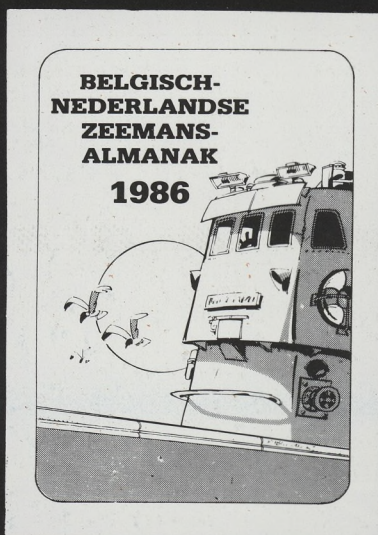


HET VISSERIJBLAD





**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 14 maart 1986 – Nr. 11

RECORDS VALLEN ALS DODE MUSSEN

- Nationaal record voor N.15 „De Kottens I”
- Oostends record op naam van O.231 „St. Carolus”



De bemanning van de O.231 „St.-Carolus” tijdens de ontvangst op het stadhuis



Fier als een gieter poseren de opvarenden van de N.15 „De Kottens I” voor onze fotograaf

Vorige week nog maakten wij melding van een eerder zeldzaam feit. Toen werd, op één en dezelfde verkoopdag, tot twee keer toe een record gebroken bij verkoop van de vangst in de Zeebrugse vismijn. Het record dat op naam stond van de Z.67 „Rubens” ging aan diggelen na de verkoop van de vangst van de Z.196 „Zeeduivel” maar alvorens de hoeras getemperd waren stond er al weer een nieuw record overeind na de verkoop van de vangst van N.36 „Donia”.

Dat record benaderde toen op weinig na de 5 miljoen en iedereen ging er een beetje van uit dat dit toch wel enige tijd zou stand houden maar dat bleek al heel vlug een foute berekening. Maandag werd de vangst van de N.15 „De Kottens I” verkocht. Dat vaartuig loste na een vijftien dagen durende reis op de visgronden van de Noordzee een vangst, bestaande uit 17.047 kg. tong met daarnaast nog 19.316 kg. andere vis waaronder tarbot, staart, pladijs en 60 manden St. Jacobschelpen. Niettegenstaande de tongprijs wel een dreun kreeg in vergelijking met de voorgaande weken, haalde de „Kottens I” nog altijd een gemiddelde prijs van 259 fr. het kg. met zelfs heel weinig prijsverschil tussen de goedkoopste en de duurste soorten. Die tongaanvoer was natuurlijk bepalend voor de prijsvorming want na een reken-sommetje kwam men aan het gigantisch bedrag van 5 miljoen 323.850 fr. Meteen werd voor het eerst in de annalen van de Belgische visserijhistoriek de kaap van de 5 miljoen fr. overschreden bij verkoop van één vangst in de vismijn.

Valt nu af te wachten hoe lang het record van de N.15 „De Kottens I” zal stand houden maar in ieder geval hebben schipper Louis Vantorre en zijn crew het toch gepresteerd om als eerste de kaap van de vijf miljoen te overschrijden en daar mocht achteraf wel even op geklonken worden in een van de gezellige visserscafés in de buurt van de Zeebrugse vismijn.

Ook in de Oostendse vismijn waren vorige week vrijdag luide hoeras te horen want daar werd het plaatselijke record verbroken door de O.231 „St. Carolus” van de rederij Hennaert-Delbol.

Komende van de visgronden van de Noordzee loste de „St. Carolus” na 12 zeedagen een vangst van 44.395 kg. vis waaronder nagenoeg 11.000 kg. tong.

Onderstaand een detailopgave van de vangst van de „St. Carolus”:

Vissoort	kg. aanvoer	Besomming
tong	10.993 kg.	2.886.538 fr.
tarbot	534 kg.	166.536 fr.
kabeljauw	4.969 kg.	299.582 fr.
schol	21.005 kg.	585.570 fr.
tongschar	2.522 kg.	298.338 fr.
schelvis	630 kg.	15.670 fr.
schar	475 kg.	11.761 fr.
rog	1.859 kg.	72.207 fr.
griet	1.348 kg.	273.517 fr.
diverse	60 kg.	2.700 fr.

44.395 kg. 4.612.419 fr.

(vervolg op blz. 3)

REDERS en
VISSERS.

voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - Ø 32.11.01

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

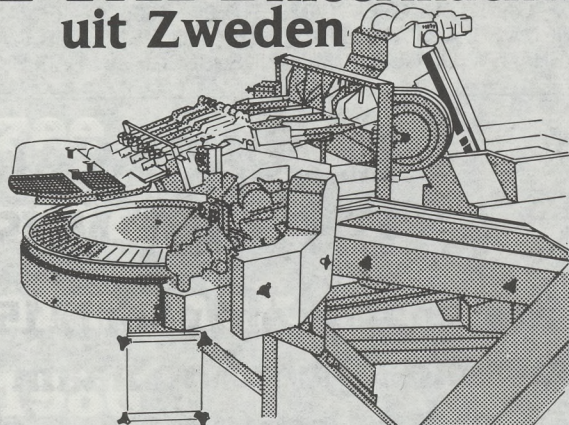
door te adverteren
in

HET VISSERIJBLAD

Bel (059) 32 11 13

voor meer informatie

VMK kwaliteits
fileermachines
uit Zweden



■Uitermate geschikt voor het fileren van alle gelijksoortige
kleinere rondvis zoals: haring, sardines, makreel enz. ■Verbruikt
weinig water. ■Eenvoudig verplaatsbaar en transportabel. ■Zeer
eenvoudige bediening. ■Vraagt weinig onderhoud. ■Ook volauto-
matisch leverbaar, compleet met automatische voedingseenheid.

A.F.A.K. HOLLAND B.V. is tevens de fabrikant van diverse op
maat gefabriceerde machines voor de verwerking van vis. Zowel
aan boord van schepen als in de
visverwerkende industrie.

MACHINEFABRIEK
A.F.A.K.-HOLLAND B.V.
KANTOOR-TEKENKAMER-
WERKPLAATS
Lageweg 5,
Industrieterrein 't Heen,
2222 AG KATWIJK
Telefoon 01718-23415
telex 30272 afak nl

afak

SCHEEPSWERVERN



SEGHERS

Slipwaykaai 4, 8400 Oostende

Ø 059/32.13.30

Privé na 18 u. :

Jacques Seghers : 059/70.74.14

Jean Seghers : 059/23.49.43

- *Scheepsherstellingen*
- *Scheepsbouw*
- *Industriële werken*
- *Houtbewerking*
- *Herstelling en revisie
van alle dieselmotoren*

Hiermee breekt de O.231 „St. Carolus” een dubbel record:

– enerzijds in zijn eigen scheepsklasse. Het vorig record stond op naam van de Z.67 „Rubens” en dateert van 31 december 1984. Toen besomde dat vaartuig, na een reis naar het Kanaal, in totaal 3.445.183 fr.

– anderzijds wordt ook het algemeen record bij verkoop in de Oostendse vissershaven verbroken. Dat stond op naam van de IJslandse treiler. Dat vaartuig haalde op 18 oktober 1982 inderdaad een toprecette van 4.441.672 fr.

Mede door die zeer goede opbrengsten is de totale opbrengst, na twee maanden in 1986, reeds gestegen met 53.000.000 fr. ten aanzien van dezelfde periode tijdens het voorgaande jaar, en dat was toen een topjaar.

De volgende bemanning zorgde voor het record van de „St. Carolus”: schipper Bernard Dierckens, stuurman Sylvain Dasseville, motorist Daniel Cleenewerk, hulp-motorist Johan De-cock, matroos Guy Anthierens en scheepsjongens Dave Denys en Alain Vanhooren.

Nog diezelfde maandag werden reder en bemanning van de „St. Carolus” ontvangen op het Oostendse stadhuis waar, naar aanleiding van die recordbesomming, een ontvangst plaats greep.

GEEN NIEUW FENOMEEN

De reusachtige tongvangsten, die hebben geleid tot de recordopbrengsten, zijn helemaal geen nieuw fenomeen. Telkens als er een strenge winter was, werd massaal tong gevangen. Dat gebeurde ondermeer in 1963, in 1979, begin 1985 en nu nog maar eens. De tong is inderdaad een vissoort die moeilijk de koude verdraagt met het gevolg dat, als er een strenge vorstperiode is geweest, de tong zich naar diepere wateren, zegmaar warmere wateren begeeft en zich daar massaal ophoudt waardoor de tong uiteraard een makkelijke prooi is voor de vissers; tong zal bijvoorbeeld nooit aange-troffen worden boven de 56 graden noorder-breedte want daar is het te koud voor die beestjes. Nu houdt de tong zich dus massaal op in het zuidelijk deel van de Noordzee en daar worden zij al even massaal gevangen.

Grote tongconcentratie dus door de koude en daarnaast ook nog tijdens de paaiperiode in de kustwateren gedurende de maanden april en mei. Ook dan wordt méér tong gevangen dan gewoonlijk door de kustvissers.

Eén groot nadeel is natuurlijk feit dat men door die gigantische aanvoeren vlugger dan verwacht aan een uitputting van het toegekende kwotum kan toe zijn. De gevolgen zijn alsnog moeilijk te voorspellen maar, bij een reeds aangekondigde dalende tongenstand in de Noordzee, ware het misschien wel aangewezen minder intensief deze visserij te bedrijven wil men niet ineens voor schut geplaatst worden. Wellicht kan een maandelijks kwotum, i.p.v. een totaal jaarlijks kwotum hier een uitweg bieden om bijvoorbeeld zo lang als mogelijk, en bij voorkeur het ganse jaar, op tong te kunnen vissen.

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.

OOK SUBSIDIES VOOR DE MEER DAN 33 METER-TREILERS

Zoals onze lezers weten zijn de subsidies die men voor de nieuwbouw toegewezen krijgt thans beperkt tot de maximum 33 meters vaartuigen. Vanaf het volgende jaar zullen ook subsidies toegekend worden voor de meer dan 33-meters.

Opvallend is wel dat die financiële visserijpolitiek altijd gedikteerd wordt door de noden van de groten uit de visserij. Toen op het einde van 1976 de Britse IJslandvisserij een einde nam, of anders gezegd de tweede kabeljauwoorlog tussen IJsland en Groot-Brittannië voor dit laatste land op een sissier eindigde en dit land dan maar werk moest maken van de ontwikkeling van de in- en ofshorevisserij waar goede middenslag-schepen voor nodig waren, kwam er meteen een subsidie voor de bouw van dergelijke vaartuigen. De inlichtingen uit Brussel dat het volgende jaar zou overgegaan worden tot het afschaffen als limiet van de 33-meter (vaartuigen die nog subsidies krijgen) valt wel erg samen met het project van de grote Britse rederij Marr en Zonen die terug een verre visserij zullen uitoefenen.

J. Marr ziet inderdaad goede vooruitzichten in een Falklandvisserij en wel zo dat door deze rederij reeds een overeenkomst gesloten werd met een Japanse rederij voor het charteren van en tiental vissersvaartuigen voor de uitoefening van de visserij op de Falklands, voornamelijk op de pijlintkvis. Thans ziet men hoofdzakelijk grote treilers uit de Oostbloklanden, uit Zuid-Korea, Japan, Spanje, enz. die de visrijke wateren van de Falklands bezoeken. Inderdaad is door Groot-Brittannië geen 200-mijls eksklusieve zone voor de Falklands afgekondigd en kan men daar dus nog naar hartelust gaan vissen. Ook wenste men politiek gezien, Argentinië niet voor de kop te stoten met de afkondiging van een 200-mijlszone. Deze maatregel zou nog duidelijker van Britse zijde aantonen dat de Falklands wel degelijk Brits zijn niettegenstaande de Argentijnse aanspraken. Dat de rederij J. Marr liefst met eigen vaartuigen een visserij uitoefent in plaats van met gecharterde is duidelijk. Ook werden door deze rederij reeds contacten in het buitenland gelegd voor de bouw van treilers boven de 33 meter. De rest kan men raden: de invloeden te Brussel uitspelen, met het gevolg dat

de 33-meter grens zou wegvallen, liefst dan vanaf volgend jaar. We zijn dan ook overtuigd dat dit er zal komen en dat Groot-Brittannië met Marr één van de eerste zal zijn die op deze subsidies beroep zal doen. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat het alleen Groot-Brittannië zal zijn en in het bijzonder J. Marr die hiervan zal kunnen genieten. De EEG vaardigt natuurlijk gemeenzame maatregelen uit. In elk geval laat de EEG zich nog al dikwijls inspireren door de nationale belangen van een land. Dit hebben we indertijd ook kunnen vaststellen met de Nederlandse behoefte om de grens voor de bokkenvissers die nog in de 12-mijlsgrenzzone toegelaten worden van 50 Brt op te trekken tot 70 Brt., een zeer gekontroversieerde beslissing vooral in middens van de kleine kustvisserij. Zelfs kan van uit zuiver marine-biologisch standpunt uit gezien gediscussieerd worden omdat de kleine vis die in bepaalde maanden bij voorkeur in de kustwateren optreedt, praktisch uitgemoord werd, en nog wordt.

We kunnen maar besluiten dat men niet altijd een algemene politiek volgt te Brussel, zuiver ingegeven door marine-biologische belangen, maar veeleer ingegeven door politieke invloeden, vooral als die dan nog uitgaan van sterke visserijnaties. Dat deze invloeden de visserijpolitiek bepalen, zullen wij niet veranderen (het zal wel nooit veranderen). Men zou maar altijd moeten zorgen dat men eveneens klaar staat, maar dit is niet altijd mogelijk. Anderzijds moeten we toch wel toegeven dat er, vooral met de toetreding van Spanje die in het bezit is van een zeer grote diepzeevloot, zou moeten uitgekeken worden naar verre visgronden en de Falklands komen desbetreffend zeker in aanmerking. Er moet nu wel gezorgd worden dat het uitreken van subsidies aan een nieuwe categorie van vaartuigen, geen beletsel zal vormen voor het uitreken van subsidies voor de middenslagvisserij, want deze EEG-subsidiekraan is er ergens ook wel beperkt.

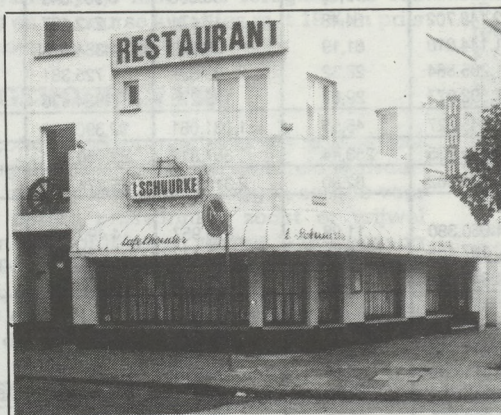
Ook Frankrijk zou klaar staan voor het opnemen van subsidies voor een verre visserij rond de eilanden St.-Pierre et Miquelon voor de Canadese Kusten terwijl Spanje zou klaar staan voor de bouw van 30 supertreilers voor de verre visserij. Wie zal dat betalen?



Restaurant-Traiteur

't Schuurke
GUIDO DEVOLDER-MINY

Voorhavenlaan 20, 8400 Oostende
(059)32.36.03



Een stemmig restaurant, steunend op een vaak bekroond vakmanschap, tussen Franse traditie en al wat het landelijke en vooral de zee kan bieden.

Tafelhouder sinds jaren met mooie zaal ter beschikking. In het hart van Oostende. Met bijhorende receptiezaal. Plaats voor 20 tot 600 personen. Vraag inlichtingen.

VERGELIJKENDE CUMULERENDE ZEEVISSERIJSTATISTIEK OVER DE PERIODE 1984 - 1986 ⁽¹⁾ - JANUARI T/M FEBRUARI 1986

SOORTEN	februari 1984			februari 1985			februari 1986 (2)		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis	114.948	4.354.733	37,88	94.272	3.392.227	35,98	42.158	2.037.453	48,33
Kabeljauw	699.103	44.140.384	63,14	821.264	42.238.621	51,43	516.064	37.532.682	72,73
Wijting	612.566	20.731.093	33,84	391.434	11.817.266	30,19	502.912	21.189.108	42,13
Leng	22.136	1.203.067	54,35	23.089	1.215.948	52,66	24.773	1.519.473	61,34
Schol	1.460.979	57.836.800	39,59	1.550.393	51.811.142	33,42	1.896.756	74.722.511	39,39
Schar	85.954	2.752.679	32,03	65.097	1.841.242	28,28	83.364	2.610.691	31,32
Tarbot	31.515	10.639.529	337,60	36.223	11.368.276	313,84	43.962	15.260.243	347,12
Griet	55.925	10.441.950	186,71	70.837	11.229.996	158,53	70.609	15.593.037	220,84
Tongschar	105.402	11.045.871	104,80	148.804	14.209.908	95,49	129.495	17.398.374	134,36
Roggen	207.500	12.579.196	60,62	467.536	15.488.564	33,13	282.674	14.042.899	49,68
Zeeduivel	67.714	15.438.964	228,00	72.175	16.259.883	225,28	70.937	20.532.596	289,45
Noorse schelvis	56.870	3.295.640	57,95	19.653	1.380.263	70,23	61.833	4.009.846	64,85
Doornhaai	42.709	2.623.941	61,44	64.373	2.868.649	44,56	78.496	5.052.798	64,37
Hondshaai	63.689	1.910.309	29,99	55.913	1.363.179	24,38	75.074	2.018.869	26,89
Andere	426.037	13.664.205	32,07	396.134	14.489.186	36,58	330.982	15.382.881	46,48
TOTAAL	4.053.047	212.658.361	52,47	4.277.197	200.974.350	46,99	4.210.089	248.903.461	59,12
b. Tong	396.067	100.208.479	253,01	807.996	170.105.196	210,53	735.037	238.990.089	325,14
TOT. DEMERSALE VIS	4.449.114	312.866.840	70,32	5.085.193	371.079.546	72,97	4.945.126	487.893.550	98,66
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	989.031	12.163.452	12,30	910.078	10.667.753	11,72	387.344	3.915.600	10,11
Overige	32.162	320.494	9,96	2.318	39.080	16,86	699	15.684	22,44
TOT. PELAG. VIS	1.021.193	12.483.946	12,22	912.396	10.706.833	11,73	388.043	3.931.284	10,13
3. SCHAAL/WEEKDIEREN									
Garnaal	41.333	7.953.043	192,41	7.437	1.167.704	157,01	27.837	3.478.989	124,98
Noorse kreeft	25.382	4.459.803	175,71	19.461	3.328.747	171,05	13.913	3.419.304	245,76
Schelpen	124.399	6.908.650	55,54	107.567	5.014.977	46,62	89.316	6.185.197	69,25
Overige	116.672	2.906.808	24,91	81.698	1.724.204	21,10	99.790	2.230.288	22,35
TOT. SCHAAL/WEEKD.	307.786	22.228.304	72,22	216.163	11.235.632	51,98	230.856	15.313.778	66,33
ALGEMEEN TOTAAL	5.778.093	347.579.090	60,15	6.213.752	393.022.011	63,25	5.564.025	507.138.612	91,15

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens.
(2) voorlopige cijfers

VERGELIJKENDE ZEEVISSERIJSTATISTIEK OVER DE PERIODE 1984 - 1986 ⁽¹⁾ - MAAND FEBRUARI 1986

SOORTEN	februari 1984			februari 1985			februari 1986 (2)		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis	107.537	3.857.725	35,87	64.770	2.456.900	37,93	26.360	1.144.772	43,43
Kabeljauw	339.858	17.834.403	52,48	374.321	19.418.595	51,88	263.127	16.662.072	63,32
Wijting	309.145	8.581.825	27,76	205.813	6.528.704	31,72	246.456	8.200.909	33,28
Leng	14.784	711.977	48,16	10.243	506.181	49,42	14.471	767.556	53,04
Schol	831.762	26.935.651	32,38	581.326	18.274.959	31,44	967.419	30.087.717	31,10
Schar	51.230	1.399.440	27,32	33.975	1.002.402	29,50	43.204	1.212.701	28,07
Tarbot	17.330	5.700.750	328,95	15.107	4.875.719	322,75	21.786	7.310.835	335,57
Griet	33.581	5.931.436	176,63	33.127	5.540.781	167,26	37.767	7.721.696	204,46
Tongschar	52.503	5.183.703	98,73	59.996	6.237.013	103,96	70.074	8.198.317	117,00
Roggen	121.140	6.736.150	55,61	256.887	8.574.528	33,38	159.198	7.325.280	46,01
Zeeduivel	41.996	8.820.714	210,04	30.596	6.967.845	227,74	38.701	10.565.696	273,01
Noorse schelvis	39.440	2.148.702	54,48	17.171	1.212.487	70,61	20.540	1.251.035	60,91
Doornhaai	18.696	1.144.010	61,19	25.629	1.384.513	54,02	31.795	1.939.117	60,99
Hondshaai	44.695	1.265.864	28,32	23.827	725.381	30,44	39.782	1.145.676	28,80
Andere	255.902	7.592.977	29,67	198.273	8.684.598	43,80	195.811	7.767.887	39,67
TOTAAL	2.279.599	103.845.327	45,55	1.931.061	92.390.606	47,84	2.176.491	111.301.266	51,14
b. Tong	207.584	52.610.635	253,44	387.812	82.980.837	213,97	417.742	128.734.466	308,17
TOT. DEMERSALE VIS	2.487.183	156.455.962	62,90	2.318.873	175.371.443	75,63	2.594.233	240.035.732	92,53
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	388.048	4.650.380	11,98	370.957	4.490.979	12,11	77.738	814.566	10,48
Overige	22.531	197.464	8,76	1.773	29.100	16,41	405	2.650	6,54
TOT. PELAG. VIS	410.579	4.847.844	11,81	372.730	4.520.079	12,13	78.143	817.216	10,46
3. SCHAAL/WEEKDIEREN									
Garnaal	18.877	3.908.518	207,05	1.869	462.707	247,57	7.246	1.347.315	185,94
Noorse kreeft	17.803	3.117.713	175,12	6.899	1.557.020	225,69	5.294	1.422.731	268,74
Schelpen	83.274	4.646.840	55,80	49.515	2.293.367	46,32	55.418	3.736.317	67,42
Overige	68.709	1.557.184	22,66	38.364	847.834	22,10	38.143	876.397	22,98
TOT. SCHAAL/WEEKD.	188.663	13.230.255	70,13	96.647	5.160.928	53,40	106.101	7.382.760	69,58
ALGEMEEN TOTAAL	3.086.425	174.534.061	56,55	2.788.250	185.052.450	66,37	2.778.477	248.235.708	89,34

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens.
(2) voorlopige cijfers

MARKTSITUATIE IN DE ZEEVISSERIJ

februari 1986

AANHOUDENDE VRIESKOUDE WERKT TONGVANGSTEN IN DE HAND

FLINKE OPBRENGSTEN VOOR BOOMKORVAARTUIGEN

(teneinde seizoenschommelingen te neutraliseren, worden de marktgegevens van februari 1986 vergeleken met de overeenstemmende maand van het voorgaande jaar).

AANVOER

De aanlandingen van visserijproducten door Belgische vaartuigen in eigen havens konden nauwelijks gehandhaafd worden. De produktie verminderde lichtjes met 10 ton tot 2.778 ton (-0,4%). Het gehele haringseizoen, werd ondanks de goede vangsten in functie van de visserijinspanning als flauw bestempeld tengevolge de moeilijke prijsvorming. De haringcampagne werd dan ook in begin februari zeer vroeg afgesloten, zodat amper 78 ton haring aan de wal werd gezet in februari 1986, hetzij een afname van 293 ton. De vangst van schaal- en weekdieren was iets beter dan vorig jaar, nl. 106 ton (+9 ton), maar in vergelijking met de aanvoer van februari 1984 van 189 ton was er nauwelijks van herstel sprake. Niettegenstaande de garnaalvisserij vroeger op dreef kwam dan vorig jaar, klom de aanvoer met 5 ton tot 7 ton, maar bleef daarmee nog 12 ton beneden het vangstvolume van februari 1984. De vangst van langoestientjes raakt steeds verder achterop en omvat nog nauwelijks 5 ton tegenover 18 ton in 1984.

De witvisproduktie ontwikkelde zeer gunstig. Het aanbod verbeterde met 275 ton en omvatte zo 2.594 ton. Vooral de schol liet een felle produktietoename van 386 ton noteren, zodat de aanvoer van die gewone platvis 967 ton bedroeg. Zelfs voor de dure platvis, tong was er na de bijna verdubbelde aanvoer in februari 1985 nog ruimte voor een extra groei van 30 ton of 8% tot 418 ton. De aanhoudende vrieskoude, die februari kenmerkte, heeft er ongetwijfeld toe bijgedragen dat de tongen bijgedreven werden in de warmere zones. Korren door die dichte concentraties leverde dan terug rijk gevulde kuilen. De vangsten van griet, tongschar en tarbot evolueerden vrij tot zeer gunstig. Het vangstvolume van roggen daalde echter met nagenoeg 100 ton tot 159 ton. De kabeljauwen schelvisaanvoer leverden verder aan belang in resp. -111 ton tot 263 ton (-30%) en -38 ton tot 26 ton (-60%). De wijtingaanvoer verbeterde echter met 20%.

AANVOERWAARDE

De besommingsaanwas in februari van 63 miljoen F. overtrof zelfs de besommingstoename van januari van 51 miljoen F. De totale aanvoerwaarde februari in Belgische havens groeide immers tot 248 miljoen F. De grootste besommingsprong nl. +46 miljoen F. valt te noteren voor de tong, die dus 3/4 van de totale besommingswinst verwezenlijkte. Een flinke meeraanvoer ging nog hand in hand met een fikse prijshausse, zodat de tongaanvoerwaarde uitsteeg tot 129 miljoen F. (+55%). De gewone platvis, schol, bracht

30 miljoen F. op (+65%). De meeraanvoerschepte een besommingstoename van 12 miljoen F. de kabeljauwaanvoer daalde met 14% tot 17 miljoen F., terwijl de zeeduivel en wijting goed waren voor resp. 10,6 miljoen F. (+52%) en 8,2 miljoen F. (+26%). De opbrengst aan blauwe vis verminderde met 4 miljoen F. tot 0,8 miljoen F. terwijl de schaal- en weekdieren 2 miljoen F. (+43%) meer opbrachten.

PRIJZEN

In vergelijking met vorige maand met topprijzen voor de witvissen, zijn de prijzen van alle bodemvissoorten aanzienlijk teruggelopen, zodat de gemiddelde prijs voor de demersale vis t.o.v. januari met 13 F/kg. verzwakte tot 93 F/kg (-13%). De meeste witvissoorten daalden met minstens 10%, terwijl de subgroep rondvissen, nl. kabeljauw, schelvis, en wijting prijsafnames van 25 à 33% inkasseerden. De schol werd goedkoop 31 F/kg (-33%) en kwam daarmee op 't zelfde niveau van februari 1985. Ten opzichte van februari 1985, gekenmerkt door lage prijzen, waren de prijzen toch aan een herstel toe van 10 à 20%. De bodemvissen behalve tong werden gemiddeld à 51 F/kg. gemijnd (+7%). De tong werd ondanks de prijsdaling van 40 F/kg. t.o.v. januari 1986 toch nog 96 F/kg. duurder verkocht dan in februari 1985, nl. voor 308 F/kg.

De tongprijzen die in begin februari bijzonder hoog waren daalden lineair naar 't einde van de maand toe als gevolg van het toegenomen aanbod. Het prijsverschil voor de lapen bedroeg meer dan 100 F/kg. Begin februari werd nog 355 F/kg betaald voor deze grote sortering terwijl naar 't einde toe slechts 250 F/kg. werd gehaald. De maten 2, 3 en 4 daalden in de loop van februari van ca. 400 F/kg. met 110 à 130 F/kg.

T.o.v. januari ontwikkelden de prijzen voor garnaal en noorse kreeft flink in stijgende lijn, terwijl in vergelijking met februari 1985 de garnaalprijs met 25% terugliep tot 186 F/kg en de noorse kreeftjes met 19% in prijs verhoogden tot 269 F/kg.

OPGEHOUDEN VIS

De totale visdoordraai was vrij stabiel, bedroeg 95 ton of 3,4% van de totale aanvoer. Het minder aanbod van roggen zorgde voor een betere prijsvorming zodat er vrijwel geen afzetproblemen waren 2 ton opvang (-19 ton). De interventie tekende zich vooral af bij de schol en wijting met resp. 55 ton (-2 ton) en 30 ton (+25 ton) of 5,7% en 12,2% van de resp. aanlandingen.

VISSERIJEN

Gedurende februari voerden 161 Belgische vissersvaartuigen hun vangsten van 340 vis-

reizen (-23), aan in Belgische havens. Ondanks de toegenomen visserijdruk uitgedrukt in gewogen gemiddeld motorvermogen 604 PK (+4%) liep de vangst per zeedag in niet geringe mate terug tot 1.161 kg. (-11%). Deze vangstafname per zeedag werd gecompenseerd door een grotere visserijactiviteit nl. het aantal gepresterde zeedagen werd met 12% opgetrokken tot 2.393 zodat de totaal van de aanlandingen nagenoeg stagneerde. Het wegvallen van de blauwe vissen ten gunste van dure bodemvissen gecombineerd met een prijstoename resulteerde in een flinke gemiddelde aanvoerwaarde per zeedag van 103.700 F. (+20%).

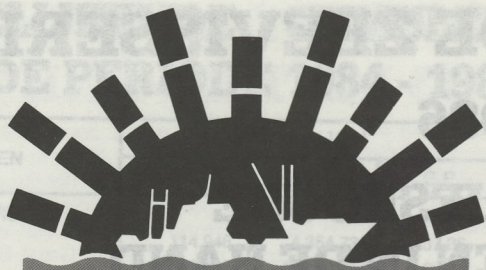
De spanvisserij zowel op de pelagische koppels op haring als de demersale koppels op rondvis leverden flauwe vangsten op en weinig aanmoedigende opbrengsten per zeedag van resp. 49.200 F. (-34%) en 21.300 F. (-52%).

De garnaalvisserij was evenmin rooskleurig. De vangsten verbeterden wel tot 2 bennen (+60%) per zeedag. Een prijsdaling deed dit voordeel grotendeels teniet, zodat de besomming per zeedag tot 16.800 F (+8%) beperkt bleef, wat nog 7.000 F/ZD minder was dan in februari 1985.

De activiteit van de bodenvissers werd opgetrokken tot 671 zeedagen (+42%) terzelfdertijd klom het voortstuwingsvermogen van de hoofdmotor met 4,5% tot 392 PK, zodat de totale aanvoer groeide tot 743 ton (+63 ton) ter waarde van 42,4 miljoen F (+20%). De aanvoerwaarde per zeedag verbeterde met 13% tot 63.200 F.

Het gemiddeld gewogen motorvermogen van de boomkorvisserivaartuigen was vrij stabiel nl. 726 PK. De vangst per zeedag stagneerde eveneens bij 24 bennen, maar de groei van de visserijinstensiteit uitgedrukt in zeedagen met 20% tot 1.586 zeedagen zorgde voor een evenredige toename van het aanvoervolume tot 1.919 ton (+280 ton). Samen met een gevoelige prijsstijging, niet in 't minst voor de duurere soorten, resulteerde dit in een besomming van 203 miljoen F (+62 miljoen F of +44%). Per zeedag verbeterde de besomming in de boomkorsektor met 20% tot 127.700 F. Vooral de Eurokotters (\pm 290 PK) maakten een flinke sprong voorwaarts en haalden een opbrengst per zeedag van 94.600 F. (+50%), terwijl de grotere broers, met een gemiddeld motorvermogen van 670 PK, 945 PK en 1200 PK resp. 126.200 F/ZD (+32%), 162.300 F/ZD (+13%) en 176.400 F/ZD (+4%) verwezenlijkten. Terzelfdertijd valt een belangrijke inclinatie van de grote kostenpost nl. de energiekosten te noteren. De gemiddelde officiële gasolieprijs verminderde immers met 30% tot 10,76 F/l (-4,69 F/l).

Dienst voor de Zeevisserij
Oostende



BINNENVAART VISSERIJ

9/13 DEC. '86

Zuiderparkweg 20-30
3084 BB Rotterdam
Tel.: 010 - 812 122
Telex: 28977

ahoy!
ROTTERDAM

In Ahoy' Rotterdam ontmoeten vraag en aanbod elkaar op de tentoonstelling BINNENVAART + VISSERIJ '86, die tijdens de vorige editie nadrukkelijk haar effectiviteit heeft bewezen. Meedoen aan deze expositie werkt. Schept kansen op een markt, die meer dan de moeite waard is.

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart werden meerdere zaken behandeld; daaronder voortzetting van onderhoren, vorderingen en een vijftal uitspraken.

Een eerste zaak betrof de aanvaring die zich voerde tussen de O.26 „De Parel” en het Russische vrachtschip „Toivo Antikayen”. Terzake werd matroos Colette onderhoord die op het ogenblik van de feiten roerganger was maar de Raad is helemaal niet wijzer geworden na dit onderhoor. Getuige is inderdaad niet eens drager van een certificaat van bekendheid, het minimum te behalen brevet, en mag dus theoretisch geen wacht lopen. Trouwens, het is zo dat getuige normaal als motorist wordt aangemonsterd, maar de schipper had hem gevraagd gewoon een ander vaartuig, de O.306, te volgen. Meer moest de roerganger niet doen. Wel weet getuige te vertellen dat hij de Russische eenheid zag op ongeveer zes tot zeven streken aan bakboordzijde terwijl de peiling van dit vaartuig niet veranderde. Wat dat echter precies betekent (N.v.d. Red.: gevaar voor aanvaring) weet getuige niet te zeggen. Roerganger Colette ging er trouwens van uit dat het andere vaartuig tijdig zou uitwijken maar dat gebeurde niet. Colette beschouwde de situatie evenwel als niet gevaarlijk en liet dus na zijn schipper te verwittigen. Toen hij zich wel bewust was van het aanvaringsgevaar had hij de tijd niet meer zijn schipper ter hulp te roepen.

VIJF UITSPRAKEN

Vervolgens werd door de Raad in vijf zaken een uitspraak gedaan. Het betrof meestal overtredingen tegen het verkeersscheidingsstelsel.

Op 7 maart 1985 werd door de bevoegde Britse overheid vastgesteld dat de N.709, over een afstand van 7 mijl, een noord-oostelijke koers volgde in de SW-lane van Dover Strait. De Raad acht de schuld van betrokken schipper Noël Verleene bewezen maar neemt aan dat de overtreding niet met opzet gebeurde. Schipper Verleene krijgt niettemin een schorsing van twee dagen aangesmeerd.

Op 28 december 1984 werd de Z.596 „De Zwerper” door de Britse overheid in overtreding genomen om als vissend vaartuig over een afstand van 5 mijl een noordelijke koers te hebben aangehouden in de SW-lane van Dover Strait. Tijdens de onderhoren gaf schipper Compernelle de feiten toe en dat kost hem nu een schorsing van drie dagen.

Op 14 oktober 1984 stelde de bevoegde Britse overheid vast dat de Z.408 „Speranza” over een afstand van 4 mijl een koers van 58° aanhield in de SW-lane van Dover Strait, dus niet haaks op de verkeersstroom zoals voorzien. Schipper Gilden en matroos Baert probeerden zich te verschonen door aan te stippen dat de afwijking werd veroorzaakt door de stroming maar dat wordt door de Raad niet aanvaard. Tegen beiden wordt een waarschuwing, dus de kleinst mogelijke straf, uitgesproken.

Schipper Donald Vantorre van de N.36 „Donia” komt er niet zo goedkoop van af maar de feiten waren dan ook erger. Tot twee keer toe in amper twee weken tijd stuurde deze zijn vaartuig in een scheve koers en telkens kende hij pech want beide overtredingen werden vastgesteld door de Franse overheid. Betrokkene gaf de feiten overigens toe en dat kost hem nu een schorsing van zijn schippersbrevet gedurende tien dagen. Tenslotte was er nog de zaak van de Z.296 „Mooie Meid”. Schipper Valère Vansteene werd

er van verdacht, met een onderbemand vaartuig van Oostende naar Zeebrugge te zijn gelopen maar de Raad acht de feiten onvoldoende bewezen zodat de schipper buiten zaak wordt gesteld.

VORDERING

Rijkscommissaris Carly vorderde vervolgens inzake de aanvaring die zich voerde tussen de kusttreiler O.104 „Rebel” en het sportvissersvaartuig „Marcella I” met respectievelijk Daniël Brackx en Cattoor als schippers op de betrokken vaartuigen. De feiten deden zich voor in de havengeul toen de „Rebel” uitvaarde.

In zijn vordering laat de rijkscommissaris verstaan dat door beide schippers fouten werden begaan. Brackx hield niet de goede zijde van de vaargeul en liet zijn vistuig buiten boord staan. Cattoor maakte zich schuldig door het niet houden van een goede uitkijk, nam geen maatregelen om aanvaring te vermijden, getuigde van onvoldoende waakzaamheid door geen seinen te geven, het toplicht van „De Bounty IV” brandde niet en legde niet binnen de voorgeschreven tijd een zeeverslag neer.

Tegen Brackx wordt een schorsing van 3 dagen gevorderd en tegen Cattoor en schorsing van 5 dagen.

HINDEREN VAN PAKKETBOOT

Schipper Maurice Cloet van het sportvissers-

vaartuig „Marcella I” werd er van verdacht, op 21 oktober van vorig jaar, in de havengeul van Oostende de carferry „Prins Albert” te hebben gehinderd toen het vaartuig de havengeul wilde verlaten. Volgens getuige Cloet lag de „Marcella I” buiten de havenkoppen te wachten met de steven gericht op het oosterstaketsel op een afstand van ongeveer een half tot driekwart mijl. Volgens schipper Cloet mocht hij achter de baggerboot de havengeul binnen varen maar op een bepaald moment moest de „Prins Albert”, dat is althans de versie van de gezagvoerder van dat vaartuig, volle kracht achteruit slaan om een aanvaring te vermijden maar volgens schipper Cloet is dat onzin. Er is op geen enkel moment gevaar voor aanvaring ontstaan, zegt de schipper van de „Marcella I”.

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

Parlementaire vraag van volksvertegenwoordiger Desutter

VERVUILING VAN NOORDZEE

In verband met dit netelig probleem dat niet alleen het leefmilieu gaande houdt maar ook voor de visserij van belang is stelde volksvertegenwoordiger Manu Desutter een parlementaire vraag aan de Minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel.

Bedoelde vraag luidt als volgt:

Waarom bestaat er, in tegenstelling met de meeste ons omringende landen geen systeem van permanent luchttoezicht op de bezoedeling van de Belgische territoriale wateren? Met een radar kunnen niet alleen oliebezoedelingen, maar zelfs schepen opgespoord worden.

Waarom hebben de departementen van Openbare Werken, Verkeerswezen, Volksgezondheid en Landsverdediging, zomede het Vlaamse Gewest, welke allen ter zake enige bevoegdheid hebben, hun krachten niet gebundeld?

Welke initiatieven worden genomen om een eind te maken aan de plaag der systematische olielozingen in de Belgische territoriale wateren?

Hierop gaf de minister onderstaand antwoord:

Het geacht Lid gelieve hierna het antwoord te willen vinden op de door hem gestelde vragen.

Ook in onze buurlanden bestaat geen permanente controle vanuit de lucht op het illegaal lozen van olie of oliehoudend water door schepen. De reden waarom Frankrijk en Groot-Brittannië opteren voor controle vanuit de lucht houdt rechtstreeks verband met de geografische uitgestrektheid van hun kusten. De be-

perkte uitgestrektheid van onze kust vereist geen bijzondere uitrusting van de zeevaartpolitie om een efficiënte controle mogelijk te maken.

Ik moge er het geacht Lid op wijzen dat de illegale lozingen vooral bij nacht en op volle zee gebeuren. Luchtdetectie is in die omstandigheden, indien al realiseerbaar, niet erg doeltreffend. Het detecteren van olielozingen met behulp van radar is niet mogelijk.

Inzake voorkoming en bestrijding van verontreiniging van de zee door olie bestaat er wel degelijk nauwe samenwerking tussen de verschillende bevoegde departementen. De opsporing van illegale lozingen gebeurt door de Zeevaartpolitie. De Civiele Bescherming en de Zeemacht worden ingeschakeld voor de bestrijding van de vervuiling. Op het Europees vlak wordt de samenwerking geregeld door de bepalingen van het Akkoord van Bonn, opgemaakt op 9 juni 1969. Dit voorziet dat de landen elkaar wederzijds inlichtingen verstrekken en bijstaan bij het opsporen van het verantwoordelijk schip. Ook wordt daarin wederzijds bijstand voorzien in de eigenlijke bestrijding van de vervuiling. De coördinatie van deze aanvragen en van de opzoeken gebeurt door het Mathematisch Model van de Noordzee waarvoor Mevrouw de Staatssecretaris van Leefmilieu bevoegd is.

Zoals reeds opgemerkt gebeurt de illegale olielozing door schepen vooral op volle zee. Van systematische olielozingen in de Belgische territoriale wateren is, zoals men kan opmaken uit de activiteitsverslagen van de zeevaartpolitie, geen sprake. Speciale initiatieven ter zake dringen zich dan ook niet op.

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Ronde vis en tongen hebben het marktbeeld deze week beheerst. Zeer ruime tongvangst, de grootste kwamen zelfs van de West (zoals verleden jaar). Tong is nochtans niet veel goedkoper geworden, de kleine sorteringen vooral houden goed stand en noteerden weer tussen 240 en 255 fr. De hoogste prijs werd voor grote tong betaald, 285 fr.

Sterk uiteenlopende prijzen voor kabeljauw die de ene keer amper de opvangprijs haalde en van een andere visgrond tot 105 fr. kreeg. Kwaliteit speelt dus wel degelijk een grotere rol.

Wijting werd niet in zo'n grote hoeveelheid gebracht, vooral de grote soort was schaars en kreeg dan ook rond de 60 fr. Kleine sortering varieerde tussen 23 en 35 fr.

De roggen zijn iets minder goedkoop geweest dan de voorgaande weken. Ook wel minder aanvoer van deze soort. Keilrog vooral kregen we weinig te zien, er werd dan ook tot 85 en 90 fr. voor betaald. De andere rogsoorten kregen tussen 30 en 65 fr.

Voor de IJslander is het iets minder slecht geweest dan verleden week. Alleen rode zeebaars deed het beter en kreeg rond de 65 fr. Schelvis, kabeljauw en gul, koolvis en leng bleven onder de maat. Voor ruim 1.000 bennen een opbrengst van rond de 2,5 miljoen fr.

Voor de tongvissers die van het Kanaal terugkeerden waren de vangsten minder groot dan verwacht. In vergelijking met wat van de West aangevoerd werd dan. De visvangsten waren wel vrij ruim maar kregen een weinig renderende prijs.

Toch een nieuw opbrengstrekord voor de Oostendse vismijn, vrijdag 7 maart gevestigd door de O.231 die voor ruim 600 bennen vis en bijna 11.000 kg. tong aan 4,6 miljoen geraakte.

De kustvisserij was iets meer bedrijvig. Garnaal blijft echter zeer schaars en kreeg tussen 190 en 250 fr. het kg.

VRIJDAG 7 MAART 1986

	dag.	vis	tong	fr.
NOORD				
O.231	16	620	10.000	4.612.419
NOORDZEE				
RI.11	5	170	—	747.257

MAANDAG 10 MAART 1986

IJSLAND					
O.318	18	1.020	—	2.526.520	
KANAAL					
O.279	17	380	—	977.247	
O.135	17	240	—	616.656	
O.124	17	300	3.200	2.018.963	
O.33	17	350	3.000	1.930.975	
O.114	17	150	4.200	1.640.085	
O.306	17	400	—	1.026.009	
WEST					
N.708	12	310	—	915.470	
Z.596	13	100	3.500	1.404.697	
Z.296	14	150	7.000	2.525.651	
NOORDZEE					
RI.214	3	110	—	501.922	
LT.12	3	50	—	230.345	

DINSDAG 11 MAART 1986

KANAAL					
Z.53	17	250	5.500	2.272.954	
O.137	19	300	4.000	2.205.443	
WEST					
N.525	8	60	2.400	865.925	
N.752	10	300	—	569.500	
NOORDZEE					
RI.11	3	160	—	660.989	

WOENSDAG 12 MAART 1986

WEST					
Z.583	10	80	5.000	1.725.048	

Verwachtingen

VRIJDAG 14 MAART

WEST: Z.321 (7500 tong - 120 vis)
Z.72 (2000 tong - 120 vis)
NOORD: Z.431 (3000 tong - 60 vis)

MAANDAG 17 MAART

KANAAL: Z.319 - O.128 - O.274 - O.333 -
O.499 - N.40 - O.127 - N.719
WEST: O.26 - O.500 - O.427 - Z.502 - N.3

DINSDAG 18 MAART

WEST: Z.183 - O.108 - N.597
KANAAL: O.518
MONKEY BANK: N.706

WOENSDAG 19 MAART

WEST: N.709 (vermoedelijk)

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 10 maart 1986

Schelvis groot	50,00/
Mid. schelvis	42,00/ 45,00
Kleine schelvis	46,00/ 49,00
Kabeljauw	42,00/ 50,00
Gul	40,00/ 47,00
Wijting	45,00/
Schaat	76,00/
Zeebaars	59,00/ 69,00
Witte leng	48,00/ 52,00
Blauwe leng	55,00/ 56,00
Schartong (Schotse schol)	35,00/ 60,00
Heilbot	222,00/283,00
Koolvis	37,00/ 42,00

ZEEBRUGGE

VRIJDAG 7 MAART 1986

Z.89 W 12.000 500 16 4.321.920

MAANDAG 10 MAART 1986

Z.186	W	1.500	70	4	812.740
Z.98	W	3.000	500	18	2.459.720
Z.200	W	8.000	500	16	3.075.390
N.15	W	16.500	750	15	5.323.850
Z.189	W	2.800	140	8	1.460.290
Z.510	KRP	900	120	12	885.805
Z.483	W	2.800	210	12	1.603.350
Z.578	K	500	45	4	282.820
					15.903.965

DINSDAG 11 MAART 1986

Z.121	KN	3.500	360	18	2.078.248
Z.78	KN	4.000	380	18	2.259.944
Z.243	W	500	90	16	747.565
B.5	KN	5.000	300	18	2.597.900
Z.55	K	1.000	50	6	770.400
					8.454.057

WOENSDAG 12 MAART 1986

Z.39	KN	12.000	450	11	4.152.450
Z.506	W	2.500	270	15	1.568.280
Z.43	KN	6.000	250	9	2.216.850
Z.519	KN	5.000	230	15	2.210.224
Z.162	KN	5.000	280	15	2.709.758
Z.47	KN	10.500	330	10	3.619.780
Z.576	W	5.000	250	9	2.135.540
Z.134	W	600	120	12	628.505
B.181	W	1.000	120	12	784.436
Z.509	W	500	320	8	1.341.330
					21.367.153

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

VIS		
N.152	530 kg.	83.844 fr.
N.738	3.027 kg.	162.948 fr.
N.563	3.791 kg.	226.992 fr.
N.172	2.421 kg.	176.793 fr.

Vier Westvaartuigen losten op de maandagmarkt samen ongeveer 10.000 kg vis voor een totale bruto-opbrengst van 650.575 fr. Tong nr. 1 kreeg 236 à 238 fr./kg en tong nr. 2 286 à 290 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong bewam 300 à 304 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 294 à 298 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 276 à 280 fr./kg en kleine tong 275 à 278 fr./kg. Voor grote tarbot werd 438 à 490 fr./kg opgetekend, voor middenslag tarbot 280 à 320 fr./kg, voor varia 190 à 240 fr./kg en voor griet 220 à 280 fr./kg. Tongschar noteerde men aan 128 à 180 fr./kg, vlaswijting aan 2750 à 3000 fr. de ben en knorhaan aan 2750 à 3000 fr. de ben. Grote pladijs werd tegen 2080 à 2740 fr. de ben aangekocht, drieling- of middenslag pladijs aan 3000 à 3250 fr. de ben en visjes aan 1800 à 2000 fr. de ben. Voor kabeljauw werd een marktprijs bekomen die van 5500 à 6000 fr. de ben varieerde en voor gul 3000 à 4500 fr. de ben. Grote wijting boekte men aan 2850 tot 3100 fr. de ben en kleine wijting aan 1700 tot 2000 fr. de ben. voor grote zandschar werd 2880 à 3050 fr. de ben opgetekend en voor kleine zandschar 2420 à 2600 fr. de ben. Rog werd in geringe mate aangevoerd en kreeg volgende prijsnotering. Moerrog 4500 à 4750 fr. de ben, tilten 4250 à 4600 fr. de ben, scherpstaarten 3750 à 4280 fr. de ben en katrog 2750 à 3000 fr. de ben. Voor zeehond werd 3000 à 3250 fr. de ben neergepend en voor bot 750 à 1000 fr. de ben. Er was op de beginweekmarktdag een goede belangstelling vanwege de handelaars waar te nemen en alle prijsnoteringen konden als lonend aanzien worden.

WOENSDAG 12 MAART 1986

VIS		
N.350	3.003 kg.	456.309 fr.

Een bokkennisser loste op de woensdagmarkt ongeveer 3000 kg vis voor een bruto-waarde van 456.309 fr. Voor tong nr. 1 werd 235 à 240 fr./kg geboekt en voor tong nr. 2 279 à 281 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 276 à 288 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 262 à 268 fr./kg. Tong nr. 5 bewam 255 à 260 fr./kg en kleine tong 239 à 248 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 518 à 538 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 280 à 296 fr./kg, varia tegen 210 à 260 fr./kg en griet tegen 218 à 256 fr./kg. Vlaswijting haalde 3400 à 3600 fr. de ben, gul 4000 à 4500 fr. de ben en kongel 2250 à 2500 fr. de ben. Staartvis kreeg 298 à 368 fr./kg en tongschar 96 à 180 fr./kg. Grote pladijs kocht men tegen 2400 à 2600 fr. de ben aan, middenslag- of drieling pladijs tegen 2400 à 3200 fr. de ben en visjes tegen 1500 à 1700 fr. de ben. Rog werd slechts in geringe mate aangevoerd en haalde volgende prijsnotering. Moerrog 4000 à 4400 fr. de ben, tilten 3800 à 4000 fr. de ben, scherpstaarten 3500 à 3750 fr. de ben en katrog 2500 à 2800 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2740 à 2900 fr. de ben opgetekend, voor kleine zandschar 1300 à 1400 fr. de ben en voor zeehond 3000 à 3300 fr. de ben. De aanvoer was op de midweekse marktdag eerder gering zodat de vraag ruimschoots het aanbod overtrof. Er was een goede interesse vanwege de handelaars waar te nemen en alle prijsnoteringen konden als lonend beschouwd worden.

HET REKORD VAN DE N.15 EN DE KEERZIJDE VAN DE MEDAILLE

Praktisch alle dag- en weekbladen brachten verslag uit over de rekordaanvoer van de N.15 die 5,3 miljoen brutobesomming verwezenlijkte in de afslag van de Zeebrugse vismijn.

Waarvan we echter overtuigd zijn niet in deze bladen te zullen terugvinden, is de zware motoraverij die de N.15 heeft opgelopen toen het, enkele dagen na het aanvoeren van het rekordbedrag terug naar de visserij vertrok. Dit vaartuig kreeg plots een zuiger die vast kwam te zitten, hierdoor werd de drijfslag losgerukt van de krukas, de zuiger stuk geslagen, en schade toegebracht aan de drijfslag.

Dit wordt een miljoenschade en voor de reder werd de rekordaanvoer een maat-voor-niets in die zin dat zijn overschot van deze eenmalige mooie reis nog niet eens zal volstaan voor de veroorzaakte schade. Dit is wat wij noemen de keerzijde van de medaille. En nu maar uitkijken naar de pennevruchten van de nieuwtjesjagers of zij dit geval eveneens zullen ontdekken en zo ja, of zij hun lezers hiervan zullen op de hoogte brengen.

Het gaat goed in de visserij horen we maar al te dikwijls zeggen. Het is een gemeengoed geworden tot zelfs in ministeriële kringen. Men kijkt zich daar inderdaad blind op uitzonderingsresultaten, ofwel op een zeer korte periode van goede resultaten. Van de miseries weet men niets af, of over de miseries wenst men niet te spreken en wimpelt dit koudweg af. We hebben het nog horen zeggen uit de mond van een staatssecretaris voor landbouw en... visserij,

dat het goed gaat in de visserij. Daar hebben we nog al eens op gewezen ter gelegenheid van ons verzoek om het opzetten van een rampenfonds voor de visserij. Maar ook hier visten we achter het ministerieel net en dus op een ledige kale bodem. De visser heeft immers vrijwillig gekozen voor een job waarvan hij weet dat het heel wat risico's met zich mee draagt, vooral wat de weersomstandigheden betreft. Dit beroep omvat echter duidelijk eveneens veel risico's in de aard van motorbreuk, aanvaring, opsleping, ongeval, verdrinking en tenslotte vergaan. Zouden de week-, dagbladen en de andere media niet ook eens een aksent willen leggen op al deze moeilijkheden, miseries en gevaren, evenals het gescheiden leven van familie en gezin, dan zou een rekordaanvoer met heel wat andere ogen bekeken worden, en heel wat omzichtiger behandeld.

B.L.

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

FRANKRIJK

■ De Franse staatssecretaris, de heer Guy Lenguagne heeft verleden week zaterdag deel genomen aan de begrafenisplechtigheden voor twee bemanningsleden, omgekomen bij de ramp met het Frans vissersvaartuig „Snekkar-Artic”. De plechtige mis nam twee uur in beslag. Meer dan 1.500 personen hadden er aan gehouden deel te nemen aan deze plechtigheid en een laatste eerbewijs te brengen aan twee bemanningsleden die de verdrinkingsdood vonden op 21 februari vóór de Schotse kust. Kort na de plechtigheid heeft men ouders, echtgenoten en naaste familieleden moeten wegbrengen, onder meer ook van vermiste vissers en bemanningsleden. Aldus kon de echtgenote van een bemanningslid van een hulpbiedend vaartuig „Doggerbank” de staatssecretaris in haar huis niet ontvangen, die posthuum een ereteken wilde overhandigen. Deze vrouw was overmand door haar verdriet.

■ Een trailer van de rederij „Jégo-Quééré” uit het Franse Fecamps, de „Bissôn” is van de visserij op de Schotse kust teruggekeerd met de lichamen van twee bemanningsleden van de, op die plaats vergane „Snekkar-Artic”. Het is de geredde kok die de lijken van zijn kameraden ging herkennen vooraleer de familie gewaarschuwd werd. Het ging om twee gehuwde bemanningsleden van 35 en 42 jaar, respectievelijk vaders van twee en vier kinderen. Het was de visserij-aalmoezenier die de moeilijke opdracht kreeg de families te verwittigen.

■ Om de vele slachtoffers van de zware ramp met het Franse vissersvaartuig de „Snekkar-Artic” tegemoet te komen en de materiële miseries te helpen lenigen werd een Fonds opengesteld voor inschrijvingen voor hulp en giften. Ook de rederij bleef niet ten achter en overhandigde een half miljoen F.fr., hetzij 3,3 miljoen B.fr. Een mooi initiatief dat echter het menselijk leed van de families niet wegneemt.

Kantoor van notaris
Paul van TIEGHEM de TEN BERGHE
te Oostende, Leon Spilliaertstraat 18
Tel. (059) 70 13 74

Op DINSdag 25 MAART 1986 om 14.00 uur in de conferentiezaal van het stadhuis te Oostende.

TOESLAG VAN:
KOOP EEN:

Goedonderhouden WOONHUIS

te Oostende, Jacob Besagestraat 50
VERDEELD IN TWEE APPARTEMENTEN

Groot: 181 m² - K.I.: 27.900 fr.

Begrijpende:
Gelijkvloers: 2 plaatsen, keuken, badkamer, koer en tuin.

Op verdieping: 3 plaatsen, W.C., keuken, badkamer.

Zolder.

Verhuurd mits: 7.525 fr. per maand.

Verminderde kosten bij 1e koop.

BEZOEK: iedere woensdag en zaterdag van 14 tot 16 uur.

KOOP TWEE:

Perceel BOUWGROND

te Oostende, Dr. E. Moreauxlaan 225,

Groot 135 m² - voorgevel: 6 m.

Toegelaten bouwlagen: 4.

Stedebouwkundig attest van 6/2/1986.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	10 maart		11 maart		12 maart	
Lappen	240	252	245	248	241	245
Grote	270	285	285	287	285	
3/4	265	280	260	264	260	267
Bloktongen	260	276	255	258	254	258
Vóór-kleine	265	272	255	256	250	254
Kleine	260	268	242	249	244	246
Slips	260	266	240	247	245	

ZEEBRUGGE

	10 maart		11 maart		12 maart	
Grote	246	251	239	253	244	257
Bloktongen	274	292	285	297	280	287
Fruittongen	264	277	258	270	260	264
Schone kleine	255	267	251	266	249	258
Kleine	253	271	255	260	250	255
Tout petit	255	259	253	256	249	256
Slips	254	258	242	252	244	253

NIEUWPOORT

	10 maart		11 maart		12 maart	
Tong I	236	238	.....	.....	235	240
Tong II	286	290	.....	.....	279	281
Tong III	300	304	.....	.....	276	288
Tong IV	294	298	.....	.....	262	268
Tong V	276	280	.....	.....	255	260
Slips	275	278	.....	.....	239	248

PLADIJS

OOSTENDE

	10 maart		11 maart		12 maart	
Platen	46	56	52	59	.....	.....
Iek (groot-klein) ...	37	43	42	48	53	.....
Derde slag	33	41	36	47	44	51
Platjes	25	29	30	35	25	38

ZEEBRUGGE

	10 maart		11 maart		12 maart	
I	37	46	46	56	35	61
II	42	36	38	42	37	39
III	41	30	36	40	32	35
IV	25	30	19	24	28	33
V .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

	10 maart		11 maart		12 maart	
Moeien .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Platen	40	55	.....	.....	48	52
3e slag	60	65	.....	.....	58	64
Platjes	36	40	.....	.....	30	34

DE SNEKKAR-ARTIC, VERGAAN MET 17 VERMISTEN KOST 330 MILJOEN

Buiten alle leed om komt toch het zakelijke weer op het voorplan. Dit is ook het geval met de Franse treiler Snekkar-Artic die in volle zee kapseisde en waarbij 17 mensen vermist werden, waarschijnlijk allen nog aan boord, waar zij aan de lijn gebezigd werden om de vis schoon te maken. Het vaartuig dat slechts enkele jaren oud was, heeft 50 miljoen F.fr. gekost, of aan de huidige koers omgezet 330 miljoen B.fr. Het was eveneens voor deze som verzekerd zodat de verzekeraar dit bedrag zal moeten uitkeren. Voor totale verliezen herverzekeren de verzekeringsmaatschappijen zich via een collectieve polis, dat wil zeggen waarin tientallen herverzekeringsmaatschappijen een aandeel(tje) in opnemen. Deze doen dit om het risico van het herverzekeren te spreiden, omdat men niet afhankelijk zou worden van het wel en/of wee van één enkel, of van een paar vaartuigen.

Wanneer de verzekeraar uitbetaalt dan kan hij zich het wrak toeëigenen ofwel hiervan afstand doen. Men kan het wrak opeisen en zal dit doen wanneer de maatschappij het kan lichten en overtuigd is dat er nog heel wat kan uit gehaald worden. Het is duidelijk dat men het niet zal doen wanneer de kosten het eventueel tegelde maken van het wrak niet waard zijn. Dit is het geval voor de „Snekkar”.

Anderzijds zijn er normaal drie voorwaarden tegenover dewelke de verzekeraar kan weigeren uit te betalen. Daar is eerstens de moedwil of het kwaad inzicht om het vaartuig te laten zinken om de verzekeringspremie op te strijken. Het is echter aan de verzekeraar hiervan het bewijs te leveren. Dit is doorgaans zeer moeilijk, zoniet onmogelijk. Toch heeft de verzekeringsmaatschappij „Hulp in Nood” zich verplicht gezien in een bepaald geval eens aan deze bel te trekken toen via onderwaterfoto's aangetoond werd dat het om een lek ging, moedwillig aangebracht.

Normaal wanneer het schip een aanvaring heeft met een voorwerp, stuk rots en/of dergelijke, die een bres slaan in de romp, staan de stukken van die bres naar binnen gekeerd. In het boven aangehaald geval waarvan het vaartuig slechts op een dertigtal meter diepte lag, stonden die brokstukken naar buiten gekeerd.

Normaal gezien gaat een verzekeringsmaatschappij nooit zover om een wrak op de zeebodem naar dergelijke oorzaken te onderzoeken. In bovengehaald geval kwam echter één en ander aan de figuurlijke oppervlakte bij „pot en pint”. Het is duidelijk dat men op zee geen gat van „binnen naar buiten” in een romp slaat zonder dat dit zoveel lawaai maakt dat de ganse bemanning hiervan op de hoogte komt. En dat was de staart waarin het venijn zat. De eigenaar moest ten slotte bekennen en de verzekeringsmaatschappij betaalde niet uit.

Het is wel te verstaan dat dan nog het bewijs dient geleverd dat het de eigenaar is die achter het moedwillig zinken van het vaartuig zit. Indien een bemanningslid, bv. uit wraak tegenover de reder of rederij, een schip doet zinken, dan is de eigenaar hier niet verantwoordelijk voor en wordt deze buiten zaak gesteld. De verzekeraar moet in dit geval betalen. En in dit geval wordt het bemanningslid natuurlijk gerechtelijk vervolgd.

Verder is verregaande sleet eveneens een reden waarachter verzekeringsmaatschappijen zich kunnen verschuilen om niet uit te betalen. Ook vergaand gebrek aan onderhoud, zodanig, dat een totaal verlies ten slotte niet te ontlopen valt, is een reden van vrijstelling tot het uitkeren van het verzekerd bedrag. Denken we bv. in dit geval aan het rijden met een wagen met versleten banden, met defekte remmen, zodanig dat een ongeval niet te vermijden valt. Ook hier mogen de verzekeringsmaatschappijen weigeren

uit te keren. Het bewijs valt echter altijd ten laste van de verzekeraar.

DE VERZEKERINGSPREMIES:

We hebben hierboven gezien dat praktisch alle verzekeraars, de in verzekering genomen vaartuigen, minstens voor totaal verlies herverzekeren. We hebben ook aangetoond dat de herverzekeraars hun herverzekeringsrisico spreiden, over zoveel mogelijk vaartuigen en zoveel mogelijk maatschappijen. Hierdoor ontstaat echter een gemeenschappelijke belangenconcentratie en heeft een totaal verlies opgelopen aan een vaartuig vreemd aan een bepaalde verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen, toch een nadelige invloed voor het bepalen van de herverzekeringspremievoet. Inderdaad aan de top komen alle verliezen, niet alleen van vissersvaartuigen, maar zelfs van alle „maritieme risico's” samen. Op basis hiervan worden de herverzekeringspremievoeten aangepast. We kunnen dus besluiten met er op te wijzen dat het vergaan van de „Snekkar Artic” een nadelige invloed zal hebben op de beurs voor herverzekeringspremiës, minstens voor de verzekeringsmaatschappijen voor vissersvaartuigen, wat de herverzekeringspremievoet betreft.

ALLERLEI

■ Een Noorse schipper die opgebracht werd om in Britse E.E.G.-wateren gevestigd te hebben met netten op leng werd voor de rechtbank van Lerwick vrij gesproken. Het vaartuig was visserij met de netten op koolvis oost van de Shetland. Aan boord stelde de Britse marine vast dat eveneens leng gevangen werd. Dit mag echter in dit gebied alleen gebeuren mits lijnvisserij. De schipper argumenteerde dat hij op koolvis viste en dat de leng alleen bijvangst was. Hij had trouwens aan de E.E.G.-visserijdienst doorgegeven. Gezien de goede trouw en het geval van twijfel werd de Noorse schipper vrij gesproken.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	10 maart	10 maart	11 maart	11 maart	11 maart	11 maart	12 maart	12 maart	12 maart	12 maart	10 maart	10 maart	12 maart	12 maart		
Tarbot groot	435	499	553	544	415	420	459	501	400	536	352	438	490	518	538	
Tarbot middel	320	375	360	386	290	310	331	400	.....	334	456	280	320	280	296	
Tarbot klein	220	270	260	329	200	266	176	233	230	239	255	.....	.....	.....	.....
Griet groot	205	245	254	305	208	229	224	285	235	226	280	220	280	218	256	
Griet middel	165	185	289	220	180	199	155	193	205	193	236	.....	.....	.....	.....
Griet klein	145	160	198	182	142	153	135	146	142	182	157	189	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek groot	100	120	.....	.....	100	117	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	30	52	.....	.....	30	47	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	69	60	.....	.....	56	60	.....	54	63	90	95	80	88	
Keilrog	83	90	.....	.....	85	.....	.....	.....	.....	34	.....	85	92	76	80	
Rog	60	65	.....	.....	53	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	40	55	65	55	42	.....	45	49	.....	27	54	85	92	76	80	
Scherpstaart	30	56	96	.....	29	43	27	40	.....	37	58	75	85	70	75	
Halve mans	35	61	58	.....	26	52	20	24	.....	15	25	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	10	26	19	20	20	24	10	18	.....	10	20	55	60	50	56	
Kabeljauw	45	107	76	81	58	91	51	82	.....	81	85	110	120	.....	.....
Gul (groot)	48	95	72	73	72	81	52	85	.....	61	81	60	90	80	90	
Gul (middel)	46	82	63	.....	70	77	45	54	.....	57	63	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	40	76	48	38	45	70	40	44	.....	37	34	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	185	345	347	.....	200	342	199	338	267	347	246	370	.....	298	368	
Wijting groot	48	66	66	68	53	59	37	45	.....	35	55	57	62	.....	.....
Wijting klein	23	39	31	22	24	33	23	27	.....	22	24	34	40	.....	.....
Schar	17	46	21	26	23	46	24	29	22	26	20	27	50	60	28	58
Steenschol	66	178	122	140	70	186	36	158	81	186	97	180	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	79	85	.....	.....	81	.....	.....	.....	88	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	20	28	.....	.....	19	34	.....	.....	44	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	15	30	.....	.....	15	19	.....	.....	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	128	180	96	180
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	26	35	.....	.....	18	31	.....	.....	15	20	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	35	40	.....	.....	33	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	55	60	68	72
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	45	62	.....	.....	60	68	.....	.....	.....	64	42	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	18	56	.....	.....	20	61	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	46	48	.....	.....	20	26	.....	13	.....	60	65	60	66	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	20	.....	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	30	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	42	35	.....	55	60	.....	.....	.....
Rode knorhaan	81	103	.....	.....	78	85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	25	22	.....	.....	20	26	.....	10	13	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 3 maart werd aangevoerd: 42.100 kg tong; 71 kisten tarbot en griet; 524 kisten kabeljauw; 20 kisten schelvis; 439 kisten wijting; 2072 kisten schol; 209 kisten schar; 675 kisten haring; 585 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:

tarbot 24,37-22,66, grote tong 15,50-14,83, grootmiddel tong 15,90-14,64, kleinmiddel tong 15,13-14,60, tong één 15,76-15,16, tong twee 16,52-15,97.

Per 40 kg.:

tarbot 912-640, griet 594-525, kabeljauw één 190-160, kabeljauw twee 190-166, kabeljauw drie 194-162, kabeljauw vier 194-170, kabeljauw vijf 208-186, schelvis vier 140-124, schol één 71-62, schol twee 85-69, schol drie 81-71, schol vier 72-43, schar 88-71, wijting vier 118-43, tongschar 312-200, kleine kuit 122-65, grote kuit 52-45, kleine kreeft 164-160, St.-Jacobs-schelpen 30, roggen 84-10.

De besommingen waren:

KW 4 + KW 149 f 16.800; KW 11 f 61.100; KW 22 f 51.000; KW 35 f 93.800; KW 36 f 109.000; KW 51 + KW 221 f 18.600; KW 88 f 19.800; KW 113 f 17.400; KW 145 f 58.400; KW 173 f 19.000; KW 189 f 23.000; UK 90 + VD 54 f 48.800; UK 208 f 46.600.

Aan de dinsdagmarkt van 4 maart werden aangevoerd: 20 kisten kabeljauw, 11 kisten schar, 15 kisten schol, 101 kisten wijting.

Prijzen in guldens. Per 40 kg.: kabeljauw één 250, kabeljauw twee 272, kabeljauw drie 250-248, kabeljauw vier 251-248, kabeljauw vijf 254-248, schol twee 126, schol drie 134, schol vier 122-118, schar 132, wijting vier 86-84.

De besommingen waren in guldens: YE 25 2.000, IJM 18 11.700.

Aan de woensdagmarkt van 5 maart werden aangevoerd: 102 kisten kabeljauw, 493 kisten wijting, 21 kisten schol, 3 kisten schar, 2.961 kisten haring, 7 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 40 kg.: kabeljauw één 292-274, kabeljauw twee 290-280, kabeljauw drie 284-272, kabeljauw vier 288-270, kabeljauw vijf 284-270, schol één 118, schol twee 120-112, schol drie 138-130, schol vier 104, wijting vier 108-56, schar 106-104, kuit 136, bot 15.

De besommingen waren in guldens: KW 72 7.800, KW 173 14.000, UK 48 en UK 49 23.500, UK 89 en UK 307 4.500, UK 90 en VD 54 8.700, UK 135 en UK 145 4.900, UK 141 en UK 271 26.000, UK 142 en UK 215 23.600, VD 128 13.100, IJM 205 en IJM 209 17.800.

Aan de donderdagmarkt van 6 maart werd aangevoerd: 480 kg. tong, 2 kisten tarbot en griet, 6 kisten kabeljauw, 16 kisten schol, 13 kisten schar, 644 kisten haring en 42 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: grote tong 16,13, grootmiddel tong 16,23-15,76, kleinmiddel tong 15,60, tong één 16,23-15,93, tong twee 16,11.

Per 40 kg.: tarbot 602, griet 557-508, kabeljauw drie 264, kabeljauw vier 276-260, kabeljauw vijf 282, schar 118-112, schol één 102-84, schol twee 83-75, schol drie 96, schol vier 94-76, roggen 124-35, krab 30, tongschar 321-213, haring twee 22,80.

De besommingen waren: IJM 20 f 16.300, IJM 205 + IJM 209 f 14.600.

Aan de vrijdagmarkt van 7 maart werd aangevoerd: 16.940 kg. tong, 42 kisten tarbot en griet, 110 kisten kabeljauw, 1.454 kisten wijting, 1.503 kisten schol, 278 kisten schar, 2.945 kisten haring en 273 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 29,52-25,91, grote tong 16,02-15,55, grootmiddel tong 16,01-15,19, kleinmiddel tong 15,92-15,18, tong één 16,09-15,31, tong twee 16,29-15,92.

Per 40 kg.: tarbot 1.120-678, griet 611-550, kabeljauw één 300-246, kabeljauw twee 310-224, kabeljauw drie 300-236, kabeljauw vier 282-240, kabeljauw vijf 264-226, schelvis vier 222, schol één 90-74, schol twee 108-92, schol drie 110-90, schol vier 90-71, wijting vier 110-54, tongschar 364-244, haring twee 22,80, schar 94-67, haai 180, roggen 132-17, bot 26.

De besommingen waren: KW 12 f 3.800, KW 45 f 104.900, KW 152 f 13.300, KW 214 + WR 224 f 14.600, UK 89 + UK 307 f 34.200, UK 95 f 17.000, UK 135 + UK 45 f 38.800, IJM 31 f 4.500, IJM 154 f 16.400.

Tong km	16,06
Tong I	15,51
Tong II	15,48
Tarbot I	21,50
Tarbot II	19,33
Tarbot IV	14,89
Griet I	13,68
Griet II	11,32
Schol 3 (G)	2,02
Schol 4 (G)	1,98
Kab. 2 (G)	5,92
Kab. 3 (G)	5,04
Kab. 4 (G)	4,60
Kab. 5 (G)	3,87
Wijt. 4 (G)	2,33
Schar open	2,23
Schar 2/D	1,89
Rog II	3,20
Schel. 4 (G)	6,33
Bot	61
Zalm-Forel	9,62
Tongschar	9,14
Schol 2 (O)	1,80
Schol 3 (O)	1,86
Schol 4 (O)	1,76
Wijt. 4 (O)	2,16
Haai - P	1,80
Kuit/Lever	1,83
Steenbolk	1,98
Diversen	1,32
Garn. exp. 2	8,68
TOTAAL	194.751

GOEDEREDE

DONDERDAG 27 FEBRUARI 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			16,26
Tong gm			16,66
Tong km			16,52
Tong I			16,72
Tong II			16,86
Tarbot III			14,29
Tarbot IV			14,04
Griet I			12,52
Griet II			11,63
Kab 2 (G)			3,67
Kab 3 (G)			3,93
Kab 4 (G)			3,83
Kab 5 (G)			2,88
Kab (afw)			50
Wijt. 4 (G)			2,30
Schar 1/D			1,90

COLIJNSPLAAT

Aanvoer 7-03-86

	kg.	gem. prijs
Tong gr.		16,02
Tong gm		16,60



REPARATIE
MONTAGE
ONDERHOUD
SERVICE

en dat
24 uur per dag...

Stork Gears & Services B.V.

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'
TANDWIELKASTEN
KEERKOPPELINGEN
ASLAGERS
STUWBLOKKEN



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

NEDERLAND

Bot	65
Zalm-Forel	5,00
Tongschar	8,28
Schol 1 (O)	1,86
Schol 2 (O)	1,77
Schol 3 (O)	2,34
Schol 4 (O)	1,78
Krab	91
Kuit/Lever	1,00
Steenbolk	1,44
Diversen	9,00
Garn. exp. 2	6,90
Garn. bnl. 2	6,75
TOTAAL:	6.129 45.731

VRIJDAG 28 FEBRUARI 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			15,73
Tong gm			15,74
Tong km			15,74
Tong I			16,07
Tong II			16,65
Tarbot I			24,04
Tarbot II			21,32
Tarbot III			17,09
Tarbot IV			16,55
Tarbot afw			12,50
Griet I			13,64
Griet II			13,65
Kab 1 (G)			3,31
Kab 2 (G)			3,49
Kab 3 (G)			4,03
Kab 4 (G)			4,00
Kab 5 (G)			3,55
Kab (afw)			50
Wijt. 4 (G)			1,47
Schar 1/D			1,73
Schar 2/D			1,79
Poon 2			3,00
Poon zw			3,00
Rog I			2,41
Rog II			1,10
Koolv. 1 (G)			3,29
Schel. 3 (G)			3,34
Bot			34
Zalm-Forel			8,50
Tongschar			8,13
Schol 1 (O)			1,10
Schol 2 (O)			1,36
Schol 3 (O)			1,21
Schol 4 (O)			1,18
Wijt. 4 (O)			1,01
Haai + P			4,34
Krab			2,40
Kuit/Lever			1,65
Steenbolk			1,73
Hammen			21,00
Paling			4,59
Diversen			1,68
Garn. exp. 2			7,50
Garn. bnl. 2			6,75
TOTAAL:	583.923	1.734.011	

DONDERDAG 6 MAART 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			16,04
Tong gm			15,81
Tong km			15,80
Tong I			15,88
Tong II			16,16
Tarbot I			26,13
Tarbot II			21,86
Tarbot III			17,16
Tarbot IV			15,67

Griet II	12,75
Kab 2 (G)	4,47
Kab 3 (G)	5,27
Kab 4 (G)	5,22
Kab 5 (G)	4,24
Kab (afw)	52
Wijt. 4 (G)	2,54
Schar 1/D	2,18
Schar 2/D	1,70
Rog I	2,69
Rog II	67
Koolv. 1 (G)	3,21
Schel. 3 (G)	4,88
Bot	70
Tongschar	8,07
Schol 1 (O)	2,06
Schol 2 (O)	2,23
Schol 3 (O)	2,11
Schol 4 (O)	1,99
Krab	2,00
Kuit/Lever	3,50
Steenbolk	2,18
Paling	4,56
Diversen	1,00
Garn. exp. 2	7,98
Garn. bnl. 2	6,75
TOTAAL	35.224 172.600

VRIJDAG 7 MAART 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			15,69
Tong gm			15,41
Tong km			15,18
Tong I			15,92
Tong II			16,16
Tarbot I			28,08
Tarbot II			23,57
Tarbot III			18,19
Tarbot IV			18,00
Tarbot afw.			13,00
Griet I			14,52
Griet II			15,03
Schol 1 (G)			1,94
Schol 2 (G)			2,15
Schol 3 (G)			2,22
Schol 4 (G)			2,29
Kab 1 (G)			3,88
Kab 2 (G)			4,41
Kab 3 (G)			4,65
Kab 4 (G)			4,71
Kab 5 (G)			3,94
Kab (afw)			50
Wijt. 4 (G)			1,89
Schar 1/D			1,79
Schar 2/D			1,66
Rog I			2,76
Rog II			1,46
Koolv. 1 (G)			3,64
Schel. 3 (G)			3,70
Bot			69
Zalm-Forel			7,20
Tongschar			7,07
Schol 1 (O)			1,93
Schol 2 (O)			2,16
Schol 3 (O)			1,93
Schol 4 (O)			1,87
Haai + P			4,56
Krab			2,43
Kuit/Lever			1,36
Steenbolk			2,05
Hammen			20,00
Paling			5,10
Diversen			2,26
Garn. exp. 2			7,97
Garn. bnl. 2			6,80
TOTAAL	468.455	2.376.555	

■ De mosselvangst op de Waddenzee ligt al 4 weken stil.

Deze sector wacht met ongeduld op het draaien van de wind nu door ijsgang en het verdwijnen van bakens ook niet meer op de Oosterschelde naar mosselen kan worden gevestigd.

■ De negen bemanningsleden van de Angela Smits, een onder Nederlandse vlag varende kustvaarder, konden nog van boord gaan nadat hun schip in de Golf van Biscaje slagzij maakte.

De bemanningsleden zijn naar Brest overgevoerd.

ALLERLEI

■ Ook in Groot-Brittannië en meer speciaal in Schotland klaagt men over het schaarser worden van de kabeljauw. Gelukkig is daar de schelvis waarvan meer en meer gevestigd wordt. Niet te vergeten valt echter dat in feite kabeljauw de nationale visschotel van de Britse huismoe-der is. Anderzijds zou men zich kunnen afvragen, nu zoveel schelvis gevangen wordt, hoe- lang deze vissoort dit zal kunnen uithouden.

■ Volgens de marine-biologen zou het opdrijven van de netmaaswijdte van 80 tot 90 mm., de vangsten gedurende twee jaar nadelig beïnvloeden. We vinden dit wat aan de lange kant, en moeilijk verklaarbaar. Inderdaad is het toch slechts de onderste kleine soort die minder zal gevangen worden en het is moeilijk aanneembaar dat de kabeljauw en/of schelvis twee jaar nodig heeft om van de thans onderste maat-grens, tot de nieuwe onderste maatgrens op te groeien.

■ Een schipper uit Bridlington heeft van het bezoek van de Schotse minister voor de visserij John Gummer, gebruik gemaakt om er op te wijzen dat veel Belgische bokkenvissers, evenals enkele Nederlandse bokkentreilers tot op de grens van de 12-mijlszone alles komen wegvis-sen. In de 12-mijlszone zelf zouden heel wat Denen werk maken van de wrakkenvisserij, zo-dat de vis nooit kan uitzwermen voor diegenen die een gewone visserij uitoefenen. Elk zingt zoals hij gebekt is.

■ Men kan de Shetland-haringvisserij thans als beëindigd beschouwen. Niettegenstaande de haring eerder klein van stuk was, werd toch bijna alles voor menselijk verbruik verkocht. Slechts 60 ton is naar de vismeelfabrieken ge-gaan. Was de prijs in de beginperiode slechts rond de 10 fr. het kg. (500 fr. de ben) dan liep deze zelfs op het laatst op tot 13 fr. (650 fr.) de ben. De voorzitter van de Shetland produc-tenorganisatie, de heer Goodlad, noemt het dan ook een geslaagde haringseizoen.

■ In Ierland, aan de hand van een kabinetsher-vorming werd een nieuwe minister voor de vis-serij aangesteld. Deze is de vorige milieuminis-ter Liam Kavanagh. De minister behoudt echter zijn bevoegdheid over... toerisme, bos en water-lopen. De vroegere minister voor de visserij Paddy O'Toole is nu minister voor... landsverde-diging en dit wordt beschouwd als een... promo-tie voor O'Toole! Best als de ministers over een goede ambtenarij beschikken die stabiel blijft, zodat de continuïteit in een gevoerde politiek blijft, of kan blijven.

UK 271 ZONK NA AANVARING MET COASTER

Vrijdagmorgen 7 maart werd de UK 271 van Gebr. Kapitein door een Indiase boot overvaren. Dit gebeurde tijdens prachtig mooi weer en redelijk zicht. Het ongeluk gebeurde zo onverwachts dat de bemanning ternauwernood het vege lijf wist te redden.

De altijd in span vissende UK 271 „Rijkent-Cornelis-Hendrik” van de Gebr. Kapitein, en de UK 141 „Jacob” van de Gebr. Snoek, waren vorige week in de nacht van donderdag op vrijdag nabij de Noord-Hinder aan het haringvissen geweest. Vrijdagmorgen koersten de beide schepen richting IJmuiden met aan boord 500 kisten haring en 100 kisten bijvangst, alles opgeslagen in het visruim van de UK 271. Met een stralende zon en bijna windstil was men ongeveer om elf uur op vijftiendertig mijl West-Zuid-West van IJmuiden. Eén van de eigenaars Andries Kapitein was net op wacht gekomen en de overige vier bemanningsleden lagen te kooi in 't achteronder. Dit waren schipper Auke Kapitein, Maarten Kramer, Jan Ras en Peter Woort. Laatstgenoemde was één week invaller voor Jelle Kapitein, broer van Auke en Andries.

Met een redelijk zicht van ongeveer drie mijl kwam de Indiase vrachtboot de kotter achteropstomen, koers Texelse vuurschip. Het vrachtschip liep op de kotter in en de afstand hiertussen werd steeds kleiner maar ook gevaarlijker. Door nog onopgehelderde oorzaak zijn beide schepen elkaar zo kort genaderd dat een aanvaring niet meer te vermijden was. De UK 271 werd door de „Damman” aan stuurboordzijde ter hoogte van de machinekamer geramd met de bulksteven. Onmiddellijk werd de kotter op bakboordzijde geduwd en meegesleurd. Door de geweldige snelheid die de kotter had, hangende op de bulksteven, stroomde het water het schip binnen. Op een gegeven moment knapte de kotter van de bulksteven af en gleed in de boorden van de vrachtboot langs en kwam weer rechtop te liggen. Door het vele water dat al was binnengestroomd en nog steeds binnen stroomde door het grote gat in de zijkant gereten, was het schip zinkende.

De vier rustende bemanningsleden werden door de klap uit de kooi gesmeten en haastten

zich, alleen gekleed in het ondergoed, naar het reddingsvlot. De situatie was zeer hachelijk voor de bemanning omdat ook de uitgang van het schip zich aan stuurboordzijde bevond, maar doordat het schip wonder boven wonder weer rechtop kwam te liggen kon men bij het vlot komen.

Alles achterlatend sprong de vijfkoppige bemanning direkt in het vlot. Het schip zonk hierna vrijwel direkt naar de bodem.

De schipper van de UK 141, R. Snoek, die dit ongeluk van zijn spanmaat had waargenomen, koerste direkt naar de plaats van het onheil en nam de bemanning aan boord. Toen de bemanning aan boord genomen was stak alleen nog een stukje van de steven boven water uit en ook dit verdween spoedig.

Ook vanaf de „Damman” werd dit ongeluk, wat maar enkele minuten in beslag nam, waargenomen. Toen diverse gegevens waren uitgewisseld kon de „Damman” zijn reis naar Hamburg vervolgen. Ook de UK 141 zette koers naar IJmuiden de UK 271 achterlatend op 27 meter diepte.

Dankbaarheid mag er wezen dat niemand de dood vond. Vooral bij de familie Kapitein die reeds drie broers op zee verloren.

De Rijkspolitie te water heeft de zaak aan zich getrokken en heeft een onderzoek naar de verantwoordelijkheden ingesteld.

BESLUIT:

Hierbij moeten toch enkele bedenkingen uit onze pen. We vragen ons inderdaad af hoe het mogelijk is dat een vaartuig, bij mooi weder en kalme zee zo maar kan doorgevaren worden. Het is duidelijk dat aan boord van de Indiase boot die een tanker van 15000 ton is, geen uitkijk was ofwel dat deze slapende was. Er zal waarschijnlijk gevaren geweest zijn op de automatische piloot. Daar dergelijke ongevallen zich, bij helder weder en kalme zee, moeten voordoen, is wraakroepend, des te meer omdat dit weerom eens visserslevens had kunnen kosten. De „Rijkent-Cornelis-Hendrik” is een vaartuig van 123 Brt, van 1968, uitgerust met een motor van 700 PK uit 1977.

FRANKRIJK

■ In het Franse Concarneau heeft, de onaanstastbare rederij Sopar van eigenaar Le Flanchec, de balans neergelegd. Deze rederij baatte 4 grote, totaal modern ingerichte tonijnschepen uit, die dan nog de beste resultaten van de Franse tonijnschepen presteerden. Dit neerleggen van de balans komt dan ook als een donderslag aan de heldere hemel. Als onoverkomelijke redenen wordt opgegeven: te grote loonkosten, de daling van de dollar en de wereldprijzen voor tonijn die sinds een paar jaar aan het zakken zijn. Een werkelijk zware klap voor de Franse tonijnvisserij. De tonijnschepen van de rederij Sopar waren allen ultramodern ingericht. Het zijn vaartuigen van 70 m. lengte met een platform voor helikopter die de scholen tonijn diende op te sporen. Samen brachten zij in 1985 4.000 ton tonijn aan land.

ALLERLEI

■ Na een paar dagen vergaderen zijn te Cherbourg de Franse, Engelse en Belgische vertegenwoordigers akkoord gekomen over de verdeling van de visgronden in het Kanaal ter hoogte van Start Point, waar dagelijks Britten, Anglo-Normandiërs, Belgische en eilandbewoners uit Guernesey, Aurigny, enz., regelmatig komen vissen. De bijeenkomst van Cherbourg was een vervolg van de bijeenkomst verleden jaar gehouden te Oostende. Grote moeilijkheden waren ontstaan door het feit dat heel wat vissers kreeftjes gingen vissen met fuiken en anderen hier visten met hun netten en schade berokkend aan de fuikenvissers. Thans is een oplossing gevonden. Men heeft betrokken zone verdeeld in sub-zones waar om beurten de fuikenvissers en de nettenvissers mogen komen vissen. Het gedeelte dat voor de fuikenvissers wordt vrij gehouden, wordt nadien omgewisseld onderling met het gedeelte dat voor de nettenvissers vrij gehouden werd. Als er maar geen kapers op de kust komen die zich van de moeilijk tot stand gebrachte overeenkomst niets zullen aantrekken.

■ De verdedigers van de nucleaire opstartingsfabriek „Sellafield” waar het in de laatste tijd zoveel om te doen was vanwege de lozingen van nucleaire afval in zee, verdenken de oliemaatschappijen er van hierin de hand te hebben. Inderdaad staan de nucleaire opstartingsfabrieken thans reeds voor meer dan 20% in bij de levering van elektriciteit in Groot-Britannië en worden aldus een geduchte concurrent voor de oliemaatschappijen. Dat de belangen van deze twee reuzen niet overeenstemmen is mogelijk, zelfs aannemelijk, maar dat Sellafield een vervuiler is, blijft onbetwistbaar. Anders ziet men aan de top van de energieproducerende bronnen, hetzij met als basis de olie of de kernenergie, zelfde magnaten, zodat het voor hen goed is dat ook het kernenergiemesje snijdt.

GROOT-BRITANNIË

■ De eerste reden waarom Groot-Britannië het gebied van de Rockallrotsen aangehecht had, en dat 30 jaar lang geheim hield, was het feit om dit gebied als proefterrein te gebruiken voor het afschieten van raketten, waarvan de fabricatie toen nog in voorbereiding was. Het plaatsen onder Britse souvereiniteit was dus genedeel bedoeld om voor de eigen visserij de visserijrechten op te eisen. In 1956 in het thans vrij gegeven dokument was er geen sprake van visserijrechten of eventueel uitbating van ertsen. Men weet dat noch Ierland, noch IJsland souvereine rechten die Groot-Britannië op Rockall laat gelden, erkennen.



WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

IJSLAND

■ Volgens voorlopige cijfers zou IJsland in 1985 in aanvoercijfers het tot dan gebleven rekordcijfer van 1977 met 33 duizend ton overschreden hebben om een totale aanvoer bereikt te hebben van 1,674 miljoen ton. Dit is echter mogelijk gemaakt door de stijgende aanvoer van de lodde, een visje die aangevoerd wordt voor vismeel doeleinden en waarvan men, enkele jaren terug de aanvoer drastisch had moeten beperken wegens overbevissing. In het hierboven opgegeven cijfer zit de lodde (capelin) voor bijna één miljoen ton. Toch steeg de kabeljauwaanvoer eveneens en wel met 13%. Uitvoer van zeeproducten uit IJsland, verwerkte of als eindproduct, kenden ook een nieuw rekord, met bijna 29 miljard fr. Enorm voor een dun bevolkt land, maar de visserij is dan ook één der voorname producten uit de Bruto Nationaal Productie, terwijl dit in België nog niet 1% bedraagt.

■ In de laatste 2 jaar is het visverbruik in Ierland met ongeveer één kg. per hoofd, jaarlijks gezien, gestegen. Hiermede bereikt men 6,4 kg visverbruik per hoofd jaarlijks. Op het eerste gezicht niet overdreven best, maar vergeten we niet dat Ierland een overwegend agrarisch land is met veel veeteelt.

■ Ongeveer een mijl buiten de haven van het Schotse Peterhead, liep een middenslagtreiler uit de haven Banff op de rotsen. Bij hoog water kon het vaartuig echter, mits de hulp van drie

andere vissersvaartuigen vrij komen. Het was een meevaller, want er werd geen grote schade opgelopen buiten een eerder kleine kielschade. (zie foto).



De „Copius” op de rotsen ongeveer een mijl buiten de haven van Peterhead.

(Foto: Fishing News Cloister Court, Farringdon Lane EC1 3AU. Telex 21977)

CATERPILLAR SCHEEPSMOTOREN

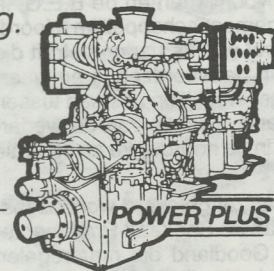
De verzekering

POWER PLUS
CAT
with TRECO ☎6876020

**Dit kontrakt
garandeert u:**

- ① 10.000 uren, of 5 jaar maximum, bedrijfszekerheid, onder de voorwaarden van de Caterpillar waarborg.
- ② Spoedige wisselstukken beschikbaarheid.
- ③ Uiterst snelle herstellingen.

... een MAXIMALE beschikbaarheid.




TRECO n.v.



UW
CATERPILLAR
DEALER

**Verkoop-
Wisselstukken - Service**

**afdeling motoren
stw. op Brussel 340, 1900 Overijse
tel. 02/687 60 20, telex 23386.**

Caterpillar, Cat en  zijn handelsmerken van Caterpillar Tractor Co.

**Onze vertegenwoordigers voor
scheepsmotoren en scheepsgroepen:**
voor Antwerpen: **ARCRET tel. 03/645 98 81**
(binnenvaart)

voor Antwerpen: **STEFENS ELECTRO**
(zeevaart) tel. 03/541 20 90

voor Oost-Vlaanderen: **DE PECKER tel. 091/51 25 81**

voor West-Vlaanderen: **PERFECTA tel. 050/54 50 41**

voor Boom: **DE RUPEL tel. 03/888 10 91**

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

BESPREKINGEN TUSSEN TOPMENSEN UIT 7 VISSERIJLANDEN

Te Glasgow in Schotland komen, onder initiatief van „Fishing News”, topmensen uit de visserij uit 7 verschillende landen op 21 en 22 maart bijeen om van gedachten te wisselen en te debateren over de EEG-visserijpolitiek.

Aan de debatten zullen sprekers uit de volgende E.E.G.-landen deelnemen: Schotland (voor Groot-Brittannië), Ierland, Nederland, Frankrijk, Denemarken en de nieuwkomer Spanje.

Een eerste opmerking moet dus uit de pen, namelijk dat België niet uitgenodigd werd, waarschijnlijk wel omdat de Belgische visserij, te weinig te betekenen heeft, wat niet wil zeggen dat wij het grof vinden dat er geen spreker van ons zijn mening mag ten beste geven, des te meer omdat zelfs een paar sprekers uit Noorwegen aan de bak komen.

Zoals men het enigzins kan vermoeden zullen de besprekingen zeer nationaal getint zijn, dat wil zeggen dat elke spreker de belangen van het eigen land zal verdedigen. Aldus zal de Ierse spreker Frank Doyle van de Ierse nationale producentenorganisatie het hebben over het aan banden leggen van de Ierse visserij die nog niet eens het twintigste aandeel in de E.E.G.-visserij toegemeten wordt. Men vergeet hier dan natuurlijk, dat bij het toetreden van Ierland tot de E.E.G. voor dit land een speciaal statuut gold, waarbij de E.E.G. zich bereid had verklaard voor de nodige kredieten te zullen zorgen om de visserij van Ierland behulpzaam te zijn in het moderniseren en het uitbreiden van de vloot. Aldus heeft Ierland verscheidene malen zijn jaarlijkse omzet zien groeien. De appetijt komt echter al etende zegt men in Frankrijk.

Voor Nederland zal de heer Langstraat optreden van de Nederlandse Visserij Stichting. Ook hier zullen Nederlands getinte belangen aan het woord zijn. De Noorse vertegenwoordiger

zal het hebben over de visstocks in de E.E.G.-wateren. In dit verband vergeten we de strubbelingen niet tussen Noorwegen en de E.E.G. in verband met de gemeenschappelijke Noordzeesoorten en vooral wat de haring betreft die een migratiesoort in de Noordzee is en waarover nog al meningsverschillen bestaan tussen de E.E.G. en dit land, kwestie van de wederzijdse haringkwota in de noordelijke en centrale Noordzee.

Een spinnig debat zal geleverd worden tussen de voorzitter van de Shetland Producentenorganisatie John Goodland die maatregelen wenst te zien voor de bescherming van de haringstocks tegen de industriële vissers uit Denemarken die voor de vismeelfabrieken vissen. De omgekeerde klok zullen we dan horen vanwege de Deen Kent Kirk die overtuigd is van het goed recht dat heel wat meer haring voor vismeel doeleinden moet voorzien worden. Kent Kirk is de roemruchte Europarlementariër die destijds met zijn vaartuigen het Britse haringverbod overtrad en dit voor een ganse schaar dagblad- en T.V.-cameras en journalisten die hij aan boord van één van zijn treilers meegenomen had. Deze zaak kreeg een staartje voor het

Hof van Justitie te Luxemburg. Vermits we hier argumenten vóór en tegen zullen horen, zou men beter beide sprekers, dat wil zeggen een maat voor niets, ter zijde laten. Zelfde Kent Kirk is voorzitter van de Producentenorganisatie te Esbjerg en parlementair lid van de Conservatieve Deense Partij.

De Spaanse spreker, Enriqu e Lopez Vega, waarvan we ook reeds gehoord hebben, toen die in verscheidene landen als de vos de Spaanse passie kwam spreken, zal het hebben over de nood van de 400 co operanten van de

Vissersco operatieve uit het Spaanse Vigo waarvan hij de onbetwistbare alleenleider is. Tot slot zullen we dan nog eens een Noor horen van de Noorse Producentenorganisatie.

We herhalen dat we hieruit een algemeen verdedigen van eng nationale visserijbelangen kunnen verwachten, die wel zal kunnen aantonen wat er leeft en broeit in de visserij-optiek van de verscheidene landen, maar die zeker geen standpunten nader tot elkaar zullen brengen en waaruit zeker geen algemene richtlijnen zullen kunnen gehaald worden voor een gemeenzame E.E.G.-visserijpolitiek.

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

VAN PRAET - DANSAERT, p.v.b.a.

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

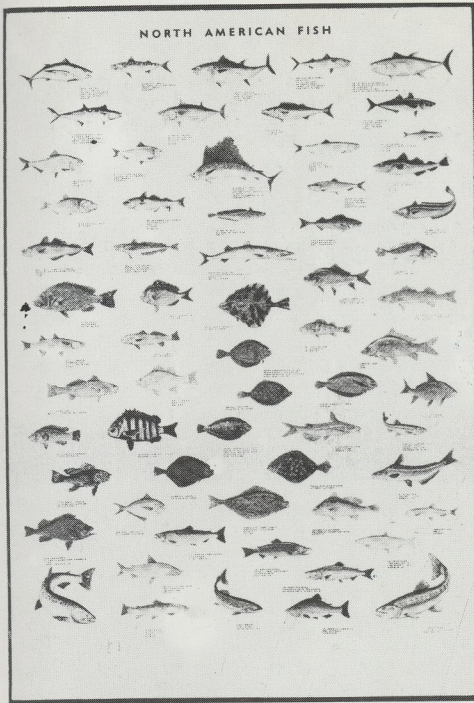
- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

Het lang bestaan van de firma getuigt voor de degelijkheid van de geleverde goederen.

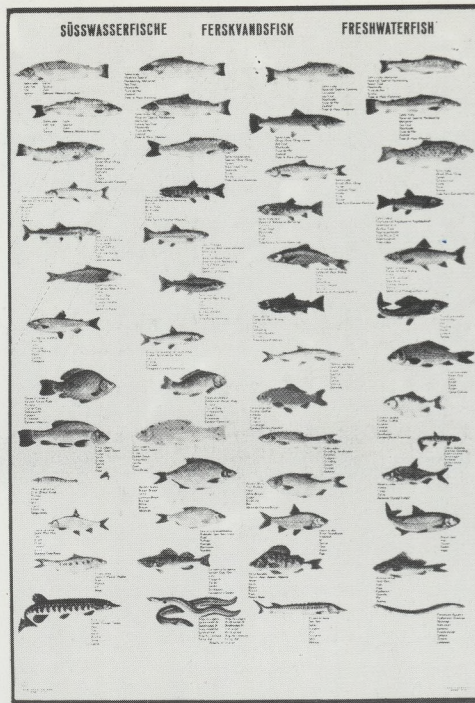
Onze kabels zijn te verkrijgen bij de beste firma's aan de kust en in 't bijzonder bij **S.C.A.P. Oostende**.

Ø (052) 33.24.66

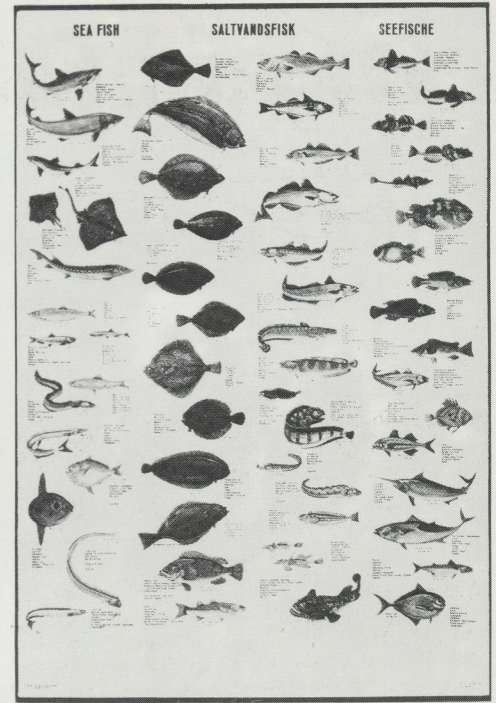
B.T.W. 400.332.559



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.



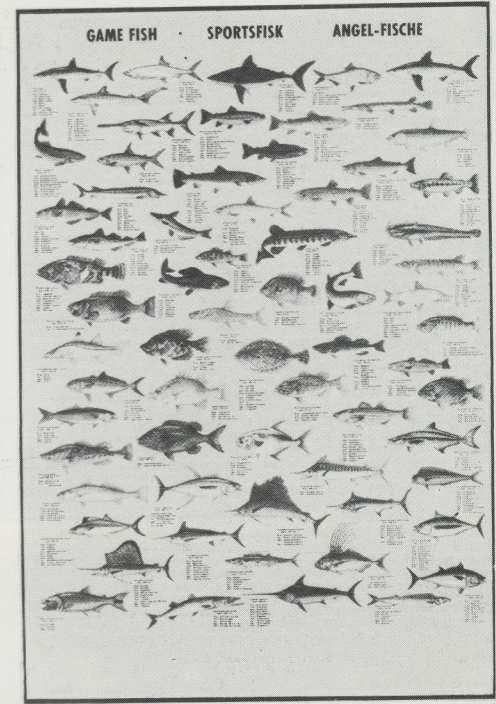
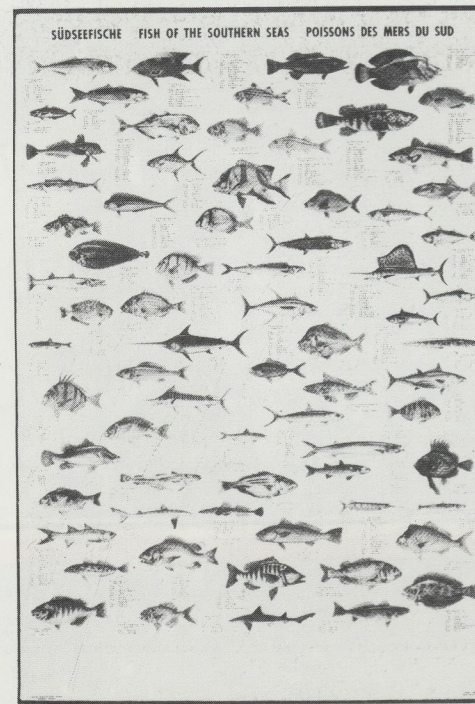
TYPE C: Zeevissen.
62 van de meest verspreide vissen van de Atlantische Oceaan en de Europese Zeeën. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Spaans.
De grootte staat eveneens aangeduid.

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 - Ø (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

Ø (059) 32 11 13