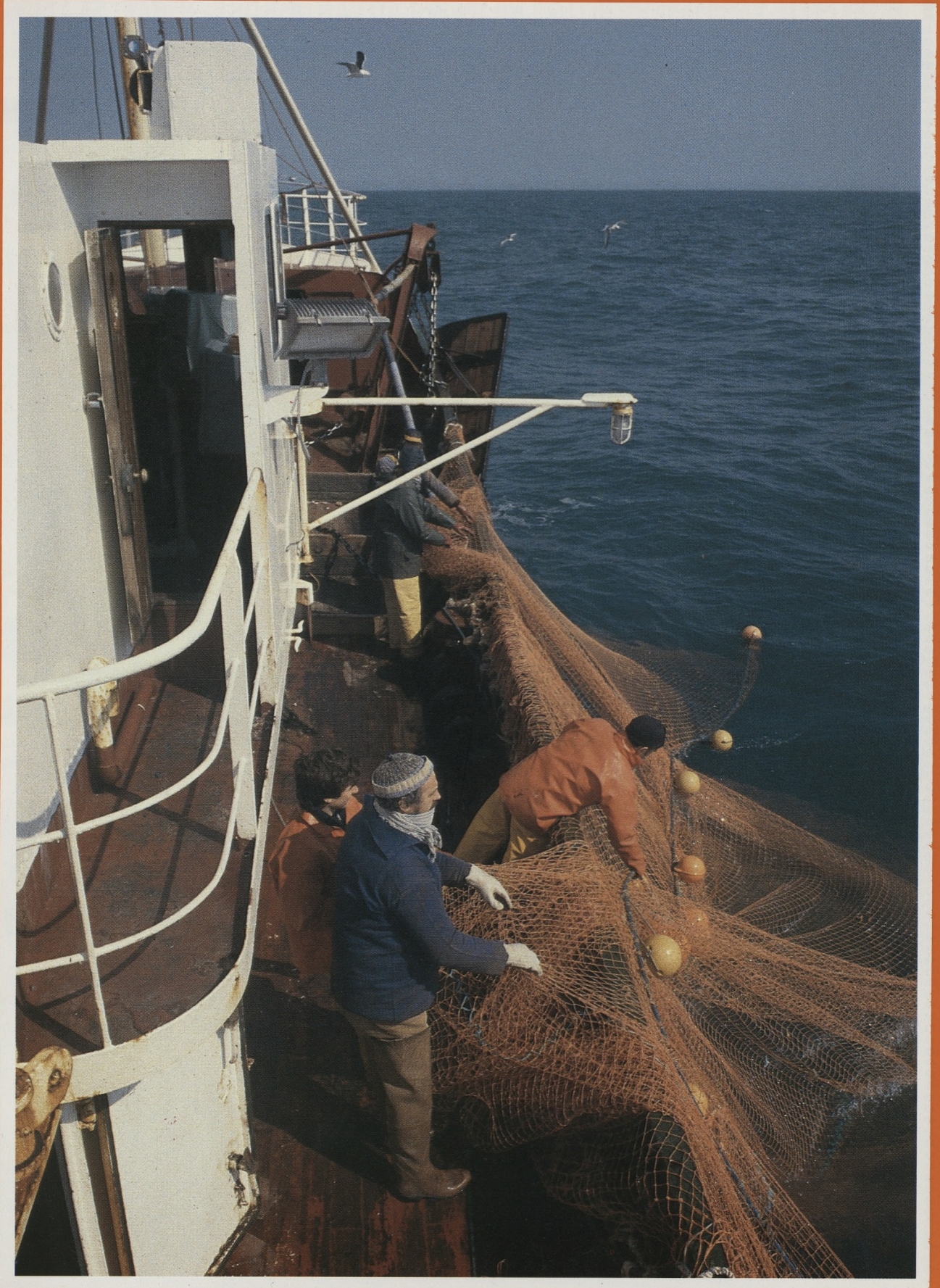


HET VISSERIJBLAD



BOEKEN TE VERKRIJGEN BIJ HET NIEUWSBLAD VAN DE KUST - H. BAELSKAAL 30, OOSTENDE



De Zeekaart door E. Brouckxon is te verkrijgen voor de prijs van 200 fr. + 12 fr. BTW + 20 fr. verzendingskosten door overschrijving op p.c.r. 000-0418987-44.



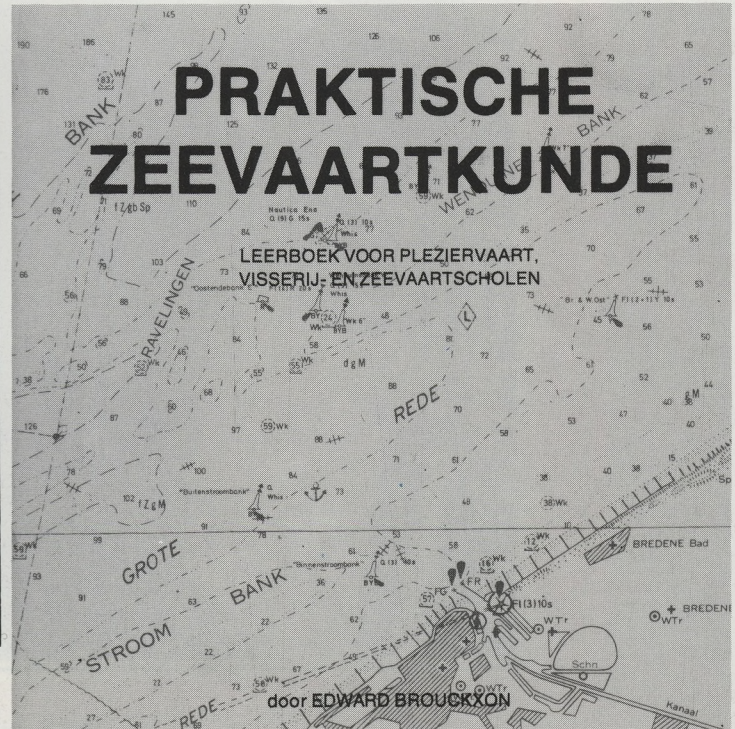
Pierre Vandamme

Een hart aan zee

Een Hart aan Zee door Pierre Vandamme kan men krijgen voor de prijs van 800 fr. + 48 fr. BTW + 39 fr. verzendingskosten door overschrijving op p.c.r. 000-0418987-44.



Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe kan men bekomen voor de prijs van 180 fr. + 11 fr. BTW + 20 fr. verzendingskosten door overschrijving op p.c.r. 000-0418987-44.



Praktische Zeevaartkunde door E. Brouckxon is te verkrijgen voor de prijs van 200 fr. + 12 fr. BTW + 20 fr. verzendingskosten door overschrijving op p.c.r. 000-0418987-44.

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 juli 1986 – Nr. 28

**Weeral forse
uitbreiding
van
vissersvloot...**

**TWEE
TREILERS
VOOR
ZEEBRUGGE
EN NOG
EEN
VOOR
NIEUWPOORT**

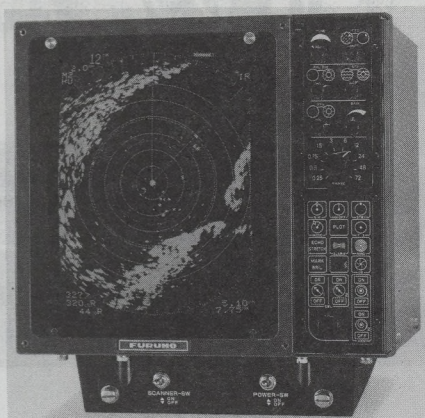
Zie blz. 3



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 elektronische 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.

Ook de Z.37 „Orca” en Z.38 „Manta” werden uitgerust met dit toestel.

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 zestigtal 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

Wij hebben het in het verleden al gesteld: allicht zal 1986 een recordjaar worden op het vlak van de uitbreiding van de vissersvloot. Reeds eerder op het jaar werden een viertal eenheden in bedrijf genomen en volgens de planning die op de diverse werven bestaat moeten er minstens nog eens zo veel bij komen. Op de werven van SCAP zijn twee vaartuigen in aanbouw die zeker dit jaar in bedrijf zullen genomen worden, op de scheepswerven van De Graeve staan ook nog een drietal vaartuigen op stapel en ook de Industrielles des Pêcheries is druk doende aan de bouw van een grote plankenvisser. Kort gezegd, er mag verwacht worden dat in het lopend jaar ruim tien nieuwe vaartuigen in de vaart zullen komen.

Een piek werd in ieder geval vorig weekeind bereikt toen op één en dezelfde dag niet minder dan drie vaartuigen aan de bestaande vloot werden toegevoegd; met name twee Eurokotters voor Zeebrugge en een kusttreiler die binnen zeer afzienbare tijd de Nieuwpoortse vloot zal versterken.

Het blijft voor de rest afwachten op de beslissing van de overheid die normaal in september a.s. moet vallen en waarbij zal beslist worden in welke mate nog aan nieuwbouw zal mogen gedaan worden. Zoals bekend moest normaal in maart jl. al een beslissing zijn gevallen maar toen oordeelde men het wijzer die beslissing uit te stellen tot september maar insiders beweren nu al dat van verdere nieuwbouw, voorlopig heel weinig in huis zal komen.

DE DOOP VAN DE Z.37 „ORCA” EN DE Z.38 „MANTA”

Aan de dwarskade van het Albertdok te Zeebrugge was het zaterdag groot feest. Een massale menigte had zich rond 15 u. verzameld om een uniek feit mee te maken.

De doop van 2 identieke Eurokotters (de tweelingen) voor dezelfde rederij, nl. de pvba Orca uit Knokke-Heist waarvan A. Vlietinck de zaakvoerder is. Het is de eerste keer in de geschiedenis van de Belgische zeevisserij dat 2 schepen van dezelfde rederij op dezelfde dag gedoopt worden. Deze twee prachtige Eurokotters zijn daarbij de eerste vissersschepen door Fulton Marine (Ruisbroek) gebouwd.

Voor de familie Vlietinck was het dus een unieke dag.

Wat eveneens een primeur was is het feit dat beide schepen in het nieuw uitgebreid gedeelte van het Albertdok gedoopt werden.

De „Orca” en de „Manta” zijn polyvalent en kunnen aangewend worden voor de bokkenvisserij, het spanvissen en voor de plankenvisserij.

In tegenstelling tot de meeste andere vissersvaartuigen hebben de Z.37 en de Z.38 geen houten, maar een speciaal met kunststof bekleed dek die antislip is.

Het was pastoor Gryson die onder grote belangstelling beide schepen doopte.

„Meter” Mevr. Croux had wat moeite om de champagnefles stuk te krijgen, maar de derde keer lukte dit dan toch.

Bij Mevr. A. Vlietinck, Meter van de Z.37, lukte dit van de eerste keer, en zó goed, dat men de slag tot op 100 m. ver horen kon.

GROOTSE ONTVANGST IN HET GEMEENSCHAPSHUIS

Het eerste gedeelte van de doopplechtigheid was voorbij en alvorens naar de receptie te gaan maakten vele genodigden van de gelegenheid gebruik om nog eens aan boord van deze prachtige schepen te gaan en even te zien hoe alles in elkaar zat.

Nadien werd het gezelschap uitgenodigd zich naar het Gemeenschapshuis van Zeebrugge te begeven waar in aanwezigheid van een honderdtal genodigden een zeer geslaagde ontvangst plaats greep.

Het was tijdens die ontvangst dat achtereenvolgens het woord werd gevoerd door eerst de Heer Vic Pauwels, Voorzitter Raad van Bestuur

van Fulton Marine, vervolgens door de peter Mr. Geerinckx, reumatoloog uit Knokke, Staatssekretaris P. De Keersmaecker en de Heer Croux, Europarlementariër.

Toespraak van de heer Vic Pauwels, Voorzitter Raad van Bestuur Fulton Marine.

„Mijnheer de Staatssekretaris,
Heren hoogwaardigheidsbekleders en ambtenaren,
Lieve meters en peters,
Mevrouwen, Mijne Heren,
Beste Vrienden,

Hier staan wij dan... Eindelijk... na een lange en moeilijke weg is het ons dan toch gelukt. Voor de eerste maal in haar nu 37-jarig bestaan bouwde Fulton Marine vissersschepen. Twee tegelijk dan nog wel!

Wij mochten ze bouwen voor de heer Fred Vlietinck. Er was wel durf en lef voor nodig om de traditionele muren aan onze kust te omzeilen en in het „verre binnenland” 2 schepen te gaan bestellen. Het geduld dat de familie Vlietinck daarenboven heeft opgebracht tot alle administratieve en financiële plooiën waren gladde-

stroken was enorm. Het geduld dat de heer Vlietinck eveneens met ons, leken in de visserij, soms moest hebben was voorbeeldig.

De 2 prachtige Eurokotters die U vandaag allen hebt kunnen bewonderen zijn dan ook de vrucht van een nauwe samenwerking tussen enerzijds Fred Vlietinck met zijn enorme ervaring en vakmanschap en anderzijds Fulton Marine met zijn technische know-how en kennis van de scheepsbouw in de meest mogelijke variaties. Mijnheer Vlietinck onze oprechte wensen van geluk, goede besommingen, flinke vangsten. Wij danken U oprecht voor de prachtige samenwerking, wij hopen dat de Z.37 en Z.38 als een drijvend uithangbord voor U en onze werf nog vele jaren voorspoedig op onze zeeën mogen varen.

Voor velen van ons, leken uit het binnenland, heeft de visserij nog steeds iets heroïsch. Filmen, documentaires, toneelstukken en romans stellen de visserman nog steeds voor als een rauwe, baardige bonk die alle stormen trotseert en voor wie, na een lange IJslanavaart eindelijk terug thuis, de gewone wereld veel te klein is; en de vissersvrouw als een afwachtende, droevige in het zwart geklede dame die steeds angstig staat te turen op de top van de duinen, wachtend op de terugkomst van man- of zoonlief, met een kind aan haar rokken en een baby, het resultaat van de laatste thuiskomst van vader, in haar armen. U zult met ons zeker akkoord gaan, wan-



Een algemeen beeld van de doopplechtigheid.

neer wij hier vandaag de heer en mevrouw Vlietinck met hun zonen zien staan glunderen, dat dit verouderd beeld dringend dient herzien te worden.

Een toespraak bij de overdracht van een nieuw schip is steeds een uitstekende gelegenheid om allen, die meewerkten om van een schip een harmonieus en vlot werkend geheel te maken, te danken. Nadat een klant met zijn ideeën op de werf is geweest en men is tot een principiële akkoord gekomen, begint een lange weg. Vooreerst onze dank aan al diegenen die wij op deze hobbelige paden tegenkwamen en die steeds de reder een stapje dichterbij hebben geholpen om zijn droom te realiseren. Mr. Van den Stock en Mr. Van Gerven van de N.M.K.N., Mr. Van de Zande namens het Ministerie van Financiën, Mr. Van de Walle en Maertens van Landbouw en Visserij, Mr. Van Craeynest en Vanden Bosch van Verkeerswezen, mensen van het Technisch Comité, allen oprechte dank.

Een werf kan nooit een schip bouwen zonder een bekwaam team van toeleveranciers en onderaannemers. Gaarne dan ook een speciaal woord van dank aan de firma Treco en haar tegenwoordiger de heer Jean-Marie Neuville, de leverancier van de hoofd- en hulpmotoren.

Zonder in detail te treden wensen wij „alle” onderaannemers en leveranciers te danken voor de goede samenwerking.

Vergeten wij tot slot van dit rijtje zeker niet onze eigen Fulton-mensen. Onze projectleiding, ontwerpers, meestergasten, arbeiders en bedienden allen verdienen ze onze waardering voor het geleverde werk.

Mr. De Keersmaecker, het is voor ons allen een waar genoegen dat U het peterschap van één dezer nieuwe eenheden hebt willen aanvaarden. Mede door de Europese kontekst waarin

het hele visserijgebeuren zich afspeelt is deze sector een sector die dikwijls ruime belangstelling geniet bij onze politici. De visserijmensen verdienen deze belangstelling en zij hebben die attenties dikwijls broodnodig. Wanneer het spreekwoord zegt dat men de concurrentie moet vergelijken op basis van dezelfde maten en gewichten, geldt dit blijkbaar niet voor iedereen die op Gods wijde akker een visje probeert te vangen. Maten van netten, vermogens van

dieselmotoren, tonnemaat van schepen blijken nogal eens te verschillen, volgens wie de duimstok hanteert. Vooral onze noorderburen hebben zich, naar wij horen en lezen, terzake een kwalijke reputatie opgebouwd.

In visserijkringen jammert men al vele jaren om aan deze wantoestanden een einde te maken, al jaren schermt onze overheid met beloften voor de bouw van een visserijwachtschip. De



De kloeke bemanning van de Z.37 „Orca”.

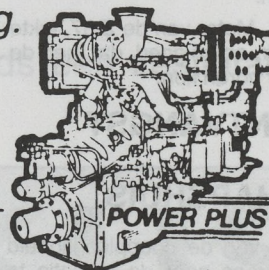
CATERPILLAR SCHEEPSMOTOREN

De verzekering

POWER PLUS
CAT
with TRECO ☎6876020

**Dit kontrakt
garandeert u:**

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



TRECO n.v.



UW
CATERPILLAR
DEALER

**Verkoop-
Wisselstukken-Service**

afdeling motoren

**stw. op Brussel 340, 1900 Overijse
tel. 02 / 687 6020, telex 23386.**


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

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

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

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

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

Caterpillar, Cat en  zijn handelsmerken van Caterpillar Tractor Co.

plannen liggen klaar maar de realisatie wordt steeds, om budgetaire redenen, uitgesteld. Is dit wel de beste beslissing? Moeten onze vissers machteloos blijven toezien hoe hun gronden leeggeplunderd en kapotgeploegd worden? Het spreekt vanzelf dat ook wij, scheepsbouwers, met belangstelling uitkijken naar een eventuele aanbesteding van dit, voor onze kust zó noodzakelijke, schip.

Mr. Croux, wij weten dat U in het Europees parlement uw steentje bijdraagt om de belangen van onze visserij te behartigen. Uw inzet verdient ons aller lof. Wij menen dat het feit dat men de landbouw en visserij „Europees” benadert, deze sectoren behoed heeft voor zelfvernietiging. Een zelfvernietiging waarmede men in de Westeuropese scheepvaart en scheepsbouw wél mee bezig is, mede bij gebrek aan een gezamenlijke politieke begeleiding.

Blijft het een droom, dat wij een wet zouden krijgen, geïnspireerd of een soortelijke wet in de Verenigde Staten, waarin bepaald wordt dat alle transporten binnen de E.E.G. dienen te geschieden met schepen onder E.E.G.-vlag en in een E.E.G.-land in casu home-land gebouwd? Wij dachten dat zowel de Westeuropese zeerederijen, binnenvaarders en werven met zulke „nietskostende” maatregel zouden gediend zijn!

Eerwaarde Heer Gryson wij hopen dat enkele sprankels van uw zegen daarstraks uitgesproken over de „Orca” en de „Manta” ook onze scheepsbouw getroffen hebben en dat na vele moeilijke jaren, voor ons en de rederijen, ook daar straks de zon weer zal schijnen.

Het spreekt natuurlijk vanzelf dat wij het gezond voortbestaan van onze werf niet afhankelijk stellen van omstandigheden waar wijzelf geen onmiddellijke vat op hebben. In de ganse Pauwels-groep wordt dagelijks aan de weg getimmerd.

Weloverwogen investeringsprogramma's, gezond management en financieel beleid, diversifikatie, de mens in het bedrijf, scherpe kalkulaties, organisatie: dit zijn voor ons geen holle woorden maar een realiteit van elke dag. De gasten onder U, die onze groep iets beter kennen, zullen dit beamen. Wij kijken de toekomst waakzaam maar hoopvol tegemoet.

De mensen uit de visserij die al in de gelegenheid waren onze werf te bezoeken kunnen ge-

tuigen van onze vele mogelijkheden. Niets is voor ons te heet of te zwaar, te koud of te licht.

Staal, hout, aluminium, roestvrijstaal: met al deze materialen zijn wij vertrouwd. Geef ons een telefoontje, schrijf een briefje, breng ons een bezoek. Onze deuren staan voor U wagewijd open. En Antwerpen of Fluisbroek of Hemiksem is echt niet ver! Wij komen ook graag naar U. Een samenwerking met collega's aan de kust sluiten wij evenmin uit. Een gesprek kan soms verhelderend werken.



De stoere bemanning van de Z.38 „Manta” vol vertrouwen voor de toekomst.

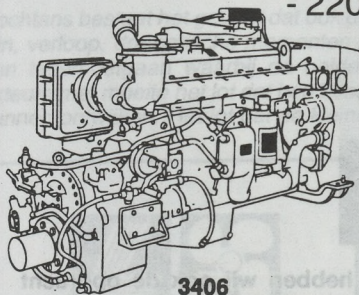
CATERPILLAR SCHEEPSMOTOREN

Z.37 ORCA

Z.38 MANTA

De Eurokotters Z.37 ORCA en Z.38 MANTA zijn beide uitgerust met:

- **Hoofdmotor:** CATERPILLAR type 3406B TA met een doorlopend vermogen van 299 pk - 220 kW bij 1.800 omw./min.

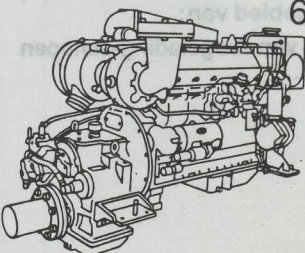


3406

Technische kenmerken:

aantal cilindres	: 6 in lijn
boring	: 137 mm
slag	: 165 mm
cilinderinhoud	: 14,6 l

- **Hulpmotor:** CATERPILLAR type 3304B NA met een doorlopend vermogen van 81 pk - 60 kW bij 1.500 omw./min. voor aandrijving van alternator en hydropomp.



3304

Technische kenmerken:

aantal cilindres	: 4 in lijn
boring	: 121 mm
slag	: 152 mm
cilinderinhoud	: 7.0 l

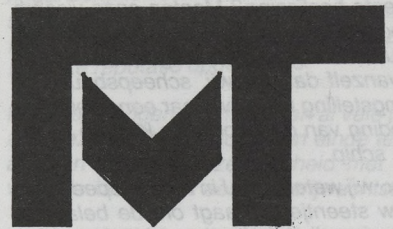
TRECO N.V.

1900 OVERIJSE

☎ (02) 687 60 20

MARLIFT

designers & constructors of
maritime lifting appliances



- ★ Ontwerpbureau voor masten, laadbomen, visgieken, hekgalgen en portaalkonstrukties
- ★ Levering van alle konstrukties op het gebied van masten, gieken en hekgalgen
- ★ Ontwerp en levering van komplette tuigage voor elk type visserij-schip
- ★ Ontwerp en levering van hydraulische kranen ten behoeve van de maritieme sektor
- ★ Vertegenwoordiger van Hatlapa lieren, boegschroeven en stuurmachines

Marlift behoort tot de KWINT-groep met vestigingen in Groningen, Rotterdam, Leeuwarden en Velsen-N.

Marlift b.v.

Meeuwerderweg 155
Postbus 131
9700 AC Groningen
Holland
Tel. (0)50-131372
Telex 53209 Kwi gn

MARLIFT-GRONINGEN



Marlift-Groningen, behorende tot de KWINT-groep met vestigingen te Groningen, Rotterdam, Leeuwarden en Velsen-N, heeft jarenlange ervaring en veel technische kennis op het gebied van hijsinstallaties ten behoeve van de maritieme sektor.

De professionele wijze van berekenen en ontwerpen en de praktische kennis op het gebied van de visserij heeft geleid tot veel opdrachten uit de visserij/scheepsbouw wereld.

MARLIFT

designers & constructors of
maritime lifting appliances

Op grond van deze gegevens hebben wij ook de opdracht verkregen van Fulton Marine NV voor de Z.37 en Z.38.

Naast de activiteiten op scheepsbouwgebied voor de visserij beweegt Marlift zich ook veel op het gebied van:

- ★ masten en laadbomen ten behoeve van drogelading-schepen
- ★ drijvende bokken
- ★ hydraulische dekkranen
- ★ portaal konstrukties



Marlift b.v.

Meeuwerderweg 155
Postbus 131
9700 AC Groningen
Holland
Tel. (0)50-131372
Telex 53209 Kwi gn

U hebt dorst, ik heb dorst, maar nog even dit: wij lazzen onlangs dat doopplechtigheden hier aan de kust soms opgeluisterd worden met een muzikaal optreden van de spionkop van Club Brugge. Ik ben blij dat ook hier zoveel voetbalamateurs rondlopen. Heren, ik garandeer U, en dan spreek ik als ondervoorzitter van K.V. Mechelen, wanneer wij nog eens een doopplechtigheid aan de kust kunnen organiseren zal het niet „blauw en zwart” maar „geel en rood” zijn dat ge hoort spelen en zingen.

Tot slot wensen wij in naam van alle Fultonmensen de lieve peters en meters nogmaals te danken. Om deze nog lange en heugelijke dag nooit meer te vergeten hebben wij nog een kleine attentie voor u

Mevrouw Vlietinck (geschenk, bloemen) smak, smak,

Mevrouw Croux (geschenk, bloemen) smak, smak,

Mijnheer Geerinckx (geschenk)

Mijnheer De Keersmaecker (geschenk)

Op uw gezondheid!”

Toespraak van de Heer P. Geerinckx

Het was vervolgens de beurt aan de Heer P. Geerinckx, peter van de Z.37 „Orca” die zich als volgt uitliet:

„Mijnheer de Minister, Mijnheer de Volksvertegenwoordiger, Mijnheer Pastoor, beste Fred en Jeanine Vlietinck, Dames en Heren.

Wat heden plaats heeft, betekent meer dan een gewone doop. Het is een nieuw epos dat start.

Het gaat immers om de heropstanding van een volledige vissersfamilie, dewelke gedurende enkele jaren zowel gezondheidsmoeilijkheden heeft gekend alsook administratieve rompslomp.

Alle mensen die Fred en Jeanine hebben gekend weten wat werk ze hebben verzet in de laatste tijd.

Het epos zou als volgt kunnen beginnen: „een vader dewelke uit een langdurige ziekte heropstond had 3 zonen. En aan deze drie zonen wou hij zijn jarenlange kennis en liefde voor de zee overdragen om zo een visserfamilie doorheen de moeilijke tijden te bestendigen.

Inderdaad, Mijnheer de Minister, we hebben hier te doen met één van de moedigste vissersfamilies, zoals er hier nog vele ter plaatse zijn, die durf en initiatief kunnen en willen nemen.

Heden echter kan dit enkel door middel van een staatshulp aan deze K.M.O. bedrijven die zo'n familie in feite vertegenwoordigen.

Nochtans bestaat het gevaar dat ook dit epos in zijn, verloop, dramatische momenten zou kunnen tegemoetgaan waarbij de helden en de acteurs met moeite het lot dat hen beschoren is kunnen ontwijken. Het lot dat de kleine vissers

beschoren ligt, om tengevolge van de nieuwe Europese normen, op grote afstand van huis te gaan vissen, is een maatregel, dewelke moeilijk aanvaard kan worden. Deze kleine vissers vormen immers geen bedreiging voor de vermindering van de visgronden en zijn een grote garantie voor een stabiliteit in de prijs- en visaanvoer.

Mijnheer de Minister en Mijnheer de Volksvertegenwoordiger kunnen dit noodlot ombuigen én medehelpen aan het behoud van de zoveel vissersfamilies, dewelke zeker op Uw welwillende steun mogen rekenen.”



Het was nadien het woord aan Staatssecretaris P. De Keersmaecker, „peter” van de Z.38.

Hij prees de rederij voor haar ondernemingszin in een tijd dat de nieuwbouw van vissersvaartuigen haar hoogtepunt bereikt heeft en dat de overheid het nationaal vlootbeleid strikt moet afstemmen op het Europees visserijbeleid.

De Staatssecretaris had het eveneens over de quota regeling en de maatregelen die er onlangs genomen moesten worden: „U weet niet hoe moeilijk het voor ons is iedereen tevreden te stellen. Wij moeten rekening houden met de E.E.G.-landen, en er zijn wetten en normen waaraan wij ons moeten houden”.

Maar over het zo broodnodig visserijwachtschip



Nog een babbeltje tussen reder A. Vlietinck en Mr. Coene, voorzitter van Hulp in Nood

waarover Mr. Vic Pauwels het had, werd geen woord gezegd.

Vervolgens kwam nog de heer Croux, europarlementariër, aan het woord en prees eveneens de ondernemingszin van reder Fred Vlietinck vooral dan in deze moeilijke tijden.

Toen Fred Vlietinck aan het woord kwam zei hij „ja, als je als laatste aan het woord komt, is er niets meer te zeggen, daar de voorgangers dit reeds gedaan hebben. Enfin, ik wil in ieder geval alle mensen bedanken die mij geholpen hebben om deze tweelingen te bouwen en ervan te maken wat ze heden zijn, t.t.z. 2 kloeke eurokoters. Dank aan allen”.

HET AVONDMAAL

Het avondmaal greep plaats in het Zoute bij P. Rommel.

Zowat 62 genodigden waren daar aanwezig en konden genieten van een heerlijk avondmaal in een zeer aangename sfeer.

Op het einde van dit zeer geslaagd diner werden nog enkele geschenken uitgedeeld.

Een televisie werd geschonken door „Peter” Mr. Geerinckx aan de bemanning van de Z.37. De Heer Savels, ex-leraar van Ibis schonk de familie een bord met alle zeemansknopen erop (echt de moeite waard).

Een zeer origineel geschenk was deze aangeboden door Fulton Marine, nl. de hals van de fles die Mevr. Vlietinck zo krachtig stuksloeg, gemonteerd op een houten blok, met een strikje errond in de kleuren van de Belgische vlag.

Het feest ging door met dansen en eindigde voor velen in de vroege uurtjes van de morgen.

De directie en redactie van „Het Visserijblad” wensen reder en bemanning goede vaart en rijke vangsten toe.

DE BEMANNING

Binnen hier en een tweetal weken zullen de „Orca” en de „Manta” hun proefvaart kunnen doen.

Voor de Z.37 „Orca” werd volgende bemanning aangemonsterd: schipper Vlietinck Dirk, stuurman Vantorre Peter, machinist Vlietinck Peter en matroos Declerck Chris.

Voor de Z.38 „Manta” werden volgende mannen aangemonsterd: schipper Vlietinck Alfred, stuurman Vlietinck Eddy, machinist Proot Sammy en matroos Vandenberghe Johan.

Technische gegevens:

Sleepproeven wezen uit, dat met een motor van 300 rem PK een snelheid van ± 10 knopen gehaald kan worden op de ontwerpdiepgang van 2,30 m (midscheeps).



LIPS n.v. scheepsschroeven

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN

☎ 03/252.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

Agent :

JAMES A. LAMBERT

Werfkaai 43,
8380 Zeebrugge

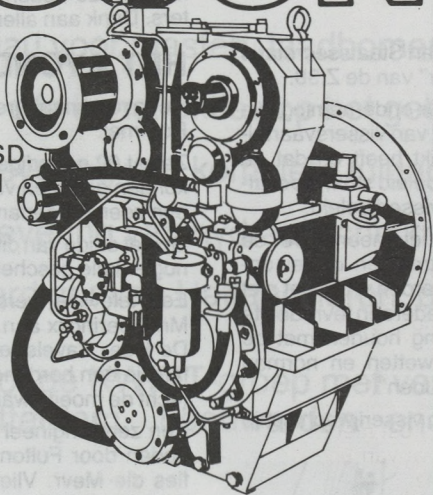
☎ (050) 54.64.26

Privé : (02) 731.74.66

Schakel eens over op MASSON

Speciaal voor de
eurokotters levert
VAN STIGT de
MASSON

keerkoppelingen type RSD.
-Met reducties tot 10 : 1
-Met schakelbare
PTO-assen met
versnelling naar keuze
voor direct
aangebouwde
hydropompen.
MASSON keerkoppelin-
gen reeds in meer dan
60 eurokotters!



**Wij feliciteren rederij Orca
met de nieuwe Z 37 'Orca' en
Z 38 'Manta', en wensen de
schipper en de bemanning
een goede vangst en een
behouden vaart.**

VAN STIGT
B.V. TECHNISCHE HANDELSONDERNEMING

AVELINGEN - WEST 30, 4202 MS GORINCHEM, TEL:01830-31066* TELEX:24798
IN BELGIE: GENT (091) 261224



„Peter” P. De Keersmaecker en „Meter” Mevr. Croux van de Z.38



„Peter” P. Geerinckx en „Meter” J. Vlietinck van de Z.37 „Orca”.

De hoofdafmetingen zijn:

- Lengte over alles	24,5 m
- Lengte tussen loodlijnen	20,24 m
- Breedte over alles	5,95 m
- Breedte op spanten	5,90 m
- Holte midscheeps op spanten	2,90 m
- Diepgang midscheeps op spanten	2,30 m
- Diepgang achter	2,60 m
- Vermogen	300 PK
- Visruim inhoud	± 39 m3
- Drinkwater cap.	± 2,5 m3
- Ballast cap.	± 8 m3
- Brandstof cap.	± 21 m3

Het vaartuig is verder uitgerust met:

- 2 bokkenlieren	3 Ton
- 2 vislieren voor elk 900 m - Ø 16 kabel	5 Ton
- 1 nettenlier inhoud 2,5 m3	2 Ton
- 2 verhaalkoppen	

Het nieuwe concept van aandrijving en opstelling van de lieren moet voornamelijk de bedrijfszekerheid ten goede komen, bovendien werd er een aanzienlijke gewichts- en ruime besparing gerealiseerd. De technologie is gestoeld op know how uit de offshore.

Alle lieren en verhaalkoppen hydraulisch aangedreven, de bokkenlieren en de vislieren bediend vanuit de stuurhut, de nettenlier en de verhaalkoppen ter plaatse bedienbaar. Voeding via pomp op PTO van keerkoppeling en een pomp op hulpmotor.

Hydraulisch stuurwerk met 2 cilinders en twee pompgroepen 1 x 220 V en 1 x 24 V.

De lieren + het stuurwerk zijn van het fabrikaat A.O.S. uit Merksem, die ook de installatie uitvoerden.

De hoofdmotor is van het fabrikaat Caterpillar type 3406 TA, 300 PK bij 1.800 toeren/min. met een Masson keerkoppeling type RSD 281 - red 6,116:6 met niet schakelbare P.T.O. voor een gelijkstroom generator die d.m.v. een omvormer wisselstroom levert aan het boordnet, en een 2de P.T.O. met solenoïde schakeling voor de hierop aangesloten hoofd-hydraulische pomp.

De schroef is een Lips 4 blad - Ø 1.400 mm draaiende in een door de werf gebouwde straalbuis.

De hulpgroep is van het fabrikaat Caterpillar

type 3404 NA, 81 PK bij 1.500 t/min. met aan één zijde een generator van 20 KVA en aan de andere zijde de nood-hydraulische pomp.

Het visruim is geïsoleerd met ingespoten polyurethaan-schuim met een min. dikte van 20 cm. en de binnen zijde is bekleed met glasvezel-versterkte polyester.

De koelinstallatie is van fabrikaat Sarca met verdampers in het visruim en de koelgroep in de MK en garandeert een koeling van +1/-1° C in alle omstandigheden in Europese wateren.

In tegenstelling tot de meeste vaartuigen heeft dit vaartuig geen houten maar een speciaal kunststof bekleed dek.

Zoals U uit de beschrijving kunt merken zijn heel wat oude principes overboord gezet en in samenwerking met reder en onderaannemers heeft de werf Fulton Marine NV een nieuw type schip in de vaart gebracht dat alle kritiek kan weerstaan.

1) ZENDER ONTVANGER SSB SKANTI-SAIT TRP 6000

Zendvermogen 200 Watt.

Voor het kiezen van de zendfrequenties wordt gebruik gemaakt van een universele synthesizer, digitaal afleesbaar.

De zender wordt volledig automatisch afgestemd door bediening van een eenvoudige druktoets en is ook uitgerust met een automatische oproep in geval van nood op de noodfrequentie 2182 KHz.

Frequentiebereik van de ontvanger 100 KHz - 4,499 MHz, eveneens digitaal afleesbaar.

2) ZENDER ONTVANGER VHF SKANTI-SAIT TRP 2500

Zendvermogen 25 Watt.

Uitgerust met 55 internationale maritieme kanalen voor gebruik met havens, kuststations en

schip tot schip. Voorkeurschakelaar voor noodfrequentie kanaal 16.

3) KLEURENDIEPTEMETER FURUNO FCV 121

Twee frequenties, 50 en 200 KHz, welke het mogelijk maken verschillende vissoorten te herkennen.

Tevens is het mogelijk vergrotingen uit te voeren van het beeld, zowel tussen het vaartuig en de bodem als op de bodem zelf.

Weergave van de twee frequenties terzelfdertijd.

Bereik van 0 tot 1280 meter over 11 standen of van 0 tot 640 fathoms over 11 standen.

4) DAGLICHTRADAR FURUNO FR 805 D-A

Bereik van 0 tot 48 mijl over 9 standen.

Beeldbuis 12 duim, monochrome weergave (fosfor groen) van het beeld, leesbaar zelfs bij daglicht.

Toestel standaard uitgerust met:

- twee regelbare afstandsringen (range-markers)
- automatische onderdrukking van de zee-gang (sea-clutter)
- vergroting van de echo's op korte afstand vanaf de bereiken van 3 mijl.
- radar alarm zowel per sektor als rondom het vaartuig.
- plottingsysteem met intervals van 15-30 sec. of 1-3-6 minuten, naargelang het bestek waarop gewerkt wordt.

5) DECCA NAVIGATOR NAVSTAR 601 D

Plaatsbepalingssysteem met weergave van zowel Decca- als geografische coördinaten.

Mogelijkheid tot het kiezen van bestemmingspunten (way-points) met opgave van de te varen koers, afstand en berekende tijd voor het bereiken van het gekozen bestemmingspunt. Tijdens de vaart krijgt u continue informatie betreffende: afstand tot ideale koerslijn, snelheid, foutmeldingen, signaalsterkten, enz.

Uitgang voor aansluiting plotter.

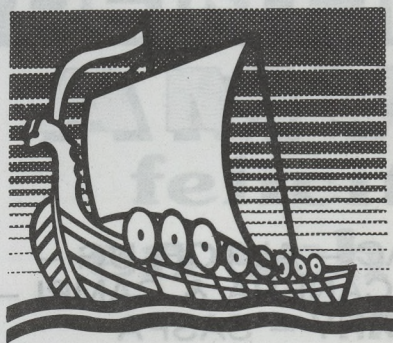
6) KLEURENVIDEOPLOTTER FURUNO GD 170 MET CASSETTE MT 100

Beeldbuis 11 duim met zeven kleurenweergave.

Standaard uitgerust met 4.000 waarnemingspunten en uitgebreid met bijhorende cassette tot onbeperkt aantal punten.

Mogelijkheid tot gezamenlijke verwerking van gegevens komende van 5 verschillende plaatsbe-

FULTON MARINE NV



Nijverheidsstraat 2 B-2658 RUISBROEK/PUURS
Tel (03) 888 23 91 Tlx 33041 fulmar b Telefax (03) 888 45 77

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

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

SCHEEPSWERVEN VAN HEMIKSEM NV

Herbekestraat 71 B-2620 HEMIKSEM Tel (03) 887 53 96 Tlx 33324 fulhem b

palingssystemen zoals Decca, Loran, Satelliet, Toran en Omega.

Instelbaar bestek tussen 0,5 en 192 zeemijl of 1 tot 384 zeemijl (continu regelbaar).

Voor de Z.37 en Z.38 is dit toestel aangesloten op de navigator Navstar 601 D; wordt door de schipper voorgeprogrammeerd volgens het werkgebied welke hij wenst te bevissen.

7) AUTOMATISCHE PILOOT NECO 728 MET WACHTALARM

Benevens piloot is het toestel ook kompas repeater zodanig dat, bij het uitvoeren van de voorbereiding tot het vissen, de repeater het kompas volgt en de piloot rechtstreeks op zijn koers ingeschakeld wordt.

Het toestel is aangesloten op de electro-hydraulische stuurinrichting van het vaartuig en stuurt de electromagnetische kleppen.

Standaard uitgerust met ingebouwde roerstandaardaanwijzer, BB-SB noodschakelaars, waarbij na gebruik, het vaartuig zijn vorige koers herneemt.

8) ONTVANGER KENWOOD R 2000

Kommunicatie ontvanger met een bereik van 150 KHz tot 30 MHz, digitale aflezing van de frequenties, traploze afstemming op drie snelheden.

Mogelijkheid tot vijf soorten ontvangst: AM - FM - USB - LSB - CW.

Voorzien van twee klokken, instelbaar volgens de gewenste ontvangsttijd.

Vaste instelling van een preselektie alsook afstemming door scanning.

9) NETSONDE

Netsonde met hydraulische lier en aangesloten op tweede frequentie van de kleuren-dieptemeter. Dit laat toe bij het vissen de

pelagus-vissoorten, de diepte tussen het vaartuig en de bodem te controleren en tevens de bovenpees van het net en de bodem.

Kapaciteit van de lier: 1.000 m. kabel.

HET ORDERBOEK VAN FULTON MARINE NV

Na de oplevering op 5 juni II. van een Drijvende Grijskraan aan de Stad Antwerpen volgde zeer kort daarop de oplevering van deze 2 Eurokotters aan de Zeebrugse rederij P.V.B.A. ORCA.

Einde augustus volgt dan nog de oplevering van 2 afmeerpontons voor de Stad Antwerpen.

Daarnaast is er nog in aanbouw een spijthopperzuiger voor Dredging International, oplevering voorzien in januari 1987.

Wij zijn tevens gestart met de bouw van een tweede Drijvende Grijskraan voor de Stad Antwerpen, identiek aan de „Portunus”. De oplevering hiervan is voorzien voor midden 1987.

Op export-gebied in het kader van de samenwerking BSC (Belgian Shipbuilders Corporation) zijn er momenteel geen opdrachten in uitvoering op onze Belgische werven.

In Indonesië is men, onder onze projectleiding, bezig met samenbouw van houten patrouilleboten die door ons in bouw pakket werden geleverd.

In Tanzania wordt een drijvend droogdok geassembleerd op het Victoria-meer. Ook hier zorgt BSC voor leiding en begeleiding.

In Oeganda werd begin dit jaar een derde en laatste treinferry aan Uganda-Railways overgedragen.

DE DOOP VAN DE N.75 „SARVY”

Zaterdag heerste er in de buurt van de Nieuwpoortse vismijn een enorme drukte; onder de aanwezigen enkele overheidspersonen maar vooral heel wat sympathisanten uit de plaatselijke visserijmiddens die zeer nauw mee voelen met de lokale visserij die in de jongste maanden in ieder geval een felle uitbreiding heeft gekend. Reeds eerder werden twee nieuwe treilers in bedrijf genomen, met name de N.350 „Colette” en de N.58 en tijdens het afgelopen weekeind werd de Nieuwpoortse vissersvloot nog maar eens uitgebreid.

Dit keer was het de beurt aan de N.75 „Sarvy” een kusttreiler die gebouwd werd voor rekening van de rederij Cardijn uit Nieuwpoort maar iedereen die een beetje vertrouwd is met de visserij weet dat de jonge reder Alain Rathé, zoon van Jules Rathé, zijn kloeke schouders onder die onderneming heeft gezet. Trouwens, Alain Rathé is reeds mede-eigenaar van een ander vaartuig, met name de N.22.

Sierlijk bevlagd lag de „Sarvy” – genaamd naar de tweelingdochtertjes Sarah en Evy van de familie Rathé – aan de kaai van de vissershaven te Nieuwpoort toen de menigte kwam toegesloft. Onder de aanwezigen de scheepsbouwer, een delegatie van het plaatselijk gemeentebestuur met aan de kop burgemeester Mommeny, de h. Vandewalle van de Dienst voor de Zeevisserij te Oostende en vele anderen.

De dooplechtigheid verliep bijzonder vlot in tegenwoordigheid van de reder en respectievelijk „meter” mevrouw Rathé en peter de heer Ketels van de motorenfabriek Cummins uit Gent.

Nadien verplaatste het hele gezelschap zich

LIFERAFT SERVICE CENTER

S.K.B.

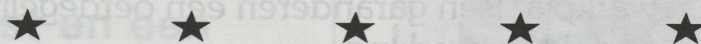


NOODZENDERS
E.P.I.R.B.
LOCAT
RADIO BEACON

DRIJVENDE
OVERLEVINGSPAKKEN
AFG - K.S.I.

ERKEND SERVICE STATION

Reddingvlotten: R.F.D. – ELLIOT – VIKING – ZODIAC – AUTOFLUG – ANGEVINIERE, BOMBARD – AVON – CALLEGARI – CANEPA & CAMPI – SERVAUX – MITSUBISHI – SONIFORM – DUARRY – SASPA



reddingvesten – reddingboeien – drijvende toestellen – valschermsignalen – stakellichten – man. o. boordlichten – boeilichten

VOOR UW VEILIGHEID OP ZEE
DE SERVICE S.K.B.



naar de feestzaal van de plaatselijke vismijn alwaar een ontvangst plaats greep in tegenwoordigheid van vele genodigden.

Het was tijdens die ontvangst dat het woord werd gevoerd door de h. Bendels, schepen voor Haven en Visserij te Nieuwpoort. De heer Bendels liet zich hierbij als volgt uit:

Het weze me toegelaten als Schepen van de stad Nieuwpoort, belast met haven en visserij-beleid om namens het college van burgemeester en schepenen en mede in mijn persoonlijke naam U allen hartelijk welkom te heten op deze plechtigheid.

Voor de derde keer in nauwelijks zes maanden tijd hebben we in deze stedelijke feestzaal afspraak met onze visserij, telkens naar aanleiding van de doopplechtigheid van een nieuwgebouwd vissersvaartuig...

De komst van de N.75 „Sarvy” is de zoveelste gelegenheid om onze gevoelens van sympathie ten opzichte van reders en vissers te verwoorden... want per definitie betekent „visserij” nog steeds inzet, durf en doorzettingsvermogen...

Het typeert ook datgene waar iedereen met bewondering en eerbied naar opkijkt en niet in het minst de honderden vakantiegeangers en toeris-

ten die we in deze tijd van het jaar dagelijks op de kaai en in de vismijn zien rondkuieren, vaak met de kamera aan de riem om bij de eerste de beste gelegenheid een voor hen niet alledaags beeld op de gevoelige plaat vast te leggen...

Ik meen op vandaag de tolk te mogen zijn en van het stadsbestuur en van gans de Nieuwpoortse gemeenschap om een eresaluut te brengen aan de jonge rederij P.V.B.A. Cardijn, hier vertegenwoordigd door de heer en mevrouw Alain Rathé-Belinda Blondeel, een jong maar erg dynamisch echtpaar, dat er niet voor terugdeinst om in deze moeilijke tijden een gloednieuw schip in de vaart te brengen en aldus op overtuigende wijze zijn vertrouwen in de visserij bevestigt... Het is immers zo dat Alain gesteund en aangemoedigd door het voorbeeld van zijn vader, de heer Jules Rathé, – hier evenens aanwezig – met zijn „Sarvy”, niet alleen onze Nieuwpoortse visserijvloot komt versterken, maar ook de visserij aan de Westkust nog meer gestalte zal helpen geven... Van harte geluk gewenst Alain en Belinda en hopelijk zien we de N.75, samen met zijn bemanning regelmatig op onze Nieuwpoortse vismarkt om zijn vangsten te verkopen... Proficiat ook vader Jules en U peter en meter van de nieuwe eenheid om de morele steun die U de jonge rederij verleent.

Ik zou aan mijn plicht tekort komen indien ik ook de scheepswerven De Graeve uit Zeebrugge in deze hulde niet zou betrekken... Het is immers op die werven dat het casco van de N.75 opgetuigd en tot een volwaardige eurokotter werd afgewerkt.

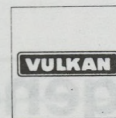
De zeevisserij is de jongste tijd als het ware in een stroomversnelling terechtgekomen en sterk geëvolueerd niet alleen aan onze kust, maar ook in de ons omringende landen in zoverre zelfs dat aan alle reders nauwsluitende richtlijnen werden verstrekt om overbevissing tegen te gaan. Ook in de Nieuwpoortse visserijmiddens



scheepsomkeerkoppelingen en reductiekasten van 180 tot 16.000 pk



verkoop en snelle service van schroeven



hoogelastische koppelingen tot 100.000 kgm.



stoot- en slijtstrippen ter voorkoming van kade- en scheepsrompschade

REINTJES

AMW

**feliciteert N.75 „Sarvy”
en scheepswerf Degraeve**

**met uw nieuwe Visserijvaartuig
en met de goede keuze van de
scheeps-keerkoppeling**

ANTWERPSE MOTOREN WERKE N.V.

Algemene vertegenwoordiging en service van REINTJES in de Benelux
Elzasweg 12, 2030 Antwerpen, Tel. 03-5 42 48 40, Telex 31189
A.M.W. Nederland: Tel. 01659-4217

INES



De N. 75 „SARVY”

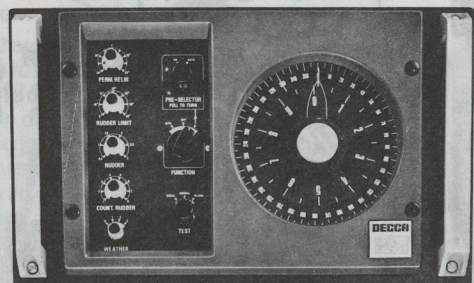
Eigendom van de rederij „SARVY”

stelt zijn vertrouwen in de volgende navigatie-instrumenten:

- RACAL DECCA RADAR KLEUR RD 970 BT.
- AUTOMATISCHE PILOOT DECCA 450 geleverd met kompas.
- DIEPTEMETER SKIPPER KLEUR CS119 2 frekwenties.
- SONAR SKIPPER KLEUR S113 80 KHZ.
- VHF DEBEG 6310.
- SSB ZENDER ONTVANGER 400 Watt DEBEG 3110.
- DECCA NAVIGATOR MK 21 en MK 52.
- DECCA TRACKPLOTTER 350 T.
- SLINGERRUITEN SPEICH
- Kleuren TV.

**N.V. INES wenst de bemanning van de N.75 „SARVY”
goede vangst en behouden vaart!**

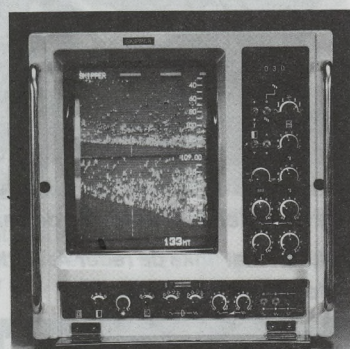
N.V. INES leverde voor de N.75 „SARVY”



RACAL DECCA AUTO PILOT 450 en wachtalarm

Reeds 18 geleverd in de visserij

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



SIMRAD SKIPPER KLEURENDIEPTEMETER CS119

Reeds 32 geleverd in de visserij

- 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

Reeds 36 geleverd in de visserij

- 14 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
Ø (050) 54.47.55 - Telefax: 050/54.57.12

17, H. Baelskaai, 8400 OOSTENDE
Ø (059) 32.34.01

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

Raf HOET - Ø (059) 32.00.98



De eigenlijke doopplechtigheid door eerwaarde H. Corneillie.

is een en ander gebeurd, en dat onder impuls van de jonge generatie die werkelijk bewijst van aanpakken iets af te weten. Zo wordt onze vloot stelselmatig vernieuwd en de verjongingskuur tenvolte doorgedrukt... dat kunnen we vandaag nog eens ervaren met de aanwinst van de eurokoter N.75 „Sarvy”.

Ik liet eerder al opmerken dat het stadsbestuur van Nieuwpoort niet zal nalaten om waar het hoort en waar het moet daadwerkelijk alle gezonde initiatieven te steunen... Van zijn kant zal

burgemeester-senator G. Mommerency ten gepaste tijde op hoger echelon nauwlettend toekijken dat de Vlaamse vissers niet stiefmoederlijk behandeld zouden worden... In dit verband wens ik te herinneren aan zijn parlementaire tussenkomst inzake de uitbreiding van de territoriale wateren.

Diepgemeend sluit het stadsbestuur zich aan bij de tientallen andere gelukwensen die vandaag aan de jonge rederij Cardijn P.V.B.A. worden overgemaakt... Mag ik dan ook aan de reder en

zijn dame een blijvende herinnering en een bloempje van genegenheid aanbieden, niet vooraleer ik de N.75 „Sarvy” en de ganse bemanning een behouden vaart en rijke vangsten heb toegewenst... Het ga jullie naar de wind vrienden van de N.75...

Totdaar de h. Bendels.

Nadien kwam ook scheepsbouwer De Graeve nog aan het woord die hulde bracht aan de zin



De Heer Ketels „Peter” die de paasnagel inklopt met links de reder A. Rathé en rechts „Meter” mev. Rathé.

BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

WESTENDELAAN, 1
8450 NIEUWPOORT

Tel. 058/234.871
Tlx. 810.32

AAN REDERIJ EN BEMANNING VAN DE N.75 „SARVY” ONZE BESTE WENSEN VOOR BEHOUDEN VAART EN RIJKE VANGSTEN

Driewerf „hoera” bij de aankomst van de 3de in de reeks van nieuwe Eurokoters die de Nieuwpoortse vloot komt aan te vullen. Zoals haar voorgangers beschikt de „SARVY”, naast de werkgeest van haar bemanning, over drie waardevolle troeven:

- 1 Een solide „BRUSSELLE” 6-trommel vislier met een maximale trekkracht van 8 ton, zoals de zwaardere uitvoeringen eveneens op kogel- en rollagers gelagerd.
Voor aandrijving zorgt een 60 pk elektromotor via een flexibele koppeling.
Remmen en friktiekoppelingen op de 6 trommels worden pneumatisch vanaf de brug bediend.
Hoofdtrommels voor 540 m. kabel dia. 19 mm. - hulptrommels voor 150 m. dia. 16 mm. / 100 m. dia. 14 mm.
- 2 Een hydro-elektrische stuurmachine „BRUSSELLE” van het onverslijtbare type met 2 parallel opgestelde drukcilinders, met een ont dubbelde pompgroep in monoblok-uitvoering. De stuurknuppel kan aldus op 2 onafhankelijke elektromagnetische kleppengroepen werken waarmee 2 volledig gescheiden stuurkringen met ont dubbelde oliepompen een maximale veiligheid verzekeren.
Een roerstandaanwijzer met verlichte wijzerplaat geeft de roerhoek steeds per graad aan.
- 3 Een elektrisch gedreven nettrommellier met aangeflensde elektromotor van 25 pk met bergingsvolume van 2 m3.

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

„BRUSSELLE” HET MERK DAT KWALITEIT AAN DUURZAAMHEID KOPPELT

voor initiatief en durf van de betrokken rederij. Hij wenste rederij en bemanning heel veel geluk met de uitbating.

Hierop volgde nog een gezellig samenzijn en later op de avond werd nog een feestmaal opgediend waaraan meerdere genodigden deelnamen.

TECHNISCHE GEGEVENS

Het visserij-schip is uitgerust voor de bokkenvisserij en heeft volgende hoofdafmetingen en capaciteiten:

- lengte over alles 19,30 m
- lengte tussen de loodlijnen 16,42 m
- breedte op spant 6,20 m
- holte in de zijde 2,80 m
- diepgang achter 2,70 m

inhoud visruim ± 30 m³

bunkerinhoud brandstof ± 20 m³

drinkwater ± 4 m³

bruto tonnenmaat minder dan 70 GT

Het schip heeft volgende indeling:

- voorpiek met aanvaringsschot
- nettenruim voor het bergen van netten en algerhande materialen met daaronder een drinkwatertank van ± 4 m³
- visruim met capaciteit van 30 m³
- dwarsbunker voor brandstof
- machinekamer voor de hoofdmotor en algerhande hulpwerktuigen
- logies, bemanningsverblijf met slaapgelegenheden voor 4 man
- achterpiek met afdeling voor de stuurmachine.

Bovendecks hebben we:

- bovenbouw met kombuis, toilet en douche
- de stuurhut waarin alle controle en bedieningstoestellen alsook de navigatieapparatuur zullen geplaatst worden
- onder de brug is er een afzonderlijke ruimte voorzien voor de vislier.

De hoofdmotor wordt een CUMMINS TYPE KT - 1150 - M scheepsdiesel met een vermogen van 300 PK, 1800 t/min gekoppeld aan een REINTJES keerkoppeling type WAF 360 met reductie 6,63/1.

De bronzen vierbladschroef Ø 1500 zal draaien in een kortstraalbus van het merk HODI.

Er wordt een vislier van het merk Brusselle geplaatst.

Het casco is ontworpen en gebouwd volgens de reglementering van de Belgische Zeevaartinspektie.

Het schip is volledig gelast en de aangewende staalsoort is van het type scheepsbouwkwaliiteit.



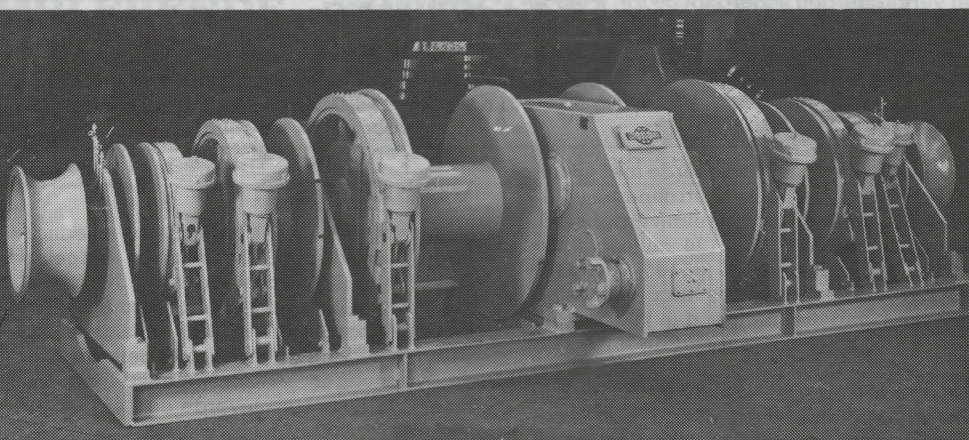
De stoere bemanning van de N.75 „Sarvy”.

BRUSSELLE MARINE LEVERDE...

Voor de nieuwste aanwinst van de rederij Cardijn werd, in overeenkomst met de scheepsbouwer, de keus bepaald op een elektrische zestrommel vislier van het type «840-6», met elektrische aandrijving, een genormaliseerd model, speciaal ontworpen voor Eurokotters.

Dit model blijft opgevat voor inbouw in de stuurhuisbreedte samen met de elektromotor. Ook is het zeker geen luxe dat deze kleinere vislier met pneumatische afstandbediening voorzien werd voor het in- en uitschakelen van de trommels met hun friktiekoppelingen en het openen of sluiten van de trommelremmen vanaf de brug.

Een bedieningsbord geeft een praktisch overzicht van de juiste bedieningsstand bij middel van 6 hendeltjes, hetzij gekombineerd 1 per trommel die samen rem en friktiekoppeling



bedient "Trommel vrij" - „trommel op rem" - „trommel ingeschakeld".

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

- Op de 1e laag: 9 ton bij 26 m/min. tot stilstand 13,6 ton.
- Op de uiterste laag: 3,8 ton bij 63 m/min. tot stilstand 5,7 ton.
- Op de gemiddelde laag wordt max. 8,4 ton ingehaald.

Om een juiste koers aan de „Sarvy" te geven, werd een elektro-hydraulische stuurinrichting van het type HSE.80R verkozen, een machine die door zijn algemene verspreiding over alle wereldzeeën een faam van veiligheid en betrouwbaarheid verworven heeft.

De elektrische stuurknuppel in de brug kan op twee afzonderlijke elektromagnetische klepgroepen geschakeld worden, waarmee twee volledig gescheiden stuurmogelijkheden met ontubbelde hydraulische pompgroepen een maximale veiligheid verzekeren.

Voor snelle zwenkmanoeuvres kunnen de 2 pompgroepen samen in werking gesteld worden doch het is aangewezen bij normale vaart slechts één pompgroep te gebruiken.

Een elektrische nettrommel, voor het opbergen van het net, rondt het geheel van de „Brusselle" levering af.

ONDANKS VANGSTBEPERKINGEN TOCH FLINK STIJGENDE TONGAANVOER EN MOOIE BESOMMINGEN

(teneinde seizoenschommelingen te neutraliseren, worden de gegevens van juni 1986 vergeleken met de overeenstemmende maand van het vorige jaar).

AANVOER

De globale aanvoer van visserijproducten is in de Belgische havens met 156 ton of 6,4% teruggelopen tot 2.275 ton. De produktie van demersale soorten, behalve tong, verminderde met 354 ton of 18% tot 1.625 ton. Vooral bij de scholaanvoer werd een afname van 225 ton of 39% tot 352 ton zeer scherp aangevoeld, terwijl de rondvissen kabeljauw, schelvis en wijting ook de dalende aanvoertrend verder volgden. Het vangstvolume van tong kon ondanks de beperkingsmaatregelen toch nog met 168 ton of 81% aangroeien tot 377 ton, zodat de totale witvis produkten toch nog 2.002 ton omvatte (-186 ton of -8,5%). De Ierse Zee tesamen met het Bristolkanaal waren de belangrijkste winningsgebieden voor tong.

Het globale aanbod van schaal- en weekdieren kon met 18 ton of 8% toenemen tot 259 ton. De vangsten van langoestientjes en garnaal verminderden scherp tot 59 ton (-43%) en 80 ton (-18%). Het aanbod van Sint-Jacobsschelpen daartegenover bereikte het drievoud nl. 63 ton.

AANVOERWAARDE:

De totale besomming verbeterde met 46 miljoen F (+23%). De opbrengsttoename is uitsluitend te danken aan de ruim verdubbelde tongaanvoerwaarde, die 124 miljoen F behelsde (+66 miljoen F of +113%) en daarmee het opbrengstverlies aan witvis behalve tong, van niet minder dan 18,3 miljoen F of -15%, ruim compenseerde en nog in een positief saldo resulteerde. De tongaanvoerwaarde vertegenwoordigde immers de helft van de globale besomming. De besommingsderving aan schol was zeer schokkend, bedroeg 13 miljoen F of 46% en was 't gevolg van de vangstafname van 39% gecumuleerd met een prijsinstorting van 11%.

Het schaarser aanbod van garnaal en langoestientjes had een positief prijseffect tot gevolg van resp. +9% en +36% zodat de opbrengst vermindering werd afgezwakt tot resp. -0,9 miljoen F of -10% en -3 miljoen F of -23%. De Sint-Jacobsschelpen kenden ondanks de flinke meeraanvoer toch een stijgende marktprijs (+33%) zodat de besomming met 2,2 miljoen F toenam tot 3 miljoen F.

PRIJZEN:

De algemene gemiddelde visprijs verbeterde weliswaar met 26 F/kg tot 109 F/kg (+31%), wat vooral te danken was aan het tongprijseffect. Enerzijds nam het aandeel van deze edele platvis in het volledige

vangstpakkiet in niet onbelangrijke mate toe terwijl anderzijds de tongprijs zelf in de lift zat en een positieve prijsontwikkeling van 49 F/Kg kende tot 328 F/Kg (+18%). De in juni 1985 reeds duur betaalde grote tongen van klassen 1-2-3 kenden een te verwaarlozen prijstoenname van 2 à 5 F/kg. tot resp. 288 - 325 en 349 F/kg. Vooral de kleinere maten 4-5-6-7 lieten beduidende prijsinhaalsprongen van 30 à 130 F/Kg noteren, zodat er nog nauwelijks van een prijsverschil kan gesproken worden tussen de tongsorteringen 3-4-5-6-7, waarvoor de gemiddelde prijzen zich onmiddellijk rond de 345 F/Kg situeerden.

Het schaarse aanbod van schelvis en wijting bood ruimte voor ingrijpende prijstoenames van ongeveer 25% tot resp. 46 F/Kg en 55 F/Kg.

De tarbot werd gemiddeld voor 301 F/kg (+2%) gemijnd, werd de loef afgestoken door de tongprijs (328 F/Kg) en overtroffen door de zeeduivel die 304 F/Kg scoorde (+22%).

De garnaal werd iets duurder en haalde 157 F/kg (+9%) terwijl de langoestientjes toch aan 173 F/Kg (+36%) werden afgezet.

OPVANG:

In de loop van juni haalde 50 ton vis (-20 ton) de minimummarktprijs niet en werden ter destructie afgevoerd. De doordraai bestond voor 20 ton uit schol en voor 15 ton uit honds- en doornhaai.

VISSERIJEN:

Het vangstresultaat van 3.640 zeedagen (+6%) werd in 950 beurten aangeland (-112) in Belgische havens. Niettegenstaande een groter motorvermogeninzet van 64 PK tot 553 PK (+113%) daalde de aanvoer per zeedag met 9% tot 13 bennen. Maar een gunstiger vangstsamenstelling met meer edele soorten leverde een mooi resultaat van 70.400 F/ZD (+19%), wat nog 1.700 F/ZD meer is dan in mei 1986.

Een belangrijker activiteit van de grotere bordenvissersvaartuigen met een stijging van de gemiddelde vangstcapaciteit van 20% tot 424 PK tot gevolg, vloeide niet voort in een evenredige vangsttoename. De dagelijkse vangsten stagneerden immers bij 700 kg. De aanvoertoenname van 57 ton tot 545 ton (+12%) was dan ook een louter lineair effect van de toegenomen visserij-inspanning in zeedagen. De besomming per zeedag verbeterde met 4% tot 57.400 F.

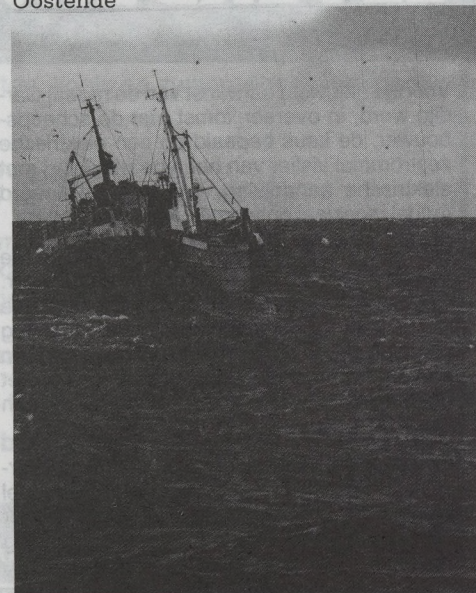
De spanvisserij op kabeljauw werd minder bedreven 144 zeedagen (-10%). Men wist de kabeljauw niet goed te verschalken, de vangsten per zeedag vielen terug van 2.100 kg. tot 1.330 kg, zodat de totale aanvoer ook met 146 ton verminderde tot 192 ton. De besomming liep dan ook met 5 miljoen F terug tot 10 miljoen F, wat zijn weerslag had in de opbrengst per zeedag 68.900 F (-26%).

Er werden slechts 393 nachten (-24%) uitgevaren op garnaal. De vangst per ZD bleef beperkt tot 3 bennen, zodat de totale aanvoer in de garnaalvisserij met 14 ton verminderde tot 59 ton ter waarde van 8,3 miljoen F (-14%). De besomming per zeedag zette met 2.500 F aan tot 21.100 F, maar bleef beneden het opbrengstpeil van 24.600 F/ZD in juni 1986.

De visserijinspanning in de boomkorvisserij werd nog aanzienlijk opgevoerd. Het gemiddeld motorvermogen klom met 7% tot 667 PK, terwijl de activiteit op zee steeg met 13% tot 2.321 zeedagen. De aanvoer per zeedag echter verminderde van 750 kg. tot 630 kg (-16%), zodat de boomkorsector 1.461 ton op haar actief had (-4%). De besomming daarentegen liet een opwaartse sprong van 46,5 miljoen F of 33% tot 186 miljoen F noteren. De gemiddelde opbrengst per zeedag bereikte dan ook 80.300 F (+17%). De toegenomen activiteit qua zeedagen vinden we vooral terug bij de grote boomkorklasse van het type 1.200 PK. Het aantal zeedagen steeg van 311 tot 508 (+63%). De vangst per zeedag verminderde met 430 kg. tot 836 kg. De totale aanvoer van die 20 boomkorvaartuigen kon nog met 30 ton opklimmen. Ze besomden dan ook ruim een derde van de globale boomkorsector.

De opbrengst per zeedag volgens PK-klassen evolueerde als volgt: kleine boomkor-type (290 PK) 46.500 F (-5%); (450 PK) 65.100 F (+7%); (670 PK) 80.700 F (+10%); (950 PK) 112.500 F (+15%) en (1.200 PK) 130.100 F (+19%). Daarnaast daalde de gemiddelde gasolieprijs zeevisserij verder van 13,3 F/l tot 7,0 F/l (-47%), wat ongetwijfeld aanzienlijk bijdraagt tot de rendabiliteit van de sector.

Dienst voor de Zeevisserij
Oostende



VERGELIJKENDE ZEEVISSERIJSTATISTIEK

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

SOORTEN	juni 1984			juni 1985			juni 1986 (2)		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis	41.254	1.449.314	35,13	65.325	2.382.301	36,47	33.872	1.562.800	46,14
Kabeljauw	546.033	28.352.446	51,92	610.787	33.945.594	55,58	551.284	31.703.154	57,51
Wijting	81.820	3.566.065	43,58	71.740	3.190.846	44,48	59.094	3.254.998	55,08
Leng	21.626	899.671	41,60	14.287	651.017	45,57	10.897	596.469	54,74
Schol	565.571	25.672.407	45,39	577.785	28.697.916	49,67	352.425	15.552.018	44,13
Schar	48.941	974.986	19,92	52.571	1.473.374	28,03	46.364	1.284.765	27,71
Tarbot	17.006	4.679.080	275,14	16.204	5.370.728	295,03	19.202	5.776.530	300,83
Griet	14.742	3.291.929	223,30	14.567	3.426.045	235,19	14.927	3.805.519	254,94
Tongschar	100.192	6.585.171	65,73	103.703	8.897.979	85,30	90.411	9.616.498	106,86
Roggen	184.688	7.756.619	42,00	141.301	8.591.479	46,65	125.103	6.361.358	50,85
Zeeduivel	89.058	16.824.336	188,91	64.692	16.180.237	250,11	37.829	11.506.393	304,17
Noorse schelvis	1.966	140.666	71,55	1.734	118.582	68,39	364	30.940	85,00
Doornhaai	43.738	1.588.527	36,32	16.059	813.270	50,64	22.203	811.258	36,54
Hondshaai	55.317	1.118.624	20,22	38.902	973.800	25,03	66.858	1.506.207	22,53
Andere	265.594	9.102.439	34,14	187.344	7.462.372	39,83	194.224	8.503.287	43,78
TOTAAL	2.078.546	112.002.280	53,88	1.979.001	120.175.540	60,73	1.625.057	101.872.195	62,69
b. Tong	173.339	39.249.083	226,43	208.755	58.228.634	278,93	376.983	123.794.595	328,38
TOT. DEMERSALE VIS	2.251.885	151.251.363	67,17	2.187.756	178.404.174	81,55	2.002.040	225.666.790	112,72
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	—	—	—	—	—	—	32	1.632	51,00
Overige	3.292	39.674	12,05	3.624	61.562	26,99	14.526	179.814	12,38
TOT. PELAG. VIS	3.292	39.674	12,05	3.624	61.562	16,09	14.558	181.446	12,46
3. SCHAAL/WEEKDIEREN									
Garnaal	39.362	10.347.952	262,89	60.758	8.764.449	144,25	50.011	7.859.620	157,16
Noorse kreeft	87.050	10.576.916	121,50	104.182	13.327.891	127,93	59.343	10.289.630	173,39
Schelpen	16.309	643.180	39,44	21.379	767.820	35,91	62.631	2.998.087	47,87
Overige	68.271	1.672.808	24,50	54.007	1.619.877	29,99	86.830	2.107.281	24,27
TOT. SCHAAL/WEEKD.	210.992	23.240.856	110,15	240.326	24.480.037	101,86	258.815	23.254.618	89,85
ALGEMEEN TOTAAL	2.466.169	174.531.893	70,77	2.431.706	202.945.773	83,46	2.275.413	249.102.854	109,48

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

VERGELIJKENDE CUMULERENDE ZEEVISSERIJSTATISTIEK

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

SOORTEN	januari-juni 1984			januari-juni 1985			januari-juni 1986 (2)		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis	319.430	11.687.137	36,59	414.858	17.304.822	41,71	268.443	13.706.602	51,06
Kabeljauw	2.443.238	138.110.328	56,53	2.814.500	159.053.581	56,51	1.983.949	135.085.841	68,09
Wijting	1.332.560	44.455.878	33,36	907.713	32.457.602	35,76	992.579	41.527.853	41,84
Leng	163.359	6.511.972	39,86	103.351	4.966.159	48,05	113.872	6.016.515	52,84
Schol	3.261.230	128.812.573	39,50	3.548.892	142.977.729	40,29	3.503.365	140.054.888	39,98
Schar	311.644	7.483.263	24,01	251.962	6.763.921	26,85	259.899	7.482.859	28,79
Tarbot	105.876	31.883.489	301,14	108.791	36.484.523	335,36	119.991	41.716.254	347,66
Griet	177.489	32.833.071	184,99	177.062	35.500.488	200,50	198.426	46.567.957	234,69
Tongschar	467.580	34.974.824	74,80	537.344	48.860.452	90,93	409.441	47.986.262	117,20
Roggen	840.748	42.437.663	50,48	1.067.052	45.284.634	42,44	841.927	42.938.624	51,00
Zeeduivel	485.944	91.948.228	189,22	392.576	94.008.941	239,47	236.747	70.707.620	298,66
Noorse schelvis	153.423	7.594.019	49,50	170.991	10.219.295	59,77	152.956	9.486.429	62,02
Doornhaai	270.847	11.693.617	43,17	212.211	10.337.258	48,71	163.415	9.458.302	57,88
Hondshaai	306.851	7.465.896	24,33	263.709	7.110.735	26,96	275.519	7.314.490	26,55
Andere	1.769.031	57.879.851	32,35	1.464.273	60.152.370	41,08	1.240.729	56.007.469	45,14
TOTAAL	12.429.250	655.771.782	52,76	12.435.285	711.482.510	57,21	10.761.258	676.057.965	62,82
b. Tong	1.863.002	424.624.389	227,92	2.363.339	545.934.790	231,00	3.220.694	936.349.901	290,73
TOT. DEMERSALE VIS	14.292.252	1.080.396.171	75,59	14.798.624	1.257.417.300	84,97	13.981.952	1.612.407.866	115,32
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	989.159	12.167.032	12,30	910.374	10.681.785	11,73	387.804	3.925.110	10,12
Overige	41.812	511.281	12,23	10.107	203.971	20,18	22.315	380.261	17,04
TOT. PELAG. VIS	1.030.971	12.678.313	12,30	920.481	10.885.756	11,83	410.119	4.305.371	10,50
3. SCHAAL/WEEKDIEREN									
Garnaal	182.474	43.798.988	240,03	103.254	17.779.377	172,19	175.642	27.821.386	158,40
Noorse kreeft	222.946	31.456.835	141,10	196.164	31.320.149	159,66	100.637	21.424.188	212,89
Schelpen	400.418	18.333.990	45,79	375.221	16.565.086	44,15	442.802	27.219.343	61,47
Overige	380.836	9.865.123	25,90	277.212	7.699.440	27,77	337.132	9.052.860	26,85
TOT. SCHAAL/WEEKD.	1.186.674	103.454.936	87,18	951.851	73.364.052	77,08	1.056.213	85.517.777	80,97
ALGEMEEN TOTAAL	16.509.897	1.196.529.420	72,47	16.670.956	1.341.667.108	80,48	15.448.284	1.702.231.014	110,19

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

DE EUROKOTTERS EN DE FATALE 67 BRT-GRENS

Meer en meer beginnen sommigen zich af te vragen waarom de grens van de vissersvaartuigen die zich de vangstbeperkingen opgelegd zien, thans op 67 Brt valt. In feite toch een eigenaardig getal. Dus vanaf 67 Brt en meer wordt men onder de grote vissersvaartuigen gerekend. Dit heeft bepaalde getroffen en aan het denken gezet en boze tongen beweren zelfs dat een bepaalde werf die Eurokotters van 66 Brt heeft afgeleverd daar voor iets zou tussen zitten!? Betrokken scheepsbouwer was één der eersten die lucht kon krijgen van de voor de deur staande beperkingen en zou (beweren bepaalde reders) zijn invloed aangewend hebben opdat het bv. niet 65 Brt of 60 of zelfs 50 Brt zou worden.

De 50 Brt was de vroegere grens die de kleine visserij van de grote scheidde, maar die dan op-

getrokken werd, vooral onder druk van de Nederlandse minister die de visserij onder zijn bevoegdheid had, tot 70 Brt.

De geschiedenis van de invloeden die zich eventueel hebben laten gelden om de fatale grens op de meer dan 66 Brt-vaartuigen te leggen, zal wel nog eens geschreven worden en dan zullen de beweringen van bepaalde reders aan de waarheid en werkelijkheid kunnen getoetst worden. Ondertussen hebben wij het gissen naar de werkelijk wel eigenaardige verlegging van de grens voor kleine kustvisserij tot 67 Brt en meer.

We kregen zelfs een lijstje van de 66 Brt-Eurokotters met de werf waar deze werden gebouwd. We wensen echter geen zaken vooruit te lopen, want het toeval kan inderdaad ook een rol gespeeld hebben.

WAAR MOET DE VISSERIJ MET HET VUIL EN AFVAL?

Tot voor een week mochten de vissersvaartuigen die te Oostende afgemeerd lagen, met hun afval en vuil naar de reinigingsdienst in de Liefkemoresstraat waar men het in containers mocht afladen. Een reder kwam ons melden dat dit hem verleden week geweigerd werd. Het is duidelijk dat deze reder, zoals dit nu het geval zal zijn met alle reders in de problemen komt.

We herinneren ons nog (was het de uitvoering van een kiesbelofte?) dat jaren terug men op de ruimten tussen de H. Baelskade en de rijweg langs de kaai, om de 200 meter speciale ruimten afgemuurd had waar de visserij dan het afval kwijt kon. Deze bakken werden dan door de reinigingsdienst ledig gemaakt en met vrachtwagens weggevoerd. Aan deze dienst werd echter een eind gesteld en de opslagplaatsen afgebroken. Men mocht dan nog het vuil naar de centrale van de reinigingsdienst in de Liefkemoresstraat voeren, dus gans nabij de kade, maar dit zou nu ook verleden tijd zijn.

We begrijpen niet goed waarom dit nu plots niet meer mag. Dit is natuurlijk slukstorting in de hand werken, of wellicht komt er nu wel één en ander in de kaai terecht.

De vissers zijn de enigen die geen vuilnisbak of vuilniszakken kwijt kunnen. Voor hen wordt ook geen dienst afhaling groot vuil ingericht, zoals dit wel overal elders gebeurt. Wat de vissers zeker tegen zich hebben, is het feit dat het brave mensen zijn die hun ongenoegen nooit luidruchtig kwijt willen, nooit manifesteren en alles te veel gelaten dragen. Wie zorgt er nu voor een oplossing voor dit probleem? De gemeenteraadsleden werden toch verkozen, en het gemeentebestuur zelf is er toch ook, beiden om de belangen van de bevolking te dienen. Of zijn de vissers ten slotte maar een klasse apart voor wie het er zo niet op aan komt?



Algemeen zicht van de vissersmis.

ZEEWIJDING & VISSERSMIS TE ZEEBRUGGE

Vorig week-end was het zeer druk te Zeebrugge. Na de dubbele doopplechtigheid op zaterdag van de Z.37 „Orca” en de Z.38 „Manta” was het zondag de „Dag der Zeelieden van de Oostkust”. Ook daar was er een grote menigte aanwezig. Om 11 u. was er nl. een eucharistieviering in open lucht aan de westkant van de vismijn. Dit werd gevolgd door een bloemenneerlegging door schepen P. Leys van het stadsbestuur.

Nadien werd er dan een receptie gehouden in de vismijn van Zeebrugge.

's Avonds om 19u.30 was er de wijding van de vissersschepen en yachten aan de Omookaai. Alle schepen waren rijkelijk bevlagd en het loonde echt de moeite.



Bloemenneerlegging door Schepen P. Leys.

SCHIPPERS!

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

■ Er zijn boze tongen die beweren dat onze staatssecretaris Dekeersmaecker, die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, de onlangs zwaar aangekomen beperkingsmaatregelen uitgevaardigd voor de Belgische visserij, van node had, om op de bijeenkomst van de E. E. G.-Ministers voor de Visserij, de goede intenties van België aan te tonen en in evidentie te stellen. Zouden de opgelegde beperkingen aan onze visserij, inderdaad slechts en alleen voor het oppoetsen van het imago van de heer Dekeersmaecker dienen. Zoals in alle (goede) dingen zal de waarheid wel ergens in het midden liggen.

**VERORDENING (EEG) Nr. 2058/86
VAN DE RAAD van 30 juni 1986
betreffende de opening, de verdeling
en de wijze van beheer van een
communautair tariefcontingent
voor kabeljauw, gezouten, doch niet
gedroogd, van post ex 03.02 A I b)
van het gemeenschappelijk douanetarief**

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid op artikel 28,

Gezien de ontwerp-verordening ingediend door de Commissie,

Overwegende dat de bevoorrading van de Gemeenschap met kabeljauw, gezouten, doch niet gedroogd, van post ex 03.02 A I b) van het gemeenschappelijk douanetarief momenteel van invoer uit derde landen afhankelijk is; dat de gegevens gebaseerd op de vooruitzichten aan invoer in de loop van het jaar 1986, er geen twijfel over laten bestaan dat de behoeften van de Gemeenschap de hoeveelheden voorzien in de tot op heden voor deze produkten geopende communautaire tariefcontingenten zullen overschrijden; dat het in het belang is van de Gemeenschap het recht van het gemeenschappelijk douanetarief voor de betrokken produkten gedeeltelijk te schorsen, binnen de grenzen van een aanvullend communautair tariefcontingent van een gepaste hoeveelheid; dat het, ten einde een toereikende voorziening van de verwerkende industrie te verzekeren, dienstig is dit contingent te openen voor de periode die loopt tot en met 31 december 1986, tegen het recht van 3% en het volume van het contingent voorlopig vast te stellen op 40.000 ton;

Overwegende dat met name dient te worden gewaarborgd, dat alle importeurs van de Gemeenschap te allen tijde en in gelijke mate gebruik kunnen maken van genoemd contingent en dat het aan dat contingent verbonden recht in alle Lid-Staten zonder onderbreking wordt toegepast op alle invoer van het betrokken produkt tot op het tijdstip waarop het contingent geheel is uitgeput; dat het evenwel, aangezien het gaat om een tariefcontingent dat behoeften moet dekken die niet met voldoende nauwkeurigheid kunnen worden vastgesteld, dienstig is om niet in een verdeling tussen de Lid-Staten te voorzien, onverminderd het opnemen uit het contingent van hoeveelheden die overeenstemmen met hun behoeften onder nader te bepalen voorwaarden en volgens een nader te bepalen procedure; dat deze wijze van beheer een nauwe samenwerking vereist tussen de Lid-Staten en de Commissie, die met name de uitputtingsgraad van het contingent moet kunnen volgen en de Lid-Staten daarover moet kunnen inlichten;

Overwegende dat, aangezien het Koninkrijk België, het Koninkrijk der Nederlanden en het Groothertogdom Luxemburg verenigd zijn in en vertegenwoordigd worden door de Benelux Economische Unie, elke handeling met betrekking tot het beheer van de aan genoemde Economische Unie toegewezen quota kan worden verricht door een van haar leden,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

1. Van de datum van inwerkingtreding van deze verordening tot en met 31 december 1986 wordt het recht van het gemeenschappelijk douanetarief voor kabeljauw, gezouten doch niet ge-

droogd, van post ex 03.02 A I b) geschorst tot op 3% binnen de grenzen van een communautair tariefcontingent van 40.000 ton.

2. Binnen de grenzen van dit tariefcontingent passen het Koninkrijk Spanje en de Portugese Republiek rechten toe die berekend worden overeenkomstig de bepalingen ter zake in de Toetredingsakte van 1985.

3. De invoer van het bedoelde produkt kan slechts in aanmerking komen voor het contingent bedoeld in lid 1, indien de prijs franco grens vastgesteld door de Lid-Staten overeenkomstig artikel 21 van Verordening (EEG) nr. 3796/81 (1), op zijn minst gelijk is aan de door de Gemeenschap vastgestelde of vast te stellen referentieprij voor het betrokken produkt of categorie produkten.

4. Indien een importeur melding maakt van op handen zijnde invoer van het betrokken produkt in een Lid-Staat en indien hij verzoekt om voor het contingent in aanmerking te komen, gaat de betrokken Lid-Staat, door middel van een kennisgeving aan de Commissie, over tot opname van een hoeveelheid die overeenstemt met zijn behoeften, voor zover het beschikbare saldo van het contingent zulks toelaat.

5. De opnemingen krachtens lid 4 zijn geldig tot het einde van de contingentsperiode.

Artikel 2

1. De Lid-Staten treffen alle dienstige maatregelen opdat de opnemingen krachtens artikel 1, lid 4, zonder onderbreking kunnen worden afgeboekt op hun gecumuleerde aandelen in het communautaire contingent.

2. Elke Lid-Staat waarborgt de importeurs van het betrokken produkt vrije toegang tot het contingent zolang het saldo van het contingent zulks toelaat.

3. De Lid-Staten boeken de ingevoerde hoeveelheden op hun opnemingen af al naar gelang dat de betrokken produkten bij de douane ten invoer in het vrije verkeer worden aangegeven.

4. De uitputtingsgraad van het contingent wordt vastgesteld op grond van de ingevoerde hoeveelheden die op de in lid 3 omschreven wijze zijn afgeboekt.

Artikel 3

Op verzoek van de Commissie stellen de Lid-Staten de Commissie op de hoogte van de invoer van het betrokken produkt, die daadwerkelijk van het contingent is afgeboekt.

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

Ø (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

Artikel 4

De Lid-Staten en de Commissie werken nauw samen om te bereiken dat deze verordening wordt nageleefd.

Artikel 5

Deze verordening treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke Lid-Staat.

(¹) PB nr. L 379 van 31.12.1981, blz. 1.

**VERORDENING (EEG) Nr. 2059/86
VAN DE RAAD van 30 juni 1986
betreffende de opening, de verdeling
en de wijze van beheer van een
communautair tariefcontingent
voor koolvis (*Pollachius virens*)
in gehele staat, en filets van koolvis,
gezouten, van post ex 03.02 A I f)
en post ex 03.02 A II d) van het
gemeenschappelijk douanetarief**

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid op artikel 28,

Gezien de ontwerp-verordening ingediend door de Commissie,

Overwegende dat de bevoorrading van de Gemeenschap met koolvis (*Pollachius virens*) in gehele staat, en filets van koolvis, gezouten, momenteel van invoer uit derde landen afhankelijk is; dat het in het belang is van de Gemeenschap het recht van het gemeenschappelijk douanetarief voor de betrokken produkten, binnen de grenzen van passende communautaire tariefcontingenten, gedeeltelijk te schorsen; dat het ten einde de vooruitzichten van de groei van deze produktie in de Gemeenschap niet te schaden en om een toereikende voorziening van de verwerkende industrie te verzekeren dienstig is deze contingenten te openen voor het tijdvak dat loopt tot en met 31 december 1986 tegen een recht van respectievelijk 6% en 8% en de contingenten vast te stellen op 1.000 ton en 2.500 ton;

Overwegende dat met name dient te worden gewaarborgd dat alle importeurs van de Gemeenschap te allen tijde en in gelijke mate gebruik kunnen maken van genoemde contingenten en dat de aan deze contingenten en dat de aan deze contingenten verbonden rechten in alle Lid-Staten zonder onderbreking worden toegepast op alle invoer van de betrokken produkten tot op het tijdstip waarop de contingenten geheel zijn uitgeput; dat het evenwel, aangezien het gaat om tariefcontingenten, die behoeften moeten dekken die niet met voldoende nauwkeurigheid kunnen worden vastgesteld, dienstig is om niet in een verdeling tussen de Lid-Staten te voorzien, onverminderd het opnemen uit de contingenten van hoeveelheden die overeenstemmen met hun behoeften onder nader te bepalen voorwaarden en volgens een nader te bepalen procedure; dat deze wijze van beheer een nauwe samenwerking vereist tussen de Lid-Staten en de Commissie, die met name de uitputtingsgraad van de contingenten moet kunnen volgen en de Lid-Staten daarover moet kunnen inlichten;

Overwegende dat, aangezien het Koninkrijk België, het Koninkrijk der Nederlanden en het Groothertogdom Luxemburg verenigd zijn in een verteenwoordigd worden door de Benelux Economische Unie, elke handeling met betrekking tot het beheer van de aan genoemde Eco-

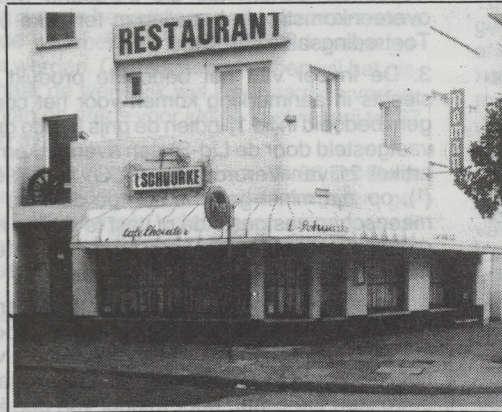


Restaurant-Traiteur

't Schuurke

GUIDO DEVOLDER-MINY

Voorhavenlaan 20, 8400 Oostende
(059)32.36.03



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

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

nomische Unie toegewezen quota kan worden verricht door een van haar leden,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

1. Van de datum van inwerkingtreding van deze verordening tot en met 31 december 1986 worden de rechten van het gemeenschappelijk douanetarief geschorst voor de hierna omschreven produkten, binnen de grenzen van communautaire tariefcontingenten en tot op het niveau, zoals naast elk produkt is aangegeven:

Nr. van het gemeenschappelijk douanetarief	Omschrijving	Omvang van het contingent	Rechten
ex 03.02 A I f)	Koolvis (<i>Pollachius virens</i>), in gehele staat, gezouten	1 000 ton	6 %
ex 03.02 A II d)	Filets van koolvis, gezouten	2 500 ton	8 %

2. Binnen de grenzen van deze contingenten passen het Koninkrijk Spanje en de Portugese Republiek rechten toe die berekend worden overeenkomstig de bepalingen ter zake in de Toetredingsakte van 1985.

3. De invoer van de bedoelde produkten kan slechts in aanmerking komen voor de contingenten bedoeld in lid 1, indien de prijs franco grens vastgesteld door de Lid-Staten overeenkomstig artikel 21 van Verordening (EEG) nr. 3796/81 (¹), op zijn minst gelijk is aan de door de Gemeenschap vastgestelde of vast te stellen referentieprijzen voor de betrokken produkten of categorieën produkten.

4. Indien een importeur melding maakt van op handen zijnde invoer van het betrokken produkt in een Lid-Staat en indien hij verzoekt om voor een van de contingenten in aanmerking te komen, gaat de betrokken Lid-Staat, door middel van een kennisgeving aan de Commissie, over tot opening van een hoeveelheid die overeenstemt met zijn behoeften, voor zover het beschikbare saldo van het contingent zulks toelaat.

5. De opnemingen krachtens lid 4 zijn geldig tot het einde van de contingentsperiode.

Artikel 2

1. De Lid-Staten treffen alle dienstige maatregelen opdat de opnemingen krachtens artikel 1, lid 4, zonder onderbreking kunnen worden afgeboekt op hun gecumuleerde aandelen in de communautaire contingenten.

2. Elke Lid-Staat waarborgt de importeurs van het betrokken produkt vrije toegang tot de contingenten zolang het saldo van de contingenten zulks toelaat.

3. De Lid-Staten boeken de ingevoerde hoeveelheden op hun opnemingen af al naar gelang dat de betrokken produkten bij de douane ten invoer in het vrije verkeer worden aangegeven.

4. De uitputtingsgraad van de contingenten wordt vastgesteld op grond van de ingevoerde hoeveelheden die op de in lid 3 omschreven wijze zijn afgeboekt.

Artikel 3

Op verzoek van de Commissie stellen de Lid-Staten de Commissie op de hoogte van de invoer van het betrokken produkt, die daadwerkelijk van de contingenten is afgeboekt.

Artikel 4

De Lid-Staten en de Commissie werken nauw samen om te bereiken dat deze verordening wordt nageleefd.

Artikel 5

Deze verordening treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke Lid-Staat.

(¹) PB nr. L 379 van 31.12.1981, blz. 1.

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Wat de aanvoer betreft valt er weer niet veel te melden. Erg weinig vis op de verschillende marktdagen waardoor de handel waarschijnlijk nogal gewrongen zat. Vooral aan ronde soorten bleek weer gebrek te zijn, vooral nu er uit Denemarken alleen nog aan monsterprijzen iets kan ingevoerd worden. Kabeljauw steeg meteen tot bij de 170 fr. (met kop en zonder taksen) er voor moest er tussen 100 en 135 fr. betaald worden. Alleen de kleinste gul bleef kopelijk en noteerde tussen 28 en 45 fr. Wat toch ook weer duurder is dan de voorgaande weken.

De aanvoer van tong blijft verminderen, van prijsdaling kan hier dan ook geen spraak zijn, ook al werden de tongen meestal na lange reizen aangevoerd. Weer bijna geen pladijs op de Oostendse markt, die bleef hier dan ook vrij duur, wat op andere markten niet steeds het geval bleek.

Er was maandag nog eens een IJslandse vangst op de markt. Ruim 550 bennen, toch minder dan werd opgegeven. Zeer veel vraag naar die soorten waarbij alleen koolvis uit de toon viel. Er werd hier tussen 37 en 50 fr. voor gegeven. Voor kabeljauw lag de prijs boven de 100 fr., gul noteerde tussen 85 en 95 fr. Voor schelvis liep de prijs ook uit tot 110 fr., de middensoorten haalden grif 90 fr. en meer. Rode zeebaars kreeg een middenprijs van 70 fr. en voor leng werd tussen 100 en 110 fr. betaald. Meteen toch een opbrengst van meer dan 2 miljoen, waardoor het nieuwe vaartjaar vrij goed ingezet werd door de O.129.

De vangsten van de spanvissers lagen nogal uiteen wat omvang betreft. Dat was ook te merken aan de resultaten die voor de O.135/O.275 wel meevielen (elk ruim 800.000 fr. na een dikke week vissen) maar dat veel minder waren voor het andere span.

Bij de kustvissers gaat het nu vrij goed, de garnaalgangsten zijn veel groter geworden, wat belooft voor de komende maanden. De prijs blijft goed en schommelde tussen 90 en 120 fr.

VRIJDAG 11 JULI 1986

	dag.	vis	tong	fr.
KUST				
O.427	—	40	500	291.561
KANAAL				
Z.92	—	250	2.200	1.653.732
NOORD				
O.303	—	310	—	760.310
Z.296	—	160	—	568.721

MAANDAG 14 JULI 1986

IJSLAND				
O.129	18	550	—	2.139.525
WEST				
Z.502	12	280	—	573.038
O.369	12	170	—	614.275
O.206	12	180	—	505.631
N.597	11	180	—	438.160
O.402	8	70	—	187.306
KANAAL				
O.500	20	120	1.500	965.288
O.127	17	150	1.500	1.138.907
NOORDZEE				
O.232/N.706	10	240	—	614.748
O.135/275	8	550	—	1.736.200

WOENSDAG 16 JULI 1986

WEST				
O.229	5	60	—	208.280
N.525	7	90	800	520.338

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 14 juli 1986

Schelvis groot	112,00/
Mid. schelvis	90,00/ 95,00
Kleine schelvis	45,00/ 88,00
Kabeljauw	102,00/117,00
Gul	84,00/ 90,00
Schaat	91,00/
Zeebaars	67,00/ 72,00
Witte leng	94,00/100,00
Blauwe leng	110,00/
Schartong (Schotse schol)	24,00/ 50,00
Heilbot	221,00/295,00
Koolvis	37,00/ 51,00
Hondstong (mieten)	67,00/110,00
Zeewolf	87,00/
Staat	337,00/

Verwachtingen

VRIJDAG 18 JULI

NOORDZEE: O.128/O.279 (350 vis)
O.309/N.719 (350 vis)
NOORD: O.114 (200 vis - 150 platvis)
KREEFTENPUT: O.306 (40 vis - 80 kreeftjes)
WEST: N.708 (220 vis)
KANAAL: O.137 (220 vis - 1800 tong)

DINSDAG 22 JULI

IJSLAND: O.216 (700 vis - 125 vulgen, 170 kab., 50 schelvis, 50 rode zeebaars, 25 leng, 150 mieten en schotse schol, 50 koolv., 25 rog, 25 rare vis)
KANAAL: O.333 - Z.96
NOORD: Z.431 - O.274
WEST: N.40 - N.45 - N.709 - N.3

WOENSDAG 23 JULI

WEST: N.525
KANAAL: O.33 (vermoedelijk)
KREEFTENPUT: O.26

ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

VRIJDAG 11 JULI 1986

Z.586	Kust	500	40	10	312.600
Z.196	Golf	2.500	70	16	1.419.320
BR.6	KRP	—	10	2	89.620
Z.474	Kust	300	30	16	388.410
Z.198	KRP	9	120	10	565.645
Z.56	Kust	400	60	6	404.530
Z.55	Kust	400	60	6	371.810
Z.162	N	—	160	8	605.710
Z.573	KRP	—	100	8	575.725
					4.733.370

MAANDAG 14 JULI 1986

Z.571	N	—	300	8	518.190
Z.59	N	—	450	14	1.263.788
Z.48	N	—	550	18	1.522.072

VRIJDAG 25 JULI GEEN VISSERIJBLAD

Wegens jaarlijks verlof zal „Het Visserijblad” op vrijdag 25 juli niet verschijnen.

Onze drukkerij zal eveneens gesloten zijn van 21 juli tot en met 27 juli.

De eerstvolgende editie van „Het Visserijblad” is op vrijdag 1 augustus.

Z.97	Golf	3.500	150	20	1.767.590
Z.589	KRP	—	35	6	215.085
Z.41	KRP	—	65	10	460.805
Z.569	KRP	—	80	10	473.710
Z.483	N	—	350	16	898.560
Z.243	KRP	—	100	11	499.851
					7.619.651

WOENSDAG 16 JULI 1986

Z.19	Golf	2.800	80	18	451.460
Z.12	Kust	250	30	9	344.972
Z.284	N	—	500	11	1.012.830
Z.576	N	—	250	15	682.202
Z.47	N	—	320	13	917.720
Z.91	N	—	530	13	1.452.000
Z.580	Kust	350	50	8	306.130
Z.123	KRP	—	80	10	750.300
Z.307	KRP	—	80	10	555.260
					7.472.874

NIEUWPOORT

VRIJDAG 11 JULI 1986

VIS			
N.738	4.870 kg.	174.958 fr.	
N.736	2.226 kg.	72.559 fr.	
N.49	296 kg.	50.699 fr.	
N.88	59 kg.	24.217 fr.	
N.575	339 kg.	40.505 fr.	
N.700	229 kg.	71.838 fr.	
N.152	114 kg.	39.465 fr.	
O.494	109 kg.	29.072 fr.	
N.788	140 kg.	32.406 fr.	

Twee vaartuigen van de West en zeven kustvaartuigen losten op de vrijdagmarkt samen ongeveer 8.400 kg vis, voor een bruto-besomming van 535.719 fr. Tong nr. 1 kreeg 408 à 414 fr./kg en tong nr. 2 444 à 452 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 458 à 470 fr./kg en tong nr. 4 of fruittong 456 à 465 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 422 à 430 fr./kg en kleine tong 350 à 370 fr./kg. Middenslag tarbot werd tegen 330 à 380 fr./kg aangekocht, varia tegen 210 à 320 fr./kg, griet tegen 270 à 310 fr./kg en tongschar tegen 198 à 204 fr./kg. Knorhaan bekam 1500 à 1750 fr. de ben. Voor grote pladijs werd 4250 à 4500 fr. de ben geboekt, voor drieling- of middenslag pladijs 2850 à 3100 fr. de ben en voor visjes 1500 à 1750 fr. de ben. Vlaswijting kreeg 110 à 115 fr./kg, kabeljauw 7700 à 8000 fr. de ben en gul 2500 à 6500 fr. de ben, dit volgens sortering. Voor grote wijting werd 5600 à 5700 fr. de ben neergepend en voor kleine wijting 2100 à 2500 fr. de ben. Grote zandschar bekam 3380 à 3500 fr. de ben en kleine zandschar 2090 à 2200 fr. de ben. Rog werd opnieuw in geringe mate aangevoerd en werd tegen de volgende marktprijs aan de koper gebracht. Voor moerrog 5500 à 5750 fr. de ben, voor tilten 5250 à 5500

BERICHT AAN DE REDERS

Door het Stadsbestuur werd vastgesteld dat de laatste tijd allerlei afval en afgedankt vistuig op de Hendrik Baelskaai wordt achtergelaten.

Ten einde het ordelijk uitzicht van deze kaai te vrijwaren worden de reders derhalve verzocht, hun materiaal en vistuig duidelijk leesbaar te voorzien van het nummer van het vaartuig. Dit merkteken moet derwijze worden aangebracht dat het onuitwisbaar is.

Alle afval, zoals oude ankers, kettingen, kabels, afgedankt vistuig, enz. moet onverwijld van de kade worden verwijderd. Enkel het nog bruikbaar materiaal mag nog op de daartoe bestemde plaatsen gedeponeerd worden.

Alle afgedankte materialen mogen naar de vlakbij gelegen Stedelijke Reinigingsdienst worden overgebracht.

Het materiaal, dat uiterlijk tegen 10 augustus 1986 niet is gemerkt, wordt ambtshalve door de havendienst verwijderd.

fr. de ben, voor scherpstaarten 5140 à 5500 fr. de ben en voor katrog 3500 à 3750 fr. de ben. Alle prijsnoteringen waren op de vrijdagmarkt aan een lichte daling onderhevig.

MAANDAG 14 JULI 1986

VIS			
N.512	2.105 kg.	103.420 fr.	
N.350	3.833 kg.	257.870 fr.	
N.88	59 kg.	25.248 fr.	
O.494	135 kg.	49.885 fr.	
N.49	144 kg.	16.665 fr.	
N.788	80 kg.	21.202 fr.	
N.700	74 kg.	29.447 fr.	
N.152	80 kg.	33.063 fr.	
N.22	74 kg.	31.918 fr.	
N.575	80 kg.	31.558 fr.	

Op de maandagmarkt losten één bokkennisser, één vaartuig van de West en acht kustvaartuigen hun vangst. Voor tong nr. 1 werd 436 à 448 fr./kg geboekt en voor tong nr. 2 471 à 475 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 486 à 494 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 438 à 446 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 406 à 418 fr./kg en kleine tong 361 à 374 fr./kg. Voor middenslag tarbot werd 358 à 390 fr./kg genoteerd, voor varia 140 à 310 fr./kg, voor griet 320 à 375 fr./kg en voor staartvis 385 à 405 fr./kg. Tongschar kreeg 184 à 218 fr./kg, rode soldaten 105 à 115 fr./kg en zonnevis 421 à 440 fr./kg. Grote pladijs bekam 4250 à 4500 fr. de ben, middenslag- of drieling pladijs 2500 à 2750 fr. de ben en visjes 1350 à 1550 fr. de ben. Vlaswijting haalde 120 à 130 fr./kg en gul 2250 à 3540 fr. de ben, dit volgens de grootte en klasse. Voor grote zandschar werd 2240 à 2300 fr. de ben opgetekend en voor kleine zandschar 1680 à 1750 fr. de ben. Moerrog werd tegen 5750 à 6000 fr. de ben aangekocht, tilten tegen 5750 à 6000 fr. de ben, scherpstaarten tegen 4500 à 5500 fr. de ben en katrog tegen 3000 à 3250 fr. de ben. Voor knorhaan werd 2250 à 2500 fr. de ben neergepend, voor zeehond 3000 à 3250 fr. de ben en voor zee- of zandhaai 1750 à 2250 fr. de ben. Op de eerste marktdag der week was er een ruime belangstelling vanwege de handelaars waar te nemen en alle prijsnoteringen konden lonend genoemd worden.

WOENSDAG 16 JULI 1986

VIS			
N.736	1.290 kg.	62.626 fr.	
N.58	3.053 kg.	433.645 fr.	
N.22	167 kg.	37.169 fr.	
N.49	336 kg.	45.990 fr.	
N.575	308 kg.	58.431 fr.	
N.788	174 kg.	38.308 fr.	
N.88	42 kg.	18.735 fr.	
N.700	181 kg.	34.906 fr.	
O.494	166 kg.	55.819 fr.	
N.75	626 kg.	102.478 fr.	
N.152	297 kg.	64.150 fr.	

Twee bokkennisers en negen kustvaartuigen losten op de woensdagmarkt samen ongeveer 6.600 kg vis, voor een totale waarde van 952.257 fr. Tong nr. 1 kreeg 450 à 508 fr./kg en tong nr. 2 470 à 490 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 496 à 504 fr./kg. Tong nr. 4 of fruitong bekam 462 à 474 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 372 à 386 fr./kg en kleine tong 366 à 376 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 408 à 468 fr./kg genoteerd, middenslag tarbot tegen 320 à 380 fr./kg, varia tegen 310 à 398 fr./kg en griet tegen 260 à 320 fr./kg. Voor grote pladijs werd 4000 à 4250 fr. de ben genoteerd, voor drieling- of middenslagpladijs 2650 à 3000 fr. de ben en voor visjes 1350 à 1500 fr. de ben. Tongschar boekte men aan 186 à 224 fr./kg, grote zandschar aan 2040 à 2120 fr. de ben en kleine zandschar aan 1400 à 1500 fr. de ben. Rog werd opnieuw tegen piekprijzen aan de koper gebracht. Moerrog haalde 5900 à 6000 fr. de ben, tilten 5750 à 5900 fr. de ben, scherpstaarten 5900 à 6250 fr. de ben en katrog 3750 à 4000 fr. de ben. Zeehond bekam 3250 à 3500 fr. de ben, zee- of zandhaai 1750 à 2000 fr. de ben en knorhaan 800 à 1400 fr. de ben. Op de midweekse marktdag was er grote belangstelling vanwege de handelaars waar te nemen. Eveneens werd een fikse prijsstijging voor tong en varia vastgesteld.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)
11 juli	9	8.382	535.719	
14 juli	10	6.664	600.276	
16 juli	11	6.640	952.257	

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

TEWATERLATING VAN DE B.65 „ARTEVELDE”

Dinsdag was er bij S.C.A.P. de tewaterlating van de B.65 „Artevelde” voor rekening van de rederij van de Walle.

Het vissersschip is uitgerust voor de boomkorfvisserij en heeft volgende hoofdafmetingen en capaciteiten.

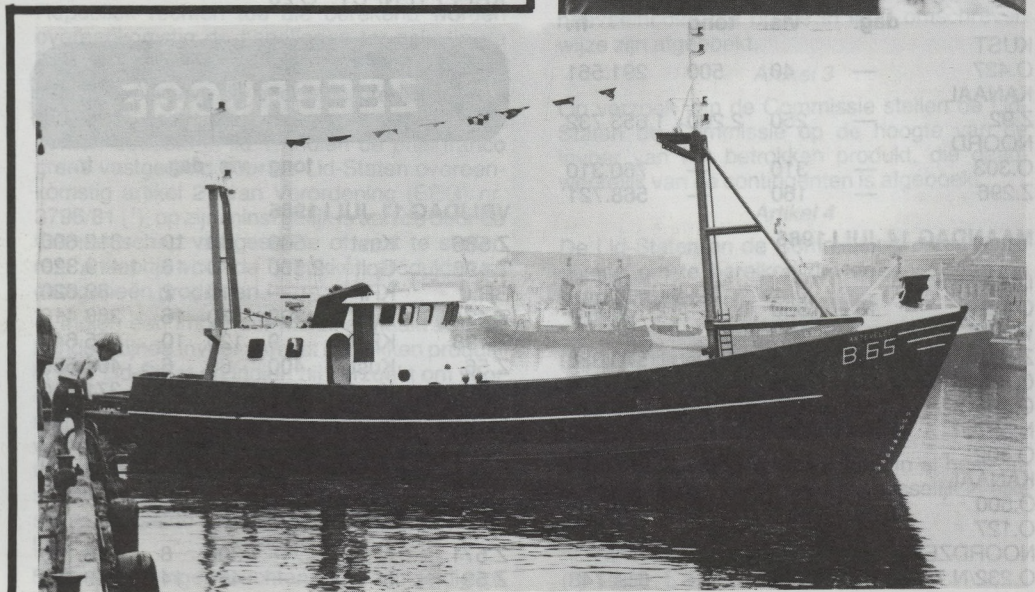
– lengte over alles	23,75 m.
– lengte tussen loodlijnen	21,00 m.
– breedte	6,00 m.
– holte	2,65 m.

De hoofdmotor is van Mitsubishi met een vermogen van 300 pk - 1.500 t.p.m.

Van Voorden levert een 4-bladschroef in straalbuis. De keerkoppeling is van Masson.

De hulpmotoren zijn eveneens van Mitsubishi. Met een vermogen van elk 128 pk.

Firma Bruselle Marine plaatst een 6-trommellier (electrisch).



Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	14 juli	15 juli	16 juli
Lappen	387 395	.....	405
Grote	400 455	.....	452
3/4	430 445	.....	465
Bloktongen	420 440	.....	460 470
Vóór-kleine	375 380	.....	385 400
Kleine	367 370	.....	342
Slips	365 370	.....	314

ZEEBRUGGE

	14 juli	15 juli	16 juli
Grote	424	.....	503 454
Bloktongen	448 451	.....	500 470
Fruittongen	468 470	.....	495 484
Schone kleine	415 450	.....	468 401
Kleine	386 394	.....	396 368
Tout petit	381 389	.....	387 380
Slips	382 387	.....	387 380

NIEUWPOORT

	14 juli	15 juli	16 juli
Tong I	436 448	.....	450 508
Tong II	471 475	.....	470 490
Tong III	486 494	.....	496 504
Tong IV	438 446	.....	462 474
Tong V	406 418	.....	372 386
Slips	361 374	.....	366 376

PLADIJS

OOSTENDE

	14 juli	15 juli	16 juli
Platen	57 80	.....	93
Iek (groot-klein)	45 79	.....	88
Derde slag	35 52	.....	63 66
Platjes	27	.....	29 32

ZEEBRUGGE

	14 juli	15 juli	16 juli
I	44 60	.....	92 42
II	46 63	.....	79 40
III	43 49	.....	46 38
IV	29 34	.....	28 26
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

	14 juli	15 juli	16 juli
Moeien	85 90	.....	80 85
Platen	50 55	.....	53 60
3e slag	27 31	.....	27 30
Platjes .....	.....	.....	.....

Handelsonderneming ZEELAND

Voor kettingen in allerlei maten
van groot tot klein

- ▶ Kettingmatten
- ▶ Kikkers
- ▶ Wekkers
- ▶ Offshore diverse maten kettingen

01180-14704

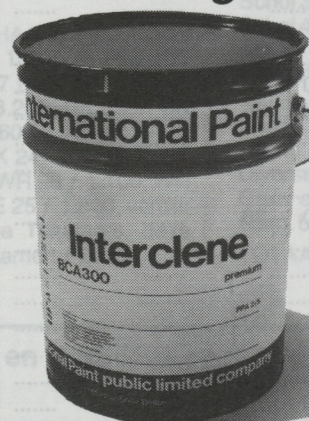
Schroeweg 6
4336 BN MIDDELBURG Nederland



International
Paint
Marine
Coatings

**Kwaliteits marineverf
voor onderhoud
en nieuwbouw**

Aangroei problemen?



Interclene BCA 300 premium!

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



International
Paint

Voor meer informatie:

International Paint (Belgium) N.V.
Verbindingsdok Westkaai 26-30, 2000 Antwerpen
Tel.: 03/231.06.60, Telex: 71346 inter b

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	14 juli	14 juli	14 juli	14 juli	15 juli	15 juli	15 juli	15 juli	16 juli	16 juli	16 juli	16 juli	16 juli	14 juli	16 juli	16 juli
Tarbot groot	395	411	349	393	.....	.....	.....	463	484	432	.....	.....	.....	408	468	.....
Tarbot middel	329	349	337	369	.....	.....	.....	.....	386	362	358	390	320	380	.....	.....
Tarbot klein	222	242	199	216	.....	.....	.....	.....	316	297	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot	305	.....	328	419	.....	.....	.....	.....	423	.....	320	375	260	320	.....	.....
Griet middel	230	288	245	287	.....	.....	.....	.....	330	260	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	207	.....	194	208	.....	.....	.....	.....	219	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40	70	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	34	26	.....	.....	.....	.....	.....
Heek groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	58	107	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	27	74	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	25	88	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	118	125	128	131	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	89	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	117	127	115	120	115	118	.....
Scherpstaart	46	100	.....	.....	.....	.....	.....	82	120	140	110	90	110	118	125	.....
Halve mans	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	118	130	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	28	31	.....	.....	.....	.....	.....	57	66	74	60	65	75	80	.....	.....
Kabeljauw	169	.....	123	180	.....	.....	.....	199	173	160	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (groot)	125	143	128	159	.....	.....	.....	168	120	118	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (middel)	98	120	104	120	.....	.....	.....	109	140	100	45	70	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	23	58	79	95	.....	.....	.....	29	65	100	84	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	200	379	.....	.....	.....	.....	.....	384	.....	.....	.....	385	405	.....	.....	.....
Wijting groot	51	82	82	106	.....	.....	.....	.....	84	60	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting klein	22	37	24	45	.....	.....	.....	61	56	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schar	23	32	22	29	.....	.....	.....	26	33	28	25	35	46	29	42	.....
Steenschol	90	190	114	84	.....	.....	.....	141	193	125	79	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	33	85	.....	.....	.....	.....	.....	80	73	.....	.....	35	45	35	40	.....
Hondshaai	14	34	.....	.....	.....	.....	.....	58	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	10	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	25	35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	20	36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	77	90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80	129	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	120	130	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	421	440	.....	.....	.....
Koningsvis	200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	113	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	334	217	.....	.....	.....	.....	340	184	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60	65	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	12	10	13	.....
Rode Poon (roobaard)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	10	17	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	73	101	14	19	.....	.....	.....	76	.....	.....	.....	45	50	16	28	.....
Posten	.....	.....	21	27	.....	.....	.....	.....	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 7 juli werd aangevoerd: 4.145 kg. tong, 106 kisten tarbot en griet, 432 kisten kabeljauw, 2 kisten koolvis, 11 kisten schelvis, 190 kisten wijting, 2.317 kisten schol, 70 kisten schar, 10 kisten makreel en 130 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: heilbot 18,18, tarbot 19,72-18,51, grote tong 23,62-22,80, grootmiddel tong 22,70-21,91, kleinniddel tong 22,38-21,83, tong één 23,71-22,14, tong twee 22,85-21,81.

Per 40 kg.: tarbot 758-560, griet 716-656, kabeljauw twee 190-140, kabeljauw drie 170-142, kabeljauw vier 180-140, kabeljauw vijf 144-74, koolvis drie 94, schelvis drie 130, schelvis vier 170-80, wijting vier 124-65, schol één 160-130, schol twee 156-120, schol drie 142-116, schol vier 92-84, tongschar 398-200, schar 62-49, schar tong 128-116, makreel twee 70-40, kleine kreeft 248-208, haai 158-140, roggen 168-94, hammen met kop 366-244, mullets 362, leng 142-124, poontjes 44-35, rode poon 208, wolf 270-224.

De besommingen waren: KW 4 f 6.700, KW 11 f 25.900, KW 22 f 37.400, KW 34 f 57.000, KW 35 f 47.900, KW 88 f 32.800, KW 113 f 28.200, KW 3 149 f 4.600, KW 189 f 38.900, KW 214 + WR 224 f 44.200, IJM 44 f 34.500. Verder vier Texelaars met f 150.000 aan besomming.

Aan de dinsdagmarkt van 8 juli werd aangevoerd: 455 kg. tong, 4 kisten tarbot en griet, 24 kisten schol, 3 kisten schar, 12 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 21,09, gr. tong 24,21-23,20, grm. tong 24,65-23,44, klm. tong 24,77-23,46, ééne 23,93-23,03, tweeën 23,47-22,72, zeebaars 28,00.

Per 40 kg.: tarbot 778-584, griet 718-579, schol één en twee 194-192, schol drie 180-174, schol vier 142-130, schar 148, bot 35-24, horsmakreel 130.

De besommingen waren: UK 11 f 2.700, UK 129 f 3.400, UK 233 1.600, UK 234 f 2.700, VD 6 f 2.900, VD 18 f 2.200, WR 75 f 1.000, WR 98 f 1.500.

Aan de woensdagmarkt van 9 juli werd aangevoerd: 431 kg. tong, 182 kg. tarbot en griet, 1.180 kisten kabeljauw, 1 kist schelvis, 15 kisten schol, 5 kisten schar, 130 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 21,81-20,40 werd betaald voor de z.g.n. weegbot, de kleinere werd verkocht voor 19,43-15,40, griet 15,98-15,15, gr. tong 23,54, grm. tong 25,12, klm. tong 24,00, ééne 23,14, tweeën 23,45.

Per 40 kg.: kabeljauw twee 274, kabeljauw drie 214-180, kabeljauw vier 188-168, kabeljauw vijf 170-154, kleine kabeljauw vijf 96-80, schelvis vier 216, schol twee 218, schol drie 180-150, schol vier 100-80, schar 144-100, horsmakreel 94, rode poon 178, poontjes 63-61, bot 35.

De besommingen waren: UK 11 f 3.100, UK 89 + UK 307 f 60.000, UK 141 + UK 142 f 65.400, UK 234 f 2.700, VD 6 f 2.600, VD 18 f 2.800, WR 75 f 1.000, WR 98 f 1.100, YE 25 f 3.600, IJM 6 f 13.200.

Aan de donderdagmarkt van 10 juli werd aangevoerd: 465 kg. tong, 14 kisten tarbot en

griet, 2.498 kisten kabeljauw, 1 kist koolvis, 4 kisten schelvis, 352 kisten wijting, 478 kisten schol, 10 kisten schar, 22 kisten makreel en 43 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 22,80-21,04, grote tong 26,25-25,53, grootmiddel tong 25,98-25,49, kleinniddel tong 25,70-25,05, tong één 24,98-23,91, tong twee 23,30-22,77.

Per 40 kg.: tarbot 840-614, griet 688-625, kabeljauw twee 252-220, kabeljauw drie 210-170, kabeljauw vier 184-150, kabeljauw vijf 162-78, koolvis drie 112, schelvis vier 250-168, schol één 198-136, schol twee 186-122, schol drie 176-116, schol vier 102-86, wijting vier 102-70, schar 152-120, makreel 63-37, bot 38-35, tongschar 320-240, leng 120, horsmakreel 118, rode poon drie 208-184, kleine kreeft 396, wolf 258, schar tong 154-150, poontjes 72-43.

De besommingen waren: KW 4 f 20.900, KW 45 f 53.000, KW 214 + WR 224 f 54.600, UK 27 + UK 137 f 82.400, UK 90 + VD 54 f 65.400, UK 135 + UK 145 f 60.800, UK 129 f 4.700, UK 234 f 2.600, VD 6 f 2.500, VD 18 f 2.300, WR 75 f 1.000, WR 98 f 1.100, YE 25 f 1.600, IJM 18 f 13.700.

Aan de vrijdagmarkt van 11 juli werd aangevoerd: 54 kisten tarbot en griet, 3.142 kisten kabeljauw, 5 kisten schelvis, 358 kisten wijting, 800 kisten schol, 51 kisten schar, 17 kisten makreel, 72 kisten diversen en 6.545 kg. tong.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 21,34-19,74, grote tong 27,12-24,10, grootmiddel tong 25,81-23,40, kleinniddel tong 24,44-23,40, tong één 24,98-23,25, tong twee 23,41-22,68, zalm 17,20.

Per 40 kg.: tarbot 834-585, griet 776-540, kabeljauw twee 284-222, kabeljauw drie 208-184, kabeljauw vier 198-182, kabeljauw vijf 188-172, schelvis vier 216-142, schol één 176-150, schol twee 200-140, schol drie 174-116, schol vier 122-75, wijting vier 108-69, schar 94-88, makreel twee 85-65, kleine kreeft 484-384, krab 90, mullets 570-530, poontjes 56-43, bot 26, rode poon 270-218, steenbolk 84, horsmakreel 70, krabben 90.

De besommingen waren: HA 29 f 18.000, KW 77 + UK 48 f 80.800, KW 152 f 15.200, KW 214 + WR 224 f 8.400, UK 7 f 13.800, UK 11 f 7.000, UK 51 + UK 52 f 63.200, UK 89 + UK 307 f 25.800, UK 129 f 3.600, UK 141 + UK 142 f 19.200, UK 216 + UK 247 f 71.200, UK 234 f 2.700, VD 6 f 2.200, WR 98 f 1.100, WR 225 + WR 227 f 59.200, YE 25 f 1.900, verder vier Goedereeders en twee Texelaars, deze zes schepen besomden te zamen f 259.200.

GOEDEREDE



DONDERDAG 10 JULI 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			24,83
Tong gm			25,96
Tong km			23,07
Tong l			23,49
Tong II			22,46
Tarbot I			22,00
Tarbot II			18,13
Tarbot III			15,75
Tarbot IV			15,02
Tarbot awf			9,75
Griet I			17,00
Griet II			16,74
Kab 3 (G)			6,00
Kab 5 (G)			3,07
Schar 1/D			1,60
Schar 2/D			1,82
Makr. III			65
Poon 2			2,33
Bot			97
Zalm-Forel			9,33
Schol 1 (O)			3,69
Schol 2 (O)			3,48
Schol 3 (O)			3,48
Schol 4 (O)			1,66
Krab			81
Inktvis W			7,09
Inktvis WZ			1,85
Harder			2,00
Paling			14,00
Diversen			41
Garn. exp. 2			3,34
Garn. bnl. 2			3,75
TOTAAL:	9.965	34.773	

REDERS en VISSERS

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - Ø 32.11.01

NEDERLAND

VRIJDAG 11 JULI 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			27,20
Tong gm			24,63
Tong km			23,33
Tong I			23,68
Tong II			22,22
Tarbot I			20,78
Tarbot II			18,89
Tarbot III			15,46
Tarbot IV			15,56
Tarbot afw			9,74
Griet I			18,19
Griet II			18,76
Schol 1 (G)			3,42
Schol 2 (G)			3,60
Schol 3 (G)			2,89
Schol 4 (G)			1,90
Kab 2 (G)			7,14
Kab 3 (G)			5,65
Kab 4 (G)			5,18
Kab 5 (G)			2,03
Wijt. 4 (G)			2,10
Schar 1/D			1,68
Schar 2/D			1,59
Makr. III			81
Poon gr			3,29
Poon 1			3,06
Poon 2			1,63
Poon zw			76
Rog I			6,62
Rog II			5,31
Schel. 3 (G)			2,80
Bot			83
Zalm-Forel			12,80
Tongschar			6,48
Schol 1 (O)			3,46
Schol 2 (O)			3,46
Schol 3 (O)			2,77
Schol 4 (O)			1,56
Haai + P			4,13
Krab			1,72
Inktvis W			7,76
Inktvis ZW			2,57
Harder			4,00
Steenbol			1,90
Mullen			5,00
Hammen			19,00
Paling			13,89
Diversen			4,33
Garn. exp. 2			3,86
Garn. bnl. 2			4,00
TOTAAL:	152.215	920.907	

COLIJNSPLAAT

DONDERDAG 10 JULI 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr.			25,54
Tong gm.			25,14
Tong km.			23,79
Tong I			23,69
Tong II			22,29
Tarbot I			24,26
Tarbot II			22,64
Tarbot III			18,96
Tarbot IV			17,02
Tarb./Griet			15,63
Griet I			18,05
Griet II			15,55
Schol 2 (G)			3,64
Schol 3 (G)			3,27
Schol 4 (G)			1,75
Kab. 2 (G)			6,65
Kab. 3 (G)			5,69
Kab. 4 (G)			4,10
Kab. 5 (G)			2,40
Wijt. 4 (G)			3,73
Schar open			1,60
Schar 2/D			1,70
Makr. III			99
Zeebaars			22,64
Poon 1			4,72
Poon 2			2,30
Rog II			2,55
Koolv. 4 (G)			4,00
Bot			69
Zalm-Forel			13,87
Tongschar			6,00
Schol 2 (O)			3,63
Schol 3 (O)			3,17
Schol 4 (O)			1,47
Horsmakreel			74
Haai - P			81
Krab			1,02
Inktvis W			7,79
Inktvis ZW			2,83
Harder			4,90
Paling			14,59
Diversen			2,19
Garn. exp. 2			6,20
TOTAAL:	20.367	107.228	

VRIJDAG 11 JULI 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Zalm-Forel			10,50
Garn. exp. 2			5,28
TOTAAL:	438	2.668	

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

DE EERSTE ZEEUWSE MOSSELEN

Vrijdag in Philippe werden dan toch de eerste mosselen geproefd.

Ze zijn niet groot, nog zeer duur, maar toch heel lekker. Ze bezitten een vleespercentage van 31%. Pas eind deze week zullen de restaurants ter plaatse de eerste mosselen kunnen opdienen.

Door een jury van deskundigen en door Nederlandse en Belgische burgemeesters werd de beste mosselwijn verkozen. De Pinot Blancs de Blancs uit 1984 van L. Beyes, Appellation Alsacien Controlée, was de allerbeste.

Er was eveneens een „mosselopensteekwedstrijd" waarvan burgemeester Danschutter uit Zelzate 2e eindigde. Twee dozijnen werden opengesneden en versierd. Alleen een klein tijdsverschil kon het verschil tussen de eerste (Hollanders) en de beste (Belgen) uitmaken.

Er zijn eveneens nieuwe affiches die de Zeeuwse mossel tijdens de komende maanden zullen promoten. Op de Nederlandstalige affiche staat er dat de Vlamingen fier zijn op hun product. Op de franstalige: een product waarop de Walen fier mogen zijn. En op de Franse affiche: een product waarop Frankrijk trots mag zijn.

Toch zijn het echte Zeeuwse mosselen.



REPARATIE
MONTAGE
ONDERHOUD
SERVICE

en dat
24 uur per dag...

Stork Gears & Services B.V.

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'
TANDWIELKASTEN
KEERKOPPELINGEN
ASLAGERS
STUWBLOKKEN



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

NEDERLAND, WEST-DUIZSLAND, DENEMARKEEN EN FRANKRIJK GROTE STROPERERS

Uit het E.E.G.-rapport dat in de Visserijraad van de Ministers te Luxemburg besproken werd, blijkt dat Nederland, West-Duitsland, Denemarken en Frankrijk een rugkaart opgespeld krijgen als zijnde grote stropers uit de E.E.G.-Visserij, en dit zowel met valse aanmeldingen over de gebieden waar zou gevestigd zijn, valse verklaringen over de gelande vis, wegens ondermaatse vis en onvoldoende en onbetrouwbare nationale controle.

Het rapport houdt verder de dreiging in, dat de E.E.G.-overheid het hierbij niet zal laten en tot maatregelen zal overgaan.

Wat Nederland betreft wijt men dit in de eerste plaats toe aan de zeer moeilijke situatie waarin de Nederlandse visserij, als gevolg van een grote vangstovercapaciteit, verward zit. Onze noorderburen vechten met alle middelen voor een stukje van de veel te kleine koek. Om niet ten onder te gaan loopt men dan wel buiten de schreef. Zuiver menselijk gezien valt dit te begrijpen. Zet U maar zelf eens in de plaats van deze mensen. De grote schulden hieraan zijn de overheden die de Nederlandse vissers de overtuiging mede gegeven hebben, dat er geen vuiltje aan de lucht was en de uitlaatklep van het „grijs viscircuit“ zou blijven functioneren. Zij en zij alleen hebben schuld aan de ongecontroleerde bouw van nieuwe en immer zwaardere kotters met duizenden pk's.

Het zijn die overheden die voor de rechter zouden dienen te komen, niet alleen wegens het niet toepassen van de E.E.G.-wetgeving ter zake, maar om deze zelf gemakkelijk en uitgelokt te hebben. En wat zien we nu? Zelfde heren wassen hun handen in onschuld en laten de visser opdraaien, omdat deze in de goede trouw van de overheden geloofd hebben. Schijnheiliger kan het niet, des te meer omdat men de beperkingen nu oplegt aan de visser en de miseries door hen laat dragen.

Wat Frankrijk betreft verwondert ons dit ten genede omdat daar zoveel havens en haventjes zijn voor de visserij die het een sluitende controle moeilijk maken. Verder, hoe meer men naar het zuiden gaat hoe minder gedisciplineerd men er is. We denken hierbij onmiddellijk aan Spanje, waar de visserij zich zeker om geen enkel reglement zal bekommeren.

Spanje die echter slechts sinds 1/1/86 lid is van de Gemeenschap, komt bijgevolg in het rapport nog niet voor.

Over West-Duitsland hadden we het toch anders, vooral wat de spreekwoordelijke discipline

van de West-Duitser betreft. Ook Denemarken krijgt een ferme veeg uit de pan.

Wat de andere landen betreft, hebben we reeds geschreven dat niemand vrij is van bepaalde overtredingen, maar dat het zeker niet over een georganiseerde ontduiking van reglementen gaat, maar om zeer alleenstaande gevallen.

De Schotse Producentenorganisatie is in het bijzonder op de Nederlandse visserij gebeten en hun voornaamste argument is dat het glad onmogelijk is voor de Nederlandse visserijvloot met dergelijke overcapaciteit aan vangstverminderingen, binnen de vangstregelen te blijven.

HET EINDE VAN EEN DECCA-RIJK?

De uitspraak van de Hoge Raad in Nederland zal zware gevolgen medebrengen voor Decca. Inderdaad verliest deze haar monopoliepositie die deze maatschappij zonder onderbreking gedurende 35 jaar uitgeoefend heeft. Het was het I.N.A. (Internationale Navigatie Apparaten) die Holland-Nautic Appeldoorn voor de rechtbank bracht omdat deze laatste Shipmate-navigatoren op de markt brachten die gebruik maakten van Decca-signalen. De eerste rechter stelde Holland-Nautic in het gelijk. In beroep werd I.N.A. voor de rechtbank van Arnhem in het gelijk gesteld, maar de hoogste Nederlandse Instantie, de Hoge Raad, vernietigde het vonnis in beroep en gaf de eerste rechter terug gelijk.

Het is duidelijk dat dit voor Decca een teken aan de wand is. Voor vele reders en vissers zal dit goed aankomen, want er waren veel klachten over Decca die te veel gebruik maakte van haar monopoliepositie.

Het is begrijpelijk dat Decca nu zal speuren naar tegenmaatregelen en verweer, terwijl Holland-Nautic, die gedurende 2 jaar haar apparatuur niet meer kwijt kon, zeker een zeer zware schadeclaim zal indienen. Er komt dus zeker nog een naspel. We vragen ons anderzijds af of de uitspraak van het Nederlands gerecht tot internationale jurisprudentie zal leiden, wat wil zeggen dat dit zelfs buiten de EEG zal gevolgd worden. In elk geval krijgt de zagezegde Decca alleenheerschappij een fameuse deuk. Zullen nu de andere maatschappijen weigeren nog verder huurgelden te betalen voor de Decca-signalen? Komt er nu meer concurrentie en wat vooral van belang is voor de visser, komen er nu meer genadelijke prijzen voor, zowel de huurprijzen als de koopsom van de apparatuur, waar vroeger, als we het zo mogen uitdrukken, de vis-

NEDERLAND

■ Hollands Roem, de grote trawlerdiepvriesvloot wordt gehalveerd wat het aantal betreft, zodanig dat met ingang van 1 september deze nog slechts uit maximum 15 eenheden zal bestaan. Meer dan 1.000 banen, aan boord en aan land gaan hiermede verloren. Te lage kwota en geen vooruitzichten voor de toekomst, evenals de verre visserij in de wateren voor Amerika die niet renderend is, evenmin als het overnemen van andermans vangsten op zee voor verwerking aan boord blijken niet haalbaar. Dus zal men verplicht dienen over te gaan tot sanering.

■ Op 19 juli wordt een open-deurdag gehouden in de visserijdokken van Grimsby met feestelijke bevestigde treilers die men zal mogen bezoeken. Ook zal een fregat van de Navy die als visserijwachtschip dienst doet door de bezoekers kunnen bezocht worden. De Britse T.V. zal hiervan een sekwentie op het scherm geven.

ser aan de genade van Decca overgegeven was?

Te voorzien valt dat de verkoop van Decca-apparatuur zich nu zal doorzetten in plaats van de huur, waarvoor extravagante prijzen gevraagd werden dit volgens de uitspraak van de visserij.

Wat zal nu de eerste reactie zijn van Decca? Het is begrijpelijk dat men in vele landen hiernaar uitkijkt. Voor het ogenblik zwijgt men bij Decca echter in alle talen. Wordt het, het einde van een Rijk en gaat Decca braaf in het rijtje staan. Afwachten is dus de boodschap.

■ Hoe eigenaardig een dubbeltje toch kan rollen. De Nederlandse staatssecretaris Ad Ploeg, die voortdurend het mikpunt van de visser, van de visserijbonden en producenten organisaties was omdat hij beperkingen wenste door te voeren en een betere controle, wordt nu plots de man die de vissers en bonden op dezelfde plaats willen houden, namelijk bevoegd voor de visserij en visserijproblemen. Inderdaad, is het nog niet zo zeker, wel integendeel, dat de h. Ploeg nog voorkomt in de nieuwe regeringsploeg van kabinetsformateur Lubbers. Inderdaad, het kan verkeren, of vreest de visser dat er wellicht iemand in de plaats zou kunnen komen die van uit een ivoren torentje bestuurt? Staatssecretaris Ploeg had immers, minstens de grote verdienste zich onder de vissers en de visserijbonden zelf te gaan bewegen en de discussie en besprekingen ter plaatse zelf niet uit de weg te gaan.

Wij hebben niet zolang gewacht als de Nederlandse visserij, om staatssecretaris Ploeg een zinnige en moedige man te noemen en dit van het begin af.

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIË

■ Het Britse presidentschap van de E.E.G. vanaf 1 juli om beurt voor zes maand, schept de verwachting bij de Britse Visserij dat men meer belang zal hechten aan de controlemaatregelen om quota-overtredingen in de lidstaten te beletten en zwaarder te bestraffen. Dit als gevolg van de vergadering van de visserijministers te Luxemburg waar gebleken is dat sommige landen zich aan enorme quota-overtredingen hebben bezondigd te wijten aan de laksheid van de nationale inspecties. De Britten beschouwen dit als een diefstal van overwegend Britse vis, omdat de Britse 200-mijlszone voor 66% tussenkomst in de visstocks van de EEG-wateren.

■ Toen voor het eerst in Groot-Brittannië de vergunningen voor het vissen het licht zagen, heeft men gedacht dat er een zware handel in deze vergunning zou ontstaan, zodanig zelfs dat een vergunning meer zou kosten dan een vaartuig bij verkoop hiervan. Thans blijkt dat bij aankoop van een tweedehands vaartuig de waarde van de vergunning, naar gelang de visserij, zich tussen de 2.000 tot 10.000 Britse pond situeert, dat wil zeggen, van 140.000 tot 700.000 B.fr. Volgens bepaalde geruchten zouden echter Spaanse rederijen, als gevolg van zware boetes die zij oplopen bij de visserij-overtredingen, bereid zijn tot 50.000 pond, hetzij 3,5 miljoen B.fr. voor een vergunning neer te tellen bij herregistratie onder Britse vlag.

■ De Britse regionale en nationale producentenschappen zijn verleden week te Londen samen gekomen in werkvergadering om na te gaan op welke manier men in de toekomst zou kunnen beletten dat vreemde vissersvaartuigen zich nog zouden kunnen laten herregistreren onder Britse vlag en op Britse viskwota kunnen vissen. Tot nu toe ging het om voorstellen uitgaande van de betrokken organisaties. Deze voorstellen moeten onderzocht worden, kwa oppertuiniteit, wettelijkheid en haalbaarheid. Deze vergadering wenst het einde te zien komen, aan vooral de herinschrijving van Spaanse vissersvaartuigen onder Britse vlag.

■ Niettegenstaande in de meeste Britse kringen van de haringvisserij gevreesd wordt dat het optrekken van de haringkwota in de EEG zal aanleiding geven tot afzetmoeilijkheden en opvangprijzen, heeft de haringproducentencentrale van het Britse Clydegebied toch om verhoging van het beschikbaar of beschikbaar te stellen haringquota in het Clydegebied gevraagd. De Clyde-haring is echter gekend om haar kwaliteit en waarschijnlijk vreest men in betrokken kring dan ook niet voor afzetmoeilijkheden.

■ Alhoewel het ogenschijnlijk stil is op het front voor de elektrische visserij, wordt er nog altijd aan proefvisserij ter zake gedaan. De Britse S.F.I.A. (Sea Fish Industry Authority, is nog volop aan het proefvaren. Op 17 juli vertrok onder meer van uit Brixham de bokkennisser „Zuiderkruis” een vroegere Nederlandse bokkentreiler, voor een demonstratie voor de vervanging van de kettingwekkers door elektrisch gevoede wekkers. De elektrisch gebedigde apparatuur werd in de laatste jaren onverdroten uitgetest en zou nu commercieel kunnen gebruikt worden. Daarom ook de test aan boord

van de Brixham-bokkentreiler „Zuiderkruis”. We weten niet goed wat hierover te denken. Het is duidelijk indien deze visserij geslaagd mag genoemd worden, de zware motoren aan boord van de bokkentreilers zullen kunnen verdwijnen, maar zal dan niet het laatste visje uit de grond gehaald worden om een woestijn na te laten?

NEDERLAND

■ Vorige week is het 1.900 ton metende Britse vrachtschip „Olaf” gezonken. Dit gebeurde op ongeveer 27 km. ten noord-westen van het lichtschip Texel op de Noordzee.

De gezagvoerder en de 17-koppige bemanning zijn met 2 Lyn x-helicopters van het marinevliegkamp De Kooy en sloepen naar het fregat Pieter Florisz overgebracht. De gezagvoerder van de Olaf meldde eerder via radio slagzij gemaakt te hebben nadat de lading was gaan schuiven.

De gezagvoerder weigerde eerst het schip te verlaten, nadat de rest van de bemanning al naar de Pieter Florisz was overgebracht.

Aan boord werd hij bijgestaan door 2 man van de Deense sleepboot Zvintser Garm, die vergeefs probeerde het zinkende schip naar Den Helder te slepen.

IERLAND

■ Sinds de toetreding van Ierland tot de EEG, samen met onder meer Engeland, werden door de EEG-FEOGA iets meer dan één miljard subsidies aan de visserij verleend. Dit gebeurde voor 265 tussenkomsten, hetgeen dan toch nog altijd gemiddeld bijna 4 miljoen is per tussenkomst. We menen dat men zich in Ierland over de toetreding tot de EEG niet te beklagen heeft, niettegenstaande we regelmatig een andere klok horen luiden in Ierse visserijmiddens.

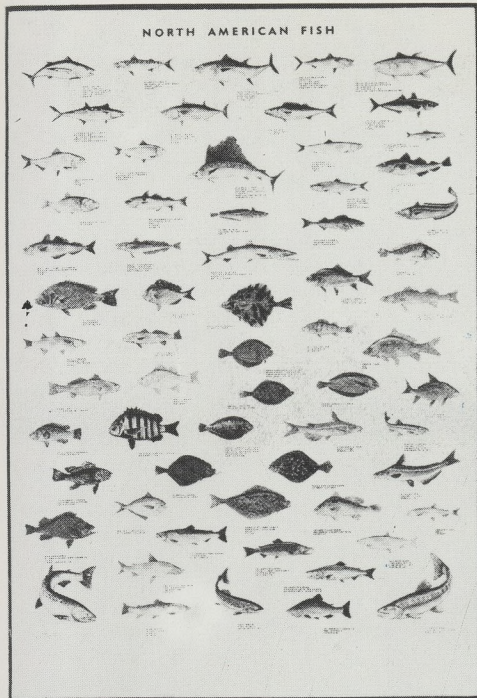
■ De Spaanse vissers brengen de onenigheid in de Golf van Gascogne met de Franse visserijreglementen, over naar de Ierse wateren, waar verleden week, twee Spaanse treilers ongeveer 50 mijl zuid-west van de Skelligs probeerden de Franse sleepkabels door te varen. Om beurten vaarden de Spaanse treilers voor de boeg en achter het hek van de Fransman. Toen beide Spaanse treilers het voor elkaar kregen om de Franse treiler uit Concarneau weg te jagen uit dit gebied, kwamen nog 10 andere Spaanse treilers in dit gebied dat dus gezuiverd werd van, onder meer, de Franse treiler. Betrokken Franse treilers waren vroegere Spaanse treilers die hergeregistreerd werden onder Britse vlag, maar nog altijd Spaans zijn gebleven in uitbating, in bemanning en in nieren. Van de woede van de Spaanse visser, verlos ons Heer!

■ De Ierse Producentencentrale ziet het moeilijk zitten met de voor de deur staande haringvisserij. Men vreest dat het aanbod veel hoger zal liggen dan de vraag en de prijzen snel zullen instorten. De enige mogelijkheid volgens de Ierse Producentenorganisatie ligt in een totaal verbod van goedkope invoer van haring uit derde landen. Dit wil dus zeggen dat inkomrechten op deze invoer zouden moeten gelegd worden. Of de visserij veel gehoor zal krijgen in regeringsmiddens is wel het afvragen waard.

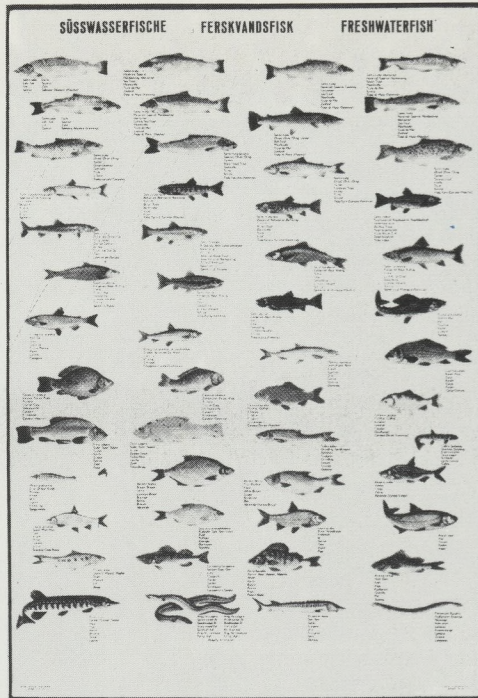
■ Een Spaans vissersvaartuig dat voor de derde maal, wegens illegaal vissen in Ierse wateren in overtreding genomen werd, en meteen tot een boete ter hoogte van meer dan 14 miljoen B.fr. veroordeeld werd, trachtte de Ierse opinie uit te dagen door in de mast van het vaartuig, dat aan de ketting lag, het resultaat van de voetbalmatch in de wereldcup te Mexico opzichtig naar voor te brengen, namelijk Spanje-Ierland 2—1. We weten niet of dit initiatief uitgaande van de schipper een grote troost zal wezen voor rederij en bemanning. Galgenhumor?



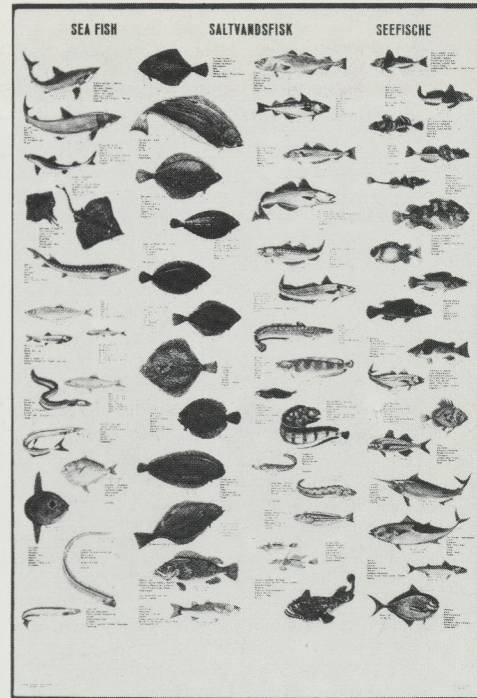
Het Spaanse vaartuig „Hermanos Aera” aan de ketting in de Galway Dokken.
Foto Irish Skipper, Helm House 71, Landsdowne Road, Ballsbridge Dublin 4



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.



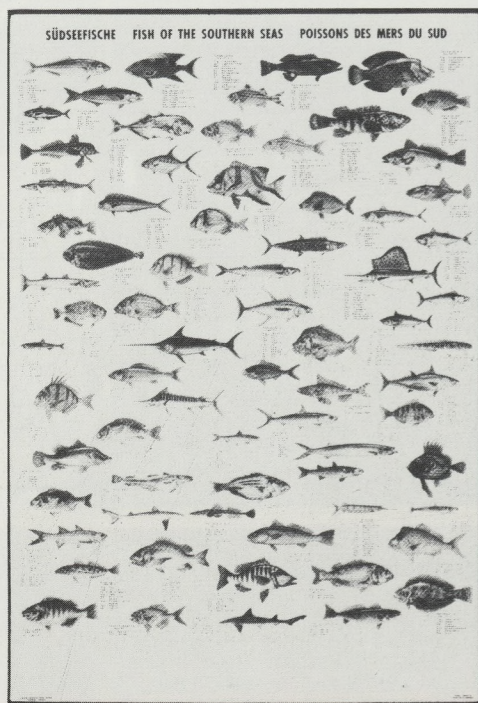
TYPE C: Zeevissen.
62 van de meest verspreide vissen van de Atlantische Oceaan en de Europese Zeeën. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Spaans.
De grootte staat eveneens aangeduid.

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

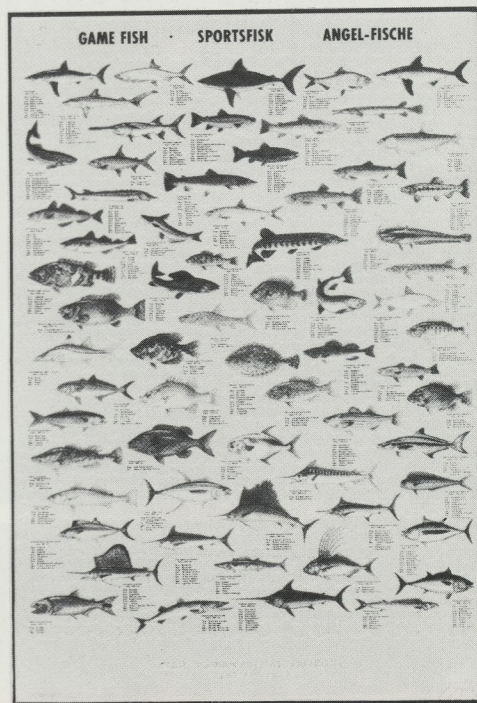
TYPE D: Eetbare mosselen en schaaldieren, enz.
75 verschillende soorten van de hele wereld. De namen staan in het Latijn, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Frans.
De grootte staat eveneens aangeduid.



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