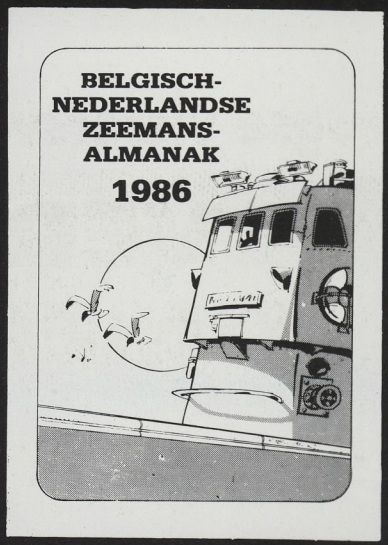
10

HET VISSERIJBLAD



53e JAAR – PRIJS 50 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 7 MAART 1986



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

het visserijblad

Vrijdag 7 maart 1986 – Nr. 10

Nog een nieuwe treiler voor Zeebrugse vissersvloot...

Z.93 „AALSCHOLVER" IN BEDRIJF GENOMEN

De maand maart zal allicht geboekt worden als een bijzonder drukke maand op het vlak van de nieuwbouw ten aanzien van de nieuwbouw in de zeevisserij. Eind van de maand is immers voorzien dat twee nieuwe eenheden in bedrijf zullen genomen worden, met name de Z.96 „Jan van Gent" en de N.58 „Pascin" maar reeds eerder, namelijk afgelopen weekeind werd al een nieuwe eenheid gedoopt en in bedrijf genomen. Het gaat met name om de Z.93 „Aalscholver", een prachtige kusttreiler die werd gebouwd voor rekening van reder Jozef Vantorre uit Knokke-Heist.

Vandaar dat er een hoerasfeertje heerste in de Zeebrugse vissershaven. Feestelijk bevlagd lag de „Aalscholver" afgemeerd aan de steiger, wachtend op de komende evenementen. Reder Jozef Vantorre was reeds zeer vroeg aan boord gekomen om de laatste schikkingen te treffen. Fier als een gieter, en dat mocht ook, laveerde hij over het dek van zijn „Aalscholver", kennelijk tevreden over het resultaat.

Medio deze week moet nu nog de technische proefvaart gebeuren en als alles volgens plan verloopt zal de „Aalscholver" wellicht eind van de week of begin volgende week voor de eerste keer de grote vlakte op trekken.

Vele genodigden kwamen druppelsgewijs af op de doopplechtigheid; uiteraard vele familieleden van een uitbundige familie Vantorre maar ook meerdere gezagsdragers die zich inzetten voor de zeevisserij. Aldus bemerkten wij ondermeer Vancraeynest, directeur-generaal bij het Bestuur van Zeewezen; Blomme, districtshoofd bij dezelfde dienst; Arthur Coene, voorzitter van de onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen „Hulp in Nood" die de „Aalscholver" in verzekering heeft genomen; E.H. Demaeght, directeur van de Vrije Visserijschool „Paster Pype" te Oostende; Alfred Wittevrongel, directeur van de Rederscentrale; Ameel, directeur van de Zeebrugse vismijn en nog vele andere sympathisanten die de visserij en vooral de familie Vantorre genegen zijn.

Namens de bouwende firma, met name de firma Valcke uit Oostende die instond voor de technische afbouw nadat het casco van de „Aalscholver" in onderaanneming was gebouwd door de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp, bemerkten wij de aanwezigheid van de heer Jacques Bonnevie, afgevaardigde-beheerder alsmede de heer André Van Coillie, ingenieur bij de firma Valcke.

Het was E.H. Corneillie, onze visserijaalmoeze-



De kloeke eurokotter Z.93 „Aalscholver" klaar voor de overtocht van Oostende naar Zeebrugge.

Z.93 „AALSCHOLVER"

Nog een Eurokotter met DEUTZ-motor



Afgebouwd door de firma VALCKE

VALCKE FRERES **DEUTZ** **MWM** KHD

B - 2000 ANTWERPEN	B - 8400 OOSTENDE	B - 8380 ZEEBRUGGE
NASSAUSTRAAT 37	VICTORIALAAN 3	TIJDOKSTRAAT 20
TELEFOON (03) 231 06 90	TELEFOON (059) 32 18 14	TELEFOON (050) 54 41 79
TELEX 31.167 VALCKE B	TELEX 81.426 VALCKE B	TELEX 81.951 VALCKE B
FAX (03) 231 06 96	FAX (059) 32 18 19	

nier die de doopplechtigheid verrichtte, daarbij geflankeerd door Daniël Coens, Minister van Onderwijs die het peterschap over de „Aalscholver" had aanvaard. Naast hem de charmante mevrouw Maertens-Vanderhaeghe die als meter fungeerde.

Met de hem eigen zwier volbracht E.H. Corneillie de doopplechtigheid waarop de klassieke Paasnagels in het dek werden geslagen door respectievelijk de peter, de meter, de reder en de schipper.

ZEER GESLAAGDE ONTVANGST IN HET GEMEENSCHAPSHUIS

Daarmee was het eerste deel van de doopplechtigheid afgewerkt en na een laatste rondgang op het vaartuig begaf het ganse gezelschap zich naar de Gemeenschapszaal te Zeebrugge waar een bijzonder geslaagde ontvangst plaats greep in aanwezigheid van ruim honderd genodigden.

Het was tijdens die ontvangst dat achtereenvolgens het woord werd gevoerd door eerst, de heer Jacques Bonnevie, afgevaardigde-beheerder van de firma Valcke en vervolgens minister Coens.

Eerst aandacht nu voor de toespraak van de heer Bonnevie die zich als volgt uit liet:

JACQUES BONNEVIE namens Valcke Frères N.V: „Bekroning van een lange vissersloopbaan"

„Als afgevaardigde beheerder van de firma Valcke Frères N.V. is het mij een eer U allen, mede namens de reder Jozef Vantorre-Verbouw te mogen begroeten en U allemaal te danken voor blijk van belangstelling in de visserij en uw medevoelen met Jozef en Alice, voor wie het vandaag een grote dag is, misschien wel de grootste.

Eerst en vooral wil ik namens de reder mijn dank betuigen aan U, Mijnheer de Minister, omdat U het peterschap over dit nieuwe vissersvaartuig hebt willen aanvaarden, niettegenstaande uw overbelaste ministeriële agenda.

Een woord van dank ook aan Mevr. Maertens - Vander Haeghen Cecile die als meter het nieuw schip zal begeleiden.

Zopas heeft E.H. Corneillie volgens aloude vlaamse traditie de Z.93 „Aalscholver" gedoopt en werden in kruisvorm de paasnagels in het dek geslagen.

Ze zijn als het ware ook het zinnebeeld van ons aller wens dat dit schip vanuit de 4 windstreken behouden moge terugkeren.

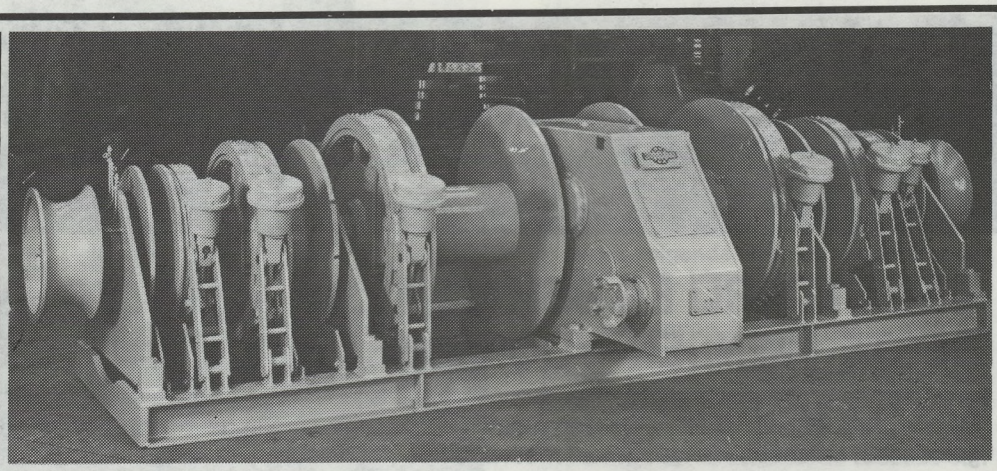
Want niettegenstaande de vooruitgang van de techniek en de steeds meer doorgedreven veiligheidsmaatregelen blijft het vissersleven wat het altijd reeds is geweest: riskant, gevaarlijk en onvoorspelbaar.

Ook als bedrijf houdt de visserij risico's in, afhankelijk als het is van zovele factoren die de reders niet in eigen hand hebben als daar zijn de vangstbeperkende maatregelen, quota, slui-



Een beeld van de doopplechtigheid van de „Aalscholver"

BRUSSELLE MARINE LEVERDE...



Voor de nieuwste aanwinst van de rederij Jozef Vantorre werd, in overeenkomst met de scheepsbouwers, de keus bepaald op een elektrische viertrommel vislier van het type „840-4", met elektrische aandrijving, een genormaliseerd model, speciaal ontworpen voor Eurokotters.

Dit model blijft evenwel opgevat om, wanneer zou overgeschakeld worden naar plankenvisserij, de snelheid van de tandwielkast kan aangepast worden: een toekomstgericht niet te onderschatten voordeel. In de stuurhuisbreedte zeer passend opgevat voor inbouw samen met de elektromotor, is het zeker geen luxe dat ook deze kleinere vislier met pneumatische afstandbediening voorzien werd voor het in- en uitschakelen van de trommels met hun friktiekoppelingen en het openen of sluiten van de trommelremmen vanaf de brug. Een bedieningsbord geeft een praktisch overzicht van de juiste bedieningsstand bij middel van 4 hendeltjes, hetzij gekombineerd 1 per trommel die samen rem en friktiekoppeling bedient „Trommel vrij" - „trommel op rem" - „trommel ingeschakeld".

De soepele werking van deze lier bij uitvieren en inhalen wordt vertaald door zijn kenmerken:

- **Op de 1e laag: 9 ton bij 26 m/min. tot stilstand 13,6 ton.**
- **Op de uiterste laag: 3,8 ton bij 55 m/min. tot stilstand 5,7 ton.**
- **Op de gemiddelde laag wordt max. 8,4 ton ingehaald.**

Om een juiste koers aan de „Aalscholver" te geven, werd een elektro-hydraulische stuurinrichting van het type HSE.80R verkozen, een machine die door zijn algemene verspreiding over alle wereldzeeën een faam van veiligheid en betrouwbaarheid verworven heeft. Dubbele stuurmogelijkheid: met elektrische hoofdpomp waarop elektromagnetische kleppengroep bediend door stuurknuppel, met daarnaast een handhydraulische stuurpomp met stuurwiel in de brug. Overschakeling van één naar andere besturingswijze gebeurt automatisch.

ten van bepaalde visgronden, prijzen van gasolie en ook de prijzen van de vis zelf.

U allen die met het visserijbedrijf vertrouwd bent weet dit maar al te goed.

Slechts zij die een harde koers varen en hun bedrijf goed leiden kunnen ertoe komen hun enorme investeringen te doen renderen.

Daarom is het van het allergrootste belang dat er niet alleen bekwame reders zijn doch ook dat er een geschoolde bemanning aan boord is, zowel theoretisch als praktisch want aan boord tellen vooral een paar kloeke en vaardige handen, handen zoals Permeke die placht te schilderen.

Daarom doet het mij enorm plezier en ik bedank hen heel speciaal voor hun aanwezigheid dat benevens de Heer Minister van Onderwijs, ook vertegenwoordigers aanwezig zijn uit onze visserijscholen. Zij hebben onze vissersjongens in handen en van hun inzet voor de opleiding ervan hangt veel, zoniet alles, af voor wat ons visserijbedrijf aangaat.

Namens de firma Valcke Frères, die verantwoordelijk was voor de gehele bouw en ook namens de West-Vlaamse scheepswerven, die de casco heeft gebouwd bedank ik de reder Jozef en zijn vrouw Alice voor het vertrouwen dat ze in ons gesteld hebben door ons deze opdracht toe te vertrouwen.

De „Aalscholver" is een eurokotter met een lengte van 21 meter, een brutotonnemaat van 70 en een vermogen van 300 pk. Hij komt in vervanging van zijn veel kleiner vaartuig waarmee hij praktisch uitsluitend de garnaalvangst bedreef.

Voor de bouw van de Z.93 was de firma Valcke Frères N.V. alleen verantwoordelijk, doch vele onderaannemers hebben eraan meegewerkt:

- *De voortstuwingsmotor van 292 pk is van het merk Deutz. Hij drijft over een twin disc keerkoppeling en een schroefasinstallatie, geleverd door Federal B.V. een Lips schroef aan.*
- *De casco werd gemaakt door de West-Vlaamse scheepswerven in Oostkamp.*
- *De motor van de hulpgroep van 65 pk is een luchtgekoelde Deutz motor.*
- *De vislier en de electrische stuurmachine werd geleverd door de firma Brusselle uit Nieuwpoort.*
- *De ankerlier is van de firma Van Lier.*
- *De navigatieapparatuur werd geleverd door SAIT-Oostende.*
- *Koelinstallatie in het visruim is van de fa. Stefens Electro Oostende.*
- *Alle timmerwerk werd verzorgd door de firma Lowyck uit Oostende.*
- *De electrische installatie werd uitgevoerd door de firma Siedan uit Zeebrugge.*
- *Het schilderwerk door de Fa. Lauwereins uit Oostende.*
- *De viswasmachine en de kookketel werden geleverd door de Fa. Verburg uit Colijnsplaat.*

Wij hebben dus een hele schaar van medewerkers gehad die allen hun uiterste best gedaan hebben.

Jozef, ik wil u niet alleen bedanken, doch u vooral feliciteren voor uw durf en ambitie en het vertrouwen in de visserij.

Want niet iedereen durft het aan schulden te maken in een bedrijf dat, ik heb het reeds gezegd, zoveel risico's inhoudt.

U bent echter een van de typische voorbeelden van het aloude Zeebrugs familiebedrijf dat meer dan wie ook de vader-op-zoon-traditie behouden heeft.

Het is aan die familiebedrijven te danken dat Zeebrugge uitgegroeid is tot de belangrijkste vissershaven aan onze kust.

Inderdaad, hier in Zeebrugge past nog het gezegde: Zo de vader, zo de zoon!

Zoals vader Constant, als 14-jarige het zeegat introk zo heeft ook Jozef als veertienjarige het zeegat gekozen. De oudste zoon Dirk heeft ook reeds een eigen vaartuig, de Z.56 en de andere 2 zonen wachten met ongeduld om met dit nieuw vaartuig te kunnen meevaren.

Vader Constant is destijds begonnen als scheepsjongen op een zeilschip zonder motor, kocht nadien een eigen schip dat door de bezetter werd aangeslagen, doch doorzetter als hij was liet hij in 1945 reeds een nieuw schip bouwen waarop Jozef zijn leerschool kreeg.

Geleidelijk aan is Jozef opgeklommen van scheepsjongen via matroos, en machinist tot schipper. In 1969 kocht hij dan een eigen schip, de Z.471, dat hij nu nog altijd heeft.

Deze dag is dus de bekroning van uw lange vissersloopbaan waarbij je voor het eerst een volledig nieuw schip hebt laten bouwen.

U heeft een groot kapitaal geïnvesteerd doch U hoeft zich geen zorgen te maken. Uw bijna 40-jarige ervaring en twee kloeke zonen staan borg voor het succes.

Ervaring en jeugd, de grootste troeven!

Wie kan die voorleggen?

Wij mogen heel zeker uw vrouw Alice niet vergeten, de optimiste die van aanpakken weet en die voor u misschien nog de grootste steun betekent.

Er is ook nog vader Constant en uw oudste zoon Dirk, die zoals gezegd, zelf ook reeds reder is en die er altijd bij is om een handje toe te steken.

Hij was er trouwens reeds als eerste bij om samen met uw vader en zijn broers de casco van de Oostkampse weiden over te brengen

BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

WESTENDELAAN, 1
8450 NIEUWPOORT

Tel. 058/234.871
Tlx. 810.32

AAN REDERIJ EN BEMANNING VAN DE Z.93 „AALSCHOLVER" ONZE BESTE WENSEN VOOR BEHOUDEN VAART EN RIJKE VANGSTEN

Met de „AALSCHOLVER", werd een nieuwe vlucht genomen in de jongste generatie Eurokotters. Deze prijsvlieger werd op gebied van kracht en wendbaarheid met twee hoogtechnische produkten bedacht:

1. Een solide „BRUSSELLE" 4-trommel vislier met een maximale trekkracht van 8 ton, zoals de zwaardere uitvoeringen eveneens op kogel- en rollagers gelagerd.
   Voor aandrijving zorgt een 60 pk elektromotor via een flexibele koppeling.
   Remmen en friktiekoppelingen op de 4 trommels worden pneumatisch vanaf de brug bediend.
   Tandwielkast met 2 snelheden instelbaar voor boom- of grondvisserij.
   Hoofdtrommels voor 275 m. kabel dia. 22 mm. - hulptrommels voor 100 m. dia. 16 mm.
2. Een hydro-elektrische stuurmachine „BRUSSELLE" van het onverslijtbare type met 2 paralleel opgestelde drukcylinders en voorzien voor twee stuurmogelijkheden: met elektrische hendel werkend op elektromagnetische kleppengroep van elektrisch gedreven hoofdpomp en een afzonderlijke rechtstreekse handhydraulische besturing door handpomp met stuurwiel in de brug.
   Een roerstandaanwijzer met verlichte wijzerplaat geeft de roerhoek steeds per graad aan.

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

„BRUSSELLE" HET MERK DAT KWALITEIT AAN DUURZAAMHEID KOPPELT

naar Oostende, waar het nest van de Aalscholver heeft gestaan.

U heeft dus sterke troeven om te slagen.

Ik zou zeker aan mijn plicht te kort schieten als ik ook niet heel speciaal mijn dank zou betuigen aan de ambtenaren van de verschillende ministeries en aan die instellingen zonder dewelke dit nieuw vaartuig niet had kunnen tot stand komen.

Tenslotte wens ik de Z.93 „Aalscholver" en zijn bemanning goede vaart en behouden thuiskomst."

Totdaar de heer Bonnevie.

Vervolgens kwam Minister Coens aan het woord in een toespraak waarin hij vooral de nadruk legde op de solidariteit die zich als een rode draad doorheen de visserij slingert.

Minister Coens liet zich als volgt uit:

MINISTER COENS: „Slagkracht en ondernemingszin, uniek in Vlaamse industrie"

„Vandaag is een oude droom van mij gerealiseerd, die ik al lang koester. Het is dan ook met een intens genoegen dat ik ingegaan ben op het verzoek het peterschap van de Z.93 „Aalscholver" aan te nemen.

Ondanks het feit dat ik niet direct aan de kust woon, heb ik me steeds aangetrokken gevoeld door de zee en alle bedrijvigheid die er mee te maken heeft.

En dan denk ik vooral aan het vissersleven, dat voor mij altijd iets speciaals geweest is. Ik ben er mij duidelijk van bewust dat er een verschil is tussen mijn visie op die zaken en de uwe.

Ik ben een „landrot" en U, die bij de visser betrokken bent, bent doorwinterde zeemannen.

En daarmee is het verschil duidelijk gemaakt dacht ik.

Het feit dat ik me slechts van op afstand betrokken kan voelen bij het vissersleven en -werk, belet mij niet groot ontzag en respect te voelen voor wat hier gepresteerd wordt.

De slagkracht en de ondernemingszin die zich in het vissersbedrijf manifesteert, zijn uniek voor de Vlaamse industrie!

*Als ik zie welke **risico's** U durft te nemen, welke **inspanningen** U zich getroost, met welke **onvervaardheid** U de toekomst aanpakt, dan kan ik slechts zeggen: „Chapeau"!*

Hoed af voor onze Vlaamse vissers!

Ik durf zonder meer te stellen dat de zeevisserij tot een van onze mooiste en levendigste bedrijfstradities behoort.

*En één van de aspecten die ik daarin geweldig belangrijk vind, is dat gevoel van **solidariteit** dat tussen uw mensen leeft.*

*U **weet** dat U allen in hetzelfde schuitje zit.*

Er kan slechts gevist worden met bundeling van alle krachten.

En precies dat besef verleent U de energie om op zo'n spectaculaire wijze vooruit te gaan.

Vroeger reeds hebben de vissers diverse keren bewezen dat solidariteit geen ijdel begrip is. Niet alleen voor hun collega's maar ook voor de gewone man.

Daarbij denk ik onder meer aan de rol die de Vlaamse visserswereld gespeeld heeft in de voedselbevoorrading tijdens de 2de Wereldoorlog.

De haring die toen, met immense risico's vanwege onder meer de mijnen, gevist werd, heeft heel wat stedelingen de hongerdood bespaard!

En ik weet ook dat geen visser ooit een schip in nood in de steek zal laten.

Die solidariteit, dat spreekt mij geweldig aan.

De visser, dat is het soort mens waarvan wij er altijd te weinig zullen hebben: eerlijk, robuust en loyaal als hij is binnen en buiten zijn werkterrein.

De arbeid van de visser is overigens hard en gevaarlijk. Daarvoor moet respect opgebracht worden.

*De meeste mensen kennen enkel de **winkelprijs** van het stuk kabeljauw of de tong of de pladijs die op hun bord liggen.*

De werkelijke prijs:** die van de risico's, die van het dagenlang weg zijn van huis, die van de nooit aflatende arbeid, **die prijs blijft onbekend.

Want niemand kan die echt berekenen.

Eén ding weet ik in ieder geval heel zeker: als het wel kon, dan zou de vis onbetaalbaar zijn.

Zoals U ziet is mijn waardering voor het vissersbedrijf zeer veelzijdig, en het is dan ook in meer dan één zin dat het peterschap over een vissersboot mij nauw aan het hart ligt.

*Vanaf vandaag heb ik een echte **familieband** met Zeebrugge.*

Het peterschap is voor mij meer dan een louter formeel begrip.

De Z.93 Aalscholver staat vanaf nu ook een klein beetje onder mijn hoede.

Al was het maar dat ik deze boot met goede gedachten van voorspoed en geluk kan begeleiden.



De stoere bemanning van de „Aalscholver" flankeren een dolgelukkige reder Jozef Vantorre

DE BEMANNING

Zoals eerder gezegd zal de „Aalscholver" vermoedelijk eind van de week of begin volgende week de maidentrip ondernemen. Hiervoor werd volgende bemanning aangemonsterd: schipper Vandierendonck Georges; motorist Vanrompaey Walter en matrozen Vantorre Rik en Vantorre Kurt. Beide laatsten zijn de zoons van reder Jozef Vantorre.

Namens de directie en de redactie van ons blad gaan de beste heilwensen naar reder en bemanning.

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Fier als een gieter poseren „Peter" Minister Coens, „Meter" Mevr. Maertens-Vander Haeghe en reder Jozef Vantorre voor onze fotograaf

De Aalscholver: dat is een mooie en betekenisvolle naam.

Zoals U weet is de Aalscholver een grote roofmeeuw, met een buitengewoon talent om op vis te jagen.

Ik twijfel er niet aan dat deze boot met haar bemanning dezelfde kwaliteiten tentoon zal spreiden.

Daarvoor staan de traditie en uw aller vakkennis borg!

Vakkennis krijgt men overigens niet ***zomaar.***

En daarmee wil ik ook hulde brengen aan het visserijonderwijs, dat toch fundamenteel is in de opleiding tot visser.

De interactie tussen bedrijfswereld en onderwijs staat hier overigens al veel verder dan in om het even welke andere sector.

En dat is positief, vooral omdat U daarmee het bewijs levert dat die interactie niet alleen ***nodig,*** *maar vooral ook* ***mogelijk*** *is.*

Mijn diepe waardering gaat echter ook uit naar Jozef Vantorre, de echte vader van de Z.93 Aalscholver.

U hebt hier een van de meest concrete bewijzen geleverd van uw ***geloof*** *in de toekomst, maar ook van uw liefde voor de visserij.*

En met U ben ik trots op deze boot en op de bemanning die ze op haar tochten zal begeleiden.

Moge de zee U allen gunstig gezind zijn.

Die wens stuur ik niet alleen mee op de maiden trip, maar ook op alle reizen die U in de toekomst beschoren zijn!

Totdaar Minister Coens.

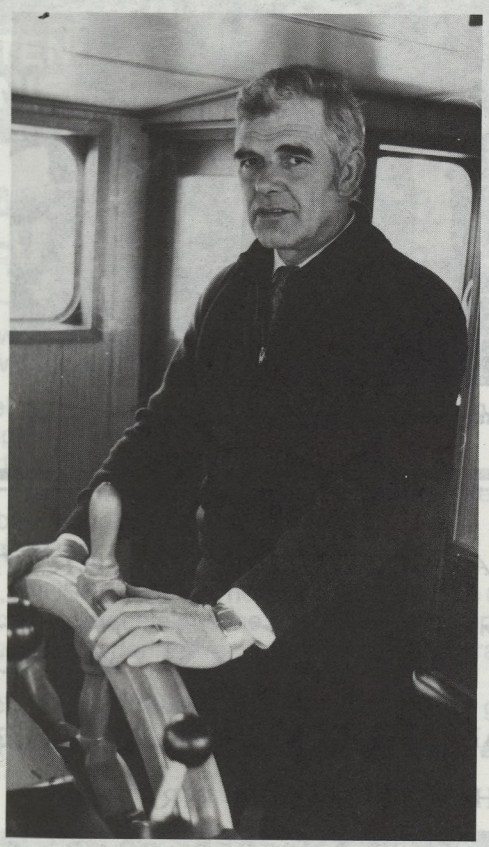
* * *

VERZEKERD BIJ HULP IN NOOD

De „Aalscholver" werd door reder Jozef Vantorre, voor wat de verzekering betreft, ondergebracht bij de Onderlinge Verzekeringsmaatschappij voor Vissersvaartuigen „Hulp in Nood". Nochtans was Jozef Vantorre vroeger geen kliënt bij deze sterke onderneming; hij is inderdaad nog eigenaar van de Z.471 „Jan Bart" en ook dat vaartuig was door een andere maatschappij verzekerd. Reder Jozef Vantorre is echter gaan inzien dat „Hulp in Nood" heel wat méér te bieden heeft dan de andere maatschappijen en daarom besliste hij niet alleen de „Aalscholver" te laten verzekeren door Hulp in Nood maar hij bracht bovendien ook de „Jan Bart" onder bij deze maatschappij. Andermaal een teken voor de bloei van „Hulp in Nood" en bovendien het vertrouwen dat steeds meer reders gaan stellen in deze verzekeringsmaatschappij. Trouwens, uit goed ingelichte bron konden wij vernemen dat er zeer binnen kort iets te gebeuren staat maar wat dat precies inhoudt konden wij nog niet achterhalen.

TECHNISCHE GEGEVENS

Lengte over alles	:	21,00 m.
Breedte op spant	:	6,00 m.
Holte op bovenkant kiel	:	2,80 m.
Diepgang vóór	:	1,95 m.
Diepgang achter	:	2,35 m.



Jozef Vantorre in de scheepsbrug van zijn gloednieuwe treiler

Stalen casco gebouwd op de West-Vlaamse Scheepswerven te Oostkamp.

De afwerking gebeurde te Oostende door de firma Valcke Frères N.V.

- De voortstuwingsmotor is een DEUTZ-dieselmotor watergekoeld type SBA 6M 816 LLK „O" – 6 cylinders in lijn; vermogen 292 PK bij 1.500 t/m met een aangebouwde reduktie keerkoppeling TWIN DISC type MG 514 C reduktie 5,16/1 die een vetgesmeerde schroefasinstallatie aandrijft uitgerust met een LIPS cunial bronzen 4-Bladsschroef dia 1.400 en voorzien van een LIPS straalbuis type 19 A.
- Vóórzijde voortstuwingsmotor is uitgerust met een topas die zorgt voor aandrijving van:
  - Liergenerator ALCONZA type G 200 L - 50 KW
    220 V - gelijkstroom.
  - Verlichtingsgenerator ALCONZA type G 200 S - 20 KW 220 V - gelijkstroom.
  - Verlichtingsalternator 24 V.
- De hulpgroep bestaat uit:
  - Een luchtgekoelde Deutz-dieselmotor type F 6L 912 vermogen 65 PK bij 1500 t/min.

    die aandrijft:
    - Noodliergenerator ALCONZA type G 1805 - 25 KW
      220 V - gelijkstroom.
    - Noodverlichtingsgenerator ALCONZA type G 160 L 16 KW
      220 V gelijkstroom.
    - Verlichtingsalternator 24 V.
- – Vislier is van het type BRUSSELLE TYPE 840/4

  met – 2 hoofdtrommels voor 275 m. kabel dia 22 in 12 lagen.
  – 2 hulptrommels voor 100 m. kabel dia 16 in 10 lagen
  – 2 verhaalkoppen.

  elektrisch aangedreven door liermotor ALCONZA met elektr. rem, vermogen 60 PK - 1.000 t/min. - 220 V gelijkstroom.
- – Hydro elektrische stuurmachine BRUSSELLE type HSE 80R met auto-piloot.
- – Ankerlier, handgedreven ankerlier, VAN LIER type A 1 met 2 snelheden.
- Volgende navigatieapparaten werden geleverd door de firma SAIT ELECTRONICS:

  1 zender ontvanger SSB
  1 zender ontvanger VHF
  1 daglichtradar
  1 automatisch pilot
  1 sonar
  1 kleurendieptemeter
  1 scanning ontvanger
  1 navigator Navstar
  1 videoplotter.
- – Visruim is uitgerust met koelinstallatie STEFENS Koeling tot + 2° C.

Te koop te Zeebrugge:

Zeer goed onderhouden RIJWONING

met ruime living, 4 slpk., tuin en grote garage.

Prijs: 2.500.000 fr.

Inl.: Agentschap IMMO HEIST,
Graaf d'Ursellaan 34, 8390 Knokke-Heist
Tel. (050) 51 31 82

GEBROEDERS VIAENE KREGEN GARNAALTROFEE



Tijdens het voorbije weekeind werd, tijdens een bijzonder sympathieke plechtigheid op het Oostendse stadhuis, de jaarlijkse Garnaaltrofee overhandigd aan de gebroeders Viaene van de O.101 „Benny" die tijdens het afgelopen jaar de grootste garnaalaanvoer lukten in de Oostendse vismijn. De trofee bestaat uit een metalen garnaal die het ganse jaar in de mast van het bewuste schip wordt gevoerd.

Op de foto de stadsmagistratuur, samen met de laureaten van de Garnaaltrofee, met name de gebroeders Viaene.

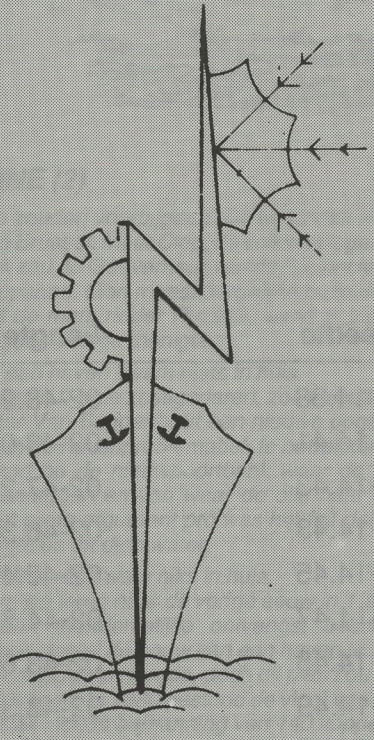
Vis eten brengt u dikke voordelen! U wordt er slank van zonder honger te lijden, het is een gezond en rijk voedsel, maakt uw bloedvaten zuiver en houdt u fit.

KANAAL: GOEDKOPE OVERVAART

Townsend-Thoresen gooit er de beuk in, waarschijnlijk een uitdaging aan de geprojekteerde tunnel onder het Kanaal.

Een overtocht voor één pond of 10 Franse franken! Een overweldigend sukses! Meer dan 170 duizend reservaties voor vertrek uit Dover en Portsmouth, waaronder personen die gans Engeland doorkwamen van uit Newcastle. Er zijn zelfs inrichtingen die aan hun kliënteel een gratis reis aanbieden wanneer zij voor een bepaald bedrag kopen.

Eveneens groot sukses langs de Franse kant van het Kanaal, maar dan toch beduidend minder overweldigend. Op de lijn Le Havre - Portsmouth 15 duizend reservaties. Anderzijds heeft men aan boord de automaten waar drank, chocolade, enz. te verkrijgen is vermenigvuldigd want het moet aan een andere kant toch iets opbrengen. De Britten zijn anderzijds heel wat meer uitgelaten op Franse bodem en storten zich op Franse drank. De Fransen heel wat kalmer op Britse bodem. In elk geval heeft Townsend-Thoresen een eerste slag gewonnen en waarschijnlijk voor heel wat reizigers een drempelvrees helpen overwinnen voor een reisje op zee over het Kanaal.



S.C.A.P.

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE

■ **Levering brandstoffen**

Scheepsuitrusting

Tel. (059) 32 29 51 – 32 09 31

■ **Bouwen vissersvaartuigen**

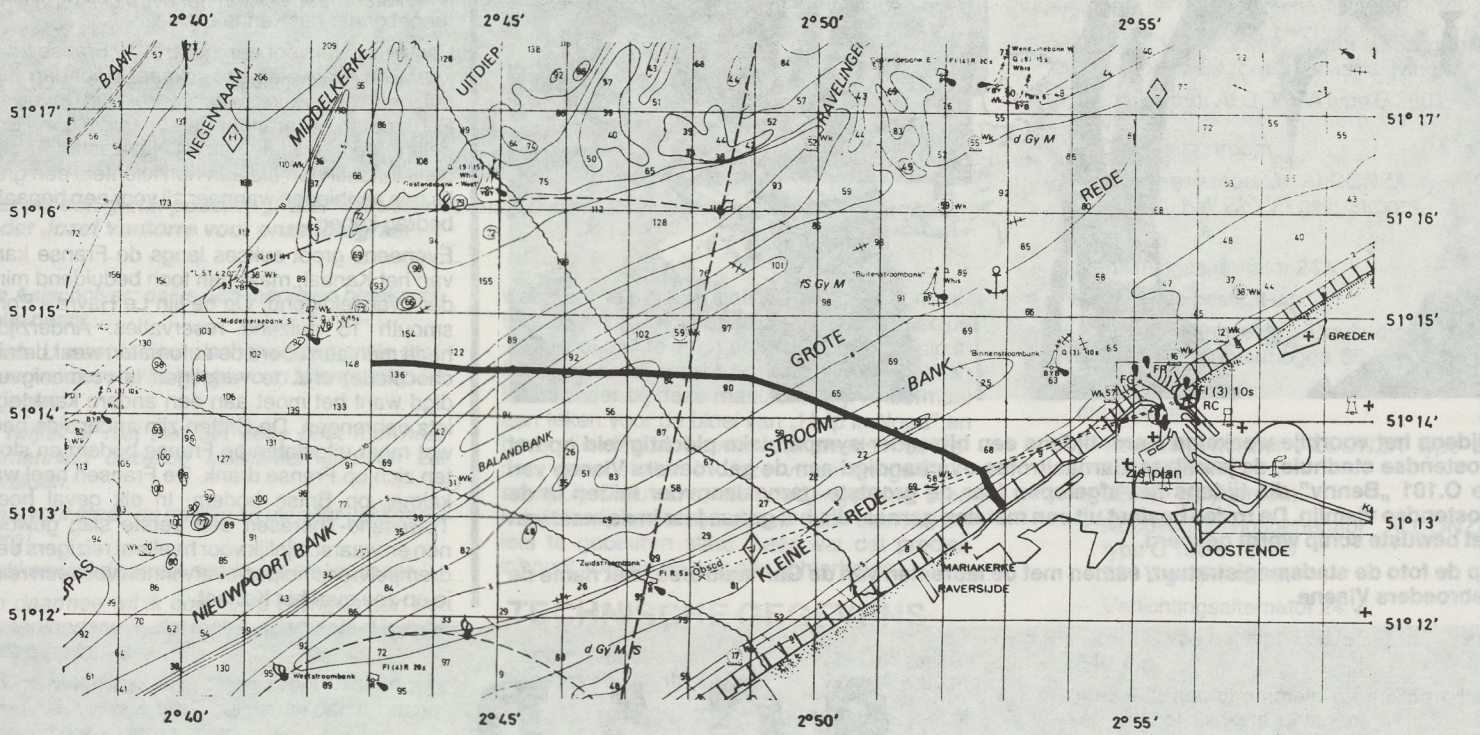
Alle scheepsherstellingen

Tel. (059) 32 39 79 – 32 08 20

NIEUWE ZEEKABEL TUSSEN OOSTENDE EN BROADSTAIRS

In 1986 wordt de eerste internationale onderzeese optische verzelverbinding ter wereld gelegd en in gebruik genomen.

De kabel bestaat uit 3 × 2 glasvezels en zal een totale capaciteit hebben van 11.520 kanalen.



UK-BELGIUM N° 5

Telecommunicatiekabel met glasvezel

Shore end - 30 september 1985

Hierna volgt de positielijst van deze zeekabel in de Belgische kustwateren:

No.	Breedte	Lengte	No.	Breedte	Lengte
01.	51-13.36 N	02-52.72 E	80.	51-14.38	02-48.90
08.	51-13.48	02-52.59	90.	51-14.41	02-48.07
18.	51-13.66	02-52.03	100.	51-14.43	02-47.22
30.	51-13.81	02-51.37	110.	51-14.43	02-46.36
40.	51-13.97	02-50.76	120.	51-14.45	02-45.45
50.	51-14.08	02-50.27	130.	51-14.47	02-44.53
60.	51-14.22	02-49.68	140.	51-14.48	02-43.60
70.	51-14.27	02-49.43	146.	51-14.49	02-43.32
75.	51-14.33	02-49.17	149.	51-14.47	02-42.92

Langs dit blad wenst de R.T.T. bij de schippers aan te dringen om bij het treilvissen rekening te houden met de vermelde posities teneinde zowel het visgerei als de kabel niet te beschadigen.

VAN SCHEPEN, MENSEN EN DE ZEE

DEPANNE (1)

Uit alle tijden heeft men om en rond Depanne voorwerpen teruggevonden die aantonen dat deze streek al heel vroeg bewoond is geweest. Uit de tijd van de Kelten, uit het Ijzertijdperk, uit de tijd van de Romeinen, het begin van onze jaartelling en dan nog uit de vijfde en de zevende eeuw. Helemaal niks bijzonders dus dat daar vissers aan het werk waren sedert onheuglijke tijden. En dat moet ge toegeven, 't is een gedroomde „westhoek" om zich neer te zetten en aan de kost te komen met de visserij. Door de eeuwen heen waren er hoogten en laagten voor wat deze bedrijvigheden aangaat en de bevolkingen. Er is dan ook eerst maar tijdens het Oostenrijkse bewind weer sprake van „Depanne". We mogen geredelijk aannemen dat vele generaties doorheen de tijden hun bestaan in duinen, stranden en de Vlaamse banken rond Depanne doorgebracht hebben.

Ooit was Depanne verbonden met Adinkerke als een enkele gemeente. Eerst maar op 15 april 1911 kreeg Depanne het statuut van zelfstandige gemeente. En ook van toen dateert de gemeente „Aaienkerke".

In 1835 werd een aanvang gemaakt met het op orde stellen van vele zaken in de nieuwe natie België en meteen kwam men tot de verbazende vaststelling dat Depanne de belangrijkste vissersvloot bezat van de Belgische kust. Het moet dan ook niemand verwonderen dat de vissers er graag over een haven hadden kunnen beschikken, temeer dat de kust aldaar heel geschikt was voor de bouw van een haven. Duinkerke kan daar een bewijs van zijn.

In Veurne woonde toen volksvertegenwoordiger Clep die heel wat aandacht en sympathie had voor de vissersvraagstukken. Deze Dries Claeys van de vorige eeuw deed dan ook een gewichtige verklaring in de kamer van volksvertegenwoordigers in 1847.

„Het is ontegensprekelijk", zei hij, „dat een haven of een aanlegplaats opgericht in Depanne, tegenover Dover en verbonden met het binnenland door een spoorweg, zeer grote voordelen zou bijbrengen voor België. De overtocht zou slechts 2u30 duren. Het feit dat wij rechtover Dover, over zulke grote zeediepte beschikken en dit op een ogenblik dat bij lage tij alle havens van de Noordzee onbereikbaar zijn, is een voordeel dat te belangrijk is opdat het niet zo vlug mogelijk uitgebuit zou worden. ..."



DEPANNE (2)

Vele jaren zouden voorbijgaan. De westhoek was blijkbaar ook al in deze tijd ver van Brussel. Maar Clep, de volksvertegenwoordiger, liet niet los, en uiteindelijk zou de Goeverneur van de Provincie eens een blik komen werpen op Depanne. Men moest dergelijke bezoeken wel heel bijzonder vinden, want de man, ridder Ruzette, werd er triomfantelijk binnengehaald door een geestdriftige menigte.

Maar van een haven kwam niets in huis.
Jaren nadien n.l. in de zestigerjaren, zou van uit Koksijde door de toenmalige senator Van Buggenhout een nieuwe poging gedaan worden om de westhoek in de havenproblematiek te betrekken. Hij sprak van een kunstmatig eiland op de nieuwpoortbank waar de mammoettankers zouden kunnen aanleggen en van waar de olie naar ons land zou worden gepompt. Het grote argument pro was het feit dat het eiland al dadelijk toegang zou geven tot diep water.

Maar ook daarvan kwam niks in huis.
Toch keren we terug naar de vorige eeuw in 't jaar 1880, toen Goeverneur Ruzette een triomfantelijke ontvangst beschoren was in Depanne. Eigenlijk was dan al de bouw van een haven te Zeebrugge ontstaan in het brein van Leopold de tweede, doch dit plan zou eerst maar vele jaren later uitvoering krijgen. In 1880 bestond de vloot van Depanne uit een veertigtal boten met een totale bemanning van 140 koppen. In 't jaar 1900 waren er 73 boten. Oostende stond aan de top van de visserij-hit-lijst met net erachter Depanne.

Er bestonden toen zelfs twee heuse scheepswerven in Depanne :de werven Demol en Deye.

In 1903 kreeg deze kuststreek een visserijschool.

DEPANNE (3)

Het begon allemaal met panneboten en panneschuiten en zolang men deze vaartuigen het strand kon optrekken was er eigenlijk geen enkel probleem. Maar algauw deed zich de behoefte aan grotere vaartuigen gevoelen, en meteen rees de noodzaak van een echte haven. Grote boten kan men uiteraard niet zo maar met mankracht het strand opsleuren.
Het strand in Depanne was laag tot tegen de duinenberm.
Weer kwam de bouw van een schuilhaven te berde.

Lobby-en bestond toen blijkbaar al, zij het op bescheiden schaal. Maar pastoor Dequidt van St.Pieters in Depanne had een goede vriend n.l. professor Van Vlierbergh, en zij zouden samen pogen de zaak te aktiveren.

Op 30 april liet deze professor aan de pastoor weten dat hij de zaak ter kennis had gebracht van minister Schollaert, dat deze er brood in zag en dat bovendien Depanne aan Prins Albert, die later Koning van België zou worden, een goed advocaat had...! Hoop doet leven. Minister Schollaert had lange tijd het departement van Binnenlandse Zaken beheerd, maar in 1906 was hij eigenlijk geen minister meer. Hij zou het evenwel terug worden in 1908 .

Maar op 30 mei 1906 werden de hooggespannen verwachtingen wat bekoeld want minister Desmet Denayer had er niet zo'n goed oog op, op deze haven van Depanne.

Dat was op zichzelf nog niet zo erg, ministers kunnen onder elkaar wel een en ander arrangeren. Maar achter Desmet Denayer stond niemand minder dan Leopold de tweede, de man met de baard. Hij was de man die ooit zei dat een land dat aan de zee grenst nooit klein kan zijn, maar daarin nooit gevolgd werd door ministers noch mandaatdragers. Dat hij toch in deze tijden de haven van Zeebrugge bouwde, bewijst zijn geloof in de maritieme mogelijkheden.

Maar in Depanne dacht men helemaal niet aan Zeebrugge, dat lag tenslotten een heel eind weg. Maar Oostende, de haven van Oostende, dat was gevaarlijker.....! Want Leopold had zijn naam met Oostende verbonden, althans dat was wat de mensen dachten. En een nieuwe haven in Depanne zou de ontwikkeling van een nieuwe haven in Oostende in de weg te kunnen staan!!



DEPANNE (4)

Maar de strijd tussen Oostende en Zeebrugge was al lang aan de gang, de sluis Demey te Oostende staat er nog altijd als herinnering aan de ingenieur die het onderspit moest delven tegen diegenen die Zeebrugge op 't oog hadden voor de toekomst. Strijd die nu uiteindelijk uitgemond is in een polyvalent diepzeehaven te Zeebrugge. Na vele merkwaardige strubbelingen op alle niveaus. Maar dat is een andere geschiedenis.

Toch werd dankzij de (kleine lobby) een koninklijke commissie opgericht die belast was met het onderzoek naar de mogelijke bouw van een haven in Depanne.

De cijfers waren immers gunstig voor de streek. In 1903 waren er 104 vissersboten, er werd 860 ton vis aangevoerd en de verkoop bracht 1.288.408 fr. op. Dat was het dubbele van Heist, Blankenberge en Nieuwpoort!

De commissie kwam tientallen keren samen en er waren veel positieve elementen. De oorlog 1914/18 bracht alles in de war.
En Depanne kreeg nooit een schuilhaven!
En toen begon de teloorgang van pannese visserij. De vloot bestond in 1914 uit 97 sloepen met 662 man, 38 open boten met 72 man, hetzij in totaal 135 boten met 734 vissers.

In 1926 was het effectief teruggevallen op 24 vaartuigen met 734 vissers.

Onze oude scheepmakker en vriend Gust Geryl heeft voor ons de krant „Ons Volk" van 10 februari 1912 opgediept, en daarin lezen we dat de grootste schepen uit Depanne op verse vis vaarden met de korre in de gewone tijd en verder in de Noordzee op kabeljauw van einde april tot begin september. De kleinste vaartuigen visten langs de kust op garnaal, but en tong. Maar in de winter voer de hele vloot op haring.

We kennen allemaal de eerbied van d'hollanders voor de zondagsrust die ze zelfs ver van huis op zee plegen te nemen. Welnu, dat bestond al in Depanne in deze toch al verre tijden. 's Zondags werd er niet gevist. De boten lagen dan in rechte lijn op het strand „vertuid" op hun naker, de zeilen gegeid en de netten in de grote mast opghetrokken om te drogen.

UITZONDERINGEN OP DE VERHOGING VAN NETMAASWIJDTE TOT 90 MM.

De machtige Schotse Redersfederatie is niet volledig gewonnen voor het E.E.G.-opzet om de netmaaswijdten in algemene zin te verhogen. Vooral is men tegen de netmaaswijdteverhoging in de Noordzee (lees vooral noordelijke Noordzee) en west Schotland. Het is duidelijk dat het hier in de eerste plaats om Schotse belangen gaat, namelijk om hoofdzakelijk Schotse visvangstgebieden. Men is tegen de verhoging tot 90 mm. voor de Schotse westkust en voor de Noordzee, een maatregel, die, volgens de E.E.G. in de praktijk zou moeten komen op 1/1/1987. Men is vooral tegen deze verhoging voor de gebieden voor West-Schotland. Reden die men hiervoor opgeeft is het feit dat de producentenorganisaties en -federaties niet betrokken zijn geweest in de besprekingen. Daarbij zou, volgens deze kringen, de noodzaak tot deze maatregel niet biologisch-wetenschappelijk bewezen zijn? Volgens zelfde kringen is het evenmin opportuum de netmaaswijdte voor wijting in de Noordzee van 80 tot 90 mm. op te voeren, waarvoor minstens een uitzondering dient gemaakt voor de kleinere vaartuigen die op de westkust vissen. Het is duidelijk, als dit voor de kleine vaartuigen op de westkust zou toegelaten worden, dat hiermede de Britse visserij bevoordeligd wordt, omdat de visserij van de kleinere vaartuigen uit de andere landen-lidstaten, zover niet reikt.

In feite zou dit eigenlijk neerkomen op een diskriminatie ten nadele van de visserij der andere landen-lidstaten en dit is door het Verdrag van Rome verboden. Deze zone zou inderdaad slechts door de eigen Britse kleine vaartuigen kunnen bevist worden, gezien woordvoerders van de Britse federaties duidelijk stellen dat het hier toch maar om vaartuigen zou gaan die een bepaalde lengte niet mogen overschrijden en in wateren die zich niet ver uit de kust zouden uitstrekken.

We veronderstellen dan ook dat de E.E.G. geen dergelijke uitzonderingen zal kunnen toestaan.

NOG WEINIG GROTE EXEMPLAREN VIS IN DE NOORDZEE

We kunnen onze collega „Stuurboord-Visserij-Editie" niet volgen waar hij in het alarmsein van de marinebiologen, die vaststellen dat de grotere exemplaren van de vis uit de Noordzee aan het verdwijnen zijn, niets alarmerend ziet. Integendeel als er nu veel jonge vis gevangen wordt, dan komt onze collega tot het besluit dat men beter kwaliteit vangt, omdat jonge vis gezonder is, minder onderhevig aan ziekten en weefselvergroeiïngen, enz. Maar wat dan met het kuitschieten waaraan de gevangen jonge vis, in het geheel niet, of slechts één of een paar jaar aan deelgenomen heeft? De vraag stellen is ze beantwoorden. Als men, na de grote exemplaren uitgeroeid te hebben, te veel jonge vis vangt, dan wordt het een hopeloos geval. We blijven het een moord noemen wanneer we de kleinste slag vis (vooral van de kabeljauw en de schelvis) beschouwen die nog in de maat valt om aangevoerd te worden. Eigen ruiten-insmijten door de visserij zelf en waartegen deze, desnoods tegen wil en dank, en voor eigen voordeel, moet beschermd worden.

HINDERENDE REUK DOOR OVERSLAG VAN VISMEEL?

VRAAG van raadslid M. VANHECKE

Aan de westkant van het Handelsdok, tussen Hangar 3 en 5, ter hoogte van het aldaar gevestigde douanekantoor, is er een verbinding tussen de hangars voor de overslag van vismeel, waarbij heel wat van dit product in de omgeving verspreid wordt.

Hetzelfde geldt trouwens ook bij het laden en of het lossen van dit goed in vrac.

Hierdoor wordt in de omgeving een verpestende geur verspreid, maar wat veel erger is, is het slib dat hierdoor bij regenweer op de kade ontstaat. Die indringende onvoorstelbaar verpestende geur besmet vooral de klederen en schoenen van de aldaar gevestigde douaniers, die ook klagen over het slipgevaar voor de auto's.

Ik zou het op prijs stellen mocht de ecologische stadsdienst een onderzoek ter plaatse uitvoeren, en de nodige maatregelen zouden getroffen worden om aan die onaanvaardbare toestand een einde te stellen.

ANTWOORD

De overslag van vismeel in de handelshaven gaat inderdaad gepaard met een (relatief gering) verlies van deze grondstof bij het vervoer over de transportband. Het betrokken bedrijf heeft echter toegezegd, maatregelen te treffen om het euvel zoveel mogelijk te verhelpen.

Het ware niet in het belang van onze handelshaven, deze trafiek te weigeren.

hin

HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE

☎ (059) 32 16 89 – Telex: 81229

■

Gedekte risiko's:
eigen schade – schade aan derden –
opslepingen – totaal verlies –
lichamelijke schade aan derden –
navigatietoestellen – zeegoed – vistuig

■

Scheepskredieten worden verleend
aan de leden tegen zeer lage interesten.

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

COWBOY EN INDIAAN SPELEN KAN VIJFTIEN MAAND SCHORSING KOSTEN

Rijkscommissaris Carly heeft zich woensdag, tijdens de Onderzoeksraad voor de Zeevaart, bijzonder hard opgesteld ten aanzien van schipper Bossier Christiaan van de Z.418 „Atlas". Reeds eerder hebben wij bericht gegeven over de feiten die zich aan boord van dit vaartuig voordeden op 7 april 1984. Schipper Bossier oordeelde het toen nodig een spelletje „Cowboy en Indiaan" te spelen met de aan boord zijnde brandblussers maar nadien moest uiteraard een uitleg gevonden worden voor het leeg spuiten van de toestellen. Bossier vond er toen niet beter op dan een brand te ensceneren en nadien... te blussen. De ganse bemanning deed overigens naarstig mee en iedereen leek het nadien ook roerend eens toen bij de Zeevaartpolitie verslag werd neergelegd nadat de reder verzet had aangetekend tegen de bewering dat het betreffend fornuis niet langer veilig was.

Tijdens die onderhoren door de Zeevaartpolitie hielden alle bemanningsleden voet bij stek. Het mag dan ook een geluk heten dat de hele affaire uiteindelijk toch aan het licht kwam maar ook tijdens de onderhoren door de Onderzoeksraad voor de Zeevaart bleven de opvarenden het roerend eens. Het fornuis was in brand gevlogen en... dat moet geblust worden, zongen de vissers in koor. Tot zowel de voorzitter als de rijkscommissaris dreigden met vervolging wegens meineed. Toen kregen de vissers het zevenkleurig schijt in de broek en één voor één haalden zij bakzeil.

Dat is nu vooral schipper Bossier zwaar komen te staan want in zijn vordering liet de rijkscommissaris verstaan dat betrokken schipper met minstens een schorsing van vijftien maanden moet bestraft worden. De feiten liegen er overigens niet om: opzettelijk onbruikbaar maken van brandblussers, het aanzetten tot het afleggen van valse varklaringen, leugenachtige verklaringen afleggen in een zeeverslag, geen melding maken van de feiten in het logboek, het ensceneren van een brand, enz... Materiaal genoeg dus om een zware sanctie te vorderen terwijl de rijkscommissaris bovendien nog aandrong opdat de reders, na het verlopen van de straf, geen beroep meer zouden doen op schipper Bossiers die een blammage is voor het zeemansberoep.

AANVARING MET YACHT

Een tweede zaak die behandeld werd betrof de aanvaring die zich voordeed tussen het vissersvaartuig N.15 „De Kottens" en een pleziervaartuig dat eigendom is van de h. De Brouwer, een piloot. De feiten deden zich voor in de Zeebrugse vissershaven. Getuige De Brouwer beweert dat hij, op amper vijftien meter van zijn vaartuig, niemand in de scheepsbrug zag van het vissersvaartuig. Pas nadien kwam iemand in de brug en onmiddellijk werd volle kracht achteruit geslagen maar een aanvaring bleek niet meer te vermijden. Getuige De Brouwer werd zelfs door schrik bevangen en dacht er even aan over boord te springen. Steeds volgens getuige werd het achterschip van zijn zeilvaartuig onder water geduwd door het vissersvaartuig maar alles beperkte zich tot aanzienlijke stoffelijke schade. Wel, zo liet getuige verstaan, heeft hij nog aangedrongen op een bloedproef van de schipper van „De Kottens" maar dat haalde (natuurlijk) niets uit.

SCHIPPER DASSEVILLE IN VEDETTE

Tenslotte viel er nog wat pret te beleven toen schipper Daniël Dasseville, in twee verschillende gevallen kwam getuigen. Er was eerst de aanvaring die zich voordeed tussen zijn vaartuig, de Z.181 „Cleopatra" met de Z.198 „Zeenimf". De feiten deden zich voor bij zeer slechte weersomstandigheden waarbij het zicht omzeggens nul was. Getuige Dasseville beweert dat hij enkel geluidseinen geeft als een ander vaartuig op de radar wordt gezien maar hij liet wel na, niettegenstaande de slechte zichtbaarheid, een versterkte uitkijk te houden. Dat kon niet, zegt getuige, omdat alle opvarenden op het dek aan het werken waren.

Nadien wordt ook nog roerganger Vantorre van de Z.198 „Zeenimf" gehoord maar die geeft wel een wat verwarde uitleg waarbij hij ondermeer aanhaalt dat de radar bij momenten slecht werkte en bovendien de fluit niet in goede staat was. De reder was daar trouwens van op de hoogte maar steeds werd slechts met een hulpmiddel hersteld. Nadien worden beide getuigen nog geconfronteerd maar de Raad wordt er niet wijzer door.

* * *

Dan is er tenslotte nog de wat dubieuse koers die werd gevaren door de Z.198 „Zeenimf", dit keer met schipper Dasseville aan boord. Getuige zegt dat hij wel toelating kreeg om de Zeebrugse haven binnen te varen niettegenstaande het verbodsein bij stond. Dat lijkt een (gevaarlijk) gebruik te zijn geworden in Zeebrugge. Net op dat moment voer immers ook een vrachtschip uit en hierdoor werd schipper Dasseville dermate verrast dat hij tegen de kaaimuur aanliep. Nadien, bij het verder doorvaren in de havengeul, moest hij uitwijken voor de Z.400 die de haven uitvaarde en nogmaals leidde die verrassing tot een aanvaring want nu kwam de Z.198 tegen een dukdalf terecht. Schipper Dasseville lijkt de feiten evenwel in een lachertje te willen trekken. Ik krijg het warm, zegde hij lachend. Geeft niet, zegde de rijkscommissaris, het wordt nu warmer als je mijn vordering zult horen. Schipper Dasseville is dus nu al verwittigd.

HOOGWATERBOEKJE 1986

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

Het geeft ook de tijdverschillen 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. + 26 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust", H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

2 RECORDS OP 1 DAG IN ZEEBRUGSE VISMIJN

Woensdag stond de Zeebrugse vismijn weeral centraal in de belangstelling toen op 1 dag tot 2 maal toe het opbrengstrecord per vaartuig werd gebroken.

Eerst even herinneren dat het oude record op naam stond van de Z.67 „Rubens" van de rederij Rubens. Dat record dateert al van 6 februari van vorig jaar en bedroeg 4.651.971 fr.

Nu, dertien maanden later, werd op 1 dag dat record tot 2 maal toe verbeterd. Woensdag gebeurde dat bij de verkoop van de Z.196 „Zeeduivel" van de rederij De Golfbreker. Na een 12-dagen durende reis naar de visgronden van de West lostte dat vaartuig in totaal 33.669 kg. vis, waaronder 15.617 kg. tong, en die tong alleen al was goed voor een opbrengst van 4.169.700 fr.

Daarnaast werd ook nog wat andere vis aangevoerd en dat bracht het totaal op een recordomzet van 4.777.400 fr.

Grote vreugde dus bij reder, schipper en bemanning van „De Zeeduivel" maar die bleek dan wel van korte duur. Want na hun vaartuig was het de beurt aan de N.36 „Donia" van de rederij Versluys-Desaever. Ook dat vaartuig was gedurende 14 dagen bedrijvig geweest op de visgronden van de West en had in totaal 29.042 kg. vis in de ruimen zitten, waaronder 15.541 kg. tong.

In feite dus een kleinere vangst dan deze van de Z.196 maar toch werd het gloednieuwe record verbroken want de vangst van de N.36 „Donia" was goed voor een totale omzet van 4.923.870 fr., m.a.w. een nieuw record.

HET GARNAALFEEST '86 EN DE VERKIEZING VAN „MIEKE GARNAAL" EN HAAR EREDAMES TE OOSTDUINKERKE

Temidden van de plaatsen waar authentieke en originele folklore trouw in ere wordt gehouden, bekleedt Oostduinkerke een vooraanstaande positie. Van heinde en ver is de Oostduinkerkse vissersfolklore bekend en overal ten zeerste geprezen. De badplaats heeft immers iets eigens, dat men elders vergeefs zou zoeken: garnaalvissers te paard.

Ten teken van hulde aan de „paardevissers" en aan de garnaal werd in 1950 het „Garnaalfeest" georganiseerd, dat sedertdien jaarlijks wordt ingericht en dat in die jaren tot één der meest succesrijkste folkloristische manifestaties van het land is uitgegroeid.

Te Oostduinkerke wordt er reeds druk gewerkt aan de voorbereiding van de 37ste uitgave van dit feest dat op 21 en 22 juni aanstaande gevierd wordt.

Als eerste in de reeks van de diverse evenementen wordt er op zaterdag 5 april te 21 u. overgegaan tot de verkiezing van het garnaalkoninginnetje „Mieke Garnaal '86" en haar eredames. Deze verkiezing heeft plaats in de feestzaal van het Natuurvrienden-Vissershuis (Westhinderzaal). De muzikale animatie wordt verzorgd door het dansorkest „Frank Smith".

Een buitenkansje voor alle jonge dames van binnen en buiten de badplaats om de fel begeerde titel van „Mieke Garnaal" - „ambassadrice van Groot-Koksijde" in de wacht te slepen.

Een feestje om mee te beleven. Een prima ideetje voor een avondje uit!

Wie wordt „Mieke Garnaal '86"?
Wie worden de twee „Eredames"?

Verkiezing in het kader van het jaarlijks „Garnaalfeest" op zaterdag 5 april '86, te 21 u., in de feestzaal van het Natuurvrienden-Vissershuis, Westhinderstraat 3 Oostduinkerke. Dansorkest: „Frank Smith".

Reglement:

1) De ongehuwde jonge dames, minstens 16 jaar oud en de nederlandse taal machtig zijnde, komen voor de titel van „Mieke Garnaal 1986" in aanmerking.

2) De kandidaten zullen onderworpen worden aan selectieproeven gaande van het kusttoerisme tot de bijzonderheden van de garnaalvisserij te paard.

3) „Mieke Garnaal" en/of haar eredames moeten bereid zijn om bij gelegenheid de gemeente te helpen vertegenwoordigen op feesten of andere manifestaties in binnen- en buitenland. Zij zullen vanzelfsprekend aanwezig zijn op de diverse manifestaties georganiseerd in het kader van het 37ste Garnaalfeest op 21 en 22 juni aanstaande.

4) De titel van „Mieke Garnaal" wordt maar één enkele maal toegewezen.

5) De kandidaturen met handgeschreven curriculum vitae worden verwacht vóór 19 maart e.k. op het kantoor: V.V.V. Koksijde-Oostduinkerke, Oud Gemeentehuis, 8458 Oostduinkerke (Koksijde), tel. (058) 51.11.89.

6) Eventuele preselectie op zaterdag 22 maart '86, te 11 u., op het oud-gemeentehuis te Oostduinkerke.

Waardevolle prijzen, waaronder stereoketen, elektrische apparaten, weekends in het buitenland.

Bijkomende informatie is te verkrijgen bij de heer Etienne Vanneste, Schepen voor Toerisme, Zeedijk 23, 8458 Oostduinkerke (Koksijde), tel. (058) 51.11.83.

■ Vorige week werden heel wat Belgische treilers door de Britse admiraliteit in het Bristol Kanaal gespot, west-zuidwest van Trevose. Ook in de Ierse Zee werden er niet minder dan 15 Belgische vaartuigen gespot, zuid-west van het eiland Man, waaronder 10 bokkenvissers. Alle aktiviteiten van de treilers in Britse wateren worden in kaart gebracht en vereenzelvigd. In het Oosters Engels Kanaal werden zelfs 17 kleinere Belgische middenslagtreilers opgemerkt, uitgespreid tot Selsey.



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.

GROOT-BRITTANNIË

■ Opnieuw werd een Deens vaartuig opgebracht door de Britse H.M.S. Jersey. Dit betekent terzelfdertijd de tweede maal dat betrokken Navyvaartuig een Deens vaartuig binnen de zeven dagen opbrengt. Het vaartuig werd naar Lerwick opgebracht waar de schipper wegens illegale visserij voor de rechtbank zal moeten verschijnen. Wanneer Deense vaartuigen opgebracht worden gaat het hoofdzakelijk om industriële visserijen voor vismeeldoeleinden waarbij een te grote bijvangst aan vis voor menselijk verbruik vastgesteld werd. Het is voor deze Deense schippers inderdaad niet eenvoudiger geworden, nadat de bijvangst van 18% tot 10% werd teruggebracht, zoals het vroeger altijd was. Er werd inderdaad voor één jaar een proef gewaagd met 18% als maksimale bijvangst maar er is hiertegen, vooral van Schotse kant, zoveel protest gerezen dat deze proefperiode met een nieuw jaar niet verlengd werd.

■ Meer en meer komt er in Groot-Brittannië tegenwind tegen een mogelijk verplicht dragen van reddingsvesten aan boord van de visservaartuigen, en dan nog vooral uitgaande van de vissers zelf. We kunnen moeilijk de indiener van betrokken wetsontwerp zijn initiatief verkeerd duiden, omdat deze, op basis van de statistieken over verdrinkingen en dodelijke ongevallen, het betrokken wetsontwerp heeft ingediend. Misschien had hij wel voorafgaandelijk de producentenorganisaties hierin moeten betrekken. De producentenprganisaties en redersfederaties zijn bereid om alle maatregelen te steunen voor meer veiligheid aan boord, maar dan op een realistische basis, zonder dat dit hinderlijk mag zijn voor het uit te voeren werk, omdat dit laatste de vissers enigzins tergend-nerveus kan maken, waardoor ongelukken in de hand kunnen gewerkt worden.

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Maandag kregen we weer een erg ruime aanvoer. Teveel voor één dag zelfs, ook al was tegen halftwaalf meer dan een volle mijn vis verkocht. En dit keer stond de mijn werkelijk vol, van boven tot beneden was er doorkomen aan. Voor de bennenverhuurder ging het er op het einde zelfs spannen om aan de nodige recipiënten te geraken. Alles was echter tijdig gelost en gewogen en dat mag ook wel eens onderstreept worden. Toch zou het beter zijn moest de markt meer gespreid zijn. Op het einde van de maandagmarkt, eens elf uur voorbij, gaan de prijzen toch ook dalen. Iedereen heeft dan zowat zijn gerief en zelfs iets meer. Alleen de tongen blijven op hetzelfde peil maar dat zou op de dinsdagmarkt het geval zijn.

Veel vis dus, in de eerste plaats rog. Rog van het kanaal die vaak geen te beste prijzen krijgt, deed dat nu ook niet. Grote zowel als kleine sortering vielen terug naar het opvangpeil en dat is dan vrij laag. De grote soorten 20 fr., de middensoorten 15 fr. en katrog 10 fr. Er moet dus al een flinke vangst in de veiling gezet worden wil men een behoorlijke opbrengst bereiken. Temeer dat ook zowat alle andere soorten geen te grote belangstelling wekten en doorgaans ook erg middelmatige prijzen kregen. Kabeljauw rond de 75 fr., vlaswijting rond de 55 fr., koolvis, leng aan minimumprijzen, steenschol sterk terugvallend. Alleen voor de tongvissers was het iets gunstiger al lag de prijs van de verschillende sorteringen nogal dicht bijeen. In dat verband mogen we van dure kleine soorten spreken. Die kregen immers vaak minstens zo veel als de midden- en grote soorten. Kleine tong bestemd voor de Nederlandse markt aan minstens 250 fr., lappen aan 145 fr., de grote tong aan 265 fr. en de middensorteringen rond de 255 fr.

Een tegenvaller ook voor de O.129 die voor 1.100 bennen IJslandse vis zorgde. Een mooie partij schelvis noteerde maar tussen 40 en 45 fr., kabeljauw zakte naar het opvangpeil, koolvis en leng deden het allemaal niet en ook rode zeebaars was veel minder in trek dan gewoonlijk. Zodoende kwamen we maar aan een gemiddelde van rond de 40 fr. en dat is voor IJslandvis jaren geleden.

De kustvisserij is helemaal ingedommeld. Alleen dinsdag een paar garnaalvangsten waarvoor rond de 235 fr. betaald werd. De meeste schepen kijken de kat uit de boom en wachten op het verschijnen van de eerste tongen. Daarvoor zal het echter warmer moeten worden.

VRIJDAG 28 FEBRUARI 1986

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
N.706	8	250	—	415.700
N.525	8	30	1.500	559.306
O.500	7	50	1.700	643.310
Z.321	12	160	1.200	697.596
KANAAL				
Z.92	19	350	8.000	3.136.880

MAANDAG 3 MAART 1986

IJSLAND				
O.129	18	1.100	—	2.282.698
KANAAL				
O.232	17	320	—	543.075
O.309	17	310	—	637.917
O.275	17	450	—	872.741
O.51	17	250	5.000	2.351.377
O.206	17	450	—	898.944
Z.185	17	200	7.000	2.445.844
O.303	16	140	1.600	919.148
NOORD				
Z.50	16	500	2.000	1.422.962
WEST				
N.3	10	400	—	949.599
Z.502	10	400	—	909.564
O.26	10	330	—	639.695
O.108	17	300	3.000	1.478.413
N.597	10	200	—	447.787

DINSDAG 4 MAART 1986

KANAAL				
O.229	11	140	—	297.112

WOENSDAG 5 MAART 1986

WEST				
N.709	11	310	—	812.344

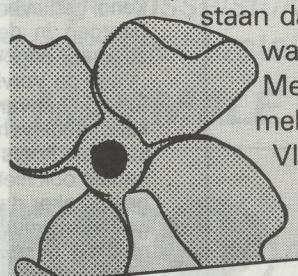
IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 3 maart 1986

Schelvis groot	41,00/ 46,00
Mid. schelvis	39,00/ 41,00
Kleine schelvis	30,00/ 37,00
Kabeljauw	49,00/ 57,00
Gul	38,00/ 48,00
Zeebaars	35,00/ 66,00
Witte leng	27,00/ 34,00
Blauwe leng	45,00/ 55,00
Schartong (Schotse schol)	52,00/ 55,00
Heilbot	202,00/270,00
Koolvis	27,00/ 31,00
Hondstong (mieten)	77,00/

Nooit te beroerd om andermans klussen op te knappen

Of het nu om mangaanbronzen of aluminiumbronzen schroeven gaat, om hele kleine, of om hele grote...de Van Voorden Reparatiebedrijven staan dag en nacht voor U klaar, waar U zich ook bevindt. Met vestigingen in: Zaltbommel, IJmuiden, Alblasserdam, Vlaardingen, Delfzijl en Rupelmonde (B).



VAN VOORDEN REPARATIE

vakkundig, snel en economisch

POSTBUS 67, 5300 AB ZALTBOMMEL
TEL. 04180-12654* TELEX 50140

LID VAN DE VAN VOORDEN GROEP

Verwachtingen

VRIJDAG 7 MAART

NOORD: O.232 (6000 tong - 470 vis)

MAANDAG 10 MAART

IJSLAND: O.318 (1000 m. ttz. 300 schelvis, 150 bonen, 280 kab., 50 leng, 170 koolvis, 50 varia)
WEST: Z.596 (1000 tong, 65 vis) N.708 - N.45 - N.40 - Z.296
KANAAL: O.137 - O.33 - O.135 - O.114 - O.124 - O.279 - O.306

DINSDAG 11 MAART

KANAAL: O.127 - O.274

WOENSDAG 12 MAART

WEST: N.752

ALLERLEI

■ We kennen nu praktisch reeds allen de „Surimi" of imitatiekrabvlees, dat in de laatste paar jaar een geweldige vlucht heeft genomen. Het wordt gemaakt hoofdzakelijk in Japan, van vlaswijting en koolvis. Ook in andere landen, zoals de Verenigde Staten, Groot-Brittannië, enz. heeft men reeds een industriële samenstelling van namaakkrabvlees. We vernemen thans dat het niet bij krab zal blijven maar dat een visverwerkingsbedrijf in het Amerikaans Los-Angeles de productie van imitatiegarnaal heeft opgenomen, en zelfs dit van schelpenvlees.

ZEEBRUGGE

		tong	vis	dag.	fr.
VRIJDAG 28 FEBRUARI 1986					
Z.484	W	2.000	250	12	899.366
Z.474	W	1.000	55	6	558.070
Z.12	W	1.800	80	6	887.130
Z.126	W	2.800	350	14	1.531.176
Z.207	W	3.300	180	9	1.553.180
Z.122	W	5.000	230	9	1.989.790
Z.70	W	3.300	130	9	1.175.580
Z.408	W	2.500	140	8	944.060
Z.46	W	10.500	540	12	4.110.284
					13.648.636
MAANDAG 3 MAART 1986					
Z.99	W	3.500	220	13	1.735.210
Z.186	KN	4.500	400	16	1.859.434
Z.141	KRP	500	130	—	607.830
Z.198	KRP	200	100	—	421.460
Z.60	W	3.500	300	14	2.003.180
Z.84	W	5.000	350	14	2.182.362
Z.48	W	5.000	400	14	2.886.544
Z.80	W	2.000	100	12	972.436
Z.91	W	4.200	350	11	2.137.634
Z.14	W	4.000	220	—	2.195.048
					17.001.138
DINSDAG 3 MAART 1986					
Z.300	K	2.800	120	—	1.105.944
					1.105.944
WOENSDAG 5 MAART 1986					
Z.580	—	100	10	—	85.170
Z.307	KRP	600	120	—	625.065
Z.67	KN	5.500	600	—	3.522.184
Z.59	W	4.000	300	—	2.132.340
N.36	W	14.000	500	—	4.923.870
Z.196	W	9.000	400	—	4.777.400
Z.90	N	5.200	400	12	2.433.980
KUSTVISSERS:					
Z.578			5		16.500
Z.414			10		88.100
					18.604.609

NIEUWPOORT

VRIJDAG 28 FEBRUARI 1986

VIS		
N.52	7.416 kg.	1.108.181 fr.
N.512	3.655 kg.	618.078 fr.

Op de vrijdagmarkt losten twee bokkenvissers samen ongeveer 5.000 kg tong en 6.000 kg vis, dit voor een bruto-opbrengst van 1.726.259 fr. Tong nr. 1 haalde 236 à 244 fr./kg en tong nr. 2 278 à 284 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong bekwam 248 à 266 fr./kg en tong nr. 4 of fruittong 245 à 252 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 244 à 251 fr./kg en kleine tong 231 à 238 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 388 à 496 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 220 à 290 fr./kg, varia tegen 190 à 270 fr./kg en griet tegen 110 à 230 fr./kg. Voor tongschar werd 80 à 170 fr./kg opgetekend, voor staartvis 260 à 340 fr./kg en voor robaard 75 à 90 fr./kg. Grote pladijs noteerde men aan 1300 tot 1400 fr. de ben, middenslag- of drieling pladijs aan 1300 tot 1600 fr. de ben en visjes aan 1000 tot 1250 fr. de ben. Voor vlaswijting werd 2250 à 2500 fr. de ben geboekt en voor kongel 800 à 1700 fr. de ben. Gul kreeg 3500 à 5000 fr. de ben, grote wijting 2200 à 2300 fr. de ben en kleine wijting 1400 à 1550 fr. de ben. Rog werd opnieuw in geringe mate aangevoerd en kreeg geen goede marktnotering. Moerrog haalde 2700 à 3000 fr. de ben, tilten 2600 à 2750 fr. de ben, scherpstaarten 2250 à 2500 fr. de ben en katrog 1850 à 2100 fr. de ben. Grote zandschar boekte men aan 2100 tot 2250 fr. de ben en kleine zandschar aan 1680 tot 1750 fr. de ben. Voor doorn- of speurhaai werd 2250 à 2500 fr. de ben genoteerd, voor zeehond 1600 à 1800 fr. de ben en voor knorhaan 2250 à 2500 fr. de ben. Er was op de eindeweekmarktdag een goede aanvoer waar te nemen, doch alle prijsnoteringen kenden een fikse daling in vergelijking met de marktnoteringen der woensdagmarkt.

MAANDAG 3 MAART 1986

De krachtige Noord-Oostenwind zette de kust- en middenslagvisserij opnieuw een lelijke hak. Alle vaartuigen werden verplicht in de haven gemeerd te blijven en konden aldus hun visserij naar behoren niet bedrijven. Zo werd er op de beginweekmarktdag geen vis aangevoerd.

WOENSDAG 5 MAART 1986

VIS		
N.152	202 kg.	25.174 fr.
N.350	736 kg.	86.190 fr.
N.723	307 kg.	24.612 fr.
N.575	695 kg.	68.163 fr.
N.720	339 kg.	40.492 fr.
N.736	724 kg.	79.937 fr.

Vier bokkenvissers en twee Westvaartuigen slaagden erin hun slechte weersvangst op de woensdagmarkt te plaatsen. Tong nr. 1 kreeg 228 à 232 fr./kg en tong nr. 2 270 à 276 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 268 à 280 fr./kg en tong nr. 4 of fruittong 274 à 286 fr./kg. Tong nr. 5 bekwam 272 à 284 fr./kg en kleine tong 240 à 251 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 496 à 514 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 240 à 275 fr./kg, varia tegen 210 à 240 fr./kg en griet tegen 200 à 260 fr./kg. Voor tongschar werd 108 à 174 fr./kg neergepend, voor staartvis 280 à 314 fr./kg en voor knorhaan 2250 à 2500 fr. de ben. Grote pladijs kreeg 1400 à 1600 fr. de ben als marktwaarde, middenslag- of drieling pladijs 1750 à 2000 fr. de ben en visjes 1550 à 1800 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 5500 à 5900 fr. de ben genoteerd, voor gul 3750 à 5000 fr. de ben en voor kongel 2250 à 2500 fr. de ben. Grote wijting haalde 2700 à 3000 fr. de ben en kleine wijting 2250 à 2400 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2200 à 2400 fr. de ben opgetekend en voor kleine zandschar 1600 à 1750 fr. de ben. Rog werd opnieuw in geringe mate aangevoerd en haalde volgende marktnotering. Moerrog 3250 à 3500 fr. de ben, tilten 3000 à 3300 fr. de ben, scherpstaarten 2900 à 3080 fr. de ben en katrog 2000 à 2500 fr. de ben. Zeehond bekwam 2900 à 3250 fr. de ben en bot 750 à 1000 fr. de ben. Er was op de midweekse marktdag een goede belangstelling vanwege de handelaars waar te nemen en alle prijsnoteringen konden als lonend aanzien worden.

FINANCIELE PROBLEMEN ?
STAP EVEN BIJ ONS BINNEN
WIJ HELPEN U !

Generale Bank

SPAANS VRACHTSCHIP AANGEVAREN DOOR ONBEKEND VISSERSVAARTUIG

In de nacht van maandag op dinsdag, omstreeks kwart over twee, heeft zich een aanvaring voorgedaan tussen het Spaanse vrachtschip „Vega de Vervion" en een alsnog onbekend gebleven vissersvaartuig. De feiten gebeurden in de nabijheid van de A-Zuidboei, zegmaar ongeveer 25 km. van Nieuwpoort. De „Vega de Vervion" was toen op weg naar Gent toen de aanvaring zich voordeed met het onbekend gebleven vissersvaartuig dat zonder te stoppen koers en snelheid aanhield en zich nadien ook niet kenbaar maakte. Het is in ieder geval zeker dat het hier niet gaat om een Belgische treiler want tot nog toe werd geen enkele melding gemaakt door een van onze vaartuigen. Men neemt dus aan dat het om een vissersvaartuig van een andere nationaliteit gaat, misschien een Nederlander. De opvarenden van de „Vega de Vervion" zeggen in ieder geval dat men niet de tijd had om het aanvarende vaartuig te identificeren. Het Spaanse vrachtschip zou wel averij hebben opgelopen boven de waterlijn maar de bevelvoerder besliste niettemin koers te zetten naar de haven van Vlissingen.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	3 maart		4 maart		5 maart	
Lappen	240	252	249		.....	
Grote	265	272	261		.....	
3/4	262	268	259		.....	
Bloktongen	250	266	264		.....	
Vóór-kleine	257	262	.....		.....	
Kleine	252	260	.....		.....	
Slips	250	257	.....		.....	

ZEEBRUGGE

Grote	243	244	243	251	254	258
Bloktongen	284	286	276	270	278	283
Fruittongen	269	270	254	260	274	277
Schone kleine	268	272	266	261	269	272
Kleine	264	267	257		272	277
Tout petit	264	266	252		277	
Slips	260	264	247		270	273

NIEUWPOORT

Tong I	.....	.....	.....
Tong II	.....	.....	.....
Tong III	.....	.....	.....
Tong IV	.....	.....	.....
Tong V	.....	.....	.....
Slips	.....	.....	.....

PLADIJS

OOSTENDE

	3 maart		4 maart		5 maart	
Platen	28	40	42		.....	
Iek (groot-klein)	27	35	27	32	44	
Derde slag	26	28	26		37	42
Platjes	20		20		.....	

ZEEBRUGGE

I	28	36	32	48	46	50
II	28		26	27	38	50
III	25		25	26	26	29
IV	20	19	20	19	19	20
V	.....		.....		.....	

NIEUWPOORT

Moeien	.....	.....	.....	
Platen	.....	.....	28	32
3e slag	.....	.....	35	40
Platjes	.....	.....	31	36

CATERPILLAR SCHEEPSMOTOREN

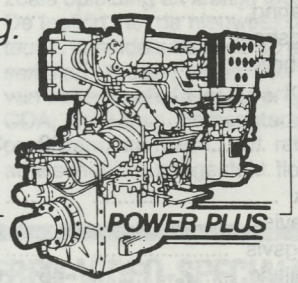
De verzekering

POWER PLUS CAT with TRECO 02 687 60 20

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.

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

Caterpillar, Cat en ⊞ zijn handelsmerken van Caterpillar Tractor Co.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Nieuwpoort
	3/3	3/3	4/3	4/3	5/3	5/3	3/3	5/3
Tarbot groot	385 420	.....	424	455	.....	485 523	.....	496 514
Tarbot middel	310 365	403	.....	320	.....	352 388	.....	240 275
Tarbot klein	225 270	256	239	288	.....	262 299	.....	.....
Griet groot	202 215	240	.....	273	.....	267 319	.....	200 260
Griet middel	165 185	197	.....	207	.....	197 274	.....	.....
Griet klein	145 160	159 174	.....	161	.....	144 201	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	68	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	42 68	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	37 51	.....	.....
Heek grote	95 125	67	.....	.....	.....	46 90	.....	.....
Heek middel	75 91	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	55 61	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	27 44	36	.....	.....	.....	25 53	.....	.....
Rog I	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	65 70
Keilrog	26 65	.....	39 40	42	.....	78	.....	60 66
Rog	22 55	32 42	32	.....	.....	30 75	.....	.....
Tilten	20 39	36	27	.....	.....	27 68	.....	60 66
Scherpstaart	15 25	60 42	19 25	36	.....	36 58	.....	58 60
Halve Mans	15 50	19 31	20 35	15	50 59	17 54	.....	.....
Teelt	.....	25 27	.....	19	.....	15 52	.....	.....
Katrog	10 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40 50
Kabeljauw	70 86	.....	80	.....	78 88	80 89	.....	110 118
Gul (groot)	69 73	51 55	.....	80	78 88	70 75	.....	100
Gul (middel)	60 71	57 60	.....	82	79 81	70 72	.....	75
Gul (klein)	36 55	36 38	.....	54	67 77	40 44	.....	.....
Hozemondhamme	.....	325 181	.....	.....	.....	294 390	.....	280 314
Wijting groot	49 55	37 54	47	.....	57	58 64	.....	54 60
Wijting klein	19 24	43	23	.....	29 31	30 32	.....	45 48
Schar	19 34	26 22	16	22 23	25 50	29 32	.....	35 48
Steenschol	61 185	51 158	76 139	54 150	158	48 150	.....	.....
Zeehaai	50 69	.....	.....	.....	.....	63 69	.....	58 65
Hondshaai	20 26	.....	23	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	15 28	15	.....	.....	.....	20 28	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	108 174
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	23 33	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	45 61	40 58	51 62	50	.....	72 68	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	16 52	29 51	.....	.....	.....	31 52	.....	.....
Zeehond	.....	30 28	.....	.....	.....	24 18	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15 20
Rode Poon (roobaard)	70 85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	35 51	55	41	.....	57	29	.....	45 50
Rode knorhaan	45 102	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	14 17	.....	11 18	.....	16 18	.....	.....

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 26 februari werd aangevoerd: 155 kisten kabeljauw; 229 kisten wijting; 6 kisten schar; 162 kisten haring; 6 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg.:
kabeljauw één 184-16; kabeljauw twee 174-138; kabeljauw drie 190-172; kabeljauw vier 188-180; kabeljauw vijf 200-178; schar 100; bot 26; wijting drie 100-74; wijting vier 56-30.

De besommingen waren:
KW 27 + IJM 27 *f* 3.200; UK 135 + UK 45 *f* 8.600; VD 19 + VD 73 *f* 5.700; IJM 8 *f* 1.100.

Aan de donderdagmarkt van 27 februari werd aangevoerd: 7.545 kg. tong; 33 kisten tarbot en griet; 191 kisten kabeljauw; 12 kisten schelvis; 43 kisten wijting; 990 kisten schol; 32 kisten schar; 1.660 kisten haring; 209 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:
tarbot 23,85-23,07; grote tong 17,02-16,71; grootmiddel tong 17,50-16,10; kleinmiddel tong 16,16-15,15 tong één 16,82-16,39; tong twee 216,52-15,81.

Per 40 kg.:
tarbot 871-578; griet 536-478; kabeljauw één 204-120; kabeljauw twee 180-158; kabeljauw drie 190-160; kabeljauw vier 188-160; kabeljauw vijf 204-160; schelvis drie 246; schelvis vier 180-162; schol één 90-42; schol twee 100-60; schol drie 92-57; schol vier 68-45; wijting vier 110-90; haring twee 22,80; tongschar 365-240; roggen 106-14,20; krab 34; kleine kreeft 460-320; kuit 20.

De besommingen waren:
KW 72 + VD 32 *f* 1.800; UK 11 *f* 3.200; UK 89 + UK 307 *f* 1.800; UK 135 + UK 145 *f* 1.400; UK 333 *f* 1.400; VD 128 *f* 8.000; WR 66 *f* 76.000; Ye 25 *f* 500; IJM 18 *f* 6.000; IJM 205 + IJM 209 *f* 37.000.

Aan de vrijdagmarkt van 28 februari werd aangevoerd: 28.675 kg tong; 39 kisten tarbot en griet; 282 kisten kabeljauw; 6 kisten schelvis; 2 kisten koolvis; 844 kisten wijting; 2.498 kisten schol; 162 kisten schar; 964 kisten haring; 615 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.;
tarbot 23,16-23,15; grote tong 16,31-15,24; grootmiddel tong 16,34-15,88; kleinmiddel tong 16,21-15,56; tong één 16,80-16,23; tong twee 17,07-16,41; zalm 16,20.

Per 40 kg.:
tarbot 875-606; griet 548-528; kabeljauw één 210-129; kabeljauw twee 212-146; kabeljauw drie 192-156; kabeljauw vier 194-144; kabeljauw vijf 186-144; schelvis vier 150-134; witte koolvis twee 160; witte koolvis drie 140; schol één 66-50; schol twee 88-62; schol drie 72-60; schol vier 68-46; wijting drie 102-80; wijting vier 86-35; schar 102-63; haring twee 22,80; tongschar 345-194; hammen met kop 340-190; roggen 110-12,40; schartong 158; wolf 210-188; kuit 29; bot 26.

De besommingen waren:
Hd 71 *f* 2.800; KW 34 *f* 179.300; KW 152 *f* 11.000; KW 214 + WR 224 *f* 2.000; UK 7 *f* 15.600; UK 48 + UK 49 *f* 3.200; UK 138 *f* 38.000; UK 142 + UK 215 *f* 9.400; UK 271 *f* 900; IJM 34 *f* 25.300; IJM 154 *f* 21.800; IJM 205 + IJM 209 *f* 10.000; verder vier Goedereeders met *f* 308.700 en drie Texelaars met *f* 140.000 aan besomming.

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 23 febr. t.m. 1 maart 1986

	kg.	*gem. prijs*
Export Garnalen	14.450	7,59
Tong		17,71
Schol		2,09
Schar		2,—
Bot		0,65
Tarbot		16,50
Griet		12,49
Kabeljauw		3,82
Wijting		1,24
Paling		16,94
Zalm-Forel		8,97
Kuit		2,45
Steenbolk		1,80
Diversen		—

■ De Nederlandse Staatssekretaris Ploeg wordt altijd meer op de visserijkorrel genomen. Ploeg zit met een visserijakker die in feite niet te bewerken valt. Een kwalijke erfenis uit het verleden toen aan EEG-reglementering de polevijzen werden gevoegd. Maar waarom nemen de Producentenorganisaties niet de handschoen op om de tering naar de nering te zetten, of beter nog, de nering naar de tering, namelijk het voorstellen van een uitvoerbare oplossing om binnen de EEG-reglementering te kunnen blijven? In feite moet men geen stenen werpen naar staatssekretaris Ploeg, maar naar zijn voorgangers en de eigen regering die het uit de hand heeft laten lopen, meer zelfs, het in de hand heeft gewerkt en onderrichtingen in die zin gaf.

■ Te Yerseke in Nederland werd, volgens onze collega Stuurboord-Visserijeditie, de miljoenste mosselton aangevoerd (een mosselton = 100 kg.) en dit zonder dat er één mossel, over deze periode is moeten opgevangen worden. Wat we echter moeilijk begrijpen is dat dit gebeurde op donderdag 23 februari en verschijnt in de uitgave van 21 februari. Het zetduiveltje waarschijnlijk, want 23 februari is daarenboven een zondag. We nemen dus aan dat de miljoenste ton geleverd werd op donderdag 20 februari. Een mooi resultaat als men daarbij weet dat er nog geen enkele mossel is moeten opgevangen worden. Bewijs van goede kwaliteit of anderzijds van grote vraag naar de Hollandse mossel.

BENOEMING DIREKTEUR VISAFSLAG URK

De benoeming van de heer W.J. de Bois (1927) als direkteur van de gemeentelijke visafslag Urk leverde enige ingezonden brieven op in „Het Urkerland".

Zo schreef ene K. de Vries vanuit Amsterdam: „Een Overheid is geen particulier bedrijf, waar naar eigen goeddunken met regels wordt omgesprongen. Dit is in strijd met algemene beginselen."

Ook de heer H. Kramer uit Urk plaatste onder het opschrift: Voor u, over u en zonder U onder meer de volgende kanttekeningen: „een organisatie als bijvoorbeeld „Visserijbelangen" stond bepaald niet te trappelen bij deze benoeming. De bijna voltallige gemeenteraad liet zich echter inpakken en de benoeming werd toch doorgevoerd. Daarmee heeft vooral Burgemeester en Wethouders maar ook de gemeenteraad gezichtsverlies geleden. Aan de door hen zelf gestelde eisen en voorwaarden bij de invulling van deze functie werd zonder meer voorbij gegaan. Dat kan blijkbaar alleen op Urk. Of zit hier toch meer achter...? Ik vrees van wel. Behalve de mijns inziens te betreuren actie van een deel van het afslagpersoneel, lijkt B. en W. vooraf misschien al toezeggingen te hebben gedaan.

De nieuw benoemde visafslagdirecteur gaf namelijk op de nieuwjaarsreceptie van de visafslag al te kennen dat zijn benoeming per 1 februari te verwachten zou zijn. En het gebeurde dus precies zo. In mijn ogen blijken dan de advertenties en de procedure een fictie te zijn. Het lijkt hier te gaan om marionetten in een politiek schaakspel, waarbij ik de vraag stel: wie worden er schaakmat gezet? Handel en aanvoerders zijn de direct van deze zaak afhankelijke belangengroepen die buitenspel stonden."

In december vorig jaar kwam B. en W. van Urk met een advertentie waarin een direkteur van de gemeentelijke visafslag Urk, jaaromzet 1985 241 miljoen gulden werd gevraagd.

In deze advertentie enige voorwaarden en eisen zoals opleiding en leeftijd tussen 35 en 45 jaar. De leeftijd van de nieuwbakken visafslagdirekteur is inmiddels bekend, 58 jaar maar als „Visserijblad" mogen wij van de Urker wethouder van visserij wellicht ter zijner tijd vernemen of de CDA, SGP enz., gemeenteraadsleden nu een protestant, katholiek... of misschien wel een atheist hebben aangesteld.

UW KLEUREN-TV en HI-FI STEREO-VIDEO-SPECIALIST
BARCO
55 JAAR
pvba CAZAUX JVC
ENIG EKSKLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK
rack-s
Vindictivelaan 11
OOSTENDE — ☎ 059-70.37.59.
HERSTELDIENST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN

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

Voor uw **BEROEPSINVESTERINGEN,**
laat U bijstaan met deskundige raad
door de **BBL**-specialisten inzake :

- **KREDIETVORM**
- **KAPITAALPREMIE**
- **RENTESUBSIDIE**
- **STAATSPREMIE**

Goede informatie vooraf
helpt U geld winnen !!!

De BBL denkt aan u...

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

door te adverteren in

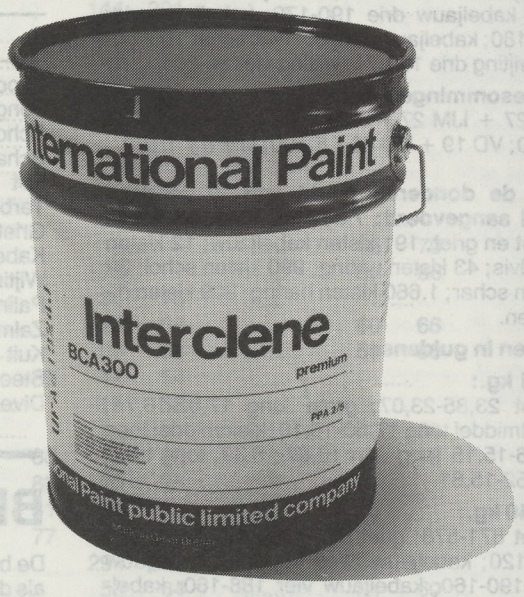
HET VISSERIJBLAD

Bel (059) 32 11 13
voor meer informatie

International Paint Marine Coatings

Kwaliteits marineverf voor onderhoud en nieuwbouw

Aangroeiproblemen?



Interclene BCA 300 premium!

- een conventionele "anti-fouling" verf
- economisch in gebruik
- zowel met rol als spuit aan te brengen

Verkrijgbaar bij:

Perfecta P.V.B.A.
Kielbankstraat 1, 8380 Zeebrugge, Tel.: 050/54.41.89

Snippe P.V.B.A.
Lijndraaiersstraat 27, 8400 Oostende, Tel.: 059/50.35.81

Valcke N.V.
Tijdokstraat 26, 8380 Zeebrugge, Tel.: 050/54.41.79

Bocher P.V.B.A.
Rederskaai 74, 8380 Zeebrugge, Tel.: 050/54.44.72

International Paint

Voor meer informatie:
International Paint (Belgium) N.V.
Verbindingsdok Westkaai 26-30, 2000 Antwerpen
Tel.: 03/23.39.866/23.39.871, Telex: 71346 inter b

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

TOCH BRITSE VISSERIJ ROND DE FALKLANDS?

Er is al heel wat te doen geweest in de Britse pers, praktisch reeds kort na de afloop van de Falkland-oorlog met Argentinië, over de mogelijkheden die het gebied rond deze eilandengroep biedt voor een eventuele Britse visserij.

Er was reeds een kleine Britse treiler die er visserij bedreef, maar een eigenlijke doorbraak was er nog niet gekomen.

Uit „Fishing News" vernemen we dat er thans zekere vooruitzichten zijn voor een Britse visserij in de nabije toekomst en dit vooral op de pijl-inktvis, één der voornaamste vissoorten uit dit gebied.

Thans worden de Falkland-wateren hoofdzakelijk bevist door de vloten van de grote visserijnaties, die van Japan, Zuid-Korea, Spanje en van Oostbloklanden. Over het resultaat hiervan vingen we wel tegensprekelijke berichten op, maar het is een feit dat men elk jaar terug dezelfde grote- en middenslag-treilers van de zelfde grote rederijen ter plaatse zag. Anderzijds is het ook duidelijk dat het inrichten van een verre visserij heel wat problemen stelt die onoplosbaar zijn voor kleine rederijen met navenante financiële middelen. Er kwam dan ook geen schot in een Britse visserij rond de Falklands.

Volgens „Fishing News" zou thans echter de kogel door de kerk zijn en er zijn redenen om dit aan te nemen. Inderdaad zet de machtigste Britse rederij „J. Marr" haar schouders onder een Falkland visserijprojekt en zelfs deze rederij heeft dan nog, om te starten, beroep moeten doen op een Japanse inbreng. Er is een overeenkomst afgesloten met een Japanese grote rederij waarbij „J. Marr" liefst tien treilers chartert om, in samenwerking met de Japanners een Falklandvisserij, op voornamelijk de pijl-inktvis te gaan vissen. Deze vaartuigen, zo ze al reeds niet in de Falklandwateren aangekomen zijn, zijn toch reeds op weg. Twee weken geleden vertrokken reeds enkele Marr-vertegenwoordigers naar de Falklands. Een week later werden ze gevolgd door 3 bekende Britse schippers die veel strepen verdienden bij de Britse IJslandvisserij, die einde 1976 voor dit land uitviel na de laatste kabeljauwoorlog tussen IJsland en Groot-Brittannië als gevolg van het eenzijdig uitbreiden tot 200 mijl van de IJslandse ekonomische zone. Marr stuurde eveneens enkele dekofficieren. Al deze uitgezonden Marr-deskundigen zullen de chartermaatschappij bij de Japanners aan boord en te land vertegenwoordigen en terzelfdertijd de visserij in dit gebied aanleren. Dat dit waarschijnlijk wel zal leiden tot een soort Brits-Japanese samenwerking, de zogenaamde „joint-venture" is te voorzien.

Anderzijds brengt men nu de vooropgestelde bouw van twee moderne J. Marr-middenslagtreilers eveneens in verband met een eventuele visserij met eigen middelen in de Falklandwaters. Wellicht spekuleert men in de J. Marr-middens op het feit dat de zeer visrijke Falkland-wateren, in de toekomst zuiver Britse wateren worden door het uitvaardigen van een exklusieve 200-mijlszone. De speciale vangsttechnieken voor het vissen op de pijl-inktvis, moeten dan wel eerst, via de Japanse vissers eigen gemaakt worden. Voor de afzet van dit produkt is J. Marr overtuigd dat dit geen problemen zal noch kan opleveren, gezien dit via de Marr-onderneming „Seafoods" kan gebeuren. Aan boord van de Japanse gecharterde treilers zullen Britse schippers en dekofficieren opleiding krijgen en zich de knepen van de pijl-inktvisserij, ook van andere visserijen, eigen maken.

Dat bij dergelijke samenwerking een heleboel zaken te pas komen, bewijst het feit dat 15 maanden besprekingen met de Japanners vooraf zijn gegaan. De Japanse ingezette treilers zijn allen van nagenoeg 34 meter lang, dus eerder goede middenslagtreilers.

FRANKRIJK

■ In onze editie nr 8 deelden we mede dat de verkoop van mosselen uit de mosselkwekerijen in de baai van St.-Brieuc langs de Noordfranse kust verboden werd wegens de aanwezigheid in de mossel van de salmonel type „B". Thans is het uitgemaakt dat de bezoedeling voortkomt van het geloosde rivierwater in deze baai, bezoedeling vooral afkomstig van de vele varkenskwekerijen in deze streek. Alle betrokkenen, ook de verantwoordelijken voor de bezoedeling zullen nu een rondetafelkonferentie houden om de middelen te bestuderen om de bezoedeling ongedaan (?) te maken.

WEST-DUITSLAND

■ In bepaalde havens, en dit wel uitzonderlijk in Ditsum aan de monding van de Ems zijn de garnaalvissers uitgevroren. Ze kunnen dus niet meer uitvaren uit dit Duits vissersplaatsje. Bij ons zijn de garnaalvissers wel niet uitgevroren maar het komt er toch op neer. Het geweldig gure weder heeft er voor gezorgd dat onder de kust praktisch geen garnaaltje meer te vangen is. In elk geval is de balans van het uitvaren, voor diegenen die het toch nog eens wensen te forceren, totaal negatief. Veel meer kosten dan „oprapen". Dus maar beter blijven liggen. Een uitgevroren zijn, op een andere manier dan in Ditsum.

NEDERLAND

■ Om teveel kabeljauw aangevoerd te hebben, namelijk meer dan 200 kg per week werd de schipper-reder van de Nederlandse kotter „BRU 7" uit Bruinisse door de ekonomische rechter te Rotterdam, veroordeeld tot een boete van 630 duizend Bfr. (35 duizend gulden). Volgens de rechter niet te veel vanwege het ekonomisch voordeel die de reder getrokken heeft van zijn overbevissing. Een zeer kale troost voor de noeste werkers op zee. We hebben het voor dat de rechter zijn centen heel wat gemakkelijker verdient. Voor deze gelegenheid had de rechter waarschijnlijk ergens rap-rap een lesje geleerd, waardoor hij de wijze... raad kon medegeven aan de beschuldigde dat hij in het vervolg maar op de sonar moest zien waar er te veel kabeljauw of andere beschermde soorten zaten. Waarom deze wijze rechter niet eens uitgenodigd om een reisje mede aan boord te doen, liefst bij slecht weder. Inderdaad voor een rechter die visserswijsheid wenst ten toon te spreiden, is praktijk op zee ten zeerste leerzaam en aanbevolen.



HOOGWATERBOEKJE 1986

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

Het geeft ook de tijdverschillen 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. + 26 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust", H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

FRANKRIJK

■ De opvangprijs van de Franse sardien zal vanaf 1 maart naar omlaag gebracht worden met 26 centiem. Inderdaad is de eigen Spaanse opvangprijs slechts 7,92 B.fr. terwijl dit in Frankrijk 11,61 fr. was. Nu wordt dit daar 11,35 fr. Er was echter overeengekomen dat deze beide opvangprijzen in een periode van 10 jaar naar elkaar zouden toegroeien, dat wil zeggen verhogen van de Spaanse opvangprijs en verlagen van de Franse. Het is duidelijk, nu Spanje en Portugal (ook een grote aanvoerder van sardienen) lid zijn van de EEG, kan dit verschil van opvangprijs, gevolg van verschillende oriëntatieprijzen, aanleiding geven tot bepaalde winstgevende zaakjes voor gewiekste aanvoerders en/of kopers.

■ In Frankrijk gaat het niet te best tussen de rederijen die op de tonijn vissen en de bemanningsleden. Sinds 1979 worden de bemanningsleden betaald volgens de geviste tonnage, dit om te grote verschillen in lonen te vermijden zoals vroeger toen deze afhankelijk waren van de visprijzen. Thans menen de rederijen dat dit systeem onhoudbaar is geworden als gevolg van de dalende trend van de tonijnprijzen. Ze hadden dan ook een loonsvermindering van liefst 20% voorgesteld. Begrijpelijk dat dit door de syndikaten is verworpen. Men mag zich dan ook de vraag stellen of het in de Franse tonijnvisserij tot een open konflikt komt. Volgens de rederijen kan het op de huidige basis niet meer en zit de kans er in dat de schepen zullen opgelegd worden.

GROOT-BRITTANNIE

■ Als gevolg van het sukses van de trawler „Armana" in de loop van het vorig jaar, heeft de grote en goed gekende Britse rederij „J. Marr" besloten twee nieuwe trawlers te laten bouwen, maar toch nog iets beter dan deze van de goede „Norina-klasse" waaronder de „Normanan" waarmede in 1985 ruim 70 miljoen B.fr. gehaald werd. J. Marr wil echter niets aan het toeval overlaten en heeft dan ook Britse, Skandinaafse en andere Europese werven verzocht om een ontwerp van een type-vaartuig voor bodem- en pelagische visserij. Het zou gaan om 2 eenheden van 33 meter natuurlijk uiterst modern opgevat, daarom ook stelt hij verscheidene werven in kompetitie met elkaar om er het beste ontwerp uit te halen.

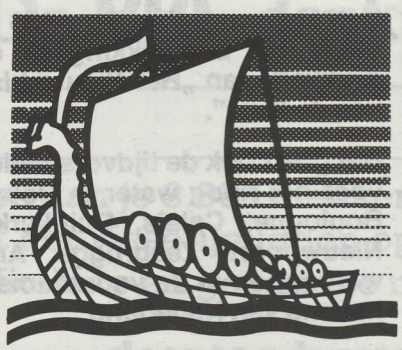
■ Te Grimsby heeft een anker-seiner het rekord van de bruto-besomming gebroken voor de vaartuigen van zijn klasse, door nagenoeg 1,6 miljoen B.fr. te besommen voor een aanvoer van 500 van onze bennen, hoofdzakelijk kabeljauw, hetgeen een gemiddelde prijs per ben vertegenwoordigt van 3.200 fr. de ben. Hiermede werd het rekord van 1981 gebroken, gevestigd door een andere anker-seiner. We wijzen er echter op dat betrokken cijfers moeilijk met elkaar kunnen vergeleken worden, kwestie van wat men in 1981 slechts als prijs voor de vis kreeg en wat men er nu voor krijgt. Naar verhouding betekent het rekordcijfer uit 1981 heel wat meer dan het nieuwe rekordcijfer dat slechts 15 duizend fr. hoger ligt.

NOORWEGEN

■ Noorwegen is goed weggekomen uit zijn onderhandelingen met de EEG over de kwota in de Noordzee. Noorwegen heeft 200 duizend ton gekregen van de 570 duizend ton die in de Noordzee mogen gevist worden in 1986 en zelfs 44 duizend van de 55 duizend ton makreel. Als tegenprestatie mag de EEG 15 duizend ton meer gaan vangen in de Noorse ekonomische zone. Hiervan zullen vooral de Schotten kunnen genieten. Verder wordt aan Noorwegen in de EEG wateren 250 duizend ton blauwe wijting toegekend.

■ In zijn onderhandelingen met Rusland, voor wat de verdeling van de gemeenschappelijke kwota in de noordelijke IJszee betreft, is Noorwegen ook goed weggekomen. Van de 440 duizend ton kabeljauw die beide landen samen als vangstkwotum gesteld hebben, krijgt Noorwegen er 250 duizend ton. Alhoewel dit slechts ietske meer is dan het vorig jaar, is het vooral wat de schelvis betreft dat Noorwegen beter uit de verf gekomen is. Daar krijgt het nu 100 duizend ton toegewezen in plaats van de 50 duizend ton van het vorig jaar. Wel zit Noorwegen nog altijd in de penarie wat de lodde betreft. Dit visje wordt voor vismeeldoeleinden gevangen. Maar dit is ook het geval voor Rusland. Wegens overbevissing en voor bescherming van de stocks zijn de te vangen kwota van 1,1 miljoen ton, teruggebracht tot 120 duizend ton, waarvan 72 duizend ton voor Noorwegen. IJsland heeft vroeger ook problemen gehad met de lodde, maar door een politiek van restrictie enkele jaren terug is men er daar terug bovenop.

FULTON MARINE NV



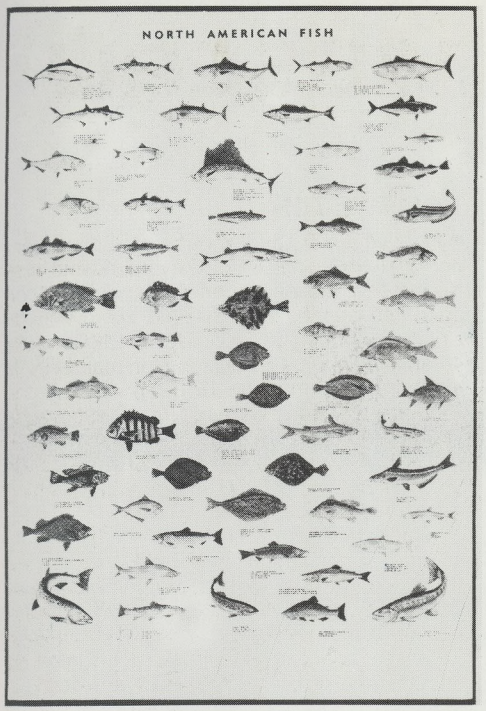
Nijverheidsstraat 2 B-2658 RUISBROEK/PUURS
Tel (03) 888 23 91 Tlx 33041 fulmar b

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

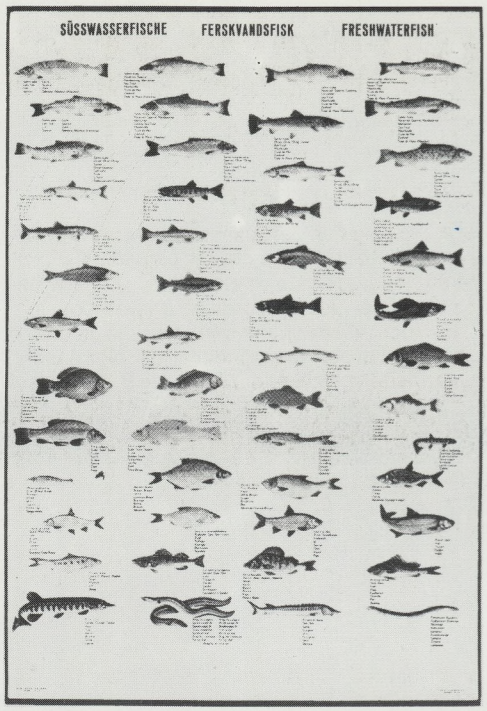
Onze beproefde know-how en ultramodern ingerichte werkplaatsen garanderen een oerdegelijke kwaliteit en perfekte afwerking.

SCHEEPSWERVEN VAN HEMIKSEM NV

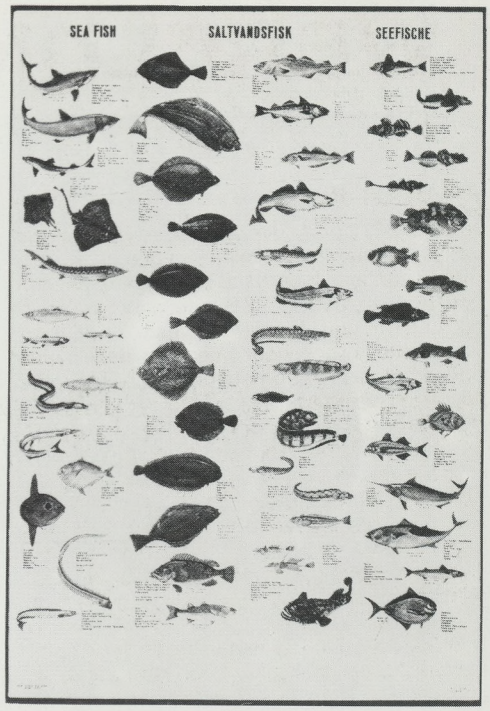
Herbekestraat 62 B-2620 HEMIKSEM Tel (03) 887 53 96 Tlx 33324 fulhem b



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.



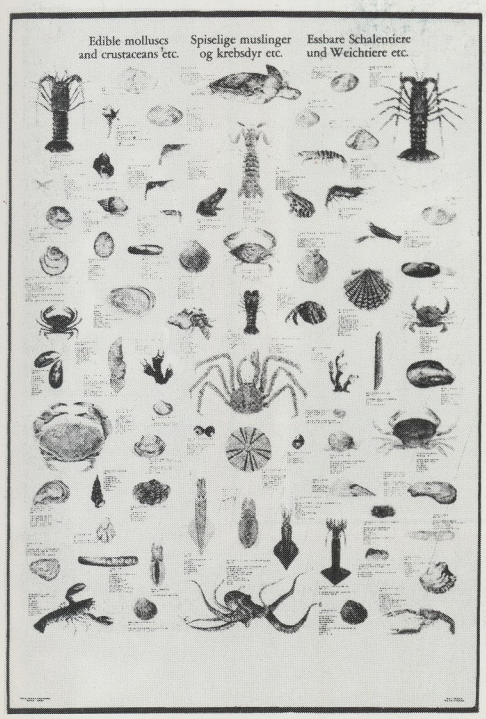
TYPE B: Zoetwatervissen.
53 van de meest verspreide vissen van de Europese meren en rivieren. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Fins, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands en in het Italiaans.



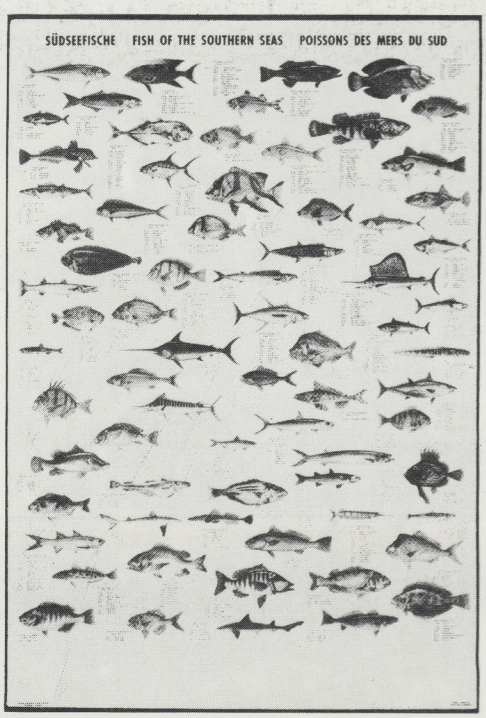
TYPE C: Zeevissen.
62 van de meest verspreide vissen van de Atlantische Oceaan en de Europese Zeeën. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Spaans.
De grootte staat eveneens aangeduid.

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

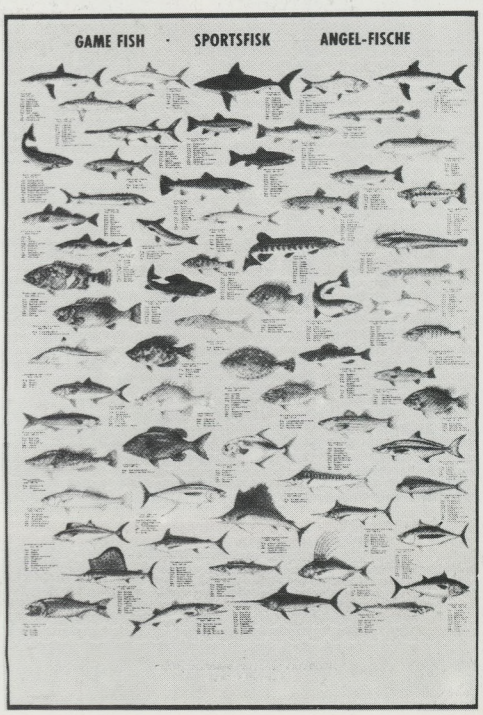
TYPE D: Eetbare mosselen en schaaldieren, enz.
75 verschillende soorten van de hele wereld. De namen staan in het Latijn, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Frans.
De grootte staat eveneens aangeduid.



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