.fr. betekent. Hiervoor zette de „Vigri” 4.280 van onze bennen in de markt, na een visreis van 12 dagen op de noordoost-kust van IJsland. Hieronder 3.320 bennen kabeljauw en gul en 500 ben schelvis. Het vorig rekord werd hiermede met ongeveer 1,5 miljoen B.fr. overtroffen.

■ Ook in Groot-Brittannië werden beduidend grotere besommingen door de visserij verwezenlijkt in 1985, tegenover 1984. Dit vooral dank zij betere prijzen. Het is nu zo dat we dit bijna overall lezen en zelfs in de verscheidene EEG-landen. Wat daarbij echter nooit gezegd wordt is een verduidelijking over de uitbatingskosten waarvan we met zekerheid kunnen aannemen dat ook deze elk jaar hogere toppen scheren. Men zou best doen daar ook eens aandacht aan te schenken in de bladen.

■ Gezien het nog overblijvend contingent makreel voor de Ierse vloot niet volstond tot einde van het jaar heeft Ierland met Groot-Brittannië een ruil ondernomen van 200 ton koolvis en 400 ton wijting tegen 5000 ton makreel.

■ Drie bemanningsleden van een zogenoemd Spaans vlaggeschip, heringeschreven onder Britse vlag en met als thuishaven het Engelse Brixham werden zwaar gekwetst door de plotse breuk van de vangstkuil. Dit gebeurde ongeveer 60 mijl uit het Franse eiland „Belle-Ile”. Een helikopter van de Franse marine zette eerst een dokter aan boord van het Spaanse 46-meter lang vaartuig. Nochtans moest één der gekwetsten dringend overgebracht worden naar een kliniek te Lorient. Ook een tweede bemanningslid diende, gezien de aard der kwetsuren overgebracht te worden. De derde visser kon aan boord blijven.

NIEUW ZEELAND

■ De anti-Franse stemming op Nieuw Zeeland als gevolg van het tot zinken brengen van de „Rainbow-Warrior” en wegens de atomische

proefnemingen door Frankrijk op het eiland Murora blijft voortduren. Nadat een paar weken terug een oude Franse cargo door de Nieuw-Zeelandse autoriteiten tot zinken werd gebracht werd nu aan boord van het Franse vrachtschip, de „l'Ile-de-Lumière”, door de Nieuw Zeelandse douane, een ganse partij gedemonteerde automatische wapens en 8.000 stuk munitie ontdekt, genoeg zegde de Nieuw Zeelandse eerste minister om een klein oorlogje te beginnen. Als gevolg hiervan werd de kok van boord gehaald.

NEDERLAND

■ Ter hoogte van de „Noordhinder” voor de Belgische kust werd de helikopter van de luchtmachtbasis van Koksijde opgeroepen om een bemanningslid van de Nederlandse „ARM 44” op te halen die zijn hand aan boord werd afgerukt. De helikopter vloog met de zwaar gekwetste onmiddellijk naar het Sint-Jansziekenhuis te Brugge. Betrokken visser is zwaar gekwetst en de toestand werd toen als ernstig beschouwd.

ALLERLEI

■ Volgens marinebiologen en wetenschapsmensen ligt het totaal kabeljauwkwtum toegeestaan voor de Noordzee op basis van 15 duizend ton in overeenkomst met Noorwegen veel te hoog. Volgens de marinebiologen had het niet hoger mogen liggen dan 130 duizend ton. Indien de 154 duizend ton werkelijk uitgevist wordt dan zal de biomassa die moet zorgen voor de voortzetting opnieuw met 20% verminderen. Thans is deze nog slechts 85 duizend ton.

■ Op de Chatman-Eilanden, 700 km. ten oosten van Nieuw-Zeeland, zijn 270 walvissen aangespoeld. Vele waren reeds dood of stervende wanneer zij vorige week in de Petrie-baai werden ontdekt. Daar ze niet konden gered worden, werden de stervende walvissen afgemaakt.

De hele school lag in een smalle baai, bij laag water en de kleine dieren werden door de grote verpletterd.

Mensen die in die buurt wonen, hebben tevergeefs geprobeerd de dieren terug naar zee terug te drijven.

In de laatste 2 jaren hebben meer dan 500 walvissen zich op de kusten geworpen. Zou het om een massale zelfmoord gaan?

FRANKRIJK

■ De Schotse bemanning van de trawler Polarsisk hebben toch wel te ver het recht in eigen handen genomen in verband met het helpen redden van de Franse 34-meter treiler die na een zwaar gevecht tegen de storm aan de rotsgrond kwam. Zij hebben de bewuste treiler „Magdeleine” uit het Franse Concarneau helpen loskomen en dit vaartuig op sleeptouw genomen naar het Schotse Castle-Bay. Toen de uitgeputte Franse bemanning het schip verliet en zich naar een hotel begaf, hebben de Schotse bemanningsleden het schip leeggeplunderd. Drank, sigaretten, apparatuur inclusief hebben ze meegenomen en de treiler op een afgeschermde plaats afgemeerd, zogezegd op basis van het reddings- en vindrecht! Door de Franse vissers werd alarm geslagen en de Franse consul bijgeroepen, evenals een vertegenwoordiger van de verzekeraars van het Franse vaartuig. We menen hier inderdaad dat betrokken Schotten het recht in eigen handen genomen hebben en een daad gesteld hebben die zeker de Schotse visserij in haar geheel comprometteert.

■ Nog een tweede Franse visser werd door een hoge golf van zijn vaartuig weggeveegd. Niettegenstaande nog andere vaartuigen in de buurt waren en ter hulp kwamen heeft men de 28-jarige visser niet meer kunnen vinden. Ook een helikopter en een Franse reddingsboot zijn onverrichterzake moeten terugkeren. Ook weerom een slachtoffer van het zware weder. Men begint zich vragen te stellen wie men kan verantwoordelijk stellen bij het vissen in te zwaar weder. Men denkt hierbij natuurlijk automatisch aan de schipper! We hebben nu weet van 2 gevallen met Franse vissers, maar van hoeveel dergelijke gevallen zijn we onwetend?

CANADA

■ Volgens Canadese marine-biologen heeft de langzame verwarming, in totaal thans met 3°, van de wateren voor Brits Columbia, een Canadese provincie langs de Atlantische Oceaan, schuld aan de vermindering van de haringstock voor deze kusten. De haringscholen zoeken ietwat kouder water op. Eén en ander is het gevolg dat de toegelaten vangstkota voor deze kust verminderd werd van 24 tot 13 duizend ton!

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

FRANKRIJK

■ De grote Franse rederij „Jégo-Quééré” heeft een akkoord gesloten met Guinée op de West-Afrikaanse kust voor de stichting van een gemengde maatschappij voor de visvangst en de verwerking hiervan. De Staat Guinée bezit 51% in de participatie. Er zullen drie nieuwe treilers van 33 meter gebouwd worden op Franse werf en waarschijnlijk in Bretagne. Aan land te Konakry hoofdstad van Guinée, zullen installaties voor het invriezen en voor een atelier gebouwd worden voor een constructiewaarde van 270 miljoen B.fr. Samen met de nieuwe vloot schat men de investeringen op nagenoeg 670 miljoen B.fr. De onderhandelingen tussen de Franse rederij en de Guinese Staat hebben maanden geduurd. Aan boord van de vaartuigen zullen Franse schippers, bootsmannen en mecaniciens zijn, aangevuld door Guinese bemanningsleden.

■ De visserij op de St.-Jacobsschelpen in de Franse Baai van St.-Brieuc bedraagt thans reeds 450 ton meer dan het vorig jaar. De gemiddelde prijs per kg. bedraagt 75 B.fr. Men voorziet dat het toegestane kwotum van 4 duizend ton, sneller zal uitgeput zijn dan voorzien bij het bepalen hiervan. Er is echter hoop dat de Interprofessionele bij de eerstkomende vergadering dit kwotum zal optrekken. Aan het zeer goed gedocumenteerd Frans vakblad uit Rennes, ontlenu we een foto typerend voor de gunstige vangsten.



Een vangst die zo juist aan boord genomen werd. Men bemerkte hoe groot van stuk de schelpen zijn. (Foto „Le Marin”)

■ Het stop van een van de 27 opslag tanks van een tanker begaf een 100.000 l. zware stookolie ontsnapte in de Loire in Frankrijk.

Dit kwam aan het licht toen een bemanningslid van een tanker van de Mij. Socotra er zich over verwonderde dat één der tankers zo'n laag niveau had. Toen kwam aan het licht dat een

tanker die aan het Elf station lag om te vullen, zijn lading al even vlug weer verloor langs de stop onderaan die normaal voor spoeling en lozing opengezet wordt. Voor een of andere nog onbekende reden had deze stop het begeven.

Maar daardoor werden de stranden van St. Nazaire tot St. Marc door olie bevuild.

■ Een Franse schipper ging over boord op de visserij ter hoogte van Barra Head. Raymond Belec, 38 jaar en schipper aan boord van de „Magdaleine”, een treiler uit het Franse Concarneau, werd door een golf gegrepen en over boord gespoeld. Het was toen storm kracht „8 tot 9” en de bemanning verloor praktisch onmiddellijk de schipper uit het oog. Een reddingsboot en een helikopter ter plaatse uitgestuurd moesten onverrichter zake terugkeren. Hiermede was de tegenslag nog niet voorbij, want bij het naar de haven lopen van Castlebay om er te schuilen, samen met nog een Franse treiler de „Tourmalet” liepen beide vaartuigen aan de grond. De „Magdaleine” met de hulp van de reddingsboot kon tamelijk snel vrij komen, maar de „Tourmalet” moest op het rijzend getij wachten.

GROOT-BRITANNIE

■ De Britse Sea Fish Industry Authority is begonnen met een promotiecampagne voor meer visverbruik waarvoor een bedrag van 220 miljoen B.fr. werd uitgetrokken. Alhoewel normaal gezien een promotiecampagne voor meer visverbruik moet toegejuicht worden, menen we dat het ogenblik toch niet bijzonder goed gekozen is omdat de vis, als gevolg van de geringe aanvoer, sinds maanden heel hoog in prijs in de markt ligt en dat wel een rem zal zijn om heel wat nieuwe verbruikers warm te maken. Promotiecampagnes zijn vooral aangewezen bij grote aanvoer wanneer de vis minder geprijsd wordt, dan kan men gemakkelijker nieuwe cliënteel maken, mede aangezien door de matige prijs. Aldus vormt men nieuwe verbruikers die dan kunnen zorgen voor een groter afzet en betere afslagprijzen.

■ Als gevolg van de uitbreiding van de bokkenvisserij in Groot-Britannië, voornamelijk via tweedehandse aangekochte Nederlandse boomkorkotters werd er eveneens veel meer pladijs gevangen dan vroeger kon voorzien worden. Gevolg is dat men bij onze overburen een verbodsmaatregel heeft moeten invoeren in de Ierse Zee (ICES VIIa) voor de bokkentreilers op de pladijsvisserij. Slechts als bijvangst op andere vissoorten mag nog maximum 10% pladijs aangevoerd worden.

■ Te Lowestoft telt men voor het eerst een vrouwelijk bemanningslid aan boord van een Noordzeevissersvaartuig. Het gaat om een 17-jarige die visserijschool gelopen heeft. Het was anderszinds geen meevaller want het was kracht „7 tot 8” en bepaalde dagen was ze de helft van de dag hulpeloos ziekelijk. Nochtans verklaarden de schipper en de andere bemanningsleden zich uiterst tevreden over het werk van de nieuwe aanwinst, terwijl deze zelf, ongeacht de ziekelijke, de visserijstiel wenst voort te zetten. Als de eigenaar-schippersvrouw daar maar geen stokje voor steekt.

■ Na de hoge prijzen die de rondvis haalde in Schotland in de eerste dagen van het jaar door vaartuigen die met de feestdagen op zee waren, is de prijs terug gezakt, zodanig dat gul verleden week in de Schotse afslagen terugliep van 3 tot 5 duizend B.fr.

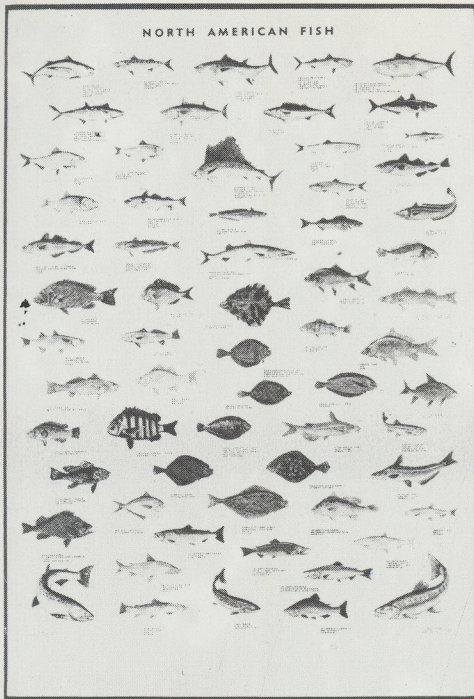
■ In Schotland gaan de producentenorganisaties dikwijls over tot een vangstregeling aanvoer van de kabeljauw opdat niet alles in eens zou opgevoerd worden. Per vaartuig en per man wordt dan een kwotum vastgelegd. Niettegenstaande het kabeljauwkwotum voor 1986 verminderd werd, heeft de Schotse Redersfederatie toch beslist eerst de vangsten en aanvoeren aan kabeljauw voor de maand januari af te wachten, vooraleer eventueel een regeling op te dringen.

■ Een reder uit het Britse Fleetwood verkocht zijn vissersvaartuig met als opgave dat het vaartuig door de koper zou ingericht worden als een woonboot. Hierdoor kreeg hij een beëindigingspremie ten bedrage van 1,750 miljoen B.fr. De koper heeft echter onder Ierse vlag het vaartuig terug ingericht voor de visserij en kreeg een vergoeding voor het vissen. Nu moet de reder uit Fleetwood dit bedrag terugkeren en gezien hij hiertoe niet overging werd hij reeds uit zijn huis gezet. Naar het schijnt heeft de koper die er een woonboot zou van maken, het vaartuig terug verkocht aan een derde voor visserijdoeleinden. Volgens de autoriteiten is het de eerste koper die de beëindigingspremie kreeg, die ervoor moet zorgen dat het vaartuig niet meer voor de visserij aangewend wordt.

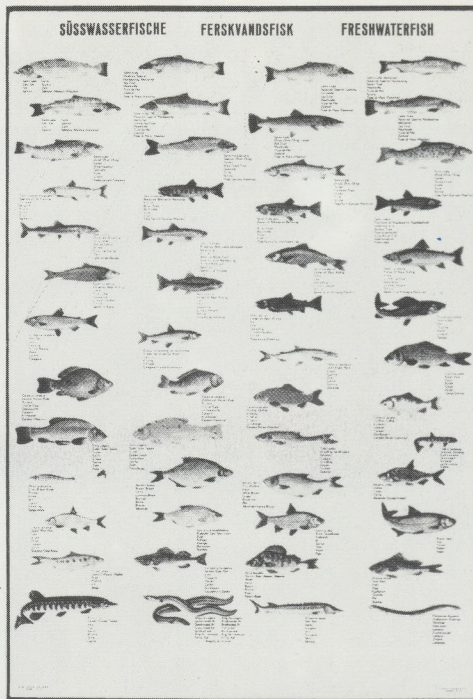
SPAANSE APPETIJT

Spanje die nog maar pas toegang verkreeg tot de EEG en gedeeltelijk voor haar vissersvloot tot de EEG-wateren, mikt nu reeds op de toekenning van één der voornaamste posten, namelijk op deze van directeur-generaal voor de visserij in de Gemeenschap. Voor het ogenblik is het de Ier Callagher die deze functie uitoefent, maar bij het, in de nabije toekomst vrijkomen van deze functie, menen de Spaanse visserskringen thans reeds rechten te kunnen laten gelden op dergelijke post! Van appetijt gesproken. Trouwens vanwege de Spanjaarden verwonderd ons dit niet, ze zien zich overal rechthebbend en terzelfdertijd te kort gedaan. En het ergste van al is dan nog dat zij daar volledig van overtuigd zijn!

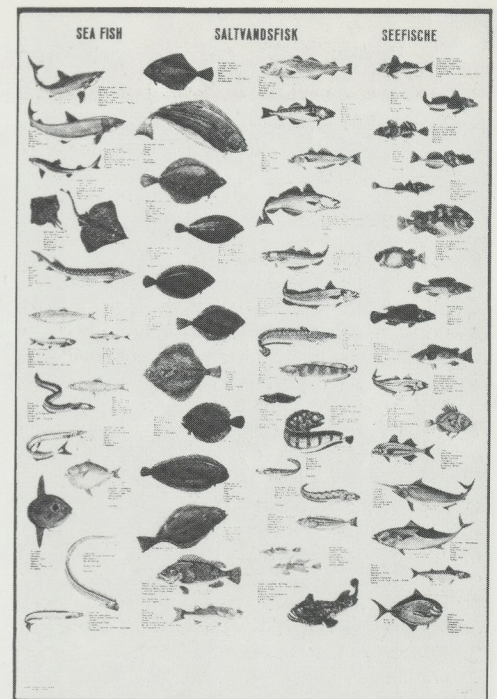
We zijn echter overtuigd, dat, vooral Frankrijk, kwestie van het begeven van deze post, eveneens rechten zal laten gelden. Frankrijk weet reeds heel wat mee te spreken van de opringerigheid van haar zuidelijke buur en van de prementies van de Spaanse vissers die niets ontzien en met samengebundelde krachten van tientallen vissersvaartuigen, Franse vissers in eigen wateren in de Golf van Gascogne bedreigen en verjagen! De les die de Spaanse vissers door hun eigen regering gelezen werd opdat zij wat meer discipline zouden opbrengen zal misschien enkele weken effect hebben, maar we vrezen toch voor heel wat incidenten, die, als ze zich voordoen, we van plan zijn trouw aan onze lezers door te spelen.



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.



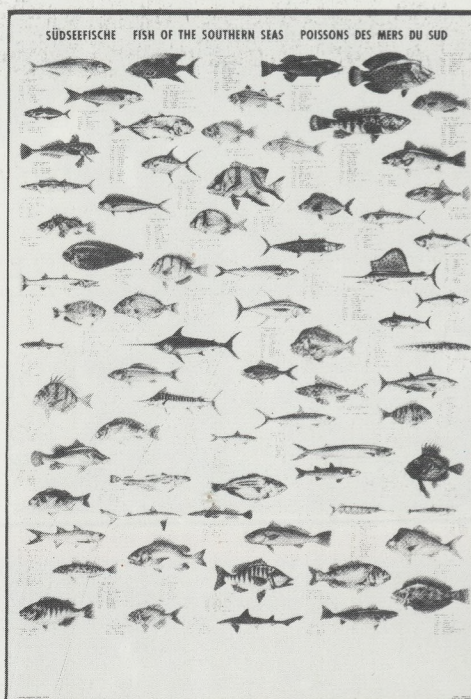
TYPE C: Zeevissen.
62 van de meest verspreide vissen van de Atlantische Oceaan en de Europese Zeeën. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Spaans.
De grootte staat eveneens aangeduid.

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

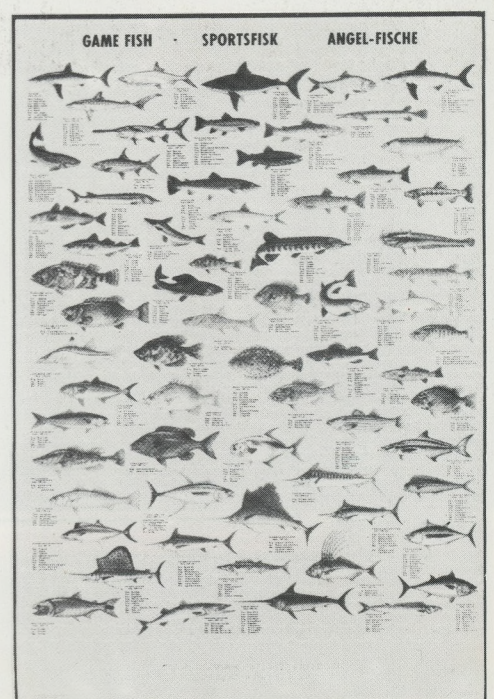
TYPE D: Eetbare mosselen en schaaldieren, enz.
75 verschillende soorten van de hele wereld. De namen staan in het Latijn, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Frans.
De grootte staat eveneens aangeduid.

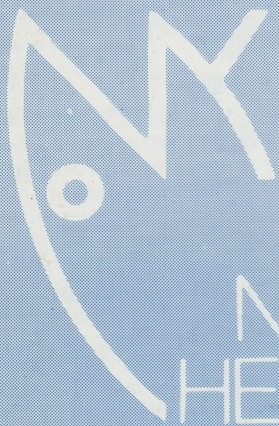


TYPE J: vissen van de Zuiderse Zeeën.
72 van de meest verspreide vissen van de Zuiderse Zeeën. De namen staan in het Latijns, het Engels, het Zuid-Afrikaans en in 12 andere talen.
De grootte staat aangeduid.



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.





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