



DAMMANS p.v.b.a.

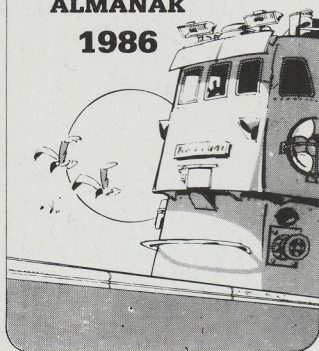
VAARTWEG 1, B-1660 LOT (Beersel) – TEL. (02) 376 33 15 – 376 54 96 – 376 32 79 (privé)



- alle metaalbouw in aluminium, ijzer en inox
- zoals scheepsbruggen, deuren, schouwen, luikdeksels, ramen... voor de visserij en scheepvaart

**BELGISCH-
NEDERLANDSE
ZEEMANS-
ALMANAK**

1986



zee mans almanak 1986 verkrijgbaar

In België:

Door storting van het bedrag van 1.200 fr. plus 72 fr. BTW plus 145 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. + 420 fr. verzendingskosten op P.C.R. 000-0418987-44 van de drukkerij „Nieuwsblad van de Kust” Hendrik Baelskaai 30 B - 8400 Oostende – België
IJmuiden Stores,
Trawlerkade 44, IJmuiden
Maritiem,
Vissersweg 46, Scheveningen
Observator,
Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam
Van Beelen,
Middenhavenweg 58, IJmuiden
Coöperatieve Inkoopvereniging,
Texel

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR. – BUITENLAND 2.200 FR. – NEDERLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR.
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE – TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 – P.C.R. 000-0418987-44 OF BANK BRUSSEL LAMBERT 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST, 8400 OOSTENDE – B.T.W. 412.522.588.
VERANTW. UITGEVER: M. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het
visserijblad

Vrijdag 18 april 1986 – Nr. 16

Een uniek feit in de visserijhistoriek... TWEE GROTE BOKKENTREILERS ZELFDE DAG IN BEDRIJF GENOMEN

Het zal wel zo zijn dat de nieuwbouw in de zeevisserij de jongste vier jaar een van de meest markante feiten is geweest. Vooral Zeebrugge toonde zich op dat vlak bijzonder ambitieus en mede daardoor is de Zeebrugse vloot tot een imposant geheel uitgegroeid; zegmaar drie kwart van de nieuwe eenheden die vorig jaar in bedrijf werden genomen kwamen het effectief van de bestaande vissersvloot van Zeebrugge versterken en ook dit jaar zal het gros van de nieuwbouw richting Oostkust gaan. Niettemin, ook in Oostende en Nieuwpoort valt enige tendenz tot nieuwbouw te bespeuren maar Zeebrugge staat niettemin nog altijd „top of the list” wat de aanwinsten betreft.

Tekenend voor dat sfeertje was in ieder geval afgelopen zaterdag toen op één dag niet minder dan twee grote bokkentreilers werden gedoopt en straks dus aan de vloot zullen toegevoegd worden. Twee vaartuigen waarvan de totale kostprijs op zegmaar 170 miljoen fr. kan geraamd worden. Er heerste dus weeral een uitbundige sfeer in Zeebrugge en het wat miezerig weer kon die entoesiaste sfeer helemaal niet temperen. Op de scheepswerven van Roger De Graeve was weer het hoepapamuziek te horen; die mensen, afkomstig uit De Haan en vroeger een graag geziene groep in de spionkop van Club Brugge, zijn zo ongeveer de vaste entertainers als De Graeve weeral een nieuw vaartuig „in het water steekt”. Nadien, wat later op de namiddag drumde dan een massale menigte samen aan de Rederskaai te Zeebrugge want ook daar liep onze visserijaalmoezenier Corneille parmantig met zijn kwispel rond. Twee dopen op één dag, de commercie van onze sympathieke aalmoezenier maakte een goede beurt.

Wij schreven het al eerder! De nieuwbouw kent een ongekennde bloei in de jongste jaren, al ziet het er wel naar uit dat hier binnen afzienbare tijd – misschien, zegmaar hopelijk tijdelijk – een rem zal op gezet worden. Er is met name een bouwstop ingevoerd, althans voor de bokkentreilers, uit vrees om het evenwicht tussen de quota en de vangstcapaciteit te verstoren.

Volgens berichten die in de betrokken middens circuleren zouden ondertussen heel wat bouw-aanvragen zijn ingediend – men spreekt over 13, anderen trekken dat cijfer op tot 18 – maar het is dan wel zo dat allicht heel wat aanvragen niet het fiat van de autoriteiten zullen mee krijgen. Uitzonderlijk geaamt natuurlijk voor de nieuwe vaartuigen die de plankenvisserij zullen bedrijven en waarvan er een aantal in aanbouw of in onderhandeling zijn. Het valt dus af te



BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

WESTENDELAAN, 1
8450 NIEUWPOORT

Tel. 058/234.871
Tlx. 810.32

AAN REDERIJ EN BEMANNING VAN DE Z.97 „CLEOPATRA” ONZE BESTE WENSEN VOOR BEHOUDEN VAART EN RIJKE VANGSTEN

De „CLEOPATRA”, een bruisende kracht met de meest vooruitstrevende techniek op het gebied van hedendaagse bokken-
treilers, onderscheidt zich door drie „BRUSSELLE”-produkten met opmerkelijke prestatievermogens:

- 1 Een forsige „BRUSSELLE” 6-trommel vislier met een maximale trekkracht van 30 ton, aangedreven door een 180 pk elektromotor, en gelagerd op zelfinstellende kogel- en rollagers.
Bedrijfszekere pneumatische afstandsbediening vanaf de brug van de 6 trommelremmen en friktiekoppelingen.
Hoofdtrommels voor 800 m. kabel dia. 30 mm.
- 2 Een hydro-elektrische stuurmachine „BRUSSELLE” van het vertrouwde type met 2 evenwijdig opgestelde drukcilinders.
Twee volledig gescheiden bedieningen: elektro-magnetische kleppengroep op elektrisch gedreven pomp met separaat rechtstreekse besturing bij middel van handbestuurde pomp in de brug.
- 3 Een elektrisch gedreven ankerlier voor ketting dia. 19 mm.

Met deze „BRUSSELLE” werktuigen vervoegt de „CLEOPATRA” het jachtgebied der groten die zich met verfijnde vangsttechnieken aan de top van opbrengsten plaatsen.

„BRUSSELLE” HET MERK DAT KWALITEIT AAN DUURZAAMHEID KOPPELT



**DE REDERIJ JACOBA KOOS
VOOR DE VOORTSTUWING
VAN HAAR NIEUW
VAARTUIG DE «Z. 97» -
«CLEOPATRA»
EEN A.B.C. DIESELMOTOR**

*WE DANKEN HIERBIJ
DE REDERIJ VOOR HET
VERTROUWEN GESTELD
IN ONZE
MOTOREN*

*EN WENSEN HET VAARTUIG EN HAAR
BEMANNING GOEDE REIZEN EN BEHOUDEN
THUISKOMSTEN.*



Anglo Belgian Corporation

Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent, België
Tel.: 091/234541. Telex: 11298

wachten op welke manier zal gereageerd worden door de bevoegde instanties.

In ieder geval, het beeld van onze vissersvloot heeft de jongste jaren een hele metamorfose ondergaan en dat zowel op het vlak van de grote middenslagvisserij als op het vlak van de kustvisserij want ook in die sector wordt aan nieuwbouw gedaan. Sedert de jaarwisseling bijvoorbeeld werden alleen al voor de Nieuwpoortse vloot twee kusttreilers in bedrijf genomen en nog twee, misschien zelfs drie zijn nog in bestelling voor de Nieuwpoortse vissersvloot. Ook daar heeft de nieuwbouw dus impact gekregen.

Over nu weer naar afgelopen zaterdag! Twee nieuwe eenheden die op één en dezelfde dag in bedrijf worden genomen! Het zal wel niet zo vaak gebeurd zijn in de visserijhistoriek. Vooral niet omdat het gaat om twee grote bokkentreilers die samen ruim 600 bruto registerton aan de vloot toevoegen, naast 2.400 PK.

DE DOOP VAN DE Z.97 „CLEOPATRA”

Aan de steiger van de scheepswerf De Graeve, waar per traditie de doopplechtigheden doorgaan, had zich omstreeks 15 uur een massale menigte verzameld. Aanleiding hiervoor was de doopplechtigheid van weeral een nieuwe eenheid voor de Zeebrugse vissersvloot, met name de Z.97 „Cleopatra” die aldaar werd gebouwd voor rekening van de rederij „Jacoba” maar iedereen weet dat achter die rederij de imposante figuur van Roger De Graeve schuil gaat. Roger De Graeve, weeral druk in de weer bij zo'n gelegenheid, is inderdaad ook de zaakvoerder van de voornoemde rederij.

In aanwezigheid van de meter, niemand minder dan de echtgenote van de staatssecretaris van Landbouw, Mevrouw De Keersmaecker dus en peter De Paepe, secretaris-generaal van het Ministerie van Openbare Werken, werd de doopplechtigheid voltrokken. Onder de aanwezigen bemerkten wij verder heel wat overheids-personen zoals secretaris-generaal Marcel Poppe van het Ministerie van Verkeerswezen, directeur-generaal Vancraeynest van hetzelfde departement, Van de Zande van de Centrale Dienst voor de BTW te Brussel, voorzitter Pintelon van de Rederscentrale, en vele andere personaliteiten die de visserij een goed hart toedragen.

Door respectievelijk de peter en de meter, de eigenaar en de schipper werden nadien de klas-sieke Paasnagels in het dek van de „Cleopatra” geslagen waarop het eerste schuifke van de doopplechtigheid was afgelopen.

's Avonds greep dan nog een feestmaal plaats waarop heel wat genodigden aanzaten.

TECHNISCHE GEGEVENS

De Z.97 „Cleopatra” is zoals gezegd een grote bokkentreiler die vooral is uitgerust voor de tongvisserij. De hoofdkarakteristieken zijn de volgende:

- lengte over alles: 35 meter;
- breedte: 8,50 meter;
- diepgang: 4,30 meter.

De voortstuwing zal geschieden bij middel van een ABC-motor met een vermogen van 1.200 PK, gekoppeld aan een keerkoppeling Reyn-tjes.

Die hoofdmotor drijft een nikkel-aluminiumbronzen schroef aan met een doormeter van 2,400 meter, geleverd door de firma Van Voorden uit

Zaltbommel. Die schroef draait in een Hodi straalbuis. De elektrische motoren werden geleverd door de firma Bakker uit Sliedrecht terwijl de firma Brusselle instond voor de levering van een zestrommellier en een hydraulische stuur-machine.

De firma SAIT leverde volgende toestellen: zender ontvanger Skanti TRP 6000 400 Watt, ontvanger Kenwood R 2000, daglichtradar Furuno FR 805 D-A, kleurendieptemeter Furuno FCV 121, automatische piloot Neco 728, wachalarm Neco en een kleurentelevisie SBR.

Hand in Hand zorgde voor de elektrische installatie aan boord van de „Cleopatra” terwijl aan boord een Promac-ijsmachine werd geïnstalleerd en diezelfde firma ook instond voor de koeling van de visruimen.

Verder is een hulpmotor DAF ingebouwd met een vermogen van 185 PK.

Tenslotte kan nog vermeld worden dat de „Cleopatra” is uitgerust met een vangstsorteer-machine die geleverd werd door de firma Van Praet-Dansaert.

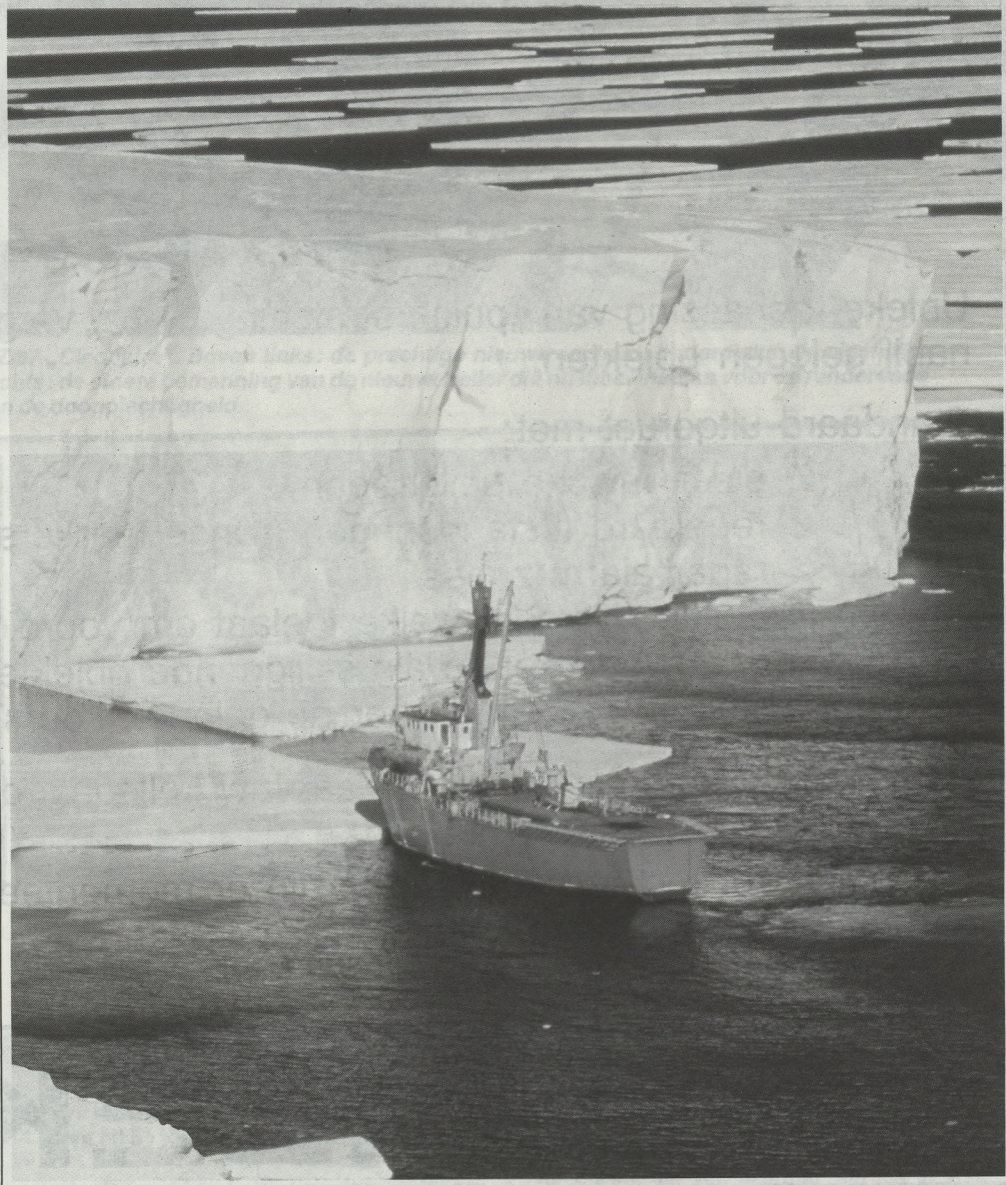
DE BEMANNING

De „Cleopatra” is dermate afgewerkt dat de maidentrip eerlang zal kunnen gebeuren.

Hiervoor werd volgende bemanning aangemonsterd:

schipper Ackx Robert; motorist Degroote, matrozen Vanbillemont Etienne, Vandierendonck Eddy en Tas Mario en tenslotte Van Haecke Kurt.

WELKE DIESEL U OOK ZOEKT, ER IS ALTIJD EEN DAF



Wij wensen reder en bemanning van de Z 97 Cleopatra een goede besomming en een behouden vaart.

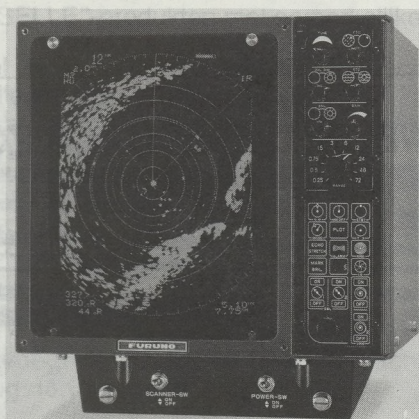
DAF Diesel

Antwerpsesteenweg 126 - 2630 Aartselaar - Tel. 03-887.40.00

DE TOP-HIT VAN DE NAVIGATIETOESTELLEN

Eens te meer top-kwaliteit, geleverd door het team SAIT-FURUNO

de daglichtradar Furuno FR 805 D-A



Unieke toepassing van „pulse stratching”, t.t.z. vergroten van de echo's van nabij gelegen objecten.

Standaard uitgerust met:

- 2 electronische peilstrepen
- 2 regelbare afstandsringen (range markers)
- 2 radar alarm zones
- 1 plottingsysteem welke toelaat om voordien te controleren of zowel varende als stilliggende objecten een gevaar zullen betekenen voor de gelopen koers.

Reders en schippers, vraag het aan uw kollega's die reeds hun keuze voor dit toestel gemaakt hebben!

U zal niet ver moeten zoeken, er zijn er momenteel reeds een veertigtal aan onze kust.

SAIT ZEEKUST

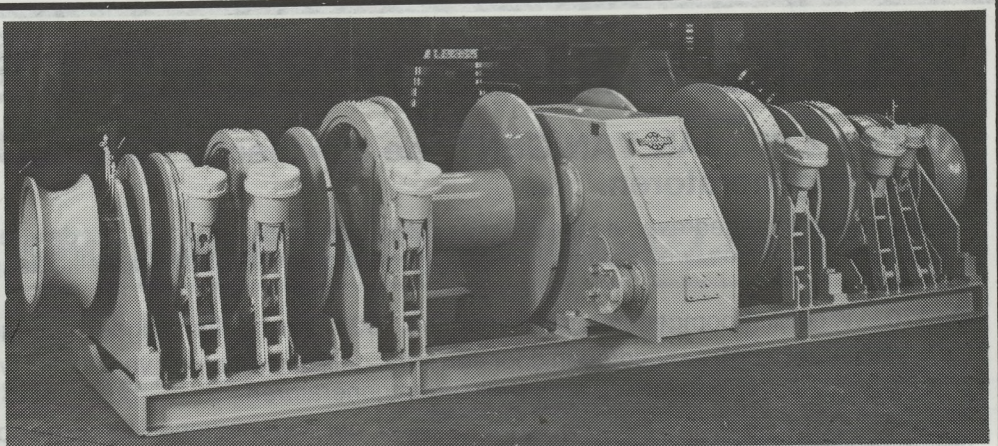
LAAT NIET NA MEER INLICHTINGEN TE VRAGEN OP VOLGENDE ADRESSEN:

8400	OOSTENDE	Hendrik Baelskaai 21	☎ (059) 32 08 11 - 32 08 16
8450	NIEUWPOORT	Kaai 46	☎ (058) 23 31 51
8380	ZEEBRUGGE	Wandelaarstraat 4	☎ (050) 54 41 21 Telex 82149



Vier beelden van de doopplechtigheid van de Z.97 „Cleopatra”. Boven links: de prachtige nieuwe eenheid; onder links: de eigenlijke doopplechtigheid van de „Cleopatra”; boven rechts: de stoere bemanning van de nieuwe treiler die nu moet instaan voor de renderende uitbating; onder rechts: een algemeen beeld van de doopplechtigheid.

BRUSSELLE MARINE LEVERDE...



Ten einde de „Cleopatra” een optimale trekkracht te verzekeren werd in samenspraak met reder en scheepsbouwer beslist een krachtige vislier aan te wenden met 2 hoofd- en 4 hulp-trommels van het type 3000-6 met elektrische aandrijfmotor van 180 pk.

Kenmerkend is dat ook dit type zodanig opgevat is dat zowel boom- als grond-visserij met deze lier kan bedreven worden. De bediening van de lier is handig opgevat vanaf de brug door middel van rationeel opgestelde pneumatische regelkleppen samengevoegd op een besturingspaneel dat geheel overzichtelijk van elke trommel de stand van de koppeling en de rem aanwijst: „Trommel vrij - trommel op rem-trommel ingeschakeld”.

Wanneer het inhalen geblazen is, komen de krachtigste eigenschappen van de lier tot uitting:

- Op de 1e laag wordt 35 ton gehesen aan 20 m/min. en stilstand bij 53 ton.
- Op de laatste buitenlaag wordt 13 ton gehesen bij 55 m/min en stilstand bij 20 ton.
- Op de gemiddelde laag wordt max. 30 ton ingehaald.

De elektromotor kan tot maximaal anderhalf maal het nominaal vermogen opleveren waardoor een soepele werking van de lier bij het inhalen gegarandeerd wordt met beveiliging tegen overbelasting.

De juiste koers van de „Cleopatra” wordt verzekerd door een elektro-hydraulische stuurmachine van het type HSE.12OR, een vertrouwd Brusselle produkt dat wereldbegaamdheid verworven heeft door de betrouwbare werking. Naast de gewone krachtbesturing met behulp van een elektrisch gedreven pomp, kan zonder meer overgeschakeld worden op een handbestuurde pomp met stuurwiel, wat als noodbesturing kan gebruikt worden of voor het gemakkelijk manoeuvreren in de haven.

Een compacte elektrische ankerlier, handig opgesteld, rondt het geheel van de „BRUSSELLE” levering af.

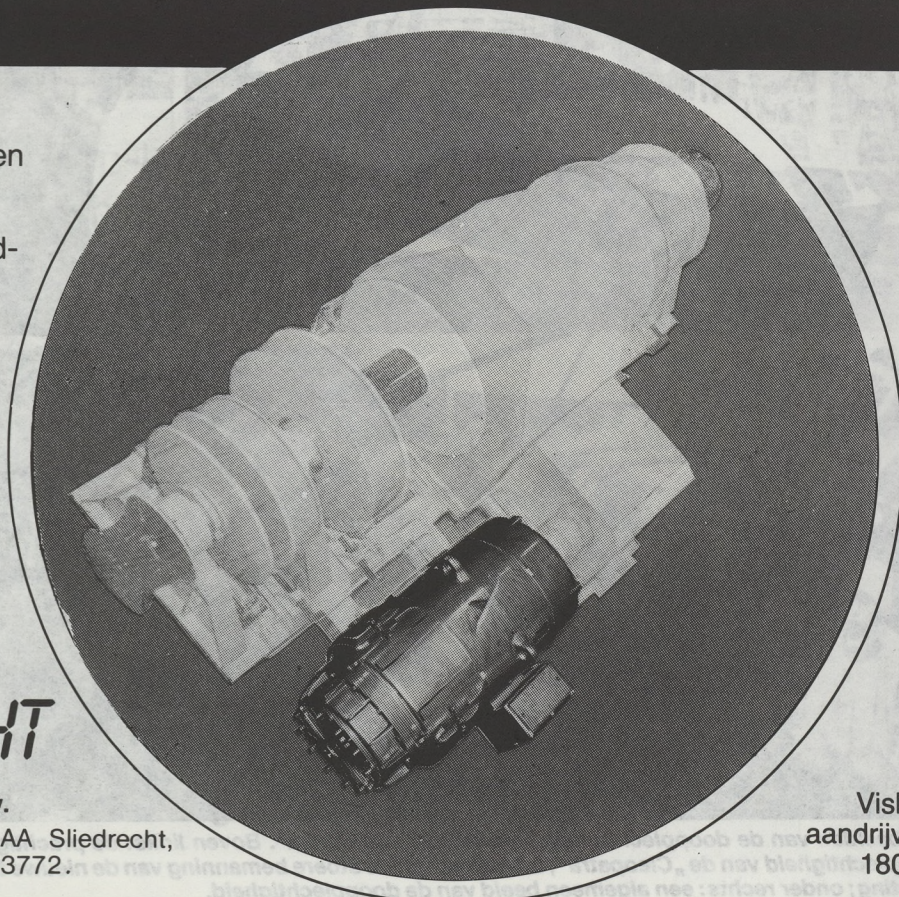
De wereld van Bakker Sliedrecht

- Elektrische vislieraandrijvingen
- Elektrische boegschroefaandrijvingen
- Boordnetgeneratoren
- Boordnetvoorzieningen via de hoofdmotor; max. verhouding 1 : 5
- Roterende omvormers
- Reparatie, onderhoud en wikkelen van motoren en generatoren
- Service afdeling overal ter wereld, 24 uur per etmaal
- Machines merken Indar, Ben en Transmotor

**BAKKER
SLIEDRECHT**

Bakker Sliedrecht electro industrie b.v.

Leegwaterstraat 59, P.O. Box 25, 3360 AA Sliedrecht,
Holland. Telefoon 01840-16600. Telex 23772.



Vislieraandrijving
180 pk

BAKKER SLIEDRECHT LEVERDE:

Voor de Z.96 „JAN VAN GENT” de elektrische vislier- en boegschroefaandrijving en boordnetgeneratoren.

De vislier wordt aangedreven door een Indar gelijkstroommotor van 215 pk., de voeding voor deze 215 pk. motor wordt verzorgd door een van de twee Indar gelijkstroomgeneratoren van 170 kW., welke aangedreven worden door twee hulpdieselmotoren.

De 170 kW. gelijkstroomgeneratoren leveren elk 100% van het benodigde vermogen.

De boegschroef wordt aangedreven door een Indar gelijkstroommotor van 90 pk., waarvan de voeding eveneens wordt verzorgd door een van de twee 170 kW. gelijkstroomgeneratoren.

Tevens is het mogelijk om de vislier op een 170 kW. gelijkstroomgenerator en de boegschroef op de andere 170 kW. gelijkstroomgenerator gelijktijdig te gebruiken.

De vislier kan bediend worden vanuit het stuurhuis en vanaf dek, de boegschroef wordt eveneens bediend vanuit het stuurhuis.

Het boordnet wordt verzorgd door drie Indar draaistroomgeneratoren van 95 kVA, welke eveneens aangedreven worden door de drie hulpdieselmotoren.

Voor de Z.97 „CLEOPATRA” de elektrische vislieraandrijving en boordnetgeneratoren.

De vislier wordt aangedreven door een Indar gelijkstroommotor van 180 pk., de voeding voor deze 180 pk. motor wordt verzorgd door 1 Indar gelijkstroom generator van 145 kW., welke aangedreven wordt door de hoofddieselmotor of 1 Indar gelijkstroomgenerator van 75 kW, welke aangedreven wordt door de hulpdieselmotor.

De 145 kW. gelijkstroom generator levert 100% van het benodigde vermogen en 75 kW. gelijkstroom generator levert 50% van het benodigde vermogen.

De vislier kan bediend worden vanuit het stuurhuis en vanaf dek.

Het boordnet wordt verzorgd door twee Indar draaistroomgeneratoren van 60 kVA, waarvan er een eveneens aangedreven wordt door een hulpdieselmotor en de andere door een Indar gelijkstroommotor van 74 pk. (omvormerset).

De voeding voor de 74 pk. motor wordt verzorgd door een Indar gelijkstroomgenerator van 60 kW., welke eveneens aangedreven wordt door de hoofddieselmotor.

DE DOOP VAN DE Z.96 „JAN VAN GENT”

Het was voor de overheidspersonen zaterdag in ieder geval een bijzonder drukke dag want, nadat de Z.97 „Cleopatra” was gedoopt was het, ongeveer twee uur later, de beurt aan de Z.96 „Jan van Gent”.

Kort na de middag was dit vaartuig de haven

van Oostende uitgevaren, richting Zeebrugge, met aan boord heel wat genodigden van de sympathieke familie Casier die, zoals bekend, de stuwende krachten zijn achter de rederij „Jacomina”, eigenaar van deze „Jan van Gent”.

Geen zon, wel een vrij dikke mist, maar die minder goede weersomstandigheden konden de uitgelaten sfeer die aan boord heerste helemaal niet temperen. Even na half vijf vaarde de

„Jan van Gent” dan de havengeul van Zeebrugge binnen en, alsof het om niets ging, werd het prachtige vaartuig afgemeerd aan de Rederskaai te Zeebrugge waar een wachtende menigte het enig mooie vaartuig kon bewonderen.

Het was Eerwaarde heer Corneillie, de visserij-aalmoezenier die met de hem eigen zwier – na zoveel jaren moet dat wel – de kwispel hanteerde en daarmee Gods Zegen over de „Jan van Gent” afsmeekte. Onder de vele genodigden de „meter”, mejuffer Patricia Coppens die Annemie Neyts, voorzitter van de PVV vertegenwoordigde en, dicht aan haar zijde, de peter, jurist Paul Tavernier.

Met elegance en kracht werden de Paasnagels in het kloeke dek van de „Jan van Gent” geklopt waarna een ontvangst volgde en de aanwezigen tevens ruim de gelegenheid kregen om het prachtige vissersvaartuig te bekijken. Terloops kan trouwens vermeld worden dat de „Jan van Gent” de grootste bokkentreiler is die door een Belgische werf werd gebouwd en daar mogen de scheepswerven SCAP terecht fier op zijn. Iedereen kwam onder de indruk van de imposante „Jan van Gent”;

's Avonds volgde dan een feestmaal waarop heel wat genodigden aanwezig waren en waar een zeer vrolijke sfeer heerste; niet in het minst omdat reder Casier Roger, die eindelijk de stress van de jongste weken kon afleggen, voor de lol zorgde. Mocht ook wel na weken van onverzettelijke arbeid.

TOESPRAAK NAMENS DE WERF

Het was op dit feestmaal dat als eerste het woord werd gevoerd door de h. Praet, directeur



④ Een algemeen beeld van de doopplechtigheid van de „Jan van Gent”.

Z.97 „Cleopatra”

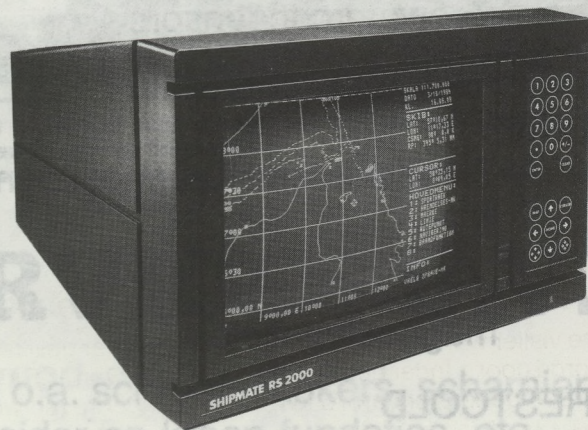
Z.96 „Jan van Gent”

VERKOZEN DE SHIPMATE VIDEOPLOTTER

Vrijblijvende demonstratie:

- Aan boord van uw schip
- Bij ons in de showroom

Zeekaarten op cassette aan 600 B.fr.



ANTWERP MARINE RADIO COMPANY

Noordhinderstraat 6-8, ZEEBRUGGE – ☎ (050) 54 42 71

Firma PAUL HOSTYN

**INSTALLEERDE AAN BOORD
VAN Z.97 CLEOPATRA
DE CENTRALE VERWARMING**

*Langs deze weg danken wij
reder & bouwer Degraeve
voor het gesteld vertrouwen*

TEL. (059) 32 31 80

BRUGGELAAN 12, BREDENE

**SANITAIR – VERWARMING
ZINKWERKEN**

**Wij wensen de „Jan van Gent”
een behouden vaart!!**



*De Z.96 „Jan van Gent” is door ons voorzien van
betrouwbare motorbediening, apparatuur en
aansluiting van de zes-trommellier*

SEMPRESS

Machinefabriek Sempress N.V.
Antwerpsestraat 202-204, 2510-Mortsel
Telefoon: 03-4490618-4402614, telex 32827

 **molimex & vanandel**

**Weveldlaan, 7
- B-1930 Zaventem Zuid**

Alle apparatuur voor koelinstallaties.

HELPMAN

- Zeewatercondensors
- Volbad verzinkte verdampers

PENN

- Pressostaten - Thermostaten

ALCO

- expansieventielen,
magneetventielen

PRESTCOLD

- open en semi-hermetische
compressoren

I.C.I.

- Koelgas-R12/R22/R502

HAEGEMAN

P.V.B.A.

SLIJPESTEENWEG 36

8432 LEFFINGE

Tel. (059) 30.14.34

VERWARMING

SANITAIR

DEGELIJK MATERIAAL

GOEDE AFWERKING

van de scheepswerven SCAP, die zich als volgt uitliet:

Wij vieren vandaag feest. Deze namiddag is de Z.96 „Jan van Gent”, zoals het hier bij ons in Vlaanderen gebruikelijk is en past, door onze vissersrij-aalmoezenier gedoopt, nadat het in volle zee, volgens aloude maritiem gebruik door de werf aan de rederij Jacomina werd overgedragen.

De „Jan van Gent”, de grootste bokkentreiler ooit in België gebouwd, een schip voorzien van de allerlaatste snufjes, zowel op zuiver technisch als op vistechisch vlak, een schip, ontstaan uit een nauwe samenwerking tussen onze werf SCAP en de reder, de Heer Roger Casier, een vaartuig om terecht fier op te zijn!

Terwijl ik schreef aan deze toespraak dacht ik onwillekeurig aan de Z.122 de „Madonna”, een houten vaartuig dat jij, Roger, overgenomen hebt van een Oostendse reder, aan de Z.596 „De Zwerver”, het eerste schip dat jij liet bouwen, de Z.196, de eerste „Jan van Gent”, de Z.296 „Mooie Meid” (een naam waarvan ik nooit begrepen heb, of U die aan een of andere vissoort ontleend hebt, of daarbij werkelijk dacht aan een „mooie meid”) en tenslotte de Z.96, de huidige „Jan van Gent”. Al deze vaartuigen zijn als de treden van een ladder in de opgang naar het succes, wat U vandaag boekt.

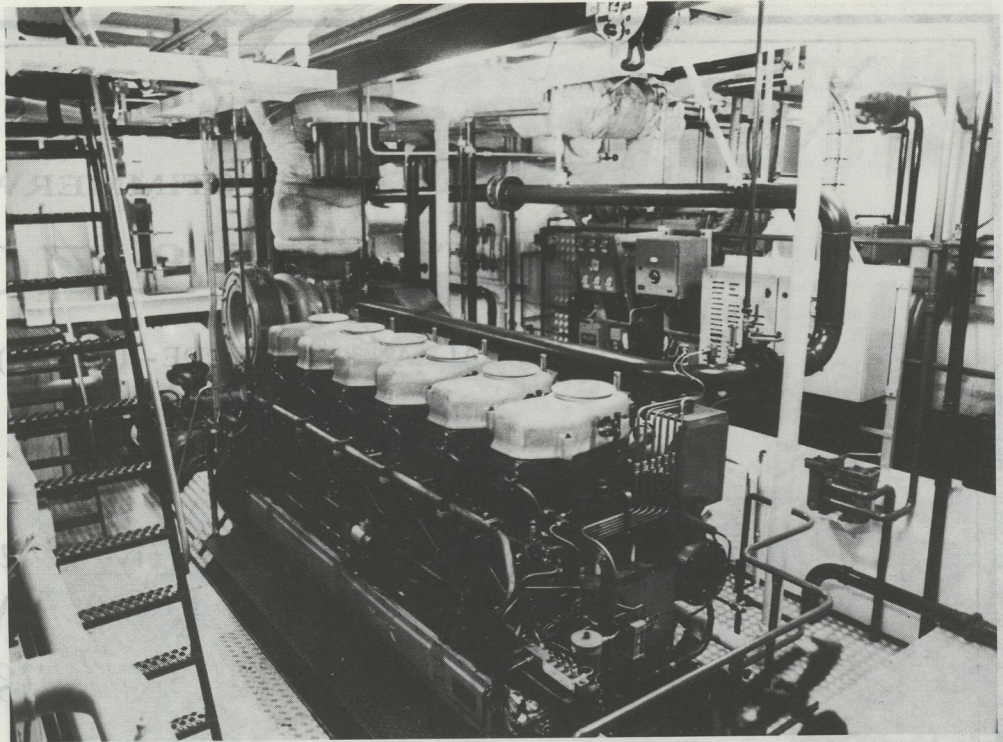
Mede namens onze Voorzitter, Ir. Dewinter die zich jammer genoeg, wegens eerder aangegane afspraken, moest laten verontschuldigen, mede namens onze Bestuursraad en onze medewerkers, wil ik U, die de rederij „Jacomina” met zoveel succes leidt, van harte gelukwensen met uw nieuwe „Jan van Gent”.

Samen met U, Roger, hebben wij een prachtig schip kunnen maken. Wat wij, mensen van SCAP, niet kunnen, is de rentabiliteit van het schip bepalen. Dit hangt uitsluitend af van de bekwaamheid, de ervaring en de werklust van U als reder aan de wal, en van de bemanning aan boord van het vaartuig. Het vissersbedrijf is en blijft een bedrijf met zijn eigen risico's en vraagtekens, een bedrijf dat enkel door bewaarde reders, met kennis van zaken, goed kan gerund worden.

Wij willen U ook danken voor het vertrouwen dat U in ons stelde.

Na de „Zwerver” en de eerste „Jan van Gent”, allebei schepen die wij voor U afbouwden, is de Z.96 een vaartuig, dat wij van de kiel tot de mast, volledig voor U gebouwd en afgebouwd hebben. Als herinnering aan deze dag willen wij U een eenvoudig geschenkje aanbieden waarvoor U misschien bij U thuis nog wel een plaatsje zult vinden.

Onze bijzondere dank gaat naar de Meter van het schip, mevrouw Annemie Neyts, voorzitter van de P.V.V. Verder naar alle ambtenaren van



② Het kloppend hart van de „Jan van Gent”, een MAK-motor met een vermogen van 1.200 PK.



① Een beeld van de imposant uitgeruste scheepsbrug van de „Jan van Gent” met zeer gesofisticeerde apparatuur, geleverd door de firma INES.



DE WIEL SERVICES B.V.

Gespecialiseerd in het mobiel bewerken van o.a. schroefaskokers, scharnierpunten, sluisdeuren en bruggen, Voith Schneider en kraan fundaties, etc.

1e Industrieweg Asperen-Holland
Telefoon: 03451-16600
Telex 40455

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

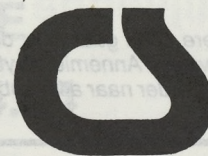
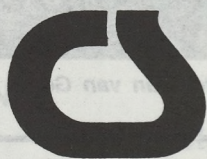
VICTORIALAAN 30 OOSTENDE - TEL. (059) 32 08 21

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

*Ook aan de bouw van de
Z.96 «JAN VAN GENT»
hebben wij onze medewerking verleend!*

*Wij danken de rederij hiervoor en wensen haar
rijke vangsten en lonende opbrengsten!*

CENTRAALSTAAL



Ook dit casco-bouwpakket hebben wij geleverd

Centraalstaal b.v.

Wij wensen schipper en bemanning
goede vangst en behouden vaart

Postbus 204 - 9700 AE Groningen
Tel. 050-422122 - Telex 53796
Telefax 050-421426

het Ministerie van Verkeer en het Ministerie waaronder onze visserij ressorteert.

De Meter van het vaartuig werd, op een wel zeer charmante wijze, vertegenwoordigd door Mevrouw Coppens, Hoofd van het Nationaal Secretariaat van de P.V.V. Ook haar willen wij, ter herinnering aan deze dag, een kleinigheid overhandigen.

Voor de Peter van het schip hebben wij, op advies van de reder, een moderne uitvoering van een „weerglas” meegebracht ter herinnering.

Eveneens voor de schipper en de bemanning hebben wij, als herinnering aan deze dag, iets meegebracht. Wij zijn ervan overtuigd dat zij met de „Jan van Gent” hoofdvogels zullen schieten. Ook hen willen wij succes toewensen!

Wij zouden in onze plicht tekort schieten, indien wij onze medewerkers in SCAP, van hoog tot laag, niet in onze dankbetuiging zouden betrekken.

Dank ook aan onze leveranciers en onderaannemers. Dank aan de Heer Padmos die ons ter raad en daad terzijde stond, aan de firma MAK-Bolier, waarbij ik in het bijzonder de prettige samenwerking met de Heer de Wijs wil onderstrepen, de firma's Luyt en Sempres die instonden respectievelijk voor de lier en de motor- en lierbediening, de firma Dammans die de aluminium konstruktie van de brug voor ons maakte, de firma Brusselle voor de stuurmachine, de Groep Van Voorden voor schroef en ijsmachine, de firma Haegheman die de verwarming van het schip uitvoerde, de firma's Ines en AMRC die de elektronische uitrusting van het schip verzorgden, de firma Lowyck die op een zeer vakkundige wijze het sloopstimmerwerk uitvoerde en de firma's Scherrens en de firma Ramboer en Willem, die het vaartuig voor ons schilderde.

Het resultaat van de inspanning, door ieder van U geleverd, is de „Jan van Gent”, een schip om trots op te zijn, en daarvoor dank ik U allen van harte.

Er rest mij nog één punt.

Mijn goede vriend en buurman, de Heer Coene, Voorzitter van de Onderlinge Verzekeringmaatschappij „Hulp in Nood”, heeft mij verzocht, ook zijn gelukwensen en die van Hulp in Nood aan U over te maken.

Van onze kant echter willen wij, als Rederscoöperatieve, ook Hulp in Nood betrekken in onze hulde, omdat zij, met het verzekeren van de Z.96 „Jan van Gent”, de kaap van de twee miljard frank verzekerd kapitaal, hebben overschreden.

Wij, mensen van SCAP, zijn er trots op, dat dit kon gebeuren door het verzekeren van een door onze werf gebouwd vaartuig.

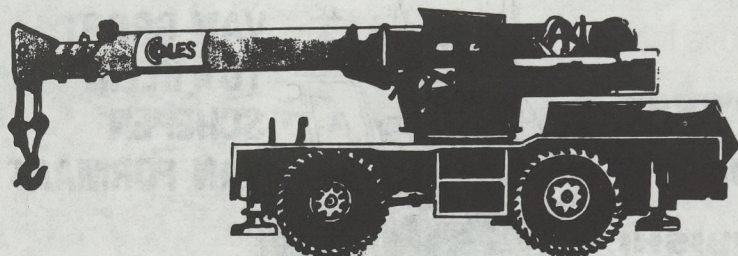


③ De bemanning van de „Jan van Gent”, vol vertrouwen de toekomst tegemoet.



④ Drie zichtbaar gelukkige mensen; v.l.n.r. „Peter” advokaat Paul Tavernier, reder Roger Casier en „Meter” mejuffer Patricia Coppens.

NOORDZEE JACHTWERF



VERHURING van KRANEN:

17 tot 50 ton

WERFBANKKAAI - OOSTENDE

059/320 100

Privé: 051 / 50 28 36

Steeds tot uw dienst voor snel en trouw service

ALFA-LAVAL

Uw partner voor:

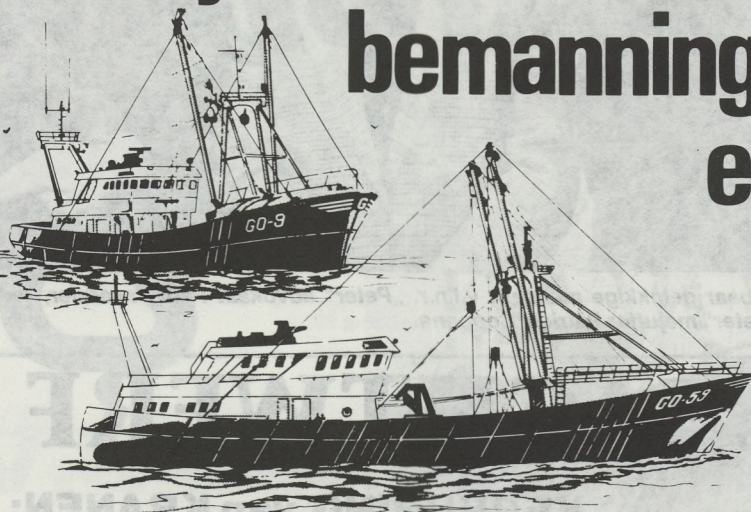
- centrifugale separatoren en automatische filters
- koelers
- drinkwaterbereiders
- olie/waterafscheiders

S.A. ALFA-LAVAL N.V.

Vooruitgangstraat 333, 1210 Brussel

Telefoon: (02) 244 28 11 - Telex: 21.089

Wij wensen de schipper en de bemanning van de Z.96 een behouden vaart en een goede vangst.



PADMOS

MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

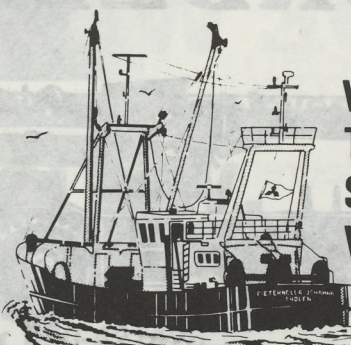
OFFICIEEL DEALER

BRUINISSE:

Postbus 1, 4310 AA
Havenkade 12, 4311 BA,
Tel: 01113-1551/1488
Telex: 24175 padsl

STELLENAM:

Postbus 23, 3250 AA,
Deltahaven 18, 3251 LC,
Tel: 01879-1766 1792
Dok: 01879 1933



VAN GROOT
TOT KLEIN
SCHEPEN
VAN FORMAAT

Hulp in Nood, U bewijst de wind in de zeilen te hebben, dit op de eerste plaats door goede leidinggeving en bedrijfspolitiek.

Van harte proficiat en op naar de volgende mijlpaal.

Totdaar de heer Praet.



⑥ Twee mensen die nog even de drukte van de jongste weken aan het memoreren zijn; links directeur Praet van de scheepswerven Scap en rechts reder Roger Casier. Uiterst rechts komt mevrouw Casier nog even in beeld.

ANDERE TOESPRAKEN

Na de heer Praet kwam mejuffer Patricia Coppens aan het woord die sprak namens meter Mevrouw Annemie Neyts, voorzitter van de P.V.V. Mejuffer Coppens gaf grif toe dat zij een leek is op het vlak van de zeevisserij maar dat zij, door die eerste contactname, onder de indruk is gekomen van de solidariteit die in deze middens heerst. Zij hield er dan ook aan de familie Casier van harte geluk te wensen met het initiatief tot de bouw van de „Jan van Gent” en hoopte dat de bemanning er zal toe bijdragen dat het vaartuig steeds flinke vangsten en lonende opbrengsten zal boeken.

* * *

Vervolgens kwam de heer De Wijs aan het woord namens de firma MAK, de leverancier van de hoofdmotor van de Z.96 „Jan van Gent”. Ook de heer De Wijs loofde de zin voor initiatief en durf die uitgaat van de familie Casier. Daarnaast bracht hij ook de lof over van de heer Padmos die helaas op de viering niet kon aanwezig zijn.

* * *

Tot slot kwam ook nog de heer Aarnoud Vanhouteghem aan het woord die de aanwezigen toesprak namens de werf. Spreker dankte alle aanwezigen voor hun belangstelling en schetste nadien de imposante carrière van reder Roger Casier.

De feestavond werd besloten met een gezellig samenzijn waarop geklonken werd op het heil van de rederij, het vaartuig en de bemanning.

TECHNISCHE GEGEVENS

De Z.96 „Jan van Gent” is, zoals gezegd, de

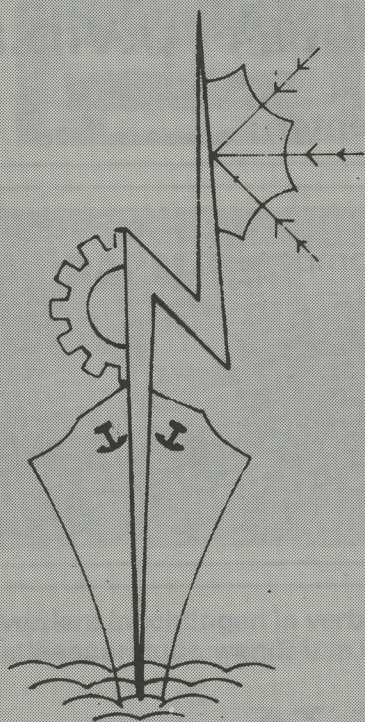
grootste bokkentreiler die door een Belgische werf werd gebouwd. De hoofdkarakteristieken zijn de volgende:

- lengte over alles: 37,15 meter;
- breedte: 8,62 meter;
- holte: 4,60 meter.

De voortstuwing geschiedt bij middel van een



⑦ Onder goedkeurend oog van volksvertegenwoordiger Manu Desutter (staande) en „Peter” Paul Tavernier (gehurkt) klopt „meter” Patricia Coppens de traditionele Paasnagel in het dek van de „Jan van Gent”.



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

INES



De Z. 96 „JAN VAN GENT“

Eigendom van de rederij „JACOMINA“ p.v.b.a.

stelt zijn vertrouwen in de volgende navigatie-instrumenten:

- RACAL DECCA RADAR RM 1070.
- RACAL DECCA RADAR KLEUR RD 970 BT.
- AUTOMATISCHE PILOOT DECCA 450 geleverd met kompas.
- DIEPTEMETER SKIPPER KLEUR CS119 2 frekwenties.
- SONAR SKIPPER KLEUR S113.
- 2 X VHF DEBEG 6310.
- SSB ZENDER ONTVANGER 400 Watt DEBEG 3110.
- SSB ontvanger KENWOOD R 2000.
- SNELHEIDSLOG RACAL DECCA EM 1.
- DECCA NAVIGATOR MK 21.
- DECCA TRACKPLOTTER 350 T.
- 2 X SLINGERRUITEN SPEICH
- Kleuren TV.

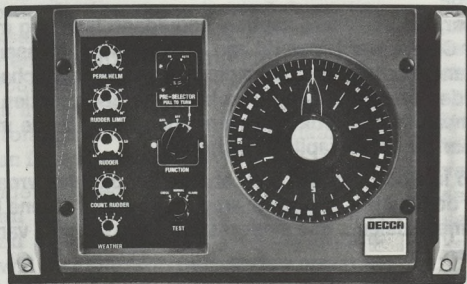
***N.V. INES wenst de bemanning van de Z.96 „Jan van Gent“
goede vangst en behouden vaart!***

N.V. INES leverde voor de Z.96 „JAN VAN GENT”



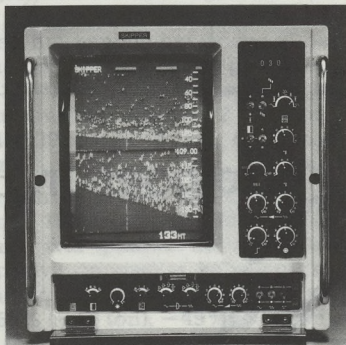
RACAL DECCA RADAR RM 1070

- 10 inch beeldscherm
- 10 Kwatt zendvermogen
- Storingsvrij beeld
- Bereiken vanaf 0,25 NM tot en met 64 NM
- Automatische zee/echo en regen/echo onderdrukking
- Uitgerust met rangemarker en elektronische peilstreep.



RACAL DECCA AUTO PILOT 450 en wachalarm

- Speciaal gefabriceerd voor visserij
- Hoge kwaliteit en bedrijfszekerheid
- Wordt standaard geleverd met magnetisch kompas met certificaat
- Geschikt voor opbouw, inbouw en montage in konsole
- Maximale en minimale koerswijzigingen mogelijk
- Geschikt voor aansluiting op alle fabrikaten stuurmachines.



SIMRAD SKIPPER KLEURENDIEPTEMETER CS119

- Werkend op 38 en 50 of 50 en 200 KHZ
- Digitale diepteaflezing
- Werkend op DC- en AC-spanning
- Ingebouwde bodemvergroting



RACAL DECCA KLEUREN RADAR RD 970BT

- 17 inch - 6 kleuren daglicht beeldscherm
- Bereiken vanaf 0,25 NM tot en met 48 NM
- Uitgerust met rangemaker - elektronische peilstreep - bewakingszone
- 10 Kwatt zendvermogen.

Voor verdere inlichtingen in verband met verkoop, verhuur en onderhoud van ons gamma navigatieapparatuur, wendt U in volle vertrouwen tot:

N.V. INES KUST

1, Wandelaarstraat, 8380 ZEEBRUGGE

☎ (050) 54.47.55 - Telefax: 050/54.57.12

Leon BERTELS - ☎ (050) 41.32.38 - Hubert STEEN (059) 32.36.20

17, H. Baelskaai, 8400 OOSTENDE

☎ (059) 32.34.01

Raf HOET - ☎ (059) 32.00.98

MAK-motor, type 6M452 met een vermogen van 1.197 PK. Die motor drijft een vierblad-schroef aan met een diameter van 3,000 meter, geleverd door de firma Van Voorden en draaiend in een Hodistraalbuis. De boegschroef werd geleverd door de firma Padmos.

De winch is een zestrommelwinch, geleverd door de firma Luyt (Nederland). Anderzijds stond de firma Brusselle in voor de levering van een hydraulisch-electrische stuurmachine.

Verder is de „Jan van Gent” uitgerust met een havengroep Mitsubishi met een vermogen van 140 PK terwijl er bovendien twee hulpmotoren Mitsubishi werden ingebouwd met elk een vermogen van 270 PK.

De firma Promac levert een scherfijsmachine en daarnaast is de „Jan van Gent” ook uitgerust met een vangstverwerkingsinstallatie van het merk Van Rijn. De koeling van de visruimen komt op naam van de firma SCAP zelf. Verder is de nieuwe eenheid nog uitgerust met een ankerlier geleverd door de firma Van Lier, de firma SKB leverde de reddingsmaterialen terwijl de elektrische motoren geleverd werden door de firma Bakker uit Sliedrecht. Het houtwerk werd verzorgd door de firma Lowyck, het bedrijf Scherrens stond in voor de schilderwerken terwijl de firma Haegheman tekende voor de sanitaire installaties en de centrale verwarming. De pneumatische bediening van de vislier gebeurt door een installatie van het merk Sempress terwijl tenslotte de motor een keerkoppeling Lohman en Stotterfort aandrijft.

Last but helemal not least is er dan de uitrusting van electronische navigatie-apparatuur die geleverd werd door de firma Ines. Volgende toestellen staan aan boord: een radar Decca

RM 1070, een kleurenradar RD970 DT, een zender-ontvanger SSB 3110, twee VHF-toestellen Debeg 6310, een echo-sounder Skipper CS 119, een kleurensonar Skipper S113 Simrad, een automatic pilot Decca, een SSB-ontvanger R2000, een decca navigator MK 21, een decca plotter 350 T; door de firma Antwerp Marine werden volgende toestellen geleverd: een shipmate RS 4000, een videoplotter en een monitor Barco 2240.

DE BEMANNING

Vermoedelijk in de loop van deze week zal de Z.96 „Jan van Gent” afvaren voor de maiden-trip. Hiervoor werd volgende bemanning aangemonsterd: schipper Compernelle Leon; stuurman Robert Desmidt; motorist Yves Bultinck; assistent-motorist Sylvain Desmet; matrozen Compernelle Roger en Stefan Dierickx en tenslotte scheepsjongen Christof Vanhaecke.

Na in bedrijfname van „Jan Van Gent”

HULP IN NOOD OVERSCHREED KAAP VAN DE 2 MILJARD VERZEKERD KAPITAAL

Met het in bedrijf nemen van de Z.96 „Jan van Gent” heeft de verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood een mijlpaal gerealiseerd op het vlak van het verzekerd kapitaal. Het is met name zo dat, met de inbreng van de Z.96 „Jan van Gent”, het verzekerd kapitaal van Hulp in Nood met een de kaap van de twee miljard heeft overschreden en nooit eerder in de historie van deze coöperatieve werd dergelijk cijfer gehaald.

Meldenswaardig is zelfs dat, eind vorig jaar, het verzekerd kapitaal beduidend lager lag maar, onder de bezielende leiding van voorzitter Coene, werd gewerkt aan ledenwerving. Mensen die nieuwe eenheden lieten bouwen werden aangesproken en reders die vroeger de maatschappij, om diverse redenen hadden verlaten, werden eveneens aangesproken. Daardoor konden niet alleen nieuwe leden verworven worden maar werden ook gewezen leden terug bij de maatschappij gehaald en daar ligt de uitleg voor die forse kapitaalsverhoging.

Het is nog maar eens een bewijs dat Hulp in Nood, via een heel andere aanpak dan vroeger, meer gericht op rechtstreeks contact met de cliënten, op goede weg is. Voorzitter Coene blijft zich dus vastbijten aan zijn leitmotiv: hoe meer zielen... hoe meer restorno aan het eind van het jaar kan terug betaald worden aan de leden.

Een simpele redenering maar de realiteit ligt vlak bij; dat zullen de leden van Hulp in Nood ervaren op de algemene ledenvergadering.

Machiniefabriek LUYT

Nijverheidstraat 1
1779 AS Den Oever
Nederland
Tel. 02271-1437



Door ons is de pneumatisch bediende 6-trommel vislier geleverd voor de Z.96 „Jan van Gent”



*Wij wensen schip en bemanning
behouden vaart en goede vangsten.*

G. J. Kortelboer Jr. b.v.



ANKERS
KETTINGEN
LIEREN

4, EEMHAVENSTRAAT

P.O. Box 5003

☎ (010) 29 22 22

Na bureeluren: 01892-6970

Telex 28393 Rotterdam

MARKTSITUATIE IN DE ZEEVISSERIJ

MAART 1986

EXTREEM VETTE MAAND VOOR TONGENVISSERS

(teineinde seizoenschommelingen te neutraliseren, wordt maart 1986 vergeleken met de overeenstemmende maand van het vorige jaar.)

AANVOER

Onvoorstelbaar, maar toch waar! De vangsten van de edele platvis tong bereikten het dubbele van een normale scholaanvoer, zodat ruim één vierde van het totale Belgische tongquotum in één maand werd opgevestigd. De kolossale tongaanvoer van 1.100 ton betekende een aanvoertoeename van niet minder dan 669 ton of +156%. De tongaanvoergolven in maart overtroffen spectaculair het globale tongaanbod van de goede maanden januari en februari tezamen (735 ton).

Het tongenaandeel in het vangstassortiment van de boomkorvaartuigen verdubbelde van 23% (maart '85) tot 46% (maart '86), terwijl de vangsten per zeedag nog toenamen en de aanvoer van tarbot en griet met ongeveer 50% opklommen tot resp. 69 ton en 124 ton. De tongproductiegroei vonden we bij alle grootteklassen terug, maar was wel 't meest ingrijpend voor de groottes 3-4-5-6-7 waarvan het aanbod het drievoud bereikte, terwijl de aanvoer van de groottes 1 en 2 50% en 130% toenamen. De aanvoer per klasse omvatte resp. 1 : 192 ton; 2 : 147 ton; 3 : 142 ton; 4 : 139 ton; 5 : 152 ton; 6 : 199 ton en 7 : 128 ton.

Het aanbod van de bodemvissen, behalve tong, liep met 192 ton of 9% flink terug. Vooral de aan wal gezette hoeveelheden zeeuivel, schelvis, tongschar, kabeljauw en schol waren aan een gevoelige afname toe van resp. -61% (-46 ton), -49% (-37 ton), -30% (-30 ton), -20% (-102 ton) en -9% (-54 ton). De rogaanvoer steeg met 64 ton fors tot 218 ton (+42%).

Voor de schaal- en weekdieren viel terug een wat levendiger garnaalvisserij te noteren. Het verwaarloosbare garnaalaanbod van maart '85 verbeterde in 1986 met 16 ton tot 17 ton, maar bleef toch 8 ton beneden de garnaalvangst van maart '84. De productie van langoestientjes bleef beperkt tot 2 ton, hetzij 1/3e en 1/9e van maart '85 en '84.

De gecumuleerde aanvoer gedurende het eerste kwartaal omvatte 8.854 ton (-58 ton of -2%), waarvan 2.444 ton schol (+292 ton of +14%), 1.833 ton tong (+596 ton of +48%), 915 ton kabeljauw (-407 ton of -31%) en 722 ton wijting (+135 ton of +23%).

AANVOERWAARDE:

Dankzij de uitstekende tongvangsten gepaard met beste prijsvorming volgden verpletterende besommingsrecords elkaar in een snel tempo op. De globale aanvoerwaarde doorboorde dan ook een nooit eerder bereikt plafond van 400 miljoen F en bedroeg 407 miljoen F, hetzij een besommingsaanzet van 184 miljoen F of 82%.

Deze besommingsgroei is volledig te danken aan de ontzaglijke tongaanvoerwaarde van

279 miljoen F, die niet minder dan het drievoud omvatte van maart '85 (+187 miljoen F). De tongopbrengst vertegenwoordigde zo 69% van de globale bruto opbrengst aan visserijproducten.

Voor de tarbot en griet vertaalde bij standhoudende prijzen, de flinke meeraanvoer van 50% zich in een evenredige besommingstoename, de opbrengsten bereikten resp. 8,3 miljoen F en 10,8 miljoen F. Beide soorten brachten tezamen meer op dan de gemene platvis schol, waar het effect van een aanvoerdaling (-9%) nog werd versterkt door een gevoelige prijsafname van 14% zodat de scholbesomming met 5 miljoen F terugliep tot 18,6 miljoen F (-21%). Bij de kabeljauw werd de dalende produktieschok van -20% nagenoeg volledig gecompenseerd door een fikse positieve prijsinvloed van 24% zodat de kabeljauwopbrengst zich kon handhaven bij 25,4 miljoen F (-1%).

Het zeeuivelaanbod bleef beperkt tot 30 ton of 40% van het niveau van maart '85, terwijl een milderend prijseffect van +33% de schade kon terugdringen tot 48% of 8 miljoen F.

De garnaalbesomming, weliswaar stukken beter dan maart '85, bleef met 3 miljoen toch nog aanzienlijk beneden de garnaalopbrengst van maart '84 (6,6 miljoen F). Het schaarse langoestine-aanbod lokte beste prijzen uit (+41%), de besomming resulteerde in 0,7 miljoen F (-1,1 miljoen F). De productie van Sint-Jakobsschelpen stemde overeen met het gemiddelde van maart '84 en '85, een flinke prijsstoename van 55% werkte een goede besomming in de hand van 6,4 miljoen F.

De gecumuleerde besomming van het eerste kwartaal bedroeg 914 miljoen F (+298 miljoen F of +48%); daarvan vertegenwoordigde de tong 57% of 518 miljoen F (+255 miljoen F of +97%). De schol, kabeljauw en zeeuivel waren resp. goed voor 93 miljoen F (+18 miljoen of +24%); 63 miljoen F (-5 miljoen F of -7%) en 29 miljoen F (-4 miljoen F of -11%).

PRIJZEN:

De algemene gemiddelde visprijs is 44 F/kg toegenomen van 80 F/kg. tot 124 F/kg (+55%). Deze ingrijpende positieve prijsrevolutie is vooral toe te schrijven aan de tong, enerzijds tengevolge van de flinke prijsstoename voor tong (+18%) en anderzijds tengevolge van het gewijzigde soortenassortiment met een belangrijk meeraanbod van de dure soort tong.

Het tongaandeel in het globale aanbod evolueerde immers van 15% tot 33%.

De tongprijs verhoogde met 41 F/kg tot 254 F/kg, hetzij 13 F/kg meer dan in maart '84. Opmerkenswaardig is dat het prijsverschil tussen de diverse grootteklassen van tong zeer miniem geworden is. De kleine maten nl. de grootteklassen 6 en 7 werden gemijnd voor 240 F/kg, terwijl de beste gemiddelde prijs werd gehaald voor sortering 2 nl. 275

F/kg. De tongen werden per sortering 1-2-3-4-5-6-7 resp. gemijnd voor 254 F/kg (+17 F/kg. of +7%); 275 F/kg. (+32 F/kg of +13%); 260 F/kg. (+15 F/kg of +6%); 258 F/kg (+26 F/kg of +11%); 255 F/kg (+64 F/kg of +34%); 242 F/kg (+72 F/kg of +42%) en 239 F/kg (+77 F/kg of +48%). Vooral de kleinere maten kenden zowel nominaal als relatief de hoogste prijstoenames.

De gemiddelde prijs voor de witvissen behalve tong verbeterde met 2 F/kg. tot 57 F/kg. (+3%). De rondvissen schelvis, kabeljauw en leng boekten prijstoenames van 20 à 25%.

De scholprijzen kregen ondanks het geringer aanbod, een flinke deuk, de G.P. daalde met 5 F/kg tot 34 F/kg (-14%). De hardste klappen vielen bij de grote maten 1 : 44 F/kg (-8 F/kg), 2 : 38 F/kg (-10 F/kg), 3 : 35 F/kg (-6 F/kg) en 4 : 27 F/kg (-0 F/kg).

Het ruimer aanbod van roggen, hondshaai, garnaal had een prijsdrukkend effect op de markt.

OPGEHOUDEN:

In de loop van de maand maart '86 werden ter prijsondersteuning 95 ton visserijproducten aan de markt voor menselijke consumptie onttrokken, dit is een afname van 26 ton. De scholdoordraai verminderde met één derde tot 44 ton (-23 ton), hetzij 8% van het aanbod, terwijl de ter wijting aangeboden hoeveelheden vrijwel 3xangroelden met 12 ton, zijnde 14% van het aanbod.

Gecumuleerd gezien werd er gedurende het eerste kwartaal slechts 200 ton vis opgehouden, tegenover het dubbele (398 ton) in het eerste kwartaal van '85.

De ter destructie afgevoerde schol verminderde met 139 ton, tot 100 ton, terwijl de wijtingopvang met 11 ton toenam tot 62 ton, hetzij 4% en 9% van het resp. aanbod.

VISSERIJEN:

De ingezette visserij-inspanning is zowel toegenomen in aantal vaartuigen (+12%), in aantal gepresteerde zeedagen 2.871 (+12%) als in het gewogen gemiddeld motorvermogen dat met 69 PK opklom tot 621 PK (+12,5%). De vangsten (+18%) groeiden niet evenredig met de visserijdruk (+26%), maar tengevolge van een spectaculaire verdringing van de gemener soorten door de dure edele soorten kon de G.P. van de vangst flink aantrekken, zodat de besomming met 82% opklom. De besomming per zeedag verbeterde dan ook met 45.000 F of 63% tot 141.800 F.

De bordenvisserijvaartuigen waren 824 dagen actief op zee (+19) en wisten 891 ton (+11 ton) vis aan te land, ondanks het toegenomen motorvermogen tot 409 PK (+16%) bleef de vangst stagneren op 22 bennen per zeedag. Dankzij een gevoelige prijsstijging besomde de bordenvisserijvloot 60 miljoen F (+13 miljoen F of +28%), per zeedag realiseerde men 73.000 F (+25%).

(vervolg op blz. 18)

Dankzij de stimulerende opbrengst per zeedag van 24.800 F kwam er terug wat leven in de garnaalvisserij (123 zeedagen).

Het naar zeedagen gewogen gemiddeld motorvermogen in de boomkorvisserij groeide met ruim 80 PK tot 741 PK (+13%), de vangst per zeedag, 25 kisten (+11%), volgde. Mede tengevolge van een intensievere activiteit uitgedrukt in zeedagen 1.916 (+12) kon de produktie van deze sector met 458 ton opgedreven worden tot 2.364 ton (+24%). De gerichte tongvisserij leverde een vangstaandeel van 46% tong op tegenover 23% in maart '85, dit leidde tot een prijstoename van 92 tot 145 F/kg aangeland produkt (+58%), zodat de besomming van de boomkorsector nagenoeg verdubbelde en een rekord haalde van 343 miljoen F (+168 miljoen F). Het brutoresultaat per zeedag klom dan ook met 75% tot 179.000 F.

Het opsplitsen van de boomkorsector naar PK-klassen geeft volgend beeld. De Eurokoters (ca. 290 PK) haalden 96.400 F/ZD (+27%) terwijl de grotere soortgenoten met 450 PK, 650 PK, 950 PK en 1.200 PK resp. in F/ZD 106.700 (+50%); 177.600 (+49%); 232.400 (+74%) en 260.600 (+61%) verwezenlijkten.

De globale besommingaanwas van 184 miljoen F werd voor 129 miljoen F of 70% waargemaakt door de boomkorvaartuigen van 900 PK en meer, die toch goed waren om als vangstresultaat van 900 zeedagen 1.500 ton

vis aan wal te zetten ter waarde van 223 miljoen F.

De boomkorsector heeft een uitstekende maand achter de rug, temeer daar de energiekosten, één van de belangrijkste kostenposten, een meegenomen prijsinstorting kenden. De gemiddelde officiële gasolieprijs daalde immers met 5,8 F/l van 15,6 F/l tot 9,8 F/l. Maar het globale tongquotum is met 43% in 't eerste kwartaal reeds lelijk aangewrepen, en de dichtstbijgelegen belangrijke tongquota nl. Noordzee en oostelijk deel van het Kanaal zijn reeds voor bijna twee derden opgevist, zodat wellicht magere maanden zullen volgen naar 't einde van het jaar toe.

Dienst voor de Zeevisserij
Oostende

NOORWEGEN

■ Noorwegen heeft in 1985 ruim 90 duizend ton garnaal aangevoerd in statistieken opgenomen. We mogen dan wel veronderstellen dat de totale Noorse aanvoer de honderd duizend ton zal bereiken hebben, in acht genomen een gelegheidsvisserij die aan rechtstreekse en eigen afzet doet. De 90 duizend ton is op zich zelf een verhoging met 7% ten overstaane van 1984. Meer dan één derde van deze gepelde Noorse garnaal gaat thans naar Groot-Brittannië, namelijk 9.400 ton gepelde garnaal. Voor Groot-Brittannië betekent dit een verhoging van ingevoerde Noorse gepelde garnaal met bijna 40% tegenover het jaar 1984.

VERANDERINGEN IN „OFFICIELE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN” MAAND MAART 1986

Geschrap:

O.81 - „JOHN” - eigendom: rederij „De Zeester” N.V., H. Baelskaai 34 - 8400 Oostende.
Geschrap: 06.03.1986.

O.111 - „KATY” - eigendom: VERMEULEN Victorine, A. Liebaertstraat 8 - 8400 Oostende.
Geschrap: 11.03.1986.

Nieuw vaartuig:

Z.93 „AALSCHOLVER” - roepnaam: OPDO
BT. 67,00 - NT. 20,00
Bouwjaar 1986 - werven 29 en 55 - staal
Motor Deutz - 299 PK - bouwjaar 1985 - boomkorvisserij
Navigatieinstrumenten RF - US - RG - OP - DN - DNP - GC - VHF - RNP - Aut. piloot.
Eigendom: Jozef VANTORRE-VERBOUW, Elisabethlaan 298, 8390 Knokke-Heist, tel. (050) 51.50.63
Zeebrief: 11.03.1986.

Verandering adres en telefoon:

O.118 - „DANDY” - eigendom: PVBA „De Trawler”, Sgt de Bruynestraat 35 - 8400 Oostende, tel. (059) 32.36.27.

Blz 43 - Lijst der Scheepswerven:

Bijvoegen: 55 „Valcke N.V.” Oostende.

Verandering van thuishaven en adresverandering:

Z.402 - „ATLANTIS” wordt: O.402 „ATLANTIS”
Eigendom: PVBA Rederij „Atlantis”, Fortstraat 13 - 8400 Oostende, tel. (059) 32.27.34.
Zeebrief: 14.03.1986.

Inbouw nieuwe motor en verhoging PK.:

Z.445 - „MARINA” - eigendom: VANTORRE Frans, Onderwijsstraat 132, 8390 Knokke-Heist
Motor: Cummins, 300 PK. - Bouwjaar 1985
Zeebrief: 20.03.1986.



KONINKLIJK WERK
IBIS
v.z.w.

Onder hoge bescherming
van Z.K.H. Prins Albert

AANWERVING VAN ONDERWIJZEND PERSONEEL IN HET KONINKLIJK WERK IBIS

Bij aanvang van het schooljaar 1986-1987 zijn volgende betrekkingen vakant in de Visserijschool van het Koninklijk Werk IBIS te Bredene:

1) een **deeltijdse** betrekking (opdracht van circa 10 u./week) van leraar scheepsmachines en planlezen en machine-gerichte beroepspraktijk.

Vereiste titel:

- brevet van werktuigkundige ter diepzeevisserij, of
- brevet van officier-werktuigkundige tweede klasse, of
- diploma van een technische school of leergang van de hogere secundaire cyclus - afdeling metaal of
- diploma van een technische school of leergang van de lagere secundaire cyclus - afdeling metaal en vijf jaar arbeid in een werkplaats, of
- getuigschrift van hogere technische leergangen of van hoger secundair technisch onderwijs m.i.v. het betreffende kwalificatiegetuigschrift van de afdelingen mechanica, electromechanica of electriciteit.

2) een **deeltijdse** betrekking (opdracht van circa 10 u./week) van leraar dek-gerichte beroepspraktijk.

Vereiste titel:

- brevet van Schipper ter visserij tweede klasse.

Kandidaten dienen schriftelijk te solliciteren bij de Directie van het Koninklijk Werk IBIS, Prinses Elisabethlaan 11bis te 8401 Bredene.

Bijkomende inlichtingen kunnen steeds bekomen worden op bovenstaand adres, liefst na voorafgaande telefonische afspraak (059/32 24 84).

De bijzondere aandacht van eventuele gegadigden wordt gevestigd op het feit dat deze betrekkingen luidens de reglementering inzake cumulverbod, niet kunnen gecombineerd worden met een andere voltijdse betrekking.

HOOGWATERBOEKJE 1986

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

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

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

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 40 fr. + 26 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust”, H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

VERGELIJKENDE ZEEVISSERIJSTATISTIEK

OVER DE PERIODE 1984 - 1986 ⁽¹⁾ - MAAND MAART 1986

SOORTEN	maart 1984			maart 1985			maart 1986 (2)		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis	77.177	2.624.493	34,01	74.696	2.876.407	38,51	38.014	1.760.532	46,31
Kabeljauw	419.471	20.239.175	48,25	500.464	25.759.172	51,47	398.424	25.402.975	63,76
Wijting	294.344	7.838.851	26,63	195.055	6.539.427	33,53	218.999	7.425.350	33,91
Leng	36.116	1.259.423	34,87	18.407	745.685	40,51	22.340	1.132.156	50,68
Schol	551.361	17.276.309	31,33	601.537	23.602.384	39,24	547.358	18.554.113	33,90
Schar	64.863	1.375.791	21,21	44.620	1.101.255	24,68	38.802	978.132	25,21
Tarbot	21.676	6.175.520	284,90	16.904	5.840.176	345,49	24.736	8.313.533	336,09
Griet	40.026	6.484.698	162,01	35.238	6.697.601	190,07	53.402	10.837.600	202,94
Tongschar	101.791	6.051.144	59,45	100.198	8.635.554	86,18	69.722	7.642.704	109,62
Roggen	186.639	7.742.115	41,48	153.445	6.837.304	44,56	217.878	9.157.140	42,03
Zeeduivel	111.848	19.250.550	172,11	76.721	16.988.271	221,43	30.242	8.873.497	293,42
Noorse schelvis	71.292	3.148.129	44,16	81.025	4.713.244	58,17	67.178	3.713.529	55,28
Doornhaai	23.808	1.353.713	56,86	23.302	1.427.966	61,28	28.966	1.816.241	62,70
Hondshaai	56.266	1.603.616	28,50	40.338	1.266.665	31,40	60.993	1.608.240	26,37
Andere	394.919	11.077.620	28,05	276.149	10.866.890	39,35	228.943	9.970.057	43,55
TOTAAL	2.451.597	113.501.147	46,30	2.238.099	123.898.001	55,36	2.045.997	117.185.799	57,28
b. Tong	356.633	85.942.430	240,98	429.115	92.464.519	215,48	1.098.240	279.017.270	254,06
TOT. DEMERSALE VIS	2.808.230	199.443.577	71,02	2.667.214	216.362.520	81,12	3.144.237	396.203.069	126,01
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	128	3.580	27,97	264	12.368	46,85	—	—	—
Overige	294	13.712	46,64	64	2.580	40,31	68	1.360	20,00
TOT. PELAG. VIS	422	17.292	40,98	328	14.948	45,57	68	1.360	20,00
3. SCHAAL/WEEKDIEREN									
Garnaal	25.864	6.602.170	255,26	1.594	395.802	248,31	17.398	2.976.842	171,10
Noorse kreeft	18.079	2.937.936	162,51	7.525	1.879.170	249,72	2.093	740.495	353,80
Schelpen	107.122	4.745.810	44,30	78.569	3.490.004	44,42	92.923	6.411.816	69,00
Overige	60.683	1.429.045	23,55	42.728	1.097.099	25,68	32.695	834.613	25,53
TOT. SCHAAL/WEEKD.	211.748	15.714.961	74,22	130.416	6.862.075	52,62	145.109	10.963.766	75,56
ALGEMEEN TOTAAL	3.020.400	215.175.830	71,24	2.797.958	223.239.543	79,79	3.289.414	407.168.195	123,78

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

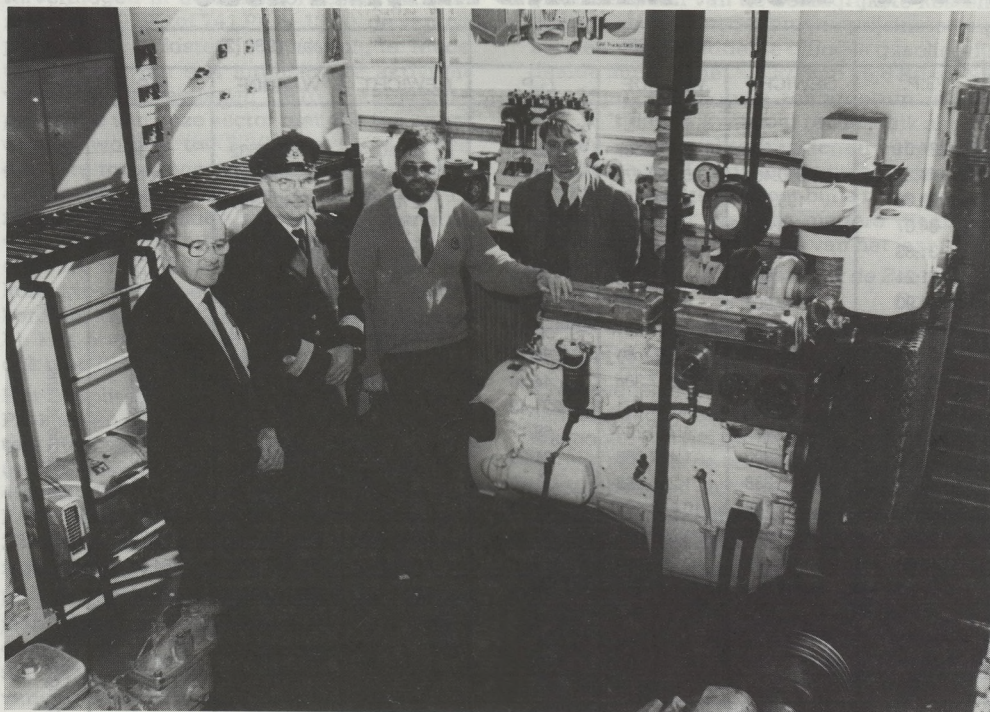
VERGELIJKENDE CUMULERENDE ZEEVISSERIJSTATISTIEK

OVER DE PERIODE 1984 - 1986 ⁽¹⁾ - JANUARI T/M MAART 1986

SOORTEN	maart 1984			maart 1985			maart 1986 (2)		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis	192.125	6.979.226	36,33	168.968	6.268.634	37,10	80.172	3.797.985	47,37
Kabeljauw	1.118.574	64.379.559	57,56	1.321.728	67.997.793	51,45	914.773	62.961.207	68,83
Wijting	906.910	28.569.944	31,50	586.489	18.356.693	31,30	721.925	28.622.280	39,65
Leng	58.252	2.462.490	42,27	41.496	1.961.633	47,27	47.113	2.651.629	56,28
Schol	2.012.340	75.113.109	37,33	2.151.930	75.413.526	35,04	2.444.190	93.278.924	38,16
Schar	150.817	4.128.470	27,37	109.717	2.942.497	26,82	122.166	3.588.823	29,38
Tarbot	53.191	16.815.049	361,13	53.127	17.208.452	323,91	68.717	23.580.597	343,16
Griet	95.951	16.926.648	176,41	106.075	17.927.597	169,01	124.029	26.434.309	213,13
Tongschar	207.193	17.097.015	82,52	249.002	22.845.462	91,75	199.227	25.044.068	125,71
Roggen	394.139	20.321.311	51,56	620.981	22.325.868	35,95	500.552	23.200.039	46,35
Zeeduivel	179.562	34.689.514	193,19	148.896	33.248.154	223,30	101.179	29.406.093	290,63
Noorse schelvis	128.162	6.443.769	50,28	100.678	6.093.507	60,52	129.011	7.723.375	59,87
Doornhaai	66.517	3.977.654	59,80	87.675	4.296.615	49,01	107.462	6.869.039	63,92
Hondshaai	119.955	3.513.925	29,29	96.251	2.629.844	27,32	136.067	3.627.109	26,66
Andere	820.956	24.741.825	30,14	672.283	25.356.076	37,72	559.955	25.357.550	45,28
TOTAAL	6.504.644	326.159.508	50,14	6.515.296	324.872.351	49,86	6.256.538	366.143.027	58,52
b. Tong	752.700	186.150.909	247,31	1.237.111	262.569.715	212,24	1.833.357	518.033.965	282,56
TOT. DEMERSALE VIS	7.257.344	512.310.417	70,59	7.752.407	587.442.066	75,78	8.089.895	884.176.992	109,29
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	989.159	12.167.032	12,30	910.342	10.680.121	11,73	387.344	3.915.600	10,11
Overige	32.456	334.206	10,30	2.382	41.660	17,49	767	17.044	22,22
TOT. PELAG. VIS	1.021.615	12.501.238	12,24	912.724	10.721.781	11,75	388.111	3.932.644	10,13
3. SCHAAL/WEEKDIEREN									
Garnaal	67.197	14.555.213	216,61	9.031	1.563.506	173,13	45.235	6.455.831	142,72
Noorse kreeft	43.461	7.397.739	170,22	26.986	5.207.917	192,99	16.006	4.159.799	259,89
Schelpen	231.521	11.654.460	50,34	186.136	8.504.981	45,69	182.239	12.597.013	69,12
Overige	177.355	4.335.853	24,45	124.426	2.821.303	22,67	132.485	3.064.901	23,13
TOT. SCHAAL/WEEKD.	519.534	37.943.265	73,03	346.579	18.097.707	52,22	375.965	26.277.544	69,89
ALGEMEEN TOTAAL	8.798.493	562.754.920	63,96	9.011.710	616.261.554	68,38	8.853.971	914.387.180	103,27

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

VISSERISCHOLE TE KNOKKE-HEIST NEEMT NIEUWE MOTOR IN GEBRUIK



Op donderdag 27.03.86 werd in de Visserijschool van de Vlaamse Gemeenschap Kursaalstraat te Knokke-Heist een nieuwe DAF-motor in gebruik genomen. De heer Van Dorselaar leraar-instructeur bij de technische school van DAF Belgium te Aartselaar kwam de eerste start bijwonen.

Directeur Devocht van de visserijschool sprak tijdens een korte receptie zijn dank uit aan het adres van DAF die belangeloos de motor aan de school schonk.

Het betreft een 6 cil. lijnmotor met turbo type DKS 1160 van kW die bij DAF-Nederland als testmotor dienst heeft gedaan en nog in uitstekende staat verkeerd.

De eerste start verliep probleemloos, en directeur Devocht prees de beide praktijkleraren Savels en Vandierendonck die met beperkte middelen, veel kunst- en vliegwerk, en met behulp van de leerlingen de motor draaiklaar hebben gekregen.

Directeur Devocht beklemtoonde het belang van een goede samenwerking school - industrie waardoor het visserij-onderwijs up-to-date blijft.

De ingebruikneming van deze motor is een eerste stap in het moderniseringsproces van de visserijschool.

In de loop van het volgende schooljaar zullen nog nieuwe motoren in gebruik genomen worden en zijn ook moderne werktuigmachines op het verlanglijstje geplaatst.

De visserijschool neemt actief deel aan het moderniseringsprogramma van het visserij-onderwijs en zal in de toekomst nog van zich laten horen.

NATIONALE HAVEN COMMISSIE

Door gemeenteraadslid Vandepitte werd zeer onlangs een vraag gesteld in verband met de reorganisatie van de Nationale Havencommissie.

Bedoelde vraag luidt als volgt:

Onlangs werd door de Ministerraad een Koninklijk Besluit goedgekeurd in verband met de reorganisatie van de Nationale Havencommissie. Het belang van de adviezen inzake havenproblemen, die in deze commissie worden behandeld, lijkt duidelijk.

Mag ik dan ook vragen of de haven van Oostende in de nieuwe Havencommissie aan bod komt, ook in het beperkt directiecomité?

Mag ik ook vragen of over de beraadslagingen in de (vroegere) Havencommissie verslag wordt uitgebracht aan uw college of aan andere instanties in de stad?

Hierop werd het volgend antwoord verstrekt:

Op 14.2.1986 heeft de Ministerraad zich inderdaad akkoord verklaard met een ontwerp K.B. tot instelling van een nieuwe Nationale Havencommissie. Dat ontwerp K.B. bevindt zich thans voor advies bij de Raad van State, waarna het aan het Staatshoofd zal worden voorgelegd.

Vertrekkende van de bestaande situatie, zowel wat samenstelling als wat doelstellingen betreft, worden in het ontwerp enkele minimale, doch noodzakelijke aanpassingen doorgevoerd.

Er wordt ondermeer geopteerd voor een uitbreiding van de Nationale Havencommissie waarin alle bij het havenbeleid betrokken middelen vertegenwoordigd zijn.

Tevens zullen de leden van de Commissie worden benoemd voor een periode van 4 jaar. Deze benoeming is evenwel hernieuwbaar. Uiteraard zal de Stad Oostende, zoals in het verleden, worden vertegenwoordigd in de nieuwe Commissie.

SAIT LEVERDE AAN BOORD VAN N.58 „PASCIN”

In een vorige bijdrage hebben wij uitgebreid over de festiviteiten rond de doopplechtigheid van de N.58 „Pascin” van de reders Vanhoutte en T'Jaecckx. Toen maakten wij melding van het feit dat de firma SAIT de navigatietoestellen leverde aan boord van voornoemd vaartuig maar nu kregen wij ook detail van die levering.

Onderstaand dus de apparaten die door de firma SAIT werden geleverd aan boord van de „Pascin”:

zender ontvanger Skanti TRP 6000 200 Watt, zender ontvanger VHF Skanti TRP 2500, daglichtradar FURUNO FR 805 D-A, multibeam sonar Furuno CH 12, kleurendieptemeter Furuno FCV 121, decca navigator Navstar 601 D, videoplotter Furuno GD 170 met cassette MT 100, automatische piloot Neco 728 met wachalarm en kleurentelevisie SBR.

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

DELEGATIE UIT ISRAËL BEZOEKT RIJKSVISSERIJSSCHOOL



Eens te meer mocht de Rijksvissersschool zich verheugen op het bezoek van een buitenlandse delegatie. Inderdaad, na achtereenvolgens een groep Franstalige Afrikanen, een groep Engelstalige Afrikanen en een groep uit het Verre Oosten een rondleiding op de school met de nodige informatie inzake structuur, onderwijs en mogelijkheden te hebben geboden, viel ons op vrijdag 28 maart 1986 de eer een 4-tal personaliteiten uit Israël te ontvangen. Het betreft hier Pierre De Wulf, landbouw attaché van het Ministerie van Landbouw, Mevr. R. Gover, conseillère mission d'Israël, J. Malka, attaché economische zaken, die duidelijk hun interesse lieten blijken door de voortdurende vragenstelling en informatiewerving (waartoe het personeel graag bereid was).

FRANSE LANGOUSTINEVISSERS VERWERPEN VERHOOGING MAASWIJDTE

Het voorstel van de EEG op de verhoging van de maaswijdte voor de netten van de kreeftjessissers in de Golf van Gascogne, stuit bij de betrokken Franse vissers op immer groeiende weerstand. In plaats van 50 mm moet het 60 mm worden. Daarbij wordt dan nog vastgesteld dat betrokken Franse kreeftjessissers, algemeen 45 mm toepassen, dus nog niet eens de 50 mm. Het gaat hier om een reglementatie die op 1 juli van dit jaar zou moeten in voege komen. Nochtans kan men nu reeds zeggen dat men onmogelijk deze datum zal kunnen halen, omdat de Europese experts de zaak nog aan het onderzoeken zijn en onmogelijk op tijd hun resolutie zullen klaar hebben omdat in de schoot van de expertenvergadering het nog niet tot een overeenkomst is gekomen. Naderhand zou dan nog een vergadering van de Raad van ministers moeten plaats grijpen en ook hiervan is nog geen datum bepaald. In een ander vangstgebied zal de maaswijdte zelfs van 60 tot 70 mm moeten opgevoerd worden.

In elk geval zijn de Franse kreeftjessissers ook nu niet in regel en vissen nog met 45 mm in plaats van de verplichte 50 mm. Brussel zou wel eens de zaak voor het Hof van Justitie te Luxemburg kunnen brengen.

Onder druk van haar kreeftjessissers is Frankrijk anderzijds niet zo gewillig om de verhoging tot 60 mm te aanvaarden. Veeleer zou zij voorstellen zich te verbinden dat de 50 mm zou geëerbiedigd worden.

Wat de verhoging tot 70 mm betreft in het gebied waar het nu 60 mm is daar hebben de Franse vissers de steun van de Ierse vissers die in hun vangstgebieden eveneens met dergelijke maatregel gekonfronteerd worden en daar eveneens fel tegen gekant zijn.

Voor wie anderzijds de Franse vissers kent, en vooral deze van de Golf van Gascogne en de Franse-Basken, weet dat deze vissers de nieuwe reglementatie zouden durven trotseren en het tot een konflikt laten komen. Het zal dan de Franse regering en de Franse marine zijn die, nolens volens zal moeten gaan optreden.

Dat anderzijds de kreeftjessissers uit de Golf van Gascogne nog altijd met 45 mm vissen in plaats van de verplichte 50 mm is ook al onaanvaardbaar. Een verordening is er om overal toegepast te worden. Met de 45 mm netmaaswijdte worden zeker wel nog al, wat wij hier noemen, „luizen gevangen”, dat wil zeggen kreeftjes ter grootte van een grote garnaal. Het is duidelijk dat dit niet bevorderlijk is voor de instandhouding van deze soort. Ten slotte komt het er weer op neer dat de vissers altijd tegen hun eigen zelf dienen beschermd te worden, en daar staan wij zeker achter. De nicuwe reglementatie moet, na bepaalde tijd in het voordeel van de betrokken vissers uitmonden, wanneer zij de kleine kreeftjes (langoustines) later onder een veel groter commerciële waarde en onder driedubbel gewicht zullen in hun netten vinden.

OVERLIJDEN

Vorige week vrijdag overleed te Blankenberge op 77-jarige leeftijd de heer Louis Makelberge, echtgenoot van mevrouw José Salliau. De afgestorvene, rustend zeeloods, was de vader van de heer Roland Makelberge, schepen van de Oostendse Haven.

Wijlen de heer Louis Makelberge werd gisteren, donderdag ten grave gedragen.

De directie en redactie van ons blad bieden aan de familie Makelberge hun oprecht leed te wezen aan.

BELGIE

■ Tussen 1977 en 1985 ligt de aanvoer in ton in de Nieuwpoortse visafslag meer dan tweemaal lager, terwijl de brutobesomming 10% hoger ligt. Als we aannemen dat ongeveer dezelfde varia vis aangevoerd is geworden, dan is de visprijs met ongeveer 2,25% gestegen in de loop van zes jaar. Tussen 1984 en 1985 kunnen we het ook nog als volgt uitdrukken. Met 20% minder aanvoer in hoeveelheid werd 25% meer besomd, waaruit we afleiden dat de vis meer dan 30% duurder werd betaald in 1985.

FRANKRIJK

■ In laatste instantie heeft de Commissie die in Frankrijk belast werd met het onderzoek naar de omstandigheden van het vergaan van de Franse treiler Sneckkar-Artic, haar konklusie vrij gegeven. Volgens deze Commissie is het vergaan van de treiler, waarbij achttien slachtoffers vielen, het gevolg van water die in de werkruimte binnen drong. Door het slingeren van het schip veroorzaakte dit slagzij, waardoor bij grote schuine stand bijkomend zeewater binnendrong langs de afvoeropeningen die zich in de romp van het vaartuig bevinden. Aldus werd bij het slingeren van het vaartuig de slagzij aldoor zwaarder en het binnenstromend water door de afvoeropeningen eveneens zodat de treiler zich niet meer rechten kon. De reder heeft de afvoeropeningen in de romp voor het in zee afvoeren van de visafval, uitgeschakeld en vervangen door een afvoersysteem met veiligheid. Dat wil zeggen wat het zusterschip betreft, zodat de bemanning van het zusterschip, de „Nordic” bereid gevonden werd ter rug zee te kiezen.

■ Verleden jaar heeft de Franse rederij „Sipar” die drie grote tonijnschepen uitbaatte, haar balans neergelegd en in faling verklaard. Thans heeft de schipper van één dezer tonijnvissersvaartuigen, samen met de tweede man in bevel en de motorist, een maatschappij opgericht nadat zij, als gevolg van besprekingen met de verantwoordelijken, om één der schepen zelf te gaan uitbaten. Het gaat om de „Ile-Boulay” van 47 m., gebouwd in 1970 en uitgerust met een motor van 1.800 pk. Zij zullen het vaartuig varensklaar maken en hebben ook een optie bekomen voor een eventuele aankoop. Aan boord blijven er 9 Franse opvarenden aangevuld met Afrikanen. Ook zal er met minder bemanning gevaren worden, iets waarmede het Frans syndikaat niet akkoord gaat.

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.

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

VRIJDAG 11 APRIL 1986

	dag.	vis	tong	fr.
NOORD				
O.231	17	350	3.300	2.304.722
KANAAL				
O.333	17	180	7.500	2.988.157
WEST				
N.709	11	140	—	510.102
Z.502	11	200	—	525.684

MAANDAG 14 APRIL 1986

	dag.	vis	tong	fr.
IJSLAND				
O.129	18	950	—	2.640.891
KANAAL				
O.309	16	210	—	737.110
O.206	16	200	—	812.398
O.232	16	300	—	991.243
O.369	16	220	—	822.884
O.229	16	300	—	895.501
O.303	16	140	3.300	1.537.346
WEST				
Z.321	12	80	1.100	895.987
O.108	14	100	2.500	1.328.196
KANAAL				
O.124	17	160	6.000	2.385.564
O.137	17	140	7.200	2.832.578
KUST				
O.402	3	10	400	218.075

DINSDAG 15 APRIL 1986

	dag.	vis	tong	fr.
KANAAL				
O.135	14	360	—	1.277.457
WEST				
O.500	12	40	2.200	879.305

WOENSDAG 16 APRIL 1986

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
N.525	4	100	200	338.907
Z.596	13	100	600	619.848
NOORDZEE				
RI.11	5	150	—	739.507
NOORD				
Z.284	15	120	4.200	1.865.639
KANAAL				
O.127	16	70	3.000	1.181.399

Verwachtingen

VRIJDAG 18 APRIL

KANAAL: O.33 - 120 vis - 4500 tong
O.274 - 35 vis - 3000 tong
Z.431 - 50 vis - 2000 tong
O.306 270 vis (80 kab.-gul, 30 vlas-wijting, 90 rog)
WEST: Z.296 - 40 vis - 1000 tong

MAANDAG 21 APRIL

IJSLAND: O.318 - 500 vis (390 schelvis, 85 koolvis, 5 staart, 5 heilbot, 20 varia)
KANAAL: N.706 - O.518 - O.278
WEST: O.51 - N.708

DINSDAG 22 APRIL

WEST: N.752 - N.709 - O.427

WOENSDAG 23 APRIL

WEST: Z.502

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 14 april 1986

Schelvis groot	55,00/	62,00
Mid. schelvis	48,00/	52,00
Kleine schelvis	52,00/	
Kabeljauw	77,00/	
Gul	60,00/	74,00
Schaat	97,00/	
Zeebaars	62,00/	67,00
Witte leng	55,00/	57,00
Schartong (Schotse schol)	82,00/	
Koolvis	43,00/	54,00
Hondstong (mieten)	80,00/	98,00
Zeewolf	72,00/	118,00

NIEUWPOORT

VRIJDAG 11 APRIL 1986

VIS		
N.700	61 kg.	18.098 fr.

MAANDAG 14 APRIL 1986

VIS		
N.106	347 kg.	44.388 fr.
N.736	1.276 kg.	126.609 fr.
N.575	271 kg.	24.237 fr.
N.590	737 kg.	85.773 fr.
N.22	867 kg.	84.155 fr.
N.700	1.057 kg.	83.567 fr.
N.49	397 kg.	32.296 fr.
N.512	783 kg.	109.714 fr.
N.88	457 kg.	64.162 fr.
N.350	1.100 kg.	82.797 fr.
N.152	439 kg.	36.414 fr.
N.720	690 kg.	59.495 fr.
N.788	357 kg.	34.034 fr.
GARNAAL		
N.782	116 kg.	17.356 fr.

Op de maandagmarkt losten dertien kustvaartuigen hun vangst. Het betrof slechts kleine vangsten die absoluut niet als denderend konden beschouwd worden. Het ziet er naar uit dat het tongseizoen voor de kustvaartuigen geen topper zal worden. Vermoedelijk heeft het voorbijge streng winterweer in het visbestand der kust lelijk huis gehouden. Tong nr. 1 kreeg 287 à 298 fr./kg en tong nr. 2 306 à 312 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong bekwam 346 à 358 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 338 à 348 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 309 à 318 fr./kg en kleine tong 268 à 286 fr./kg. Voor grote tarbot werd 630 à 680 fr./

kg geboekt, voor middenslag tarbot 310 à 360 fr./kg, voor varia 190 à 270 fr./kg en voor griet 290 à 340 fr./kg. Grote pladijs noteerde men tegen 4250 à 4500 fr. de ben, middenslag- of drieling pladijs tegen 3750 à 4000 fr. de ben en visjes tegen 1700 à 1900 fr. de ben. Voor gul werd 110 à 140 fr./kg genoteerd, voor grote zandschar 76 à 80 fr./kg en voor kleine zandschar 60 à 66 fr./kg, wijl bot tegen 550 à 750 fr. de ben aan de man werd gebracht.

DINSDAG 15 APRIL 1986

GARNAAL		
N.782	107 kg.	12.947 fr.

WOENSDAG 16 APRIL 1986

VIS		
N.88	235 kg.	17.938 fr.
N.22	242 kg.	17.879 fr.
N.106	180 kg.	9.526 fr.
N.49	214 kg.	14.584 fr.
N.590	227 kg.	26.036 fr.
N.788	145 kg.	11.025 fr.
O.494	56 kg.	2.430 fr.
N.152	495 kg.	29.459 fr.
N.700	1.062 kg.	41.632 fr.
N.575	427 kg.	39.644 fr.
N.720	330 kg.	37.241 fr.
GARNAAL		
N.782	89 kg.	11.481 fr.

Enkel 11 kustvaartuigen losten hun kleine vangst op de woensdagmarkt. Tong nr. 1 kreeg 282 à 288 fr./kg en tong nr. 2 311 à 314 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong bekwam 343 à 348 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 346 à 350 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 325 à 330 fr./kg en kleine tong 284 à 290 fr./kg. Voor varia werd 180 à 260 fr./kg opgetekend en voor griet 270 à 320 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 3750 à 4250 fr. de ben aangekocht, drieling- of middenslag pladijs tegen 3500 à 3800 fr. de ben en visjes tegen 1500 à 2200 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 7000 à 7500 fr. de ben genoteerd en voor gul 5500 à 6500 fr. de ben. Grote zandschar boekte men tegen 3500 à 3700 fr. de ben en kleine zandschar tegen 2600 à 2800 fr. de ben. Op de midweekse markt werd een nijpend tekort aan Westvis vastgesteld.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)
11 april		1	61	18.098
14 april		13	8.778	867.641
16 april		11	3.613	247.396

VERKOOPUUR IN DE STEDELIJKE VISMIJN VAN NIEUWPOORT

Het Schepencollege van Nieuwpoort heeft in zitting dd. 7 april 1986 als volgt beslist:

1. De verkoop op alle werkdagen blijft om 8 uur behouden.
2. De mogelijkheid tot verkoop op de werkdagen om 7 uur wordt geboden aan de vaartuigen waarvan de reders het wensen hun vangst om 7 uur te veilen. De vangst dient 24 uur vooraf op het bord der Stedelijke Vismijn te worden aangemeld. Het automatisch antwoordapparaat der Stedelijke Vismijn zal de aanvoer en het verkoopuur melden.
3. De verkoop van garnaal geschiedt iedere werkdag om 8 uur. De zaterdag wordt garnaal eveneens om 8 uur geveild.

Deze regeling treedt van maandag 21 april 1986 af in voege.

Tong- en pladijprices

TONG

OOSTENDE

	14 april		15 april		16 april	
Lappen	260	266	260	262	260	270
Grote	299	305	299	325	310	330
3/4	310	330	326	335	315	350
Bloktongen	320	345	317	350	300	338
Vóór-kleine	285	290	286	298	280	310
Kleine	280	285	278	298	275	299
Slips	276	281	277	286	275	295

ZEEBRUGGE

Grote .....	.....	.....	.....
Bloktongen .....	.....	.....	.....
Fruittongen .....	.....	.....	.....
Schone kleine	NIET MEEGEDEELD		
Kleine .....	.....	.....	.....
Tout petit .....	.....	.....	.....
Slips .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Tong I	287	298	.....	282	288
Tong II	306	312	.....	311	314
Tong III	346	358	.....	343	348
Tong IV	338	348	.....	346	350
Tong V	309	318	.....	325	330
Slips	268	283	.....	284	290

PLADIJS

OOSTENDE

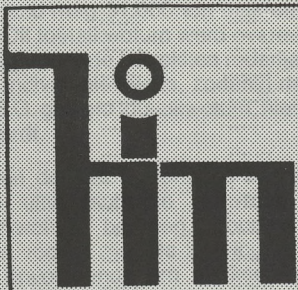
	14 april		15 april		16 april	
Platen	40	70	63	.....	37	65
lek (groot-klein) ...	50	65	52	.....	30	63
Derde slag	26	50	41	43	28	47
Platjes	27	36	35	42	27	35

ZEEBRUGGE

I .....	.....	.....	.....
II .....	.....	.....	.....
III	NIET MEEGEDEELD		
IV .....	.....	.....	.....
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....	.....
Platen	85	90	.....	75	85
3e slag	75	80	.....	70	76
Platjes	34	38	.....	30	44



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.**

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort		
	14 april	14 april	14 april	14 april	15 april	15 april	15 april	15 april	16 april	16 april	16 april	16 april	16 april	14 april	14 april	16 april	16 april
Tarbot groot	498	562	.....	.....	550	.....	.....	.....	410	429	.....	.....	630	680	.....	.....	.....
Tarbot middel	415	431	.....	.....	432	.....	.....	.....	360	388	.....	.....	310	360	.....	.....	.....
Tarbot klein	298	331	.....	.....	301	326	.....	.....	199	286	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot	325	360	.....	.....	315	.....	.....	.....	343	373	.....	.....	290	340	270	320	.....
Griet middel	268	300	.....	.....	294	.....	.....	.....	242	293	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	210	235	.....	.....	170	210	.....	.....	186	216	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek groot	150	178	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	135	150	.....	.....	135	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	111	120	.....	.....	116	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	46	56	.....	.....	50	51	.....	.....	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	70	84	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	71	82	.....	.....	59	66	.....	.....	67	80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart	57	70	.....	.....	58	60	.....	.....	47	66	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Halve mans	70	76	.....	.....	56	70	.....	.....	69	86	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	45	51	.....	.....	36	.....	.....	.....	22	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	75	103	.....	.....	61	96	.....	.....	81	111	.....	.....	.....	.....	140	150	.....
Gul (groot)	75	81	.....	.....	69	83	.....	.....	76	95	.....	.....	110	140	110	130	.....
Gul (middel)	70	76	.....	.....	68	70	.....	.....	72	92	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	45	68	.....	.....	52	59	.....	.....	55	71	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	246	355	.....	.....	300	342	.....	.....	246	336	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	61	80	.....	.....	80	.....	.....	.....	66	76	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting klein	39	53	.....	.....	56	.....	.....	.....	37	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schar	17	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23	46	.....	.....	65	80	55	74	.....
Steenschol	73	195	.....	.....	72	200	.....	.....	51	181	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	60	72	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	15	49	.....	.....	.....	.....	.....	.....	32	48	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	35	46	.....	.....	33	.....	.....	.....	29	35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	48	54	.....	.....	41	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	35	61	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29	61	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	28	45	.....	.....	42	.....	.....	.....	29	35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11	15	11	15	.....
Rode Poon (roobaard)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	40	49	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	32	118	.....	.....	74	.....	.....	.....	42	105	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 7 april werd aangevoerd: 14.235 kg tong; 71 kisten tarbot en griet; 268 kisten kabeljauw; 2 kisten koolvis; 59 kisten schelvis; 645 kisten wijting; 2333 kisten schol; 282 kisten schar; 135 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:

tarbot 36,85-35,29, grote tong 18,66-17,71, grootmiddel tong 20,73-18,93, kleinmiddel tong 20,68-19,72, tong één 20,12-19,09, tong twee 16,73-16,22.

Per 40 kg.:

tarbot 1338-810, griet 782-716, kabeljauw één 358-266, kabeljauw twee 262-228, kabeljauw drie 262-224, kabeljauw vier 246-212, kabeljauw vijf 232-182, schelvis drie 242-160, schelvis vier 164-110, schol één 172-152, schol twee 182-152, schol drie 146-128, schol vier 122-108, wijting vier 120-60, schar 92-67, tongschar 482-339, roggen 224-128, poontjes 122-80, bot

35-33, hammen 208-204, steenbolk 102.

De besommingen waren:

KW 22 f 60.100; KW f 42.000; KW 51 + 221 f 12.600; KW 152 f 4.400; KW 167 f 10.000; KW 189 f 42.600; UK 56 f 52.900; UK 89 + UK 307 f 4.300; UK 135 + UK 145 f 2.800; WP 224 f 11.600; IJM 9 f 11.200; IJM 18 f 17.900; IJM 44 f 61.100; IJM 115 f 45.300; IJM 154 f 18.900; IJM 205 + IJM 209 f 16.800; verder één Goedereeder en vijf Texelaars die samen f 310.000 besomden.

Aan de dinsdagmarkt van 8 april werd aangevoerd: 1 kist tarbot en griet; 154 kisten kabeljauw; 5 kisten wijting; 21 kisten schol; 12 kisten schar; 21 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:

tarbot 35,20; zalm 19,80.

Per 40 kg.:

tarbot 848-696; griet 760; tongschar 288; kabeljauw één 286-206; kabeljauw twee 244-202; kabeljauw drie 252-188; kabeljauw vier 220-188; kabeljauw vijf 212-164; schol één 186; schol twee 138; Schol drie 124; schol vier 114-98; schar 124-55; wijting vier 92-80; bot 35-34.

De besommingen waren:

HD 71 e 4.000; UK 135 + UK 145 f 10.800; VD 19 + VD 73 f 18.000.

Aan de woensdagmarkt van 9 april werd aangevoerd: 258 kisten kabeljauw; 152 kisten wijting; 2 kisten schol; 10 kisten schar; 21 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg.:

kabeljauw één 192-186; kabeljauw twee 224-192; kabeljauw drie 196-182; kabeljauw vier 202-176; kabeljauw vijf 194-174; schol vier 132; wijting drie 122-112; wijting vier 94-72; schar 150-90; bot 37-29.

De besommingen waren:

KW 173 f 10.300; UK 18 + UK 207 f 7.000; UK 27 + UK 137 f 13.200; VD 19 + VD 73 f 11.600; VD 20 f 500; YE 25 f 5.500; IJM 154 f 11.700.

Aan de vrijdagmarkt van 11 april werd aangevoerd: 12.685 kg tong; 32 kisten tarbot en griet; 20 kisten kabeljauw; 17 kisten wijting; 1 kist schelvis; 1.874 kisten schol; 19 kisten schar; 39 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:

tarbot 33,20-31,13; grote tong 18,51-16,06; grootmiddel tong 20,86-18,73; kleinmiddel tong 21,34-19,38; tong één 21,32-18,53; tong twee 18,31-17,06.

Per 40 kg.:

tarbot 1244-820; griet 904-800; kabeljauw één 282-216; kabeljauw twee 224-222; kabeljauw drie 274-242; kabeljauw vier 192; kabeljauw vijf 180; schelvis vier 232; schol één 152-122; schol twee 156-124; schol drie 138-124; schol vier 124-102; tongschar 472-276; wijting vier 190-160; roggen 162; hammen met kop 252; wolf 414-204; bot 46; poontjes 112-108.

De besommingen waren:

KW 35 f 10.740; IJM 44 f 28.200; verder twee Goedereeders, drie Texelaars die samen f 143.300 besomden. Twee Engelse vaartuigen de PZ 78 f 51.800 en de PZ 203 met f 72.400 aan besomming.

VISPLAN VOOR DE NEDERLANDSE GROTE ZEEVISSERIJ

Voor wat de Nederlandse diepzeevisserij betreft, minstens voor de makreefvisserij, heeft de Nederlandse staatssekretaris, de heer Ploeg, zijn goedkeuring verleend aan het visplan door het betrokken bedrijf zelf opgesteld.

Nederland mag 31.000 ton makreel vangen in 1986. Dit totaalquotum werd overeengekomen vrijwillig onder de betrokken rederijen te verdeelen in individuele kwota, zodanig dat het, door de E.E.G. gesteld totaalquotum, niet overschreden wordt.

De jaren dat het Nederlands bedrijf driemaal zoveel uitvoersubsidie aanvraag dan hun vangstkwotum bedroeg, zouden hiermede moeten voorbij zijn. De individuele kwota zijn totaal onvoldoende om de kostelijke Nederlandse diepvriesschepen ook maar gedeeltelijk aan hun trekken te laten komen. Echter komt de reddende engel in de gedaante van het aankopen en overladen van makreel op zee, gevangen door voornamelijk, Schotse en Ierse vissersvaartuigen. In het visplan voor betrokken diepzee-trawlers moet dit zogeheten „klondijken” zelfs verplicht opgenomen worden. Hierdoor zullen de trawlers niet moeten gaan oplichten voor een bepaalde periode na elke reis en zullen zij, minstens hun invriesactiviteiten aan boord kunnen voortzetten. Anderzijds geeft dit hen de gelegenheid om het de autoriteiten moeilijk te maken, wat nu van de eigen vangst en van het klondijken komt.

In het begin van het jaar moeten de Nederlandse trawlers hun vangst beperken tot 50% makreel en de rest moet komen, hetzij van horsmakreel, hetzij bij het overnemen op zee. Aldus mag een reder vóór 1 juli niet meer dan 70% van zijn individueel kwotum hebben opgevisst.

Er werd ook een overeenkomst bereikt wat de haringvangsten betreft waarvan Nederland er 61.000 ton mag vissen. Ook is er door betrokken grote zeevisserijreders een stilligplan voor-

geschreven waarbij voor elk vaartuig tussen 1 april en 31 december vijf weken stilliggen is voorzien. Samen met een aantal stilligdagen tussen bepaalde reizen zou elke gemiddeld gedurende 90 dagen geen visserijactiviteit uitoefenen.

Een alternatief om de bedrijvigheid verder te kunnen zetten, is een visserij buiten de E.E.G. We denken hierbij aan de experimentele visserijen die vorig jaar reeds werden ondernomen in Amerikaanse wateren en dit op de makreel. Volgens de directie van rederij „Vrolijk” uit Scheveningen die hier reeds aan deelnam, zou dit wel renderend kunnen worden, wanneer men de diepgevroren makreel op zee zou kunnen overladen op coasters die deze dan naar hun bestemming zouden brengen. Men dacht hierbij hoofdzakelijk aan Nigeria, maar sinds de deviezenmoeilijkheden die dit land kent, die er nu niet op verbeterd zullen zijn gezien de inzinking van de prijzen voor de olieproducten waarvan Nigeria een groot uitvoerland is, mag men dit gerust afschrijven. Ondertussen denkt men nu aan een eventuele visserij op de Falklands. Als het Nederlands Ontwikkelings- en Saneringsfonds bereid zou gevonden worden om, gedurende de experimentele visserij op de Falklands te zorgen voor een gewaarborgde inkomst, dat wil zeggen in het geval betrokken visserij in het beginstadium en het experiment niet renderend is, het Fonds bijspringt. Zo deze waarborg er zou komen weet men nu reeds dat zowel de rederij „Van der Plas” als „Vrolijk” het in het begin van 1987 naar de Falklands zouden gaan.

In totaal gaat het in Nederland in de grote zeevisserij om 25 trawlers. Voegen wij er onmiddellijk aan toe dat het grotendeels over de meest modernste en best uitgeruste van onze aarde gaat.

Wat er ook van zij, voor staatssekretaris Ploeg is met dit aanvaardbaar visplan, reeds één doorn uit de voet.

GOEDEREDE

MAANDAG 7 APRIL 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			19,07
Tong gm			20,51
Tong km			19,94
Tong I			20,16
Tong II			16,27
Tarbot I			37,04
Tarbot II			30,76
Tarbot III			22,31
Tarbot IV			21,30
Tarbot afw			14,04
Griet I			20,14
Griet II			18,81
Schol 1 (G)			3,69
Schol 2 (G)			3,57
Schol 3 (G)			3,35
Schol 4 (G)			2,78
Kab 1 (G)			4,65
Kab 2 (G)			5,05
Kab 3 (G)			5,22
Kab 4 (G)			5,00

NEDERLAND

Kab 5 (G)	3,79
Kab (afw)	50
Wijt. 4 (G)	1,70
Schar 1/D	1,99
Schar 2/D	2,01
Poon 2	98
Rog I	5,16
Rog II	3,77
Koolv. 1 (G)	3,40
Schel. 3 (G)	3,00
Bot	1,03
Tongschar	9,34
Schol 1 (O)	3,91
Schol 2 (O)	3,58
Schol 3 (O)	3,14
Schol 4 (O)	2,62
Haai + P	3,81
Krab	2,11
Kuit/Lever	1,21
Steenbolk	2,85
Paling	4,77
Diversen	6,75
TOTAAL:	167.970 967.206

DONDERDAG 10 APRIL 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr		19,25	
Tong gm		22,28	
Tong km		22,47	
Tong I		22,78	
Tong II		17,17	
Tarbot I		37,26	
Tarbot II		31,44	
Tarbot III		22,32	
Tarbot IV		21,67	
Tarbot afw		25,57	
Griet I		20,94	
Griet II		19,77	
Schol 1 (G)		3,85	
Schol 2 (G)		3,98	
Schol 3 (G)		3,25	
Schol 4 (G)		2,70	
Kab 1 (G)		6,74	
Kab 2 (G)		6,71	
Kab 3 (G)		5,76	
Kab 4 (G)		5,63	
Kab 5 (G)		4,70	
Kab (afw)		50	
Wijt. 4 (G)		3,09	
Schar 1/D		2,09	
Poon 2		1,72	
Rog I		5,47	
Rog II		4,06	
Bot		1,08	
Zalm-Forel		4,97	
Tongschar		9,89	
Schol 1 (O)		3,89	
Schol 2 (O)		3,60	
Schol 3 (O)		3,09	
Schol 4 (O)		2,59	
Haai + P		5,00	
Krab		2,03	
Steenbolk		3,22	
Paling		7,20	
Diversen		12,22	
Garn. exp. 2		6,20	
Garn. bnl. 2		6,00	
TOTAAL:	59.154	353.728	

VRIJDAG 11 APRIL 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr		17,84	
Tong gm		20,20	
Tong km		20,74	

Tong I	20,37
Tong II	16,63
Tarbot I	36,11
Tarbot II	30,30
Tarbot III	21,71
Tarbot IV	21,53
Tarbot afw	16,00
Griet I	21,52
Griet II	20,97
Kab 1 (G)	6,04
Kab 2 (G)	6,34
Kab 3 (G)	6,17
Kab 4 (G)	6,10
Kab 5 (G)	4,87
Kab (afw)	50
Wijt. 4 (G)	3,48
Schar 1/D	2,07
Poon 2	2,82
Rog I	5,38
Rog II	3,44
Schel. 3 (G)	5,00
Bot	1,05
Zalm-Forel	6,83
Tongschar	10,00
Schol 1 (O)	3,32
Schol 2 (O)	3,41
Schol 3 (O)	3,05
Schol 4 (O)	2,57
Haai + P	5,00
Krab	2,93
Kuit/Lever	2,44
Steenbolk	3,53
Diversen	12,00
TOTAAL:	46.395 296.434

COLIJNSPLAAT

DINSDAG 8 APRIL 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong II		19,00	
Kab. 3 (G)		4,58	
Kab. 4 (G)		4,10	
Kab. 5 (G)		3,29	
Schar 2/D		1,29	
Bot		65	
Zalm-Forel		15,80	
Schol 4 (O)		1,97	
Wijt. 4 (O)		1,31	
Paling		16,25	
Garn. exp. 1		7,17	
Garn. exp. 2		6,41	
TOTAAL:	13.097	75.172	

WOENSDAG 9 APRIL 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Garn. exp. 2		6,74	
TOTAAL:	3.055	20.598	

DONDERDAG 10 APRIL 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr.		18,94	
Tong gm.		21,21	
Tong km.		21,39	
Tong I		18,64	
Tong II		17,64	
Tarbot II		24,33	
Tarbot IV		21,75	
Tarb./griet		21,00	
Griet I		18,31	

Griet II	15,50
Kab. 2 (G)	4,30
Kab. 3 (G)	4,93
Kab. 4 (G)	4,40
Kab. 5 (G)	4,32
Wijt. 4 (G)	2,63
Schar open	2,11
Schar 2/D	1,74
Rog II	5,00
Bot	65
Schol 2 (O)	3,47
Schol 3 (O)	2,94
Schol 4 (O)	2,58
Krab	2,75
Steenbolk	2,36
Paling	16,32
Diversen	3,93
Garn. exp. 1	7,24
Garn. exp. 2	6,46
Garn. bnl. 2	7,25
TOTAAL:	18.416 83.349

■ De Urker-vissers verenigd in de Producentenorganisatie Oost, wensende in kortgeding de staatssekretaris Ploeg te betrekken vanwege zijn opgelegde maatregelen voor stilliggen, boomkorverkorting, enz... Men neemt aan dat men dergelijke maatregelen niet kan opleggen. Dit is wellicht goed mogelijk, maar wat baat het voor de Nederlandse visserij als men hierin in het gelijk zou gesteld worden door de rechtbank. Dit brengt nog altijd geen kg meer vis in de voorziene kwota. En daar zit het hem. Zolang men de aangevoerde vis boven de kwota kan aanslaan en de rechtbanken boetes kunnen uitspreken, heeft men aan deze eventuele phyrus-overwinning totaal niets.

■ Elkeen weet dat Nederland aan een uitverkoop is van, in elk geval volgens onze begrippen, nog zeer goede en renderende tweedehandse kotters die hoofdzakelijk naar Britse reders en rederijen gaan. Hierdoor wordt de boomkorvisserij bij onze overburen flink uitgebreid en het gevolg hiervan is dat de Britten weldra ook aan hun platviskwota niet meer genoeg zullen hebben. Ze hebben nu, vooral ook dank zij de lagere gasolieprijzen, het renderend karakter van de boomkorvisserij in de praktijk ondervonden. Nederland heeft ondertussen wel zijn vloot nog meer kunnen moderniseren, maar kan het ondertussen wel afschrijven dat er nog mogelijkheden zullen openstaan om met de Britse visserij een overeenkomst te kunnen treffen om hetgeen deze niet kunnen opvissen, aan de Nederlandse vissers over te dragen.

■ Hoe moet het nu? er bovenarms op los omdat de overheid in bepaalde landen de visserijvangst reglementeert en aan banden legt en anderzijds geruchten over de voorziene bouw in Nederland van kotters (diepvrieskotters waarschijnlijk) met een vermogen van 5 tot 6 duizend P.K. Lukt dit de overheidstussenkomsten soms niet uit? Is deze voorgenomen bouw geen uitdaging tot betrokken overheid om in te grijpen? Wie kan er nu zo hardleers zijn?

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

CONTROVERSE OVER WALVISSENVANGST OP DE AZOREN

De heer Hemmo Muntingh, Nederlands Euro-parlementair lid, stelde aan de Commissie van de EEG een vraag met betrekking tot de vangst van walvissen vanuit de Azoren-eilanden.

Hieronder volgen „vraag en antwoord”.

Betreft: Walvisvangst op de Azoren.

Vanuit de Azoren wordt nog steeds jacht gemaakt op jonge potvissen voornamelijk voor het gebruik van de tanden. Ook zijn er geruchten dat de olie via Nederland naar Japan wordt verscheept. In 1984 zijn, ondanks de bepalingen van de IWC, 54 jonge potvissen gedood.

1. Is het de Commissie bekend dat men op de Azoren overweegt de jacht die in 1984 vanuit Horta met een enkele boot werd bedreven en die 54 potvissen het leven kostte, wil uitbreiden met 2 of 3 andere boten welke hun ligplaats zullen hebben zuidelijk van Pico?
2. Is het de Commissie bekend dat men overweegt een tweede verwerkingsstation op San Miguel te openen?
3. Wil de Commissie de Portugese autoriteiten op korte termijn over deze zaak benaderen en Portugal erop wijzen dat zij in verband met de bepalingen van de Washington Conventie na 1 januari 1986 hun jacht op potvissen dienen te staken?
4. Wil de Commissie de Portugese autoriteiten tevens verzoeken om zo spoedig mogelijk toe te treden tot de International Whaling Convention?
5. Is de Commissie, gezien deze nieuwe aanslag op de walvissen, nu eindelijk bereid om, zoals door het Parlement al herhaaldelijk gevraagd is, te komen met een verordening die de jacht op alle walvisachtigen in Europese wateren regelt?

Antwoord van de heer Clinton Davis namens de Commissie

1. en 2. De Commissie heeft geen informatie over de punten die ter sprake komen in de eerste twee delen van de vraag van het geachte Parlementslid.
3. Aangezien Portugal sedert 11 maart 1981 is aangesloten bij de Overeenkomst inzake de internationale handel in bedreigde, in het wild levende dier- en plantensoorten en geen voorbehoud heeft gemaakt tegen het openen van de potvis in aanhangsel I (die van kracht is sedert 6 juni 1981), mogen uit dat land krachtens de Overeenkomst geen delen of afgeleide producten van potvissen worden uitgevoerd die na 6 juni 1981 zijn gevangen, tenzij de invoer in het invoerende land niet primair van commerciële aard is. Onder bovenbedoelde overeenkomst valt niet het vangen of vergaren van de dieren en planten vermeld in het aanhangsel; de overeenkomst dient ter regeling van de internationale handel daarin.

Krachtens Verordening (EEG) nr. 3626/82 van de Raad van 3 december 1982 over de tenuitvoerlegging van de overeenkomst in de Gemeenschap zijn commerciële activitei-

ten binnen de Gemeenschap waarbij soorten genoemd in aanhangsel I zijn betrokken, verboden.

Van dit voorschrift kan echter door de Lid-Staten worden afgeweken indien de betrokken specimens afkomstig zijn uit een Lid-Staat en onttrokken zijn aan de natuurlijke staat onder de in die Lid-Staat geldende wettelijke voorschriften dan wel met toestemming van de bevoegde autoriteiten van die Lid-Staat.

In de praktijk vloeit bovenbedoelde voorschriften voort dat produkten vervaardigd uit potvissen noch naar andere bij de overeenkomst aangesloten landen, noch naar andere Lid-Staten van de Gemeenschap mogen worden uitgevoerd voor primair commerciële doeleinden.

Door de toetreding van Portugal tot de Gemeenschap op 1 januari 1986 wordt deze situatie niet gewijzigd.

4. Aangezien de Commissie van mening is dat voor zover walvisvangst wordt bedreven, zulks dient plaats te vinden binnen het kader van en in overeenstemming met de voorschriften van de IWC, is zij bereid de zaak met de bevoegde Portugese autoriteiten te bespreken.
5. Momenteel vindt in de wateren van de Gemeenschap geen commerciële walvisvangst plaats. De Commissie zal de situatie echter nauwkeurig in het oog houden en nagaan in hoeverre in het licht van haar studie communautaire maatregelen opportuun zijn.

Zeggen we onmiddellijk dat men de landen niet kan verplichten geen walvissen meer te vangen op de hoge zee. Anders is het nu echter voor wat Portugal betreft gezien zijn toetreding tot de EEG. Dat wil zeggen dat men de walvisvangst niet kan verbieden, maar wel dat geen commerciële activiteiten binnen de Gemeenschap van delen of afgeleide produkten mogen gebeuren. Men kan zich de vraag stellen tot waar het begrip „commerciële activiteiten” zich uitstrekt en van wanneer dit begrip begint. De commerciële praktijken mogen wel buiten de Gemeenschap gebeuren, dus ook door leden van de Gemeenschap.

Anderzijds zijn er verscheidene landen, zoals Japan, Rusland en zelfs Noorwegen die de Internationale Walviskonferentie aan hun laarzen lappen. Eveneens aanvaardt men internationaal dat kustbevolkingen die, voor hun levensonderhoud op de vangst van walvissen aangewezen zijn (dus niet commerciële doeleinden) wel de walvis mogen vangen. Maar tot hoever reikt dit en zijn dan die kustbevolkingen ook niet aangewezen om in hun levensonderhoud te kunnen voorzien op het in de handel brengen van afgeleide voorwerpen van de walvis (walvisleder, oliën, walvistanden, enz...).

FRANKRIJK

■ In Frankrijk, met de regeringsswissel, is er een nieuwe staatssecretaris voor maritieme zaken waartoe de visserij behoort. De nieuw aangestelde staatssecretaris is een Bretoen en noemt Ambroise Guellec. Voor hem zelf was de aanpak van de regeringsleider om maritieme zaken in handen te nemen een verrassing, zoals hij zelf verklaart. Aan de hand van zijn antwoorden in een interview met persmensen van het vakblad „Le Marin” is de nieuwe staatssecretaris toch tamelijk goed op de hoogte van de noden en problemen van de visserij. Zoals alle nieuwkomers stelt hij zich natuurlijk voor om veel problemen tot een goede oplossing te brengen, maar wij zelf weten dat er daarbij heel wat komt kijken en dat het bedrijf slechts zal kunnen een oordeel vellen na een zekere tijd. Heel wat nieuwkomers waren enthousiast en stelden zich heel wat voor, maar dat kan niet zonder over bepaalde middelen te beschikken en dat zal men moeten afwachten.

■ Eindelijk werd de bemanning van het zusterschip van de Franse „Sneckkar Artic” bereid gevonden om met de „Nordic” in zee te gaan. Een onderzoekingscommissie heeft, wat dit zusterschip betreft vastgesteld dat het met de stabiliteit van de „Nordic” in orde is. De „Sneckkar Artic” verging op de Schotse kusten wanneer water in de ruimen kwam gelopen bij slagzij van dit vaartuig. Achttien bemanningsleden vonden toen de dood. Dit vissersvaartuig verwerkte de gevangen vis aan boord. Enkele tijd vóór het vergaan van de „Sneckkar” had deze een aanvaring op zee met een andere treiler. Gezien de onderzoekingscommissie geen aanvaardbare reden vindt voor het binnendringen van de werkkamer van het vergane vaartuig, opperen nu bepaalde personen het vermoeden dat de aanvaring met een andere zware treiler een zekere plaatswakte van de romp heeft kunnen doen ontstaan.

■ De „Achille Lauro” die enkele tijd terug grote koppen haalde, toen dit vaartuig in de Middellandse zee gekaapt werd door Palestijnen en naderhand door de Amerikaanse marine geënterd werd, is terug in het nieuws gekomen door dicht bij de Egyptische haven van Alexandrië aan de grond te lopen met 600 passagiers aan boord. De Egyptische marine zal met een ploeg duikers, trachten de pakketboot terug vlot te krijgen. De kiel van de „Achille Lauro” zit ongeveer 60 cm. in het losse zand.

■ De „Titanic”, het vlaggeschip van de Britse marine die nog voor de oorlog 1914 ter hoogte van de Noord-Amerikaanse kusten op een ijsberg liep en zonk, waarbij honderden de verdrinkingsdood vonden zal in de zomer van dit jaar op de zeebodem door duikers geïnspecteerd worden. Het is slechts in september van het vorig jaar dat men eindelijk de juiste plaats op de zeebodem van de reusachtige fiere pakketboot heeft kunnen bepalen, het zogenaamde onzinkbare schip in die tijd. Dit zal gebeuren met de hulp van een speciaal daartoe gebouwde batiscaaf en van onderwaterroboten. Welke geheimen zal de „Titanic” bereid zijn na zovele tientallen jaren nog prijs te geven?

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIË

Ook in Groot-Britannië zijn er in de voorbije weken enkele aanvoerrekords gebroken wat de brutobesommingen betreffen. Dit gebeurde hoofdzakelijk door bokkenvissersvaartuigen, dit zowel in de grote middenklasse, als in de middenklassen en bij de vaartuigen die slechts voor enkele dagen in zee gaan. Toch kunnen de nieuwe gemaakte rekordcijfers nog niet aan deze van onze vissersvaartuigen, zodat we bijna moeten besluiten dat onze vissers het nog beter deden.

■ Met de uitbreiding van de Engelse bokkenvissersvloot, vooral tweedehands in Nederland aangekocht en met het zich eigen maken van deze visserij, heeft de tongvisserij een grote uitbreiding bij onze overburen genomen. Gevolg hiervan is dat men zowat ten allen kante in betrokken middens de roep begint te horen dat er meer tongenkwota voor de Britten moeten komen. Ook is de zogezegde nadelige invloed van het bokkenvissen op de bodem van de zee, het doorploegen van de bodem en het beeerde vernietigen van alle leven, plots niet zo slecht en erg.

■ Ook voor de wrakkenvisserij begint men plots belangstelling te gaan voelen in Groot-Britannië. Aldus zijn 4 wrakkenvissers uit Grimsby thans aan het werk in deze visserij waarvoor zij de wrakken die zich in het Kanaal bevinden hebben uitgekozen. Dit wordt door de kustvisserij niet te veel op prijs gesteld die rond deze wrakken altijd enkele lonende sleepjes bovenhaalden.

■ In Lowestoft in Groot-Britannië heeft één enkele rederij alleen zich een bokkenvissersvloot uitgebouwd van 8 eenheden, alle vaartuigen zijn tweedehands in Nederland aangekocht. Zelfde rederij „Colne” heeft voor het ogenblik nog 5 andere vissersvaartuigen in bedrijf die in de nabije toekomst eveneens vervangen zullen worden door bokkenvissers. We hebben de indruk, zo de regering de aanschaffing van de bokkentrelers niet regelt, men bij onze Britse bokkenvissers binnenkort met een kater zal zitten. Inderdaad zijn de tongenkquota voor Groot-Britannië voor een dergelijke uitbreiding van deze visserij, totaal onvoldoende. Betrokken rederij „Colne” alleen reeds heeft in de laatste jaren haar vloot hergestructureerd via een kostenbedrag van één half miljard (7 miljoen pond). Anderzijds stellen we nu vast in Nederland waar het naar toe leidt wanneer men de vrije teugel laat aan de uitbreiding van een bepaalde tak van de vloot in het bijzonder en aan een ongebreidelde uitbreiding in het algemeen.

NOORWEGEN

■ De Noorse professor Ovind Ulltang, voorzitter van de ICES-adviserende Commissie voor de visserijbescherming heeft gewaarschuwd voor het vangen van jonge vis vooral in de Noordzee en dit in het bijzonder van de pelagische vissoorten. Als bv. de haring en de makreel zich thans nog goed in stand houden niettegenstaande een overbevissing volgens deze professor, dan is het alleen te danken aan een paar zeer goede jaarklassen. Hij wijst er op dat,

niettegenstaande de Adviserende Commissie het te vangen kwotum haring in de Noordzee op 400 duizend ton gesteld werd, de E.E.G. samen met Noorwegen van dit cijfer 570 duizend ton gemaakt hebben. Men zou wel eens terug naar een toestand voor de haring als in 1970 kunnen gaan, aldus de professor.

IERLAND

■ Bij de Ierse vissers groeit de belangstelling voor de lijnvisserij op de mooie meid. De visserij gebeurt vooral noord van St.-Kilda en een 27-meter omvormde kotter wist in een negendagen zeereis 350 bennen grote mooie meiden binnen te brengen van eerste kwaliteit waar prijzen voor betaald werd tot 400 fr. het kg. De Ieren zijn echter niet tevreden over het feit dat voor de Spaanse vloot een kwotum van 18 duizend ton is weggelegd, hoofdzakelijk in de Ierse Zee en aan de eigen visserij slechts 1300 ton is toegekend. Feit is echter dat voorheen de Ierse visser weinig op deze soort ging vissen. Vermits de kwota hoofdzakelijk vastgelegd en uitgeschreven werden op basis van historische visserijvangsten (uitgedrukt in visserijrechten) is het toegekend kwotum voor Ierland dan ook navenant. Trouwens de Ierse mooie-meidvisserij is nog maar sinds enkele jaren traagjes aan gestart.

■ In Ierland beklagen schippers zich over de kwaliteit van de gasolie. Ze verdenken de bevoorraders zelfs de gasolie aan te lengen om aldus een compensatie te zoeken voor de verminderde prijzen. Aan een schipper-eigenaar kostte deze praktijken bijna een half miljoen B.fr. omdat hij praktisch verplicht werd een speciale gasoliefilter te plaatsen om het water en andere vuiligheid uit de geleverde gasolie te halen. Protesten helpen niets uit, omdat het zowat een algemene praktijk wordt. We stellen ons daarbij de vraag, wat dergelijke olie ook aan de bijkomende sleet aan de motoren kost.

IJSLAND

■ De zeer gestegen visprijzen in de West-Europese afslagen hebben de IJslandse treilers er toe aangezet meer betrokken afslagen aan te doen met verse vis. Aldus werden in de eerste 9 maanden van 1985 de aanvoeren van verse vis in West-Europese afslagen verdubbeld om, over deze periode 91 duizend ton te bereiken, dat is het dubbel van de ganse Belgische jaar-aanvoer over alle schepen samen, en dit in 9 maand.

IERLAND MET EEN NIEUW VLAGSCHIP IN DE VISSERIJ

Alhoewel men ten allen kante hoort over te weinig beschikbare vis voor de visserijvloot als gevolg van de te beperkte viskwota, komen toch, praktisch in alle landen grotere en modernere kotters en trawlers met een uitgebreid vangstvermogen, de vloot vervoegen. Voegen we hier onmiddellijk aan toe dat moderniseren een noodzakelijkheid is, maar dan moet men wel zorg dragen dat dit niet gebeurt ten koste van een overproductie, of ten koste van reeds te ver aangeslagen viskwota.

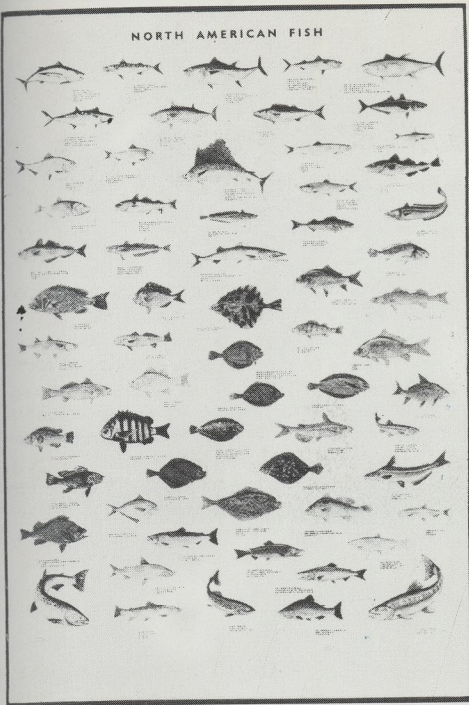
Verleden week werd, in dit verband, het nieuwste en grootste Ierse vissersvaartuig op een Noorse werf in Bergen te water gelaten. Het gaat om de „Atlantic Challenge” dat als thuishaven de Ierse haven Killibegs heeft. Reders zijn Martin Howley en Seamus Tully. Dit iets over de 64 m. metend vissersvaartuig kost ruim 400 miljoen B.fr. Het schip zal aan purse-seining doen en eveneens over twee trommels beschikken

voor trawlingvisserij. Gezien de, overal beperkte viskwota voor de landen-leden van de EEG, zal het vaartuig voornamelijk ingezet worden op vissoorten die niet (nog niet) beschermd zijn. Hier zal voornamelijk op de blauwe wijting gevestigd worden, die spijtig genoeg nog hoofdzakelijk voor vismeel doeleinden gevangen wordt.

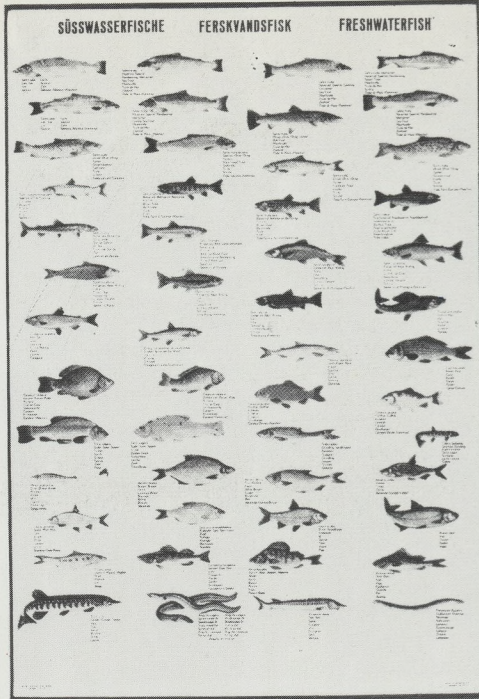
De Ierse visserij heeft anderzijds, sinds haar intreden in de EEG, een lange weg afgelegd. Er werd toen inderdaad een voorkeurbehandeling voorzien voor Ierland die haar visserijcapaciteit praktisch driemaal mocht verhogen en hiervoor speciale steun genoot van het betrokken EEG-fonds. Op het ogenblik van haar toetreding stond de Ierse vloot inderdaad nog met hoofdzakelijk verouderde schepen, en we mogen gerust zeggen dat het dank zij de bevoorrechte behandeling is en de speciale EEG-tussenkomsten dat de Ierse visserijvloot op peil gekomen is en op moderne leest is geschoeid geworden.



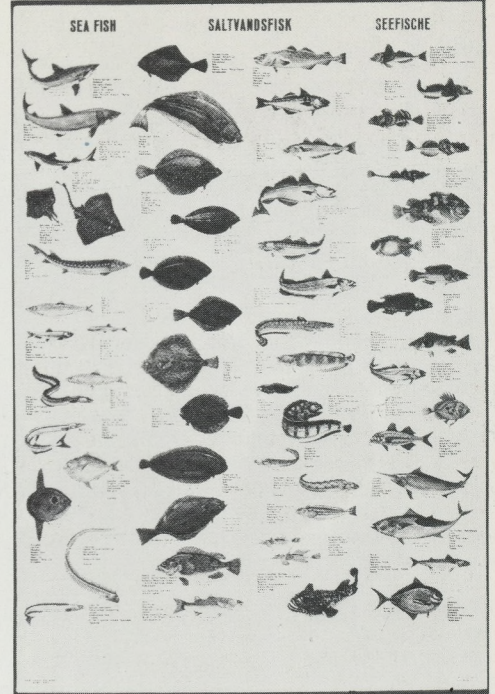
We zien hier het zo pas te water gelaten Ierse nieuw vlaggeschip die een indrukwekkende aanblik biedt. (foto: Irish Skipper Arthur Reynolds, Helm House 71, Ballsbridge Dublin 4)



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



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



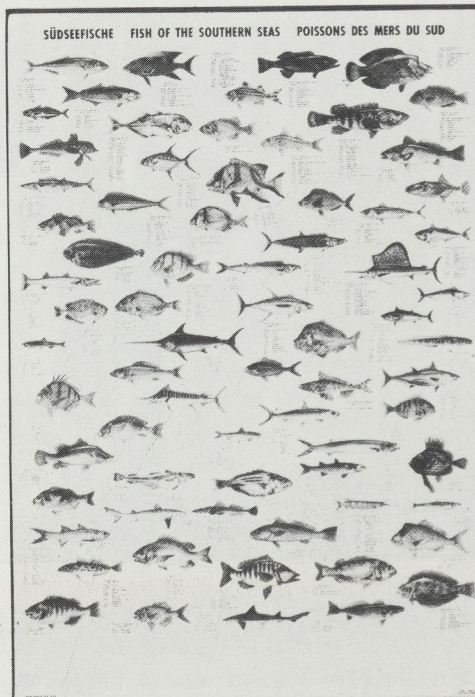
TYPE C: Zeevissen.
62 van de meest verspreide vissen van de Atlantische Oceaan en de Europese Zeeën. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Spaans.
De grootte staat eveneens aangeduid.

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

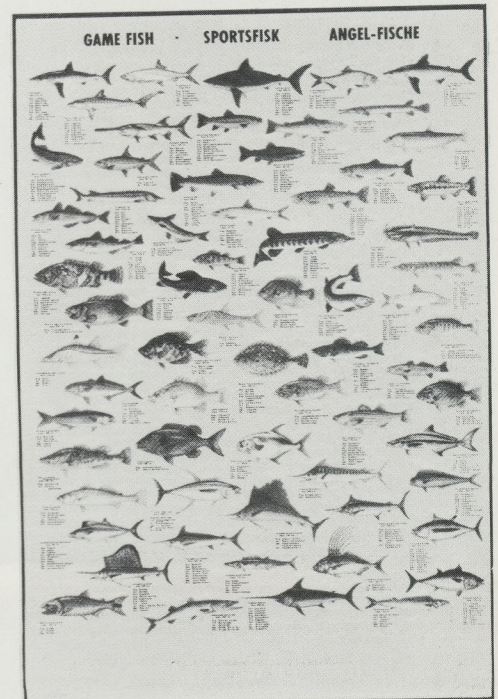
TYPE D: Eetbare mosselen en schaaldieren, enz.
75 verschillende soorten van de hele wereld. De namen staan in het Latijn, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Frans.
De grootte staat eveneens aangeduid.



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



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





DRUKKERIJ
NIEUWSBLAD VAN DE KUST
HET VISSERIJBLAD

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

WIJ DRUKKEN VAN VISITEKAARTEN
TOT KLEURRIJKE BOEKEN
EN BROCHURES.

BEKWAME VAKLUI
MODERN MACHINEPARK

VRAAG ONZE PRIJZEN!

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