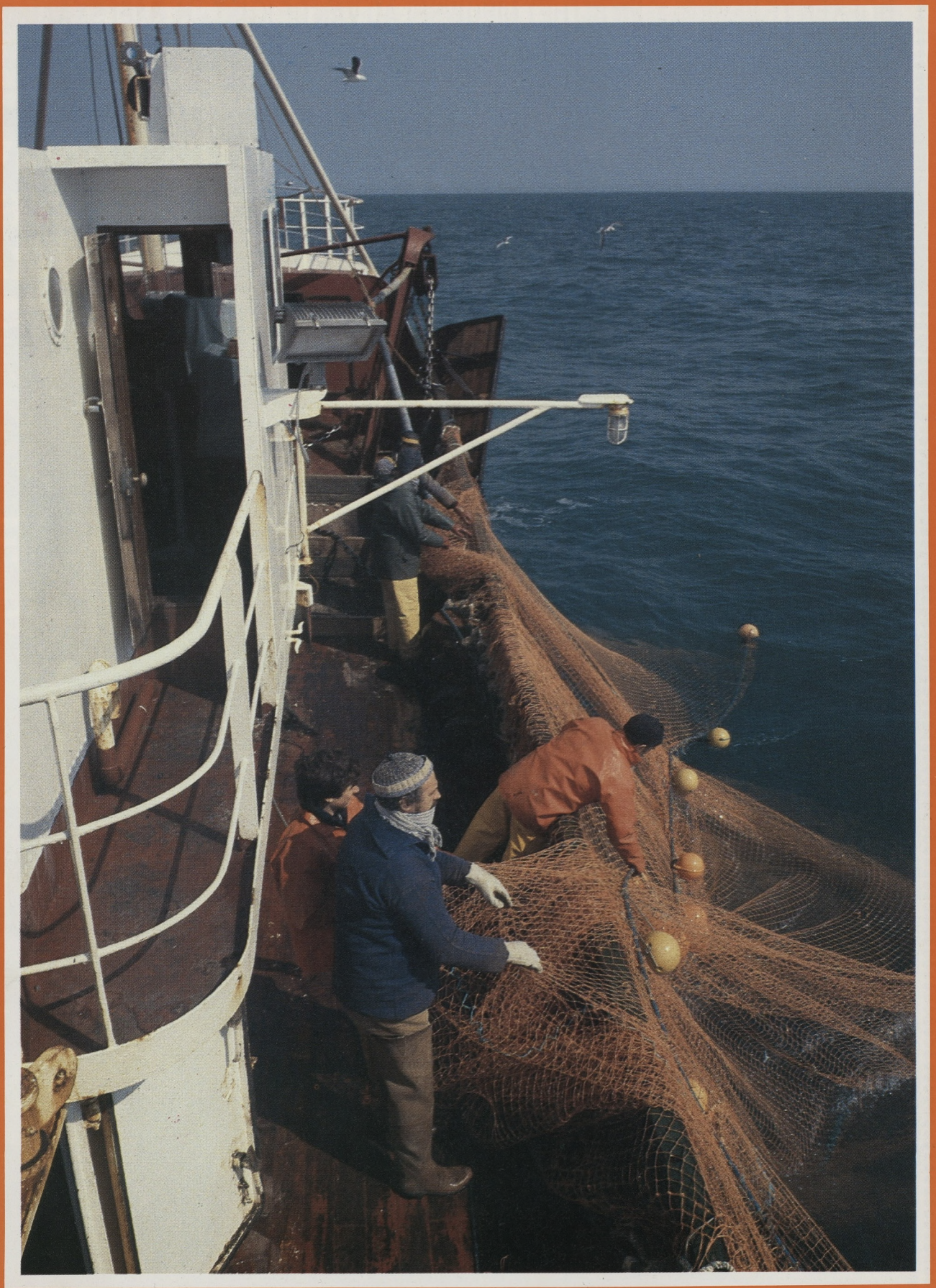
32

# HET VISSERIJBLAD



53e JAAR – PRIJS 50 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 29 AUGUSTUS 1986

## BOEKEN TE VERKRIJGEN BIJ HET NIEUWSBLAD VAN DE KUST – H. BAELSKAAI 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.

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 29 augustus 1986 – Nr. 32**

# Nieuwpoortse treiler N.512 „Ingrid" vergaan...

# SLECHTS EEN VAN DE VIER BEMANNINGSLEDEN KON GERED WORDEN

Vorige week donderdagavond, is onrust geslopen in het gezin van schipper René Calcoen, tevens de eigenaar van de Nieuwpoortse treiler N.512 „Ingrid". Normaal had omstreeks half zeven een telefoontje moeten binnen lopen van de vanggebieden van het Kanaal van Bristol, waar vernoemde treiler koers liep, maar dat gesprek is er niet gekomen en sedertdien maakte de echtgenote van de schipper zich ongerust. Temeer omdat René Calcoen nauwgezet dagelijks drie keer -'s morgens, 's middags en 's avonds - naar huis riep.

Toen ook 's anderendaags geen oproep kwam en de „Ingrid" zaterdagnamiddag, zoals voorzien de Nieuwpoortse haven niet binnen liep, ging men voor het ergste vrezen en sloeg de echtgenote van de schipper alarm; ondertussen is de onzekerheid die de Nieuwpoortse visserij sedert donderdagavond in de greep hield, omgeslagen in verslagenheid en zware rouw. Drie vissers hebben het leven verloren. Alleen de 19-jarige Peter Verbeke kon gered worden. Nadat hij 72 uren in een vlot had rondgetobberd werd hij uiteindelijk opgepikt door een vrachtschip en kwam hij dinsdagmorgen weer in de familiekring terecht. Duidelijk aangeslagen maar gelukkig omwille van de redding.

* * *

Aanvankelijk heerste de grootste onzekerheid omtrent het vergaan van de N.512 „Ingrid". Zeker was dat het vaartuig niet kon vastgeslagen zijn met de netten aan een onder water zittend voorwerp gezien de „Ingrid" al geruime tijd eerder de visgronden van het Bristol Kanaal had verlaten. Dan dacht men aan de mogelijkheid dat het vaartuig zou overvaren zijn maar nadien kwam dan die grote zekerheid dat het vaartuig was gekapseisd op weg naar de thuishaven.

## EERSTE REIS DIT JAAR NAAR KANAAL VAN BRISTOL

Omdat de tonggebieden in de Noordzee tijdelijk gesloten zijn - tot 15 september nog - moeten alle bokkentreilers zich zien te bedruipen met het vissen in andere gebieden waar nog tong

***Land's End, de „Hoek" genoemd, waar de N.512 „Ingrid" zonk.***

mag gevangen worden. Eén van die visserijgebieden is het Kanaal van Bristol maar doorgaans zijn daar alleen de grotere bokkentreilers van 30 meter en méér lengte bedrijvig. Omdat men toch aan de kost moet komen trekken echter sedert enige tijd ook kleinere eenheden naar die gebieden. Het smeer op de boterham moet inderdaad verdiend worden en de reder moet zien dat hij zijn financiële verplichtingen kan nakomen. Het Kanaal van Bristol biedt dus nog een uitweg zodat meerdere kleine treilers, die anders bedrijvig zijn op de zuidkust van Engeland, nu naar die veraf gelegen gebieden trekken.

Ook de N.512 „Ingrid", een treiler van ruim 69 bruto ton, liep in dezelfde trend. Het vaartuig was op 8 augustus de haven van Nieuwpoort uitgevaren met vier opvarenden aan boord. Dat waren: schipper-eigenaar René Calcoen (37), wonende Schipstraat 6, te Nieuwpoort, gehuwd en vader van vier kinderen; matroos Roland Hillebrand (32), Schipstraat 2, te Nieuwpoort en tevens schoonbroer van de schipper; matroos Peter Verbeke (19), wonende bij zijn ouders aan de Kaai 10, te Nieuwpoort en eveneens schoonbroer van de schipper en tenslotte Jean-Pierre T'Jaeckx (32) wonende aan de Recolettenstraat 44, te Nieuwpoort.

Volgens de berichten die nadien doorsijpelden van andere schippers die in de buurt aan het vissen waren, waren de weersomstandigheden niet zo best maar dan ook weer niet alarmerend. Er zou een windkracht 6 hebben gestaan en dat is marginaal voor het bedrijven van de zeevisserij voor dergelijke kleine eenheden als de „Ingrid".

Toen donderdagavond de verwachte oproep naar huis niet kwam begon mevrouw Calcoen zich ongerust te maken en sloeg zij alarm. Via Oostenderadio werden onmiddellijk gegevens doorgegeven naar het bewuste gebied aan de Engelse kust van waaruit onmiddellijk een reddingsactie op gang kwam. Helicopters van een nabij gelegen basis zochten het bewuste gebied af en ook andere Belgische vissersvaartuigen namen aan de opzoekingen deel. Dat leverde evenwel geen resultaten op zodat men meteen het ergste vreesde.

## LAATSTE GESPREKKEN MET SCHIPPER CALCOEN

In de loop van die fatale donderdag hadden enkele schippers van andere treilers nog een radiogesprek met schipper Calcoen. Dat was ondermeer schipper Georges Vandierendonck van de Z.93 „Aalscholver" van reder Jozef Vantorre. Toen dat vaartuig zondagmiddag aanlegde in de haven van Zeebrugge werd vernoemde schipper door de Zeevaartpolitie opgewacht voor een onderhoor nopens de gebeurtenissen. Helaas kon schipper Vandierendonck nopens de feiten zelf niet zo veel vertellen. Onderstaand de schipper van de „Aalscholver" aan het woord:

*„Ik had donderdag nog een gesprek met schipper René Calcoen. Dat moet tussen 16 u. en 16u.30 geweest zijn. De „Ingrid" had halfweg de voormiddag de visserijgebieden verlaten en koers gezet naar de thuishaven. Ik wilde nog even goede dag zeggen aan René Calcoen en nagaan of alles wel was aan boord. Schipper Calcoen deelde mij toen mede dat er geen problemen waren. Hij zegde bovendien dat hij tevreden was dat hij vroeger de visgronden had verlaten zodat hij zaterdagavond een pint zou kunnen drinken met de familie. Het ongeval moet dus sowieso na 16.30 u. gebeurd zijn in de buurt van Lands End, het meest zuidelijke punt van Engeland. Met andere woorden, "De Hoek" zoals wij dat in visserstermen noemen"*, vertelt schipper Vandierendonck.

* * *

Ook schipper Yvan Hennebert van de N.52 „De Kottens" had contact met schipper René Calcoen. Schipper Hennebert vertelt dat zijn collega vroeg hem even te filmen tijdens de werkzaamheden aan boord. Dat zijn altijd mooie souvenirs voor later en, zo zegde schipper Calcoen, ik zal U dan later ook eens filmen.

Dat was het laatste dat schipper Hennebert nog contact had met zijn collega.

## ONVERANTWOORD

Schipper Georges Vandierendonck van de Z.93 „Aalscholver" kon niet nalaten zijn ongenoegen te uiten over het feit dat, door het sluiten van tonggebieden in de Noordzee, ook de kleinere bokkentreilers nu gedwongen worden naar verderaf gelegen gebieden te lopen.

Vertelt schipper Vandierendonck:

*„Ik vaar zelf al 21 jaar op de diverse visgronden. Ook het Kanaal heb ik bevist maar dan met grotere vaartuigen. Ik vind het onverantwoord dat wij nu echter met onze kleine scheepjes zo'n grote afstanden moeten afleggen met alle risico's van dien. Dat biedt misschien geen gevaren voor de bokkentreilers van 30 meter en langer maar voor onze kleinere schepen is dat moorddadig. Ik zou dus eens willen dat de minister die verantwoordelijk is voor die maatregelen van vangstverbod eens zelf meegaat naar*

***Peter Verbeke omringd door zijn familieleden.***

*de bewuste visgronden. Dan zou hij eens kunnen zien aan welke gevaren wij bloot staan. Het volstaat immers niet eens in zee te gaan met de „Broodwinner", het opleidingsschip voor de zeevisserij, want bij het minste zuchtje vaart men weer binnen. Dat zegt dus niets.*

*Die drie mensen zijn dus als slachtoffer gevallen van de vangstbeperkingen en pas op, wij gaan naar het najaar en dat is een zeer verraderlijke periode met die najaarsstormen",* zegt de schipper van de Z.93 „Aalscholver".

## EEN OPVARENDE GERED

Het valt makkelijk te begrijpen dat de families die bij deze scheepsramp betrokken waren bange dagen achter de rug hebben. Vooral die onzekerheid moet verschrikkelijk zijn geweest. Tot zondagavond het bericht doorsijpelde dat één der opvarenden was opgepikt door een Deens vrachtschip; zondagavond laat geraakte dan bekend dat het ging om de 19-jarige stuurman Peter Verbeke, broer van de echtgenote van schipper René Calcoen.

Dinsdag, zeer vroeg in de morgen, werd Peter Verbeke door een helicopter van de Luchtmachtbasis te Koksijde dan overgenomen van de Deense eenheid en even later werd hij door een fel ontroerde maar dolgelukkige familie verwelkomd.

Terug in familiekring deed Peter Verbeke dan zijn ontstellend verhaal over de feiten. Hij vertelt het volgende:

*„Omstreeks 11 uur waren wij donderdag van de visgronden in het Bristol Kanaal vertrokken met bestemming naar de thuishaven waar wij zaterdag zouden binnen lopen om maandag de vangst te verkopen. Rond 15 u. is het dan gebeurd! Ineens kregen wij enkele golven op het achterdek; op dat moment stond er een harde wind met golven van 3 meter hoog. Het vaartuig maakte onmiddellijk water en begon te kapseizen. Ik zag dat de toestand gevaarlijk werd en onmiddellijk zette ik het vlot uit maar de koord was niet vast gehecht zodat het vlot afdreef. Ik ben te water gesprongen en achter het vlot gezwommen. Ik heb de riem kunnen doorsnijden waarop het vlot zich direct opende. Door de hevige wind woei het vlot in de richting van het achterschip van de „Ingrid". In een flits zag ik nog het gezicht van schipper Calcoen maar de twee andere jongens heb ik niet gezien. Ik heb nadien nog het drijfanker uitgeworpen om de anderen nog de kans te geven bij het vlot te komen maar ik heb niemand meer gezien,* vertelt Peter Verbeke, die vermoedt dat de twee andere vissers nog binnen zaten.

Voor Peter Verbeke begon dan een ellendige periode. 72 uren bracht hij door op het vlot, doornat en verkleund van de koude maar hij wist zich te verhelpen met de hulpmiddelen die aan boord van het vlot berustten.

Weer Peter Verbeke:

*„Aanvankelijk zag ik niets, geen schip, geen land, geen helicopter. Tot ik plots de tanker „Lyford" zag opdoemen. Dat gebeurde zaterdagmiddag toen de uitkijk van de „Lyford" het vlot zag dobberen in de buurt van de Lundy.*

*Aan boord van de „Lyford" werd Peter Verbeke heel goed opgevangen en verzorgd tot hij dinsdag weer in de vertrouwde familiekring terecht kwam. Een ellendige periode lag achter de rug maar hij behoort nog tot de levenden; voor zijn drie varensgezellen was er helaas geen weg terug.*

*Ons blad biedt aan de families van René Calcoen, Jean-Pierre T'Jaeckx en Roland Hillebrandt zijn oprecht rouwbeklag aan.*

# N.512 SLACHTOFFER VAN DE VERBODSBEPALING?

De profetische woorden die we lazen in het Nederlands vakblad, „Visserijnieuws", volgense dewelke de voorzitter van de Redercentrale de door het Belgisch Staatssekretariaat uitgevaardigde visvangstbeperkingen geen drama noemde voor de visserij, zijn omgekeerd uitgekomen, en hebben nu reeds het drama opgeleverd.

Hoe men het ook draaie of kere, de N.512 heeft de betrokken verre visserij thans opgezocht omdat er nergens plaats overbleef.

We zijn overtuigd dat men van hogerhand wel één en ander zal trachten tegen te stellen, zoals bv. het feit dat de N.512 al eens in maart 1985 deze visplaats zou opgezocht hebben.

Als bepaalde instanties dit nu aangrijpen om te trachten aan te tonen dat het dus niet vanwege de vangstbeperkingen is in de dichtbij gelegen en gemakkelijker visgronden, omdat de N.512 ook al eens 17 maanden terug naar deze verre visserij ging, dan moet ergens het geweten wel knellen. We zijn zelfs overtuigd dat er nog andere fouten aan de N.512 aangewreven zullen worden om dat geweten zo een beetje te sussen, of om de geschokte openbare opinie wat bij te werken. Trouwens heeft men niet gewacht op het Visserijblad om reeds in de media, waaronder ook de radio en de T.V., het verband te gaan leggen tussen de vangstbeperkingen voor de Belgische vissers in enorme gedeelten van de EEG-wateren en anderzijds het drama. Wanneer men verder zijn oor te luisteren legt in visserijkringen hoort men ten allen kante de wrevel en de verwijten aan het adres van diegenen die het in de visserij voor het zeggen hebben. We kunnen er zelfs aan toevoegen dat het werkelijk aan het gisten is in betrokken midden.

We hebben er reeds op gewezen dat het Staatssekretariaat, de nieuwbouwers van een Eurokotter altijd de overtuiging heeft mede gegeven dat zij tot de kustvisserij behoren. Hun eigen diensten hebben betrokken vaartuigen aldus gemeten. Die mensen hebben tientallen miljoen (35 to 40 miljoen) in hun vaartuig geïnvesteerd, en voor deze mensen wordt het nu „springen of verdrinken", nadat, onder druk van bepaalde zijde, de vaartuigen met een brutotonnemaat vanaf 67 ton plots tot de grote visserij werden gepromoveerd. We weten wel waarom die grens niet lager mocht dan 67 Brt., dit is al te doorzichtig, maar dat bepaalde instantie zich niet verweerd heeft, of beter verweerd heeft tegen deze grens, dat is onbegrijpelijk! We schreven hierboven „springen of verdrinken", het drama met de N.512 is op verdrinken uitgelopen.

### Het gist in de visserij

Het is begrijpelijk dat sommige reders in opstand komen tegen het uitschakelen van hun vaartuigen van bepaalde visserijen en visgronden door een doorzichtig manoeuver om hun vaartuigen plots als behorende tot de grote visserij te beschouwen.

Verscheidene van deze reders en bemanningsleden hebben dan ook reeds overwogen om betrokken vangstbeperkingen eenvoudig te negeren. We wijzen er in dit verband op dat het hier geen EEG-verbod is, omdat de kwota nog niet uitgeput waren, noch zijn, maar dat het om een maatregel gaat door de Belgische Overheid genomen in overeenkomst met de producentenorganisatie. We weten niet welke sancties op het overtreden van dit K.B. staan, en het is duidelijk dat betrokken vissers hiermede moeten rekening houden. Toch kunnen we de reactie van deze mensen begrijpen. Het zijn gefrusteerde mensen omdat ze, totaal onverwachts van categorie van vaartuig veranderd werden. We stellen dan ook de vraag aan diegenen die hierover het vaderschap kunnen opeisen, „hoe zoudt U in dergelijk geval oordelen, en welke gevolgen zoudt U dan trekken?". Het is inderdaad heel gemakkelijk in andermans leder te snijden om dan als een Pontius Pilatus, bij overkomende drama's, de handen in onschuld te gaan wassen.

In elk geval is het tekenend dat de stelling ingenomen door de betrokken visserijmiddens en door de media zo eensgezind is, en dat van alle kanten met de vinger gewezen wordt naar diegene(n) die het schoentje past.

Een bijkomende frustatie voor deze mensen is het feit dat de Nederlanders vooral en de Fransen in mindere mate in de twaalfmijlzone komen vissen. Diegene boven de 70 Brt doen het straffeloos omdat wij, ofwel laten begaan ofwel niet over de controlemiddelen beschikken om dit te verhinderen. Wraakroepend is vooral dat alle EEG-Eurokotters tot 70 Brt, dus eveneens deze boven de 66 tot 70 Brt in onze twaalfmijlzone mogen komen vissen en dat dit wettig toegelaten is.

Onze Eurokotters mogen zich de vraag stellen, wat nog zal te vissen overblijven nadat de vreemde Eurokotters hier zolang en ongestoord hun netten hebben mogen uitwerpen.

**REDERS en VISSERS**

**voor uw**

**SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING**

**wendt U in volle vertrouwen tot de**

**BEROEPSVERENIGING**

**HAND IN HAND**

**VISMIJN 71, OOSTENDE – ☎ 32.11.01**

# DAF diesel en de scheepvaart

In de verte, aan de horizon, ziet men een schaduw een fraaie schuimlijn trekken op de oneindige Noordzee. Het tafereel is prachtig: een vissersboot – het ruim vol verse vis – komt de haven binnenvaren na een harde werkweek. Traag glijdt hij tussen de twee pieren door om ongemerkt, bijna heimelijk door te sluipen naar zijn ligplaats tussen de andere boten van de vissershaven te Zeebrugge.

De Z122, want dat is hij, draagt fier de naam "Noordster". Hij zou zich in niets van de anderen onderscheiden, ware het niet dat hij, in 1985, de besommingswedstrijd had gewonnen die de Belgische vissersboten onder mekaar hebben uitgeschreven. Dit betekent dat de "Noordster" in 1985 het grootste kwantum vis had verkocht in een zeer beperkte tijd. Op zichzelf zou dat nog niet eens zo interessant geweest zijn, indien de boot niet was uitgerust met DAF-motoren. De Z122 is inderdaad voorzien van een 300 pk-motor DKS voor de voortstuwing en een kleine DF 615 als boordgenerator. En we zijn waar we wezen moeten: DAF Diesel is een van de grootste leveranciers van scheepvaartmotoren – stuwmotoren, hulpmotoren en generatoren – voor de kustvissers. Maar de marine-aktiviteiten van DAF Diesel houden daar niet bij op. Behalve het vervangen van bestaande motoren, houdt DAF Diesel zich ook bezig met de binnenscheepvaart. De meest suksesvolle motor voor aken – de DKX 1100 met 340 pk – kan alleen of gekoppeld aan een tweede van hetzelfde type (680 pk!) gemonteerd worden op dezelfde schroef.

Andere toepassingen: als generator of als vulpomp voor de tankertransportschepen. En laten we, wanneer we praten over de binnenscheep-vaart, ook de rondvaartboten niet vergeten, de pijlers van het stedelijk watertoerisme. Op dit ogenblik wordt zo'n boot klaargemaakt voor de rederij "Benelux", uitgerust met DAF-motoren, zowel voor de voortstuwing als voor de generator en ook voor de boegschroef. De boot zal plaats bieden aan 350 personen en zal varen tussen Gent en Zeebrugge.

Recente onderzoeken hebben uitgewezen dat de meeste scheepswerven aan DAF Diesel hun vertrouwen schenken en dat ze de DAF-motoren positief waarderen om drie redenen: de lange levensduur en de zekerheid een goed produkt te kopen, het voordeel bereikt door het zuinige verbruik van de motor en de sterk concurrerende prijs van deze serie motoren.

DAF bewijst eens te meer dat, als het wegverkeer een specialiteit van DAF is, het water ons ook niet afschrikt. Kennelijk kunnen veelzijdigheid en soepelheid toch nog samengaan . . .

**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

## VERANDERINGEN IN „OFFICIELE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN" MAAND JULI 1986

**Verandering van eigendom, naam en thuishaven:**
N.172 „DANJO" wordt O.172 „JEAN-GLENN"
Eigendom: P.V.B.A. TOSCA, Ooststraat 52, 8400 Oostende.
Zeebrief: 2.7.1986.

**Verandering van naam en eigendom:**
Z.554 „NOORDKAAP" wordt Z.554 „LUCKY STAR II"
Eigendom: B.V.B.A. Rederij LUCKY STAR, Uitkerkestraat 15, 8380 Brugge-Lissewege, tel. (050) 54.47.19.
Zeebrief: 14.7.1986.

**Nieuw vaartuig:**
N.75 „SARVY" roepnaam OPCW
GT. 66,00 - NT. 19,00 - bouwjaar 1986 - werven 29 en 11 - staal - motor Cummins - 297 pk. - bouwjaar 1986 - boomkorvisserij.
Navigatie-instrumenten: RF-R-DN-DNP-GC-VHF-Aut.Pil.
Eigendom: P.V.B.A. CARDYN, Kaai 13, 8450 Nieuwpoort, tel. (058) 23.46.69
Zeebrief: 11.7.1986.

**Terug in de vaart:**
O.191 „NATACHA" - roepnaam OPHI
GT. 42,00 - NT. 12,00 - bouwjaar 1968 - werf 11 -staal - motor Carterpillar - 240 pk. - bouwjaar 1979 - boomkorvisserij
Navigatie-instrumenten RF-US-RG-R-OP-DN-DNP-GC-VHF-Aut.Pil.
Eigendom: DESMIT Frank, Schipperstraat 58, 8400 Oostende, tel. (059) 50.59.69
Zeebrief: 17.7.1986.

**Geschrapt:**
O.538 „NATACHA"
Eigendom: DESMIT Frank, Schipperstraat 58, 8400 Oostende.
Geschrapt op: 11.7.1986.

**Adresverandering:**
O.494 „LUCKY STAR"
Eigendom: P.V.B.A. EUROB, Kleitenstraat 12, 8440 Middelkerke, tel. (058) 23.49.95.

N.736 „LUCKY"
Eigendom: P.V.B.A. LUMAR, Azaleastraat 13, 8440 Middelkerke, tel. (059) 30.06.86.

**Verandering van eigendom:**
O.100 „EMILIE"
Eigendom: BARBAIX Noëlla, Notelaarstraat 37, 8400 Oostende, tel. (059) 80.01.54.

VANSTEENE Valère, E. Hammanstraat 60, 8400 Oostende, tel. (059) 32.52.13.
Zeebrief: 18.7.1986.

**Wijziging tonnenmaat:**
Z.99 „TERRA NOVA"
Eigendom: rederij TERRA NOVA P.V.B.A., Heiststraat 217, 8380 Zeebrugge-Brugge 5
BT. 199,60 i.p.v. 199,77
NT. 60,14 i.p.v. 60,31
Zeebrief: 28.7.1986.

**Verandering van eigendom:**
O.83 „SURVEYOR"
Eigendom: B.V.B.A. CORNEILLIE-SURVEYOR, Brugsesteenweg 51, 8401 Bredene, tel. (059) 32.43.19
Plankenvisserij i.p.v. boomkorvisserij
Zeebrief: 31.7.1986.

**Verandering van eigendom:**
Z.43 „PANDORA"
Eigendom: P.V.B.A. Rederij CAINE, Marktstraat 26, 8390 Knokke-Heist, tel. (050) 51.31.74
Zeebrief: 29.7.1986.

**Inbouw nieuwe motor + verhoging PK.:**
N.720 „ANDRE-JEANINE„
Eigendom: André VERCOUTTER-DUTRIEUX, Arsenaalstraat 38, 8450 Nieuwpoort
Motor Cummins - 297 pk.
Bouwjaar 1986.
Zeebrief: 31.7.1986.

**Nieuw telefoonnummer:**
BROUCKAERT Willy, Aaishove 11, 8300 Knokke-Heist.
Eigenaar van de Z.72 „AQUARIUS"
Tel. (050) 51.47.44.

**Nieuw telefoonnummer:**
LUMAR P.V.B.A., Azaleastraat 13, 8440 Middelkerke.
Eigenares van de N.736 „LUCKY"
Tel. (059) 30.06.86.

## TENTOONSTELLING VAN MODELBOTEN

In het kader van het 20-jarig bestaan van de model Yacht Club Oostende richt het bestuur en leden van deze Oostendse Club een tweede vijfjaarlijkse tentoonstelling in. Die tentoonstelling gaat door op 6 en 7 september in het Feestpaleis op het Wapenplein te Oostende. Het is doorlopend geopend van 10 tot 18 uur en de ingang is gratis.

De eerste tentoonstelling was in 1981 en dat was voor het 15-jarig bestaan. Op dat ogenblik waren er dan 72 modellen die door de leden tentoongesteld werden.

Dit jaar hoopt iedereen op nog meer modellen. Allerhande schepen zullen er te bezichtigen zijn: sleepboten, cargo's, passagiersschepen, speedboten en zeilboten.

Het zal voor kenners en liefhebbers van schepen zeker de moeite waard zijn om te zien.

## ONEERLIJKE PRAKTIJKEN

**Van verschillende kanten bereiken ons berichten, dat reders zouden benaderd worden door een bepaalde leverancier van vissersschepen, als zou het deze leverancier mogelijk zijn ervoor te zorgen, dat, indien men aan hem opdracht geeft tot het bouwen van een nieuw schip, hij ervoor kan zorgen dat de bouwtoelating ook gegeven wordt.**

**Dit zou niet het geval zijn, indien men andere werven een opdracht zou geven.**

**Wij trekken de aandacht van alle belanghebbenden erop, dat een dergelijke bewering louter op grootspraak berust.**

**Wij zijn de overtuiging toegedaan, dat geen enkele officiële instantie zich tot een dergelijke politiek, die voor betrokkenen zeer zware gevolgen zou kunnen hebben, zou laten verleiden.**

**Anderzijds zijn wij van mening, dat bij een eventuele opheffing van de bouwstop het ook tot de zorg zal zijn van de betrokken ministeries, om naast andere motieven, ook te zorgen voor een gelijkmatige verdeling van de beschikbare bouwtoelatingen over de diverse werven.**

**s.v. S.C.A.P.**

## ALLERLEI

■ De toegelaten vangst voor koolvis in de Noordzee in 1986 is 240.000 ton, terwijl de verwachte aanvoer op basis van de huidige vangstcijfers 220.000 ton zijn. Nochtans is de kuitschietende biomassa koolvisstock de laagste sinds 1970, zodat men verwacht dat de toegelaten vangstkwota voor koolvis in 1987 teruggebracht zal worden tot 200.000 ton.


**TE KOOP:**

**FILEER EN VRIESBEDRIJF**

Dienstig voor vis- en vleesnijverheid, in bedrijfsklare staat.
Totale oppervlakte ± 1.200 m²
Werkplaats 800 m².
Autobergplaatsen - koer.
Baadermachinen - vrachtwagens
stikstofvriezer - tunnelvriezer en frigos

**Gelegen Brugse steenweg 51bis, 8401 Bredene**
**Telefoon (059) 32 21 43**

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

## Vervolgadvies van het Economisch en Sociaal Comité inzake de „Doelstellingen van een communautair beleid in de scheepsbouwsector"

(86/C 189/10)

Op 26 september 1984 heeft het Economisch en Sociaal Comité advies uitgebracht over het „Voorstel voor een richtlijn van de Raad tot wijziging van Richtlijn nr. 81/363/EEG betreffende de steunverlening aan de scheepsbouw". Het heeft er toen op gewezen dat de Gemeenschap dringend concrete richtsnoeren moet uitwerken voor een aantal gerichte en op harmonische wijze gecoördineerde maatregelen die de grondslag van een algemeen scheepsbouwbeleid kunnen vormen.

Naar aanleiding daarvan heeft het Bureau van het Comité op 25 september 1984 de Afdeling voor industrie opgedragen een vervolgadvies over de scheepsbouwproblematiek op te stellen. De heer Arena is daarbij tot rapporteur benoemd.

De Afdeling heeft haar advies op 5 maart 1986 goedgekeurd.

Het Comité heeft tijdens zijn 236e Zitting (vergadering van 23 april 1986) het volgende advies uitgebracht, dat met grote meerderheid van stemmen (twee stemmen tegen) is goedgekeurd:

### 1. Inleiding

1.1. Meer dan tien jaar na het uitbreken van de crisis in de communautaire scheepsbouwsector is er nog steeds reden tot bezorgdheid en twijfel omtrent de toekomst van deze bedrijfstak en – impliciet – omtrent de doeltreffendheid van de maatregelen die in het verleden zijn genomen om de teruggang een halt toe te roepen.

1.2. Zorgwekkend is vooral dat er nog hoegenaamd geen sprake is van enige verbetering: de produktiecapaciteit is nog steeds veel te groot, hoewel geen moeite is – en wordt – gespaard om de capaciteit in te krimpen en af te stemmen op de vraag.

1.3. Daarom neemt het Comité eerst een aantal met het industriebeleid samenhangende aspecten en de toekomstperspectieven van de communautaire scheepsbouwsector onder de loep, ten einde de „richtsnoeren" van de Commissie ten aanzien van de doelstellingen en het instrumentarium van het scheepsbouwbeleid beter op hun merites te kunnen beoordelen.

### 2. Produktiviteit en concurrentievermogen van de communautaire scheepsbouwsector

2.1. Niettegenstaande de inkrimping van de produktiecapaciteit en de *ver doorgedreven rationalisering* is de produktiviteit van de communautaire scheepswerven *over het geheel genomen* vrijwel niet gestegen. Dit laat zich verklaren door het feit dat sinds 1975 niet alleen het aantal werknemers – en bijgevolg ook de *produktiecapaciteit* – maar ook het aantal orders – en dus ook de *produktie – met méér dan 50% zijn gedaald.*

2.2. Wellicht was men bij het terugschroeven van de produktiecapaciteit beter op een andere manier te werk gegaan en was het – zoals de diensten van de Commissie stellen – vanuit een oogpunt van industrieel beleid gezien beter geweest een groter aantal scheepswerven te sluiten in plaats van de produktiecapaciteit van alle bestaande scheepswerven min of meer onderling proportioneel te verminderen. Sluitingen zouden voor de betrokken gebieden echter ernstige sociale en economische gevolgen hebben gehad en door de al te sterke daling van de vraag bovendien niet automatisch tot de noodzakelijke produktiviteitsverbetering hebben geleid. Anderzijds is er op het vlak van de arbeidsorganisatie en de produktiestructuren heel wat veranderd en hebben ook de arbeidskrachten een behoorlijke rendementsinspanning geleverd.

2.3. Dat het herstructureringsproces niettegenstaande bovengenoemde maatregelen en de inspanning van de arbeidskrachten geen noemenswaardige resultaten heeft opgeleverd, is te wijten aan tekortkomingen in het produktieproces: zowel de omvang van de produktie als de timing lieten te wensen over, waardoor de inspanningen om de arbeidsproduktiviteit en de efficiency van de scheepsbouw in zijn geheel te verbeteren geen effect hebben gesorteerd.

2.4. Dit wordt nog eens duidelijk bevestigd in paragraaf 4.2.1. van het verslag van de Commissie over de toestand van de scheepsbouw in de Gemeenschap (doc COM[85]), waarin erop wordt gewezen dat niettegenstaande de verdere inkrimping van de produktiecapaciteit in 1984 de beschikbare capaciteit gemiddeld nog altijd maar voor 60% wordt benut. Dit is niet alleen het gevolg van het stagneren van de vraag op de wereldmarkt, maar ook van de houding van de scheepswerven in het Verre Oosten, die – ondanks informele toezeggingen – nog niets hebben ondernomen om hun produktiecapaciteit in dezelfde mate te verminderen als de communautaire werven hebben gedaan, of althans om hun expansie binnen de perken te houden.

2.5. Vandaar de toenemende „frustraties" ten aanzien van de resultaten van de enorme en dure – zowel in economisch als in sociaal opzicht – inspanningen om de produktiecapaciteit aan te passen.

2.6. Wat het *concurrentievermogen* betreft zij erop gewezen dat de verhouding tussen kosten en prijzen in Europa de laatste jaren nog verder is scheefgetrokken. De produktiekosten zijn blijven stijgen, doordat de produktiviteit – zoals gezegd – niet voldoende kon worden opgevoerd en structurele maatregelen moesten worden genomen om onderbenutting van de beschikbare produktiecapaciteit tegen te gaan; daar staat echter tegenover dat de marktprijzen sinds 1981 voortdurend zijn gedaald (−40%) en in 1984 gemiddeld weer op het niveau van de prijzen in de periode 1976-1978 waren gekomen. De resultaten van de eerste negen maanden van 1985 bevestigen deze dalende trend.

2.7. Zoals bekend dekken de prijzen – die in feite worden bepaald door de scheepswerven in het Verre Oosten, waar twee derde van alle schepen vandaan komen – al lang vrijwel alleen nog maar de „externe" kosten van de Europese scheepswerven (materiaal, apparatuur voor gespecialiseerde schepen, enz.), die hooguit 60 à 65% van de totale kostprijs van een schip bedragen (zie tabel 1).

TABEL 1

Prijzen van in het Verre Oosten gebouwde schepen en „externe" kosten van dezelfde scheepstypen in Europa (1985)

| Scheepstype | Prijs (in mln US$) | Externe kosten (in mln US$) |
|---|---|---|
| Algemeen vrachtschip: 5 000 dwt | 5,6 | 6,3 |
| Vrachtschip voor het Panamakanaal: 62 000 dwt | 16-17 | 14,0 |
| Produktentanker: 40 000 dwt | 23,0 | 19,0 |
| Fruitschip | 19,7 | 18,0 |
| Ruwe-olietanker: 80 000 dwt | 19,6 | 17,5 |
| Ruwe-olietanker: 130 000 dwt | 42,0 | 35,7 |
| Containerschip: 2 500 teu (1) | 27,0 | 24,0 |
| Bulkcarrier: 220 000 dwt | 38,5 | 33,2 |

teu = twenty feet equivalent unit
*Bron: Linking Committee*

2.8. Het is duidelijk dat herstructureringsmaatregelen alléén – hoe ingrijpend ook – de scheepsbouw niet opnieuw concurrerend kunnen maken. Zonder voldoende orders heeft het geen zin een communautaire scheepsbouwsector – van welke omvang ook – in stand te houden.

2.9. Zelfs de meest betrouwbare prognoses wijzen erop dat de vraag op wereldniveau nog wel een aantal jaren op een uiterst laag peil (10 à 12 mln G.B.R.T.) zal blijven (zie tabel 2). Men kan zich dan ook terecht afvragen of de scheepsbouwsector zich in Europa – of althans in een aantal Lid-Staten – als bedrijfstak zal kunnen handhaven.

2.10. Er zijn trouwens al enkele duidelijke tekenen aan de wand, niet alleen op het vlak van de „structuur" van de scheepsbouwsector als zodanig, maar ook waar het gaat om de omvang en de kwaliteit van de toeleveringsindustrie, dat wil zeggen de leveranciers van materiaal, onderdelen en apparatuur (die zoals gezegd ongeveer 60% van de kostprijs van het schip uitmaken).

2.11. Zoals scheepswerven met een te geringe cash-flow niet in staat zijn genoeg geld uit te trekken om de nodige investeringen in nieuwe installaties en onderzoek te doen en op die manier een verdere afname van hun concurrentievermogen tegen te gaan, zo is het voor toeleveringsbedrijven niet mogelijk aan O & O te doen en hun produktie en service op peil te houden als zij niet zeker zijn dat er een afzetmarkt is voor hun produkten.

2.12. Bovendien kampen zowel de scheepswerven als de toeleveringsbedrijven met een zorgwekkend gebrek aan geschoolde arbeidskrachten, hoewel een grote inspanning is geleverd op het gebied van de beroepsopleiding. Dit gebrek aan geschoold personeel is te wijten aan het feit dat de bedrijven hun werknemers vooralsnog geen interessante toekomstperspectieven kunnen bieden. Dit is een ernstige handicap omdat de produktieprocessen en de produkten zelf steeds sterker door de technologische vooruitgang zullen worden beïnvloed.

2.13. De crisis in de scheepsbouwindustrie – een bedrijfstak die van fundamenteel belang is voor de Westeuropese scheepvaart en alles wat daarmee verband houdt – heeft dus ook de infrastructuur van de sector aangetast en deze ontwikkeling zou wel eens onomkeerbaar kunnen zijn. In het algemeen kan men stellen dat alle gespecialiseerde sectoren (rederijen, scheepsmakelaars, classificatiebureaus, scheepswerven en

toeleveringsbedrijven) steeds meer tekenen van erosie beginnen te vertonen.

2.14. Ook in de scheepsreparatiesector – waar de gevolgen van de structurele vraagverschuivingen zich duidelijk doen gevoelen – ziet de situatie er allesbehalve rooskleurig uit en worden vrijwel overal in de Gemeenschap aanzienlijke offers gebracht, zowel in economisch opzicht als op het vlak van de werkgelegenheid. Daar deze sector in de meeste gevallen nauw met de scheepsbouwindustrie verbonden is, maakt dit de problemen in de scheepsbouw uiteindelijk nog groter. Daarom beveelt het Comité de Commissie aan, ook de problematiek van de scheepsreparatie met de nodige aandacht te bekijken.

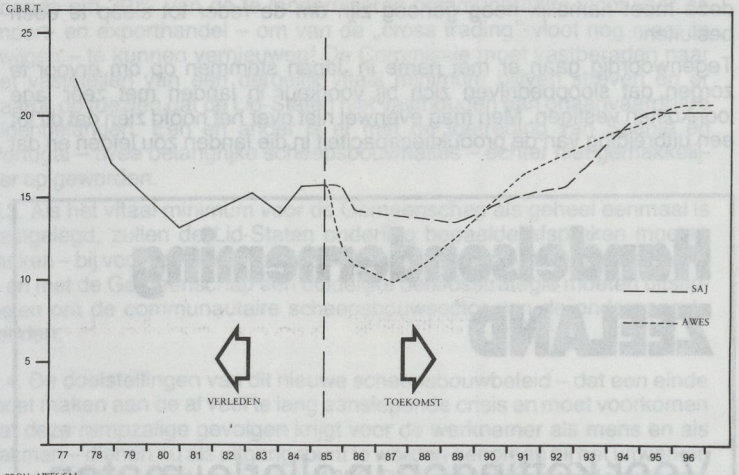
### 3. Structuur van de vraag op wereldniveau

3.1. In tabel 3 wordt het aandeel van de diverse grote scheepsbouwmogendheden op de wereldmarkt aangegeven.

3.2. Alle internationale instanties die zich met de problematiek van de scheepsbouwsector bezighouden, pleiten voor a) een aanpassing van de produktiecapaciteit aan de behoeften van de markt, en b) een terugkeer tot redelijke prijzen.

3.3. Het is een feit dat de crisis in de scheepsbouwsector Europa harder heeft getroffen dan Japan, hoewel de meningen over de capaciteitsvermindering in de Japanse scheepsbouwindustrie sterk uiteenlopen. In Europa lijkt de drastische inkrimping van de produktiecapaciteit bovendien onomkeerbaar, hetgeen in Japan niet het geval is, ook al maakt de scheepsbouwsector daar momenteel – misschien voor het eerst in zijn geschiedenis – zowel op nationaal als internationaal niveau een moeilijke periode door. Oorzaak van de problemen in de Japanse scheepsbouw zijn enerzijds de concurrentie van Korea en Taiwan en anderzijds een aantal interne factoren: de enorme tegenstelling tussen grote en kleine scheepswerven, de nasleep van het faillissement van een van de grootste scheepvaartconcerns en de duidelijke technologische achterstand van de

TABEL 2
WERELDPRODUKTIE IN DE SCHEEPSBOUWSECTOR (MLN G.B.R.T.)
RESULTATEN EN PROGNOSES




BRON: AWES/SAJ.

scheepsbouwsector ten opzichte van de andere bedrijfstakken. Een en ander heeft – naar het schijnt – een bres geslagen in de unitaire en door de Japanse overheid volgens een vast plan uitgebouwde beleidsstrategie voor de scheepvaartsector en de aanverwante bedrijfstakken, waaraan Japan ten dele de enorme groei van zijn scheepswerven en zijn vloot – die tot aan het begin van de jaren '80 heeft aangehouden – te danken heeft. Een verregaande „deregulering" op het vlak van de produktiedoelstellingen – waarbij iedereen dus gewoon zijn gang zou mogen gaan – zou de Japanse scheepswerven tot grote agressiviteit aanzetten, met alle gevolgen van dien voor de situatie op de wereldmarkt. Verder is het algemeen bekend dat Japan zijn scheepsbouwsector vóór het eind van het volgende decennium een nieuwe technologische sprong naar voren wil laten doen.

3.4. In Zuid-Korea – dat zich tot dusverre erg terughoudend heeft opgesteld ten aanzien van onderhandelingen over zaken als produktiecapaciteit en prijzen – zullen de uitermate lage arbeidskosten en de omvangrijke overheidssteun nog wel enkele jaren het vrij lage technologische niveau ruimschoots compenseren, in afwachting van de aangekondigde nieuwe investeringsprogramma's, waarvan de tenuitvoerlegging alleen maar zou zijn uitgesteld. Tenslotte zij er nog op gewezen dat in de categorie „rest van de wereld" de Chinese Volksrepubliek op weg is een groot aandeel op de internationale scheepsbouwmarkt te veroveren. Daaruit blijkt dat het zwaartepunt in de scheepsbouwsector zich geleidelijk naar de opkomende industrielanden – Brazilië, Taiwan en nu ook de Chinese Volksrepubliek – aan het verplaatsen is.

### 4. Toekomstperspectieven van de Europese scheepsbouw

4.1. De communautaire scheepsbouwsector staat dus voor de keuze het voorbeeld van Zweden te volgen – dat zich als constructeur van koopvaardijschepen vrijwel volledig uit de markt heeft teruggetrokken – of de nodige maatregelen te nemen om de eerstvolgende jaren – die nog moeilijker zullen zijn dan de periode die voorbij is – zonder kleerscheuren te kunnen doorkomen en nadien het hoofd te kunnen bieden aan de uitdagingen van de jaren '90; in het laatste geval is het zaak dat zo veel mogelijk naar specialisatie wordt gestreefd.

TABEL 3
Ontwikkeling van de orders op wereldniveau (in % G.B.R.T.)

| | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Japan | 46 | 44 | 40 | 42 | 47 | 42 | 42 | 50 | 50 | 44,5 |
| West-Europa | 29 | 33 | 31 | 33 | 31 | 32 | 26 | 16 | 22 | 24,5 |
| (EG) | (17) | (18) | (19) | (18) | (17) | (18) | (18) | (11) | (15) | (19,5) |
| Rest van de wereld | 25 | 23 | 29 | 25 | 22 | 26 | 32 | 34 | 28 | 31 |
| (Zuid-Korea) | (2) | (3) | (2) | (4) | (6) | (6) | (9) | (14) | (10) | (8,3) |
| | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

*Bron: Lloyd's scheepsregister – EG*

4.2. Waarom maatregelen moeten worden genomen om een communautaire scheepsbouwsector in stand te houden waarvan de omvang is afgestemd op de behoeften van de communautaire vloot en van het scheepvaartverkeer van de Gemeenschap, behoeft niet nogmaals te worden uiteengezet.

4.3. Wat ook het resultaat is van de pogingen van de afzonderlijke Lid-Staten, en vooral van de Europese Gemeenschap, om Japan en Korea ertoe te bewegen een billijk deel van de zogenaamde „crisislast" voor hun rekening te nemen, duidelijk is in ieder geval dat de communautaire scheepsbouwsector zijn produktiecapaciteit moet blijven inkrimpen, en wel in de ene Lid-Staat meer dan in de andere; wel dient men er rekening mee te houden dat het zeevervoer voor de Gemeenschap zeer belangrijk is, daar de Gemeenschap de grootste handelsmogendheid ter wereld is en meer goederen over zee vervoert dan welke andere handelsmogendheid ook.

4.4. Men mag evenwel niet verwachten dat een inkrimping van de communautaire produktiecapaciteit – hoe drastisch ook – het evenwicht op de wereldmarkt kan herstellen zolang elke verdere reductie in Europa door de andere constructeurs kan worden aangegrepen om hun positie op de wereldmarkt te versterken en zolang er geen overeenkomsten worden gesloten om dit te verhinderen.

4.5. Veel belangrijker is echter de benuttingsgraad van de produktiecapaciteit. Er moet in de eerste plaats naar worden gestreefd het beschikbare potentieel aan arbeidskrachten – een uitermate belangrijke factor in de structuur van de produktiekosten – optimaal te benutten en de orders meer te bundelen; overigens zou men door een aantal scheepswerven te sluiten de steunverlening aan de scheepsbouw een stuk efficiënter kunnen maken.

4.6. Moet men zich bij het herstructureren van de communautaire scheepsbouwsector laten leiden door de omvang van de begrotingsmiddelen die men voor deze sector wil uittrekken dan wel door overwegingen van sociale, economische en strategische aard?

4.7. In dit verband mag in geen geval uit het oog worden verloren dat:

- een verdere inkrimping van het aantal arbeidskrachten in een periode van geringe economische groei en hoge werkloosheid duurder uitvalt en politiek gezien moeilijker te realiseren is;
- de meeste bedrijven tot ondergang gedoemd zijn indien de produktie beneden een bepaald niveau ligt, vooral omdat zij er dan niet in slagen bekwame bedrijfsleiders, technici en arbeidskrachten aan te trekken;
- vele landen ertoe genoodzaakt zijn een aantal scheepswerven in stand te houden om in de behoeften van de koopvaardijvloot en de marine te kunnen voorzien.

4.8. In een aantal Lid-Staten is het zogenaamde „vitaal minimum", dat absoluut gehandhaafd en beschermd dient te worden, al bereikt. De vraag is nu, wat nog voor de communautaire scheepsbouwsector in zijn geheel moet worden ondernomen. Als dat eenmaal is uitgemaakt kan men de koers van een constructief communautair scheepsbouwbeleid gaan uitstippelen.

4.9. Tot nog toe was het de Commissie er slechts om te doen de controle op de steunverlening aan de scheepsbouw te versterken en de steunverlening nauwer te koppelen aan herstructureringsmaatregelen. Het zou echter veel beter zijn geweest als zij meer had ingespeeld op de mogelijkheden tot samenwerking binnen de communautaire scheepsbouwsector, bijvoorbeeld bij het stimuleren van overeenkomsten tot samenwerking, coördinatie en integratie (niet noodzakelijk op communautair niveau). Dergelijke overeenkomsten zijn tot nu toe uitgebleven doordat noch de Lid-Staten noch de scheepsbouwers het met elkaar eens konden worden.

4.10. Hoe dan ook, de marktsituatie ziet er momenteel slechter uit dan men ooit had kunnen denken, zodat de doelstellingen van de Commissie niet meer haalbaar zijn en het nog lang zal duren voordat de communautaire scheepsbouwsector het zonder steun zal kunnen stellen.

4.11. Opvallend is dat de communautaire instanties zich zo veel moeite getroosten om de steunverlening van de Lid-Staten onder controle te krijgen en terug te schroeven, maar niets kunnen of willen doen om de talloze vormen van steunverlening in derde landen op te sporen en om die steunverlening en de in dit advies onder de aandacht gebrachte manifeste gevallen van dumping aan de kaak te stellen.

**5. Maatregelen om de scheepsbouw een nieuwe impuls te geven**

5.1. Welk beleid de communautaire instanties ook voor ogen staat, uitgangspunt kan alleen maar de resolutie van de Raad van 19 september 1978 zijn. Het is *ondenkbaar* dat de Lid-Staten *niet* vastbesloten zouden zijn deze bedrijfstak van de ondergang te redden. Daarom moeten absoluut maatregelen worden genomen om de internationale concurrentiepositie van de communautaire scheepswerven te verbeteren en om tot eerlijke concurrentievoorwaarden binnen de Gemeenschap en tot billijke relaties op het internationale vlak te komen.

5.2. Het herstel van het concurrentievermogen is in de eerste plaats een zaak van de scheepsbouwsector zelf. De Europese scheepsbouwers zijn zich daar terdege van bewust en zetten dan ook hun inspanningen om de arbeidsorganisatie en de arbeidsmethoden te verbeteren en het personeel te herscholen onverminderd voort, zulks in samenwerking met de andere sociale partners. Door het ontbreken van orders loopt een en ander uiteraard niet steeds van een leien dakje. Bovendien is er maar weinig geld beschikbaar voor investeringen, zodat deze – vooral op O & O-gebied – op een lager pitje worden gezet.

5.3. De communautaire instanties daarentegen dienen er in de eerste plaats – zonder „autarkische" bijbedoelingen – voor te zorgen dat de Europese rederijen hun orders zo veel mogelijk bij Europese scheepswerven plaatsen. Verder moet het nodige worden gedaan om de rederijen beter in staat te stellen het hoofd te bieden aan de internationale concurrentie, en moet een einde worden gemaakt aan de achteruitgang in de communautaire scheepvaartsector, die in vijf jaar tijds 20% (zonder Griekenland zelfs 28%) van zijn vloot heeft zien verdwijnen. In het zeevervoer zijn zich momenteel ingrijpende veranderingen aan het voltrekken, die wel eens bepalend zouden kunnen zijn voor het lot van de Europese vervoerondernemingen, vooral in de gevoelige sector van de lijndiensten; een van die veranderingen is bijvoorbeeld de invoering van de „round-the-world services" door een aantal grote scheepvaartconcerns in de Verenigde Staten en Taiwan.

5.4. In dit verband acht het Comité het wenselijk even stil te staan bij een aantal „maatregelen" die op het ogenblik nog in voorbereiding zijn. Andere instrumenten – zoals het Europees Sociaal Fonds en het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling – hebben hun sporen reeds verdiend, al zou het EFRO – met name de „quotavrije" afdeling – heel wat efficiënter moeten worden.

5.4.1. *Interne kredietverlening („Home Credit Scheme")*

5.4.1.1. In scheepsbouwkringen wordt met grote belangstelling uitgekeken naar de invoering van het zogenaamde „Home Credit Scheme". Voordat echter een behoorlijk functionerende regeling inzake interne kredietverlening in het leven kan worden geroepen, moeten eerst nog tal van ingewikkelde technische problemen uit de weg worden geruimd. Daar het er bovendien naar uitziet dat de scheepsbouwsector het over enige tijd moeilijker zal krijgen dan ooit tevoren, is het te hopen dat het „Home Credit Scheme", als het er eenmaal is, met de nodige soepelheid zal worden toegepast, zodat ook nog de huidige regelingen gedeeltelijk kunnen blijven functioneren en het „Home Credit Scheme" in bepaalde gevallen als aanvulling op de nationale systemen kan dienen.

5.4.1.2. Het lijkt namelijk weinig waarschijnlijk dat door de herstructureringsmaatregelen van de scheepswerven de kosten/prijs-verhouding de eerstvolgende jaren zozeer zal verbeteren dat de reders het „Home Credit Scheme" voordeliger en interessanter gaan vinden dan de exportkredietregeling van de OESO, zelfs wanneer deze buiten de Gemeenschap correct wordt toegepast.

5.4.2. *O & O*

5.4.2.1. Het is zonder meer duidelijk dat de toepassing van geavanceerde technologieën van groot belang is voor het concurrentievermogen van de Europese scheepsbouw, gezien de hoge arbeidskosten waarmee deze sector te kampen heeft. Sommige technologieën kunnen in de scheepsbouw echter niet zo snel en niet op even grote schaal als in andere bedrijfstakken worden ingevoerd. Niettemin zal juist de ervaring die elders is opgedaan, de invoering van specifieke methoden en apparatuur in de scheepsbouwsector (cad/cam-technieken, robots, enz.) mogelijk maken.

5.4.2.2. Daarom moet elke vorm van samenwerking op O & O-gebied – samenwerking op bilateraal en multilateraal vlak, tussen scheepswerven van verschillende Lid-Staten en tussen onderzoekscentra – zo veel mogelijk worden gestimuleerd, onder meer door middel van speciale financiële steun. Daarbij dient men te bedenken dat innovaties in bestaande produktieprocessen even belangrijk kunnen zijn als fundamentele uitvindingen die tot volkomen nieuwe produktieprocessen leiden.

5.4.2.3. Het Comité betreurt dat er nog geen specifiek O & O-programma voor de scheepsbouwsector bestaat en hoopt dat de communautaire instanties dit euvel zullen verhelpen door in programma's als BRITE en ESPRIT ook een aantal maatregelen ten behoeve van de scheepsbouw op te nemen.

5.4.2.4. Door niet alleen de produktiemethoden, maar ook de conceptie van het produkt zelf – het schip – op een nieuwe leest te schoeien, moeten de communautaire scheepsbouwers trachten die delen van de markt te veroveren waar de concurrentie van de prijsbepalende scheepsbouwnaties zich het minst doet gevoelen.

5.4.3. *Standaardisering*

5.4.3.1. De deskundigen van de diverse Lid-Staten blijken tijdens hun lange onderhandelingen geen oplossing – zelfs geen gedeeltelijke – te hebben gevonden voor een netelig probleem in de scheepsbouwsector: de standaardisering van het enorm grote aantal scheepsonderdelen. Hoewel het Comité zich ervan bewust is dat het hier om een zeer ingewikkelde zaak gaat, meent zij toch dat naar standaardisering moet worden gestreefd, niet zozeer als doel op zich als wel als middel om het aantal leveranciers te verminderen en de communautaire scheepsbouwsector op die manier de voordelen van massaproduktie te kunnen bieden. De bedoeling is dus niet dat een groot aantal leveranciers uit alle Lid-Staten van de Gemeenschap uniforme onderdelen leveren, maar wel dat een klein aantal gespecialiseerde producenten alle Europese scheepswerven tegen concurrerende prijzen van onderdelen voorzien.

5.4.4. *Sloop en nieuwbouw („Scrap and Build")*

5.4.4.1. Het geringe succes van *het vroegere voorstel* voor een steunregeling ter bevordering van het slopen van verouderde schepen – en indirect van de bouw van nieuwe schepen – mag de Commissie er niet van weerhouden een nieuwe – eventueel alleen op sloop gerichte – regeling uit te werken.

5.4.4.2. Veel zal uiteraard afhangen van de omvang van de „premie"; deze moet namelijk hoog genoeg zijn om de reder tot sloop te doen besluiten.

Tegenwoordig gaan er met name in Japan stemmen op om ervoor te zorgen dat sloopbedrijven zich bij voorkeur in landen met zeer lage loonkosten vestigen. Men mag evenwel niet over het hoofd zien dat dit tot een uitbreiding van de produktiecapaciteit in die landen zou leiden en dat

**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**

deze eventueel ook zou kunnen worden gebruikt voor de bouw en/of herstelling van schepen.

5.4.5. *Maatregelen ter verbetering van het evenwicht op de wereldmarkt*

5.4.5.1. De Gemeenschap heeft tot nog toe maar heel weinig resultaat geboekt in haar pogingen om het overwicht van Japan op de wereldmarkt binnen de perken te houden en de snelle expansie van de scheepsbouw in Korea – voornaamste oorzaak van de moordende prijzenslag die momenteel aan de gang is – enigszins af te remmen. Het had voor de Gemeenschap en de Lid-Staten dan ook duidelijk moeten zijn dat alleen een vastberaden politieke actie ervoor kan zorgen dat deze beide landen ernstig met de Gemeenschap gaan onderhandelen en dat er weer wat meer orde op de wereldmarkt komt. Dit kan gebeuren via bilaterale of multilaterale akkoorden of door middel van maatregelen in het kader van *internationale organisaties.*

**6. Conclusies**

6.1. De toekomst van de Europese scheepsbouwsector blijkt er allesbehalve rooskleurig uit te zien: de prijzen zijn – mede door de agressieve politiek van een aantal scheepsbouwnaties – gedaald tot ver beneden het niveau dat bij een stagnerende vraag te verwachten is; de Europese scheepsbouwsector is er – niettegenstaande de enorme inspanningen die hij heeft geleverd – niet in geslaagd zijn produktiviteit en zijn concurrentievermogen weer volledig op peil te brengen, en de kansen op een spoedige opleving van de vraag naar nieuwe schepen blijken uiterst gering te zijn. Alles lijkt er dus op te wijzen dat de Europese scheepsbouw op het internationale vlak voortaan een totaal marginale rol zal spelen indien het beleid – zowel wat de grondbeginselen als wat het instrumentarium betreft – niet spoedig volledig wordt omgebogen.

6.2. Er mag niet langer worden gewacht met het vastleggen van een vitaal minimum dat zo goed mogelijk beschermd dient te worden. De huidige capaciteitsbenutting (ongeveer 2,8 miljoen G.B.R.T.) is niet eens voldoende om 30% van de te moderniseren communautaire vloot voor de import- en exporthandel – om van de „cross trading"-vloot nog maar te zwijgen – te kunnen vernieuwen! De Commissie moet vastberaden naar het vaststellen van een dergelijk vitaal minimum blijven streven en er daarbij op toezien dat de Lid-Staten niet vasthouden aan onaanvaardbare eigenbelangen. Een en ander is er met de toetreding van Spanje en Portugal – twee belangrijke scheepsbouwnaties – echter niet gemakkelijker op geworden.

6.3. Als het vitaal minimum voor de Gemeenschap als geheel eenmaal is vastgelegd, zullen de Lid-Staten onderling bepaalde afspraken moeten maken – bij voorbeeld over marktaandelen, zoals in de ijzer- en staalsector – en met de Gemeenschap een duidelijke beleidsstrategie moeten uitstippelen om de communautaire scheepsbouwsector van de ondergang te redden.

6.4. De doelstellingen van dit nieuwe scheepsbouwbeleid – dat een einde moet maken aan de al veel te lang aanslepende crisis en moet voorkomen dat deze rampzalige gevolgen krijgt voor de werknemer als mens en als vakman – dienen nu als uitgangspunt te worden genomen bij het uitwerken van de richtlijn voor de periode na 1986. De inspanningen om de scheepswerven te moderniseren, om de produktieprocessen te verbeteren en om betere schepen af te leveren kunnen echter alleen maar resultaat opleveren als er voldoende orders binnenkomen om de beschikbare produktiecapaciteit volledig te kunnen benutten. In gebieden met in moeilijkheden verkerende scheepsbouwbedrijven – en vooral daar waar verdere inkrimpingen noodzakelijk blijken – moet ook naar een grotere diversifiëring van de industriële bedrijvigheid worden gestreefd. Verder zou een voorzichtig specialisatiebeleid de scheepsbouwsector waarschijnlijk ten goede komen. Een en ander zou de scheepsbouwindustrie beter in staat stellen het hoofd te bieden aan de nieuwe technologische uitdagingen waarmee deze sector zeker geconfronteerd zal worden wanneer in de jaren '90 ook op grote schaal off-shore-apparatuur voor werkzaamheden op zee – andere dan oliewinning – zal moeten worden geproduceerd.

6.5. Scheepsbouw en scheepsherstelling zijn nauw met elkaar verbonden en moeten dan ook te zamen worden aangepakt. Om het voortbestaan van een levensvatbare scheepsreparatiesector te garanderen, moeten ook in deze bedrijfstak herstructurerings- en steunmaatregelen worden genomen.

6.6. Verder pleit het Comité nogmaals – ook in het advies van 26 september 1984 is hierop aangedrongen – voor een betere controle en inspectie van schepen die de Europese havens aandoen ten einde het aantal onveilige schepen te verminderen.

6.7. Voorts mag men niet vergeten dat de situatie in de scheepsbouwsector (scheepsreparatie inbegrepen) bepalend is voor het lot van de toeleveringsindustrie, waarvan de bijdrage in de totstandkoming van het eindprodukt groter is dan die van de scheepsbouwsector zelf. Een groot deel van de steun die in naam voor de scheepsbouw bestemd is – in feite alleen maar het equivalent van de douanebescherming die andere sectoren van de verwerkende industrie genieten – komt dus uiteindelijk bij de toeleveringsbedrijven terecht, die tot rationalisatie en specialisatie zullen moeten overgaan.

6.8. De steunmaatregelen ten behoeve van de scheepsbouwsector moeten onderling vergelijkbaar en volkomen „doorzichtig" zijn. Bij het beoordelen van de omvang – en dus van de „aanvaardbaarheid" – van de steun dient men te bedenken dat de zeescheepvaartsector globaal genomen een aanzienlijk positief saldo te zien geeft.

6.9. Om economische en strategische redenen is de scheepsbouwsector daar onlosmakelijk mee verbonden, zodat de problemen van de scheepswerven, meer nog dan in het verleden, te zamen met die van de rederijen moeten worden aangepakt. De communautaire rederijen verkeren momenteel namelijk in een bijzonder moeilijke en zelfs hachelijke situatie, vooral als gevolg van de oneerlijke concurrentie van vele landen buiten de Gemeenschap. Vergeleken hiermee vallen de problemen ten tijde van het uitbreken van de crisis in de communautaire scheepsbouwsector in de tweede helft van de jaren '70 in het niet. Wordt de ernst van de situatie onderschat, dan zullen de resoluties van Raad en Parlement ten aanzien van de bescherming van de communautaire zeescheepvaartsector nog veel moeilijker in praktijk te brengen zijn.

6.10. Daarom dient de Commissie via een algemene internationale actie van politieke en commerciële aard iedere vorm van protectionisme bij derde landen te bestrijden, zodat een gunstig klimaat voor herstel van het concurrentievermogen van de communautaire koopvaardijvloot wordt geschapen. Dit is tevens een doeltreffend middel om de scheepsbouwsector een krachtige impuls te geven.

6.11. Het Comité dringt er met klem bij de Commissie op aan dat zij zich in het kader van het GATT meer inspant om de dumpingpraktijken in de scheepsbouw een halt toe te roepen, en dat zij ook bij het overleg over de inkrimping van de produktiecapaciteit in de scheepsbouwsector, met name in de zesde werkgroep van de OESO, een actievere rol gaat spelen.

Zolang de Gemeenschap niet met de scheepsbouwlanden in Azië om de tafel gaat zitten en er geen uitzicht is op enige verbetering, is het absoluut noodzakelijk dat op communautair niveau maatregelen worden genomen om de scheepsbouwindustrie te beschermen.

# MARKT- EN VISMIJNECHOS

## OOSTENDE

't Is tijd dat de vangstverboden opgeheven worden zodat onze schepen terug in zee kunnen gaan. Naar gebieden waar ze normale visserij kunnen beoefenen. Op die manier zou er nog eens een normale aanvoer kunnen genoteerd worden in onze vismijnen.

Het was immers opnieuw armoe troef en dan vooral te Oostende waar alleen vrijdag en maandag van „aanvoer" kon gesproken worden. Veel IJslandvis (1100 bennen) vooral koolvis waarvoor geen te beste prijs betaald werd. De andere vis ging wel vlot weg zodat het voor de O.129 een opbrengst van ruim 2,7 miljoen werd.

Voor de schepen die van de West terugkeerden was er evenmin reden tot klagen. Ook al bestonden de meeste vangsten weer voor het grootste gedeelte uit kleine vissoorten (gul en wijting). Voor kleine gul noteerden we rond de 35 fr, kleine wijting kreeg van 30 naar 23 fr. Kabeljauw en grote gulsoorten, meer in de markt dan gewoonlijk (?) kregen flinke prijzen. Kabeljauw tot 135 fr en meer, gul tussen 90 en 115 fr. Grote wijting werd verkocht tussen 55 en 70 fr.

Een paar kanaalvangsten met wat tong. Lagere tongprijzen dan verleden week die schommelden tussen 300 en 430 fr, volgens grootte en kwaliteit. Grote tarbot tot 450 fr, grote griet tot 355fr. Staartvis liep op tot 410 fr het kg en voor steenschol werd tussen 110 en 230 fr betaald. De grotere aanvoer van kleine tong in Nederland is naar het schijnt de voornaamste oorzaak van de dalende prijs van die soorten.

Platvis werd erg schaars aangevoerd, de prijs loog er niet om. Grote soorten tussen 75 en 90 fr, derde slag tussen 55 en 70 fr en platjes van 28 naar 36 fr. Een grotere aanvoer zou hier zeker van pas komen, vooral er nu weer belangstelling getoond wordt van nederlandse zijde.

Garnaal wordt met de dag schaarser in de vismijn. De laatste dagen door het slechte weer, de andere door de rukke trapverkoop. Als met al blijft de garnaalprijs hoog voor het jaargetijde: 140 naar 210 fr.

**VRIJDAG 28 AUGUSTUS 1986**

| | dag. | vis | tong | fr. |
|---|---|---|---|---|
| KUST | | | | |
| RI.423 | — | 10 | 700 | 343.513 |
| KREEFTENPUT | | | | |
| O.26 | 13 | 100 | 1.000 K | 581.241 |
| KANAAL | | | | |
| O.108 | 16 | 250 | 1.500 | 1.332.938 |
| KUST | | | | |
| O.191 | 3 | 45 | 320 | 227.902 |
| O.427 | 3 | 20 | 250 | 158.996 |

**MAANDAG 25 AUGUSTUS 1986**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| IJSLAND | | | | |
| O.318 | 18 | 1.100 | — | 2.792.213 |
| WEST | | | | |
| N.45 | 12 | 470 | — | 1.048.520 |
| N.597 | 12 | 250 | — | 548.344 |
| Z.502 | 11 | 530 | — | 1.343.963 |
| N.525 | 9 | 40 | 800 | 376.211 |
| MONKEY BANK | | | | |
| N.752 | 10 | 220 | — | 573.756 |
| KANAAL | | | | |
| O.500 | 16 | 90 | 1.300 | 887.186 |
| N.52 | 17 | 170 | 2.300 | 1.593.968 |
| O.127 | 19 | 190 | 1.300 | 1.035.862 |
| O.206 | 13 | 340 | — | 979.518 |

**WOENSDAG 26 AUGUSTUS 1986**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| KREEFTENPUT | | | | |
| O.229 | 12 | 120 | 700 T | 517.027 |

## IJSLANDSE VISSOORTEN

**Prijs per kg. op maandag 25 augustus 1986**

| | |
|---|---|
| Schelvis groot | 77,00/ |
| Mid. schelvis | 68,00/ 75,00 |
| Kleine schelvis | 37,00/ 56,00 |
| Kabeljauw | 80,00/ 91,00 |
| Gul | 69,00/ 87,00 |
| Zeebaars | 62,00/ 73,00 |
| Witte leng | 64,00/ |
| Blauwe leng | 86,00/ 91,00 |
| Schartong (Schotse schol) | 26,00/ 48,00 |
| Heilbot | 226,00/307,00 |
| Koolvis | 24,00/ 42,00 |
| Hondstong (mieten) | 83,00/ |
| Zeewolf | 68,00/117,00 |

## Verwachtingen

**VRIJDAG 29 AUGUSTUS**

NOORD: O.114 250 vis (130 platvis)

**MAANDAG 1 SEPTEMBER**

IJSLAND: O.216 500 vis (125 koolvis, 120 rode zeebaars, 30 schelvis, 10 zeewolf, 20 leng, 50 varia)
NOOPHEAD: O.216 150 kab. & gul, 20 varia
KANAAL: Z.583
NOORD: O.274
KREEFTENPUT: O.306
NOORDZEE: O.135 - O.275
WEST: N.3 - O.118

**DINSDAG 2 SEPTEMBER**

NOORDZEE: O.309/N.719
NOORD: O.51 (vermoedelijk)

## ZEEBRUGGE

**VRIJDAG 22 AUGUSTUS 1986**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| BR.6 | KRP | — | 130 | 11 | 654.990 |
| Z.41 | KRP | — | 60 | 10 | 307.725 |
| Z.573 | KRP | — | 120 | 10 | 473.653 |
| Z.70 | KN | 1.500 | 180 | 17 | 957.740 |
| Z.578 | | | | | 207.200 |
| | | | | | **2.601.308** |

**MAANDAG 25 AUGUSTUS 1986**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| O.124 | N | — | 570 | — | 1.797.690 |
| Z.93 | KN | 1.400 | 150 | — | 1.158.470 |
| Z.198 | KRP | — | 120 | — | 605.045 |
| Z.12 | K | 300 | 45 | — | 302.470 |
| Z.189 | KN | 1.000 | 280 | — | 1.037.002 |
| Z.300 | KN | 1.400 | 130 | — | 910.110 |
| Z.56 | K | 400 | 20 | — | 231.600 |
| | | | | | **6.042.387** |

**WOENSDAG 27 AUGUSTUS 1986**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Z.60 | N | — | 370 | 11 | 1.413.500 |
| Z.324 | N | — | 250 | 14 | 863.780 |
| Z.569 | KRP | — | 120 | 10 | 549.155 |
| Z.243 | KRP | — | 125 | 10 | 710.110 |
| Z.80 | KN | 1.000 | 80 | 13 | 899.590 |
| Z.123 | KRP | — | 90 | 10 | 761.725 |
| | | | | | **5.197.860** |

## NIEUWPOORT

**DONDERDAG 21 AUGUSTUS 1986**

| | | |
|---|---|---|
| GARNAAL | | |
| N.22 | 96 kg. | 16.815 fr. |
| N.782 | 92 kg. | 11.799 fr. |

**VRIJDAG 22 AUGUSTUS 1986**

| | | |
|---|---|---|
| VIS | | |
| N.736 | 1.694 kg. | 178.227 fr. |
| N.75 | 1.457 kg. | 241.443 fr. |
| N.49 | 76 kg. | 12.646 fr. |
| N.590 | 168 kg. | 33.715 fr. |
| N.788 | 61 kg. | 16.253 fr. |
| N.88 | 110 kg. | 17.796 kg. |
| GARNAAL | | |
| N.700 | 139 kg. | 23.081 fr. |
| N.782 | 68 kg. | 9.567 fr. |
| N.22 | 83 kg. | 16.491 fr. |

Twee bokkenvissers en vier kustvaartuigen losten op de vrijdagmarkt samen ongeveer 3.600 kg vis, voor een totale waarde van 515620 fr. Tong nr. 1 kreeg 399 à 405 fr./kg en tong nr. 2 428 à 434 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 458 à 472 fr./kg en tong nr. 4 of fruittong 440 à 470 fr./kg. Voor tong nr. 5 werd 374 à 390 fr./kg geboekt en voor kleine tong 290 à 350 fr./kg. Voor grote tarbot werd 390 à 570 fr./kg geboekt, voor middenslag tarbot 310 à 350 fr./kg, voor varia 270 à 340 fr./kg en voor griet 260 à 298 fr./kg. Tongschar boekte men aan 189 à 228 fr./kg, robaard aan 115 à 135 fr./kg en knorhaan aan 2750 à 3250 fr. de ben. Grote pladijs werd tegen 3750 à 4460 fr. de ben aangekocht, drieling- of middenslagpladijs tegen 2180 à 2660 fr. de ben en visjes tegen 1400 à 1750 fr. de ben. Moerrog noteerde men aan 4750 à 5000 fr. de ben, tilten aan 4600 à 4800 fr. de ben, scherpstaarten aan 4300 à 4500 fr. de ben en katrog aan 2400 à 2750 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2180 à 2250 fr. de ben opgetekend en voor kleine zandschar 1180 à 1240 fr. de ben. Zeehond haalde 2750 à 3250 fr. de ben en zee- of zandhaai 1250 à 1900 fr. de ben. Alle prijsnoteringen op de vrijdagmarkt geboekt kenden een gevoelige daling in vergelijking met de prijzen der voorbije marktdagen. Op de vrijdagmarkt werd door drie vaartuigen garnaal aangevoerd waarvan de prijs van 109 à 129 fr./kg varieerde.

**MAANDAG 25 AUGUSTUS 1986**

| | | |
|---|---|---|
| VIS | | |
| N.738 | 6.695 kg. | 271.856 fr. |
| N.58 | 2.277 kg. | 351.510 fr. |
| N.350 | 1.670 kg. | 276.588 fr. |
| N.49 | 113 kg. | 16.289 fr. |
| N.590 | 227 kg. | 43.196 fr. |
| N.88 | 71 kg. | 20.795 fr. |
| GARNAAL | | |
| N.22 | 115 kg. | 20.872 fr. |

Op de maandagmarkt losten één Westvaartuig, twee bokkenvissers en drie kustvaartuigen samen ongeveer 11.000 kg vis, voor een totale opbrengst van 987.646 fr. Voor tong nr. 1 werd 392

TE KOOP

STALEN VISSERSVAARTUIG

van 109 Bruto ton

Bouwjaar 1966

Z.w.: tel. (050) 51 41 28

à 398 fr./kg bekomen en voor tong nr. 2 408 à 416 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong bekwam 448 à 462 fr./kg en tong nr. 4 of fruittong 378 à 385 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 364 à 372 fr./kg en kleine tong 299 à 305 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 469 à 580 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 310 à 410 fr./kg, varia tegen 280 à 360 fr./kg en griet tegen 250 à 310 fr./kg. Voor tongschar werd 186 à 218 fr./kg bekomen, voor rode soldaten 124 à 130 fr./kg, voor koningsvis 240 à 260 fr./kg en voor robaard 118 à 135 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 4000 à 4500 fr. de ben aangekocht, middenslag- of drieling pladijs tegen 2250 à 2700 fr. de ben en visjes tegen 1350 à 1600 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 7400 à 7800 fr. de ben genoteerd en voor gul 6500 à 6800 fr. de ben. Grote wijting kreeg 4300 à 4500 fr. de ben en kleine wijting 2500 à 2800 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2020 à 2080 fr. de ben opgetekend en voor kleine zandschar 1080 à 1150 fr. de ben. Moerrog werd tegen 5000 à 5250 fr. de ben aangekocht, tilten tegen 4250 à 4500 fr. de ben, scherpstaarten tegen 4000 à 4250 fr. de ben en katrog tegen 2700 à 3000 fr. de ben. Voor zeehond werd er 3000 à 3250 fr. de ben neergepend, voor zee- of zandhaai 1750 à 2250 fr. de ben en voor knorhaan 900 à 1200 fr. de ben. Er heerste op de maandagmarkt der Nieuwpoortse veiling een gedrukte stemming vanwege de handelaars, dit na het melden van de op zee gebleven bemanning der N.512 „Ingrid" van reder René Calcoen.

**WOENSDAG 27 AUGUSTUS 1986**

| VIS | | |
|---|---|---|
| N.575 | 1.012 kg. | 84.410 fr. |
| N.75 | 459 kg. | 117.974 fr. |
| N.723 | 1.699 kg. | 95.696 fr. |

Twee bokkenvissers en één vaartuig van de West losten hun slechte weersvangst op de woensdagmarkt. Tong nr. 1 kreeg 415 à 421 fr./kg en tong nr. 2 423 à 428 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 493 à 496 fr./kg en tong nr. 4 of fruittong 470 à 475 fr./kg. Tong nr. 5 bekwam 428 à 434 fr./kg en kleine tong 331 à 336 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 440 à 570 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 290 à 358 fr./kg, varia tegen 260 à 340 fr./kg en griet tegen 290 à 350 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 4200 à 4500 fr. de ben aan de koper gebracht, middenslag- of drieling pladijs tegen 2300 à 2750 fr. de ben en visjes tegen 1800 à 2000 fr. de ben. Kabeljauw haalde 148 à 158 fr./kg en gul 1600 à 6700 fr. de ben, dit volgens de grootte en klasse. Rog der sortering moerrog en tilten bekwam 95 à 105 fr./kg en de sortering scherpstaarten 4500 à 4800 fr. de ben. Voor grote wijting werd 3700 à 3900 fr. de ben neergepend en voor kleine wijting 1750 à 2000 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 2280 à 2400 fr. de ben en kleine zandschar 1480 à 1800 fr. de ben. Voor alle aangevoerde soorten was er op de woensdagmarkt één gevoelige prijsstijging waar te nemen. Alle prijsnoteringen ondergingen de invloed van het stormweer en de vraag overtrof zodoende het aanbod.

# SCHEEPSBOUW: POMPEN OF VERZUIPEN

De eens zo welvarende Europese scheepsbouw gaat een onzekere toekomst tegemoet. Men had gehoopt dat het programma van staatshulp, dat in 1981 door de Gemeenschap werd aangenomen, de scheepsbouw weer in zijn oude glorie zou herstellen, maar daar is helaas niets van in huis gekomen. Geconfronteerd met de praktische ineenstorting van deze industrietak zijn de Europese Commissie en de regeringen van de lidstaten thans naarstig op zoek naar een nieuwe strategie die het programma van 1981, dat in december afloopt, kan vervangen.

Hoe groot de crisis is, wordt duidelijk als men de statistieken bekijkt. Vorig jaar - dus voor de toetreding van Spanje en Portugal - noteerden de scheepswerven in de tien Lidstaten een produktie van twee miljoen crt (compensated registered tonnage, dat is tonnage aangepast aan het betrokken werkvolume). In 1976 was dat 5,1 miljoen crt. De produktie van vorig jaar was precies 14 % van de totale wereldproduktie en dat was een daling van 61 % sedert 1976.

In de afgelopen tien jaar hebben de scheepswerven in de Gemeenschap hun personeelsbestand meer dan gehalveerd tot net iets meer dan 91.000 mensen. Volgens de Commissie wordt het afstemmen van het aantal arbeidsplaatsen op het werkvolume steeds moeilijker omdat alle mogelijkheden tot tewerkstelling elders en vervroegd pensioen reeds lang zijn uitgeput.

Sedert 1977, toen de crisis goed voelbaar werd, heeft de scheepsbouw geprobeerd zichzelf te herstructureren. De moeilijkheden in de scheepsbouw worden niet alleen veroorzaakt door het teruglopen van de vraag naar schepen maar ook door de prijsverschillen tussen de Europese werven en de nieuwe werven in de ontwikkelingslanden. De Zuidkoreaanse werven, die wat produktie betreft direct na de Japanse komen, vragen prijzen die 35 tot 50 % onder de beste Europese prijs liggen. Erger nog, werven in Zuid-Korea en andere ontwikkelingslanden dingen nu mee naar opdrachten voor de bouw van gespecialiseerde schepen zoals methaantankers waarvoor vroeger alleen maar de Europese werven de technologische kennis bezaten..

Maar ook Japan en Zuid-Korea hebben niet kunnen ontsnappen aan de huidige crisis die van wereldformaat is. De daling in de vraag naar nieuwe schepen is zeer groot. Vergeleken met de wereldproductie van tien jaar geleden zal de tonnage dit jaar 30 % lager liggen. Bij de huidige prijzen zijn de werven niet altijd in staat de productiekosten te dekken zodat zelfs zwaar concurrerende werven verliezen lijden.

Samen met staatshulp zal het herstructureringsproces voortgezet moeten worden. De Commissie zag graag dàt de Europese werven zich zouden specialiseren op schepen waarbij vergevorderde technologieën worden gebruikt. De Commissie vindt dat staatshulp zowel voor herstructurering beschikbaar moet zijn als voor het overbruggen van de prijsverschillen.

# GROEIEND BEGRIP IN DE VISSERIJ VOOR BESCHERMINGSMAATREGELEN

Na de voorzitter van de Schotse Producentenorganisatie, de heer, Hay en de voorzitter van de voornaamste Ierse producentenorganisatie Joe Murin, dringt het ook in de visserij door dat de vis beter dient beschermd te worden.

Schipper Jim Vanko uit Eyemouth, één der topschippers uit Aberdeen, heeft een sterke oproep laten horen om de rondvis een betere bescherming te geven. Hij heeft het hier vooral over de immer grotere vangstcapaciteit van de moderne treilers en seiners, en over de te jonge vis die nog mag binnengebracht worden. We brengen onze eigen toekomst en deze van onze zonen in gevaar, aldus Vanko.

Volgens betrokken schipper is de vernietiging van, onder meer de hele jonge schelvis (onze totten) verleden jaar door een massale aanvoer en zeer grote opvang, onder meer te Petershead en Aberdeen, katastrofaal voor de instandhouding van de stock geworden. Er wordt al maar door minder volwassen vis gevangen en indien hierin geen verbetering komt, of zeer dringende maatregelen getroffen worden, zal het dezelfde weg gaan als die van de haring. Dit wordt dan een radikaal verbod of meerdere perioden stilliggen, zoals men daaraan nu reeds bezig is.

In het Visserijblad hebben we altijd aangehaald dat de visser tegen zichzelf dient beschermd te worden en we zijn ook altijd vurige voorstanders geweest van het optrekken van de netmaaswijdten. We menen dat we jammer genoeg gelijk hebben gekregen en dat de netmaaswijdte voor de rondvis dringend dient opgetrokken. Hoeveel malen hebben we niet gesproken van een uitmoording bij het zien verkopen van gulletjes en schelvis ter grote van een middenslagwijting! Ganse partijen per vaartuig! We hebben er zelfs nog meer dan honderd bennen geteld per vaartuig! Onvatbaar bij dit alles was dan nog dat deze minigulletjes en schelvisjes de regelementaire maat hadden om binnengebracht te worden!!

Het is duidelijk dat de reder op zichzelf moeilijk kan besluiten om dit niet aan te voeren, wanneer zijn gebuur het wel doet. Daarom dan ook maar een probaat middel, de onderste grens van de rondvis, en ook wel van de platvis, met deze van een categorie hoger op te trekken. Geen nummers "5" meer, maar de onderste maat een "4", hetgeen zelfs nog aan de zeer kleine kant is.

We weten dat we hiermede niet welgevallen zullen zijn aan bepaalde reders en vissers, maar het is om hun bestwil. Het kan eenvoudig niet anders als men voor volgende jaren niet wenst te riskeren meer dan een half jaar te moeten binnen liggen. En die kleine minivis gaat niet verloren, maar wordt eenvoudig uitgezet tegen goede rente. Ook de Deense industriële visserij, met als bijvangst 10% vis voor menselijk verbruik, (alles zeer jonge vis) moet nader gekontroleerd worden. En zeggen dat een jaar terug zelfde pufvissers, nog 18% als bijvangst mochten aanvoeren, alles voor de vismolens! Ook hier gaan tienduizenden tonnen zeer jonge vis verloren. Laat de vissers vissen, maar dan met groter netmaaswijdten en binnen afzienbare tijd, zullen geen maatregelen moeten genomen worden voor verplicht stilliggen, of sluiten van visgronden. Dit is de goede voor hand liggende oplossing, en laat ons maar zeggen, de enige goede.

# Tong- en pladijsprijzen

## TONG

### OOSTENDE

| | 25 augustus | | 26 augustus | 27 augustus | |
|---|---|---|---|---|---|
| Lappen | 375 | 387 | 380 | ..... | |
| Grote | 395 | 405 | ..... | ..... | |
| 3/4 | 415 | 425 | 450 | ..... | |
| Bloktongen | 395 | 415 | ..... | ..... | |
| Vóór-kleine | 350 | 385 | ..... | ..... | |
| Kleine | 310 | 320 | 382 | ..... | |
| Slips | 285 | 305 | ..... | ..... | |

### ZEEBRUGGE

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Grote | 375 | 416 | ..... | 414 | 453 |
| Bloktongen | 388 | 429 | ..... | 440 | 493 |
| Fruittongen | 390 | 442 | ..... | 465 | 498 |
| Schone kleine | 354 | 362 | ..... | 433 | 484 |
| Kleine | 324 | 347 | ..... | 303 | 434 |
| Tout petit | 303 | 316 | ..... | 308 | 312 |
| Slips | 296 | 308 | ..... | 301 | 304 |

### NIEUWPOORT

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Tong I | 392 | 398 | ..... | 415 | 421 |
| Tong II | 408 | 416 | ..... | 423 | 428 |
| Tong III | 448 | 462 | ..... | 493 | 496 |
| Tong IV | 378 | 385 | ..... | 470 | 475 |
| Tong V | 364 | 372 | ..... | 428 | 434 |
| Slips | 299 | 305 | ..... | 331 | 336 |

## PLADIJS

### OOSTENDE

| | 25 augustus | | 26 augustus | 27 augustus | |
|---|---|---|---|---|---|
| Platen | 83 | 92 | ..... | ..... | |
| Iek (groot-klein) | 75 | 98 | 66 | ..... | |
| Derde slag | 50 | 69 | 58 | ..... | |
| Platjes | 28 | 36 | 32 | ..... | |

### ZEEBRUGGE

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| I | 63 | 69 | ..... | 80 | 85 |
| II | 52 | 56 | ..... | 63 | 76 |
| III | 41 | 48 | ..... | 62 | 64 |
| IV | 27 | 30 | ..... | 38 | 44 |
| V | ..... | | ..... | ..... | |

### NIEUWPOORT

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Moeien | ..... | | ..... | ..... | |
| Platen | 80 | 90 | ..... | 84 | 90 |
| 3e slag | 45 | 54 | ..... | 46 | 55 |
| Platjes | 27 | 32 | ..... | 36 | 40 |


hin

# HULP IN NOOD

**Samenwerkende Vennootschap**

**H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE**

**☎ (059) 32 16 89 – Telex: 81229**

■

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

■

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

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

| | Oostende | Zeebrugge | Oostende | Zeebrugge | Oostende | Zeebrugge | Nieuwpoort | Nieuwpoort |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 25 aug. | 25 aug. | 26 aug. | 26 aug. | 27 aug. | 27 aug. | 25 aug. | 27 aug. |
| Tarbot groot | 435 475 | 469 528 | ..... | ..... | ..... | 504 | 469 580 | 480 570 |
| Tarbot middel | 345 390 | 418 473 | 366 | ..... | ..... | 436 | 310 410 | 290 358 |
| Tarbot klein | 219 323 | 340 381 | 279 324 | ..... | ..... | 415 | ..... | ..... |
| Griet groot | 322 356 | 259 374 | 338 | ..... | ..... | 375 390 | 250 310 | 290 350 |
| Griet middel | 235 | 213 257 | ..... | ..... | ..... | 357 | ..... | ..... |
| Griet klein | 172 212 | 169 228 | 208 | ..... | ..... | 297 | ..... | ..... |
| Schelvis groot | 24 88 | ..... | 68 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schelvis middel | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schelvis klein | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Heek groot | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Heek middel | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Heek klein | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Lom | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Leng | 77 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Rog I | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 100 105 | 101 105 |
| Keilrog | 57 86 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 85 90 | 95 100 |
| Rog | 78 81 | 64 91 | ..... | ..... | ..... | 85 | ..... | ..... |
| Tilten | 56 62 | 75 | ..... | ..... | ..... | 77 | 85 90 | 95 100 |
| Scherpstaart | 25 75 | 27 102 | ..... | ..... | ..... | 110 | 80 85 | 90 95 |
| Halve mans | 28 65 | 19 40 | ..... | ..... | ..... | 66 | ..... | ..... |
| Teelt | ..... | 20 42 | ..... | ..... | ..... | 54 | ..... | ..... |
| Katrog | 15 28 | 37 10 | ..... | ..... | ..... | 37 | 54 60 | 72 76 |
| Kabeljauw | 125 136 | 97 | ..... | ..... | ..... | ..... | 148 156 | 148 158 |
| Gul (groot) | 111 120 | ..... | ..... | ..... | ..... | 129 110 | 130 136 | 132 134 |
| Gul (middel) | 105 110 | 90 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Gul (klein) | 35 92 | 27 35 | 28 76 | ..... | ..... | 40 46 | ..... | ..... |
| Hozemondhamme | 230 415 | 234 370 | ..... | ..... | ..... | 206 400 | ..... | ..... |
| Wijting groot | ..... | 38 48 | ..... | ..... | ..... | 58 | 86 90 | 74 78 |
| Wijting klein | ..... | 25 38 | ..... | ..... | ..... | 25 | 50 56 | 35 40 |
| Schar | 22 35 | 36 28 | ..... | ..... | ..... | 32 | 23 41 | 38 47 |
| Steenschol | 110 213 | 39 184 | ..... | ..... | ..... | 108 205 | ..... | ..... |
| Zeehaai | 60 66 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 35 45 | 30 45 |
| Hondshaai | 20 40 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Doornhaai | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Pieterman | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Makreel | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Horsmakreel | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeekreeft | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schaat | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeebaars (klipvis) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Kongeraal | 18 32 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schartong | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 186 218 | 160 218 |
| Volle haring | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| IJle haring | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Haringshaai | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Steenholk | 28 43 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Heilbot | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Steur | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Koolvis | ..... | 47 28 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeewolf | 60 108 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Pollak | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zonnevis | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Koningsvis | 225 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Vlaswijting | 88 118 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeeduivel | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schotse schol | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeehond | ..... | 14 33 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Bot | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 11 16 | 11 15 |
| Rode Poon (roobaard) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 118 135 | ..... |
| Grauwe poon (knorhaan) | 37 | ..... | ..... | ..... | ..... | 30 | 18 24 | 45 56 |
| Rode knorhaan | 86 122 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Posten | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 32 | ..... | ..... |

# NEDERLAND

## IJMUIDEN

**Aan de maandagmarkt van 18 aug. werd aangevoerd:** 3080 kg tong; 71 kisten tabot en griet; 747 kisten kabeljauw; 190 kisten schelvis; 342 kisten wijting; 1905 kisten schil; 90 kisten schar; 30 kisten makreel en 127 kisten diversen.

**Prijzen in guldes.**

**Per kg:** tarbot 28,62-26,82; grote 24,42-23,56; groot-middel tong 22,79-22,13; kleinmiddel tong 19,90-19,59; tong één 2O,97-19,79; tong twee 19,71-19,31.

**Per 40 kg:** tarbot 991-660; griet 719-540; kabeljauw één 247-219; kabeljauw twee 220-186; kabeljauw drie 206-176; kabeljauw vier 188-172; kabeljauw vijf 152-74; schol één 160-142; schol twee 148-124) schol drie 132-110; schol vier 104-86; schelvis drie 142-100; schelvis vier 130-72; wijting vier 85-53; schar 85-65; makreel twee 44-22; haai 180-144; krabbepoten 130-112; poontjes 100; schartong 174; hammen zonder kop 672-548; hammen met kop 484-186; leng 182; tongschar 365-227.

**De besommingen waren:** KW 4 ƒ24.000,-; KW 11 ƒ25.000,-; KW 35 ƒ85.700,-; KW 51 ƒ85.700,-; KW 51 + KW 221 ƒ53.100,-; KW 88 ƒ30.300,-; KW 113 ƒ30.800,-; KW 149 ƒ23.500,-; KW 152 ƒ28.400,-; KW 189 ƒ33.200,-; IJM 9 ƒ7.300,-; IJM 34 ƒ16.400,-; IJM 44 ƒ48.600,-; verder twee Texelaars, die te zamen ƒ109.400,- besomden.

**Aan de dinsdagmarkt van 19 augustus werd aangevoerd:**410 kg tong, 3 kisten tarbot-griet, 25 kisten schol, 5 kisten schar, 2 kisten makreel en 9 varia.

**Prijzen per kg:** grote tong 26,48-25,21; middeltong 24,25-23,17; kleimiddel tong 22,81-20,83; tong I 21,83-21,33; tong II 20,08-19,29.

**Prijzen per 4ù kg:** tarbot 100-662; griet 612-604; schol 4 148-120; makreel 2 94; schar 130-80; horsmakreel 50-47; bot 38; poon 150.

**Besommingen:** UK129 2900,-; UK234 200,-; VD18 1600,-; VD20 2700,-; VD53 2100,-; WR21 1600,-; YE25 1600,-.

**De woensdagmarkt van 20 aug. werd aangevoerd:** 260 kg tong, 4 kisten tarbot en griet, 284 kisten kabeljauw, 106 kisten wijting, 38 kisten schol, 6 kisten schar, 22 kisten makreel en 14 kisten varia.

**Prijzen per kg:** gr. tong 31,00-27,20; gr. middeltong 25,20-25,-; kleinmiddeltong 25,80-23,-; tong I 22,-21,80; tong II 22,20-19,20; tarbot I 22,-21,80; tong II 22,20-19,20; tarbot 29,20-27,-.

**Prijzen per 40 kg:** tarbot 1048-632; griet 664-640; kabeljauw 2 262; kabeljauw 3 248-218; kabeljauw 4 212-208; kabeljauw 5 156-100; schol 1-2 214; schol 3 170-162; schol 4 124-94; makreel 2 75-53; schar 140-138; wijting 116-90; haai 130-1234; horsmakreel 84 en poon 114.

**Besommingen:** UK129 3600,-; UK216-247 30700,-; UK234 1700,-; VD20 1600,-; VD18 10200,-; WR71 1100,-; WR75 1700,-; WR75 1700,-;IJM8 5700,-.

## GOEDEREEDE

**DONDERDAG 21 AUGUSTUS 1986**

| *VISSOORT* | *KGS* | *Guldens* | *Gem.* |
|---|---|---|---|
| Tong gr | | | 26,91 |
| Tong gm | | | 24,10 |
| Tong km | | | 21,72 |
| Tong I | | | 19,25 |
| Tong II | | | 17,73 |
| Tarbot I | | | 30,91 |
| Tarbot II | | | 25,15 |
| Tarbot III | | | 21,31 |
| Tarbot IV | | | 17,43 |
| Tarbot afw | | | 11,56 |
| Griet I | | | 19,19 |
| Griet II | | | 15,94 |
| Kab 1 (G) | | | 4,36 |
| Kab 2 (G) | | | 4,82 |
| Kab 3 (G) | | | 4,99 |
| Kab 4 (G) | | | 5,15 |
| Kab 5 (G) | | | 2,07 |
| Wijt. 4 (G) | | | 3,63 |
| Schar 1/D | | | 1,70 |
| Schar 2/D | | | 1,98 |
| Makr. III | | | 58 |
| Poon gr | | | 4,40 |
| Poon 1 | | | 3,85 |
| Poon 2 | | | 1,70 |
| Rog I | | | 5,00 |
| Rog II | | | 4,20 |
| Bot | | | 83 |
| Tongschar | | | 7,56 |
| Schol 1 (O) | | | 4,42 |
| Schol 2 (O) | | | 3,66 |
| Schol 3 (O) | | | 2,76 |
| Schol 4 (O) | | | 1,90 |
| Krab | | | 1,10 |
| Inktvis W | | | 8,23 |
| Inktvis ZW | | | 2,50 |
| Harder | | | 2,93 |
| Steenbolk | | | 1,24 |
| Mullen | | | 5,60 |
| Paling | | | 11,53 |
| Diversen | | | 1,81 |
| Garn. exp. 2 | | | 4,01 |
| Garn. bnl. 2 | | | 3,90 |
| TOTAAL: | 18.375 | 92.273 | |

**VRIJDAG 22 AUGUSTUS 1986**

| *VISSOORT* | *KGS* | *Guldens* | *Gem.* |
|---|---|---|---|
| Tong gr | | | 26,90 |
| Tong gm | | | 23,13 |
| Tong km | | | 19,75 |
| Tong I | | | 19,91 |
| Tong II | | | 17,92 |
| Tarbot I | | | 27,36 |
| Tarbot II | | | 22,62 |
| Tarbot III | | | 18,03 |
| Tarbot IV | | | 17,47 |
| Tarbot afw | | | 11,10 |
| Griet I | | | 16,89 |
| Griet II | | | 16,96 |
| Schol 4 (G) | | | 2,21 |
| Kab 2 (G) | | | 5,15 |
| Kab 3 (G) | | | 4,85 |
| Kab 4 (G) | | | 4,62 |
| Kab 5 (G) | | | 1,99 |
| Kab. (afw) | | | 50 |
| Wijt. 4 (G) | | | 1,59 |
| Schar 1/D | | | 1,61 |
| Schar 2/D | | | 1,64 |
| Makr. III | | | 1,33 |
| Poon gr | | | 3,14 |
| Poon 1 | | | 3,16 |
| Poon 2 | | | 1,23 |
| Poon zw. | | | 92 |
| Rog I | | | 4,83 |
| Rog II | | | 3,31 |
| Koolv. 1 (G) | | | 2,00 |
| Schel. 3 (G) | | | 4,00 |
| Bot | | | 99 |
| Tongschar | | | 8,30 |
| Schol 1 (O) | | | 3,47 |
| Schol 2 (O) | | | 3,16 |
| Schol 3 (O) | | | 2,68 |
| Schol 4 (O) | | | 1,90 |
| Haai + P | | | 2,78 |
| Krab | | | 1,11 |
| Inktvis W | | | 9,31 |
| Inktvis ZW | | | 3,03 |
| Harder | | | 4,13 |
| Steenbolk | | | 1,26 |
| Mullen | | | 6,06 |
| Kreeft | | | 28,77 |
| Hammen | | | 20,00 |
| Paling | | | 4,75 |
| Diversen | | | 6,21 |
| Garn. exp. 2 | | | 3,56 |
| TOTAAL: | 243.107 | 1.231.995 | |

## COLIJNSPLAAT

**DINSDAG 19 AUGUSTUS 1986**

| *VISSOORT* | *KGS* | *Guldens* | *Gem.* |
|---|---|---|---|
| Tong km. | | | 21,33 |
| Paling | | | 15,81 |
| Diversen | | | 16,80 |
| Garn. exp. 1 | | | 5,05 |
| Garn. exp. 2 | | | 3,96 |
| Garn. bnl. 2 | | | 4,00 |
| TOTAAL: | 3.737 | 19.329 | |

**WOENSDAG 20 AUGUSTUS 1986**

| *VISSOORT* | *KGS* | *Guldens* | *Gem.* |
|---|---|---|---|
| Zeebaars | | | 21,00 |
| Garn. exp. 1 | | | 4,26 |
| Garn. exp. 2 | | | 2,49 |
| TOTAAL: | 1.431 | 4.859 | |

# NEDERLAND

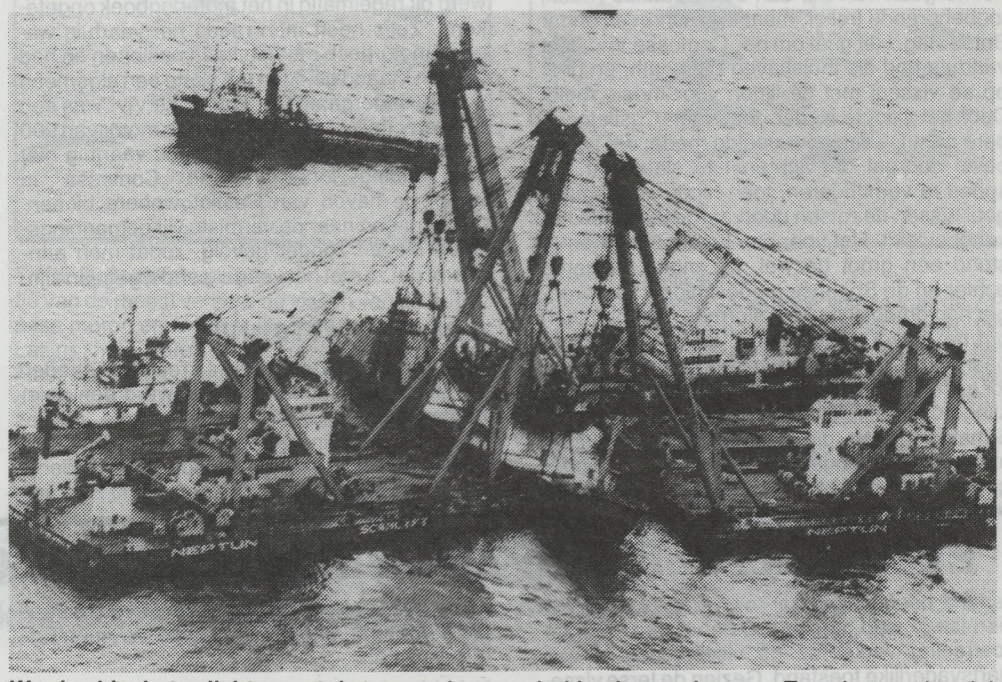
**DONDERDAG 21 AUGUSTUS 1986**

| *VISSOORT* | *KGS* | *Guldens* | *Gem.* |
|---|---|---|---|
| Tong gr. | | | 24,49 |
| Tong gm. | | | 22,73 |
| Tong km. | | | 20,97 |
| Tong I | | | 18,94 |
| Tong II | | | 17,78 |
| Tarbot I | | | 26,71 |
| Tarbot III | | | 21,19 |
| Tarbot IV | | | 16,39 |
| Tarb./Griet | | | 20,00 |
| Griet I | | | 18,00 |
| Griet II | | | 14,89 |
| Schol 2 (G) | | | 4,46 |
| Schol 3 (G) | | | 3,05 |
| Schol 4 (G) | | | 1,96 |
| Kab. 3 (G) | | | 5,35 |
| Kab. 5 (G) | | | 2,25 |
| Wijt. 3 (G) | | | 3,20 |
| Wijt. 4 (G) | | | 2,21 |
| Schar open | | | 1,97 |
| Schar 2/D | | | 1,90 |
| Makr. III | | | 1,11 |
| Zeebaars | | | 22,34 |
| Poon 2 | | | 2,44 |
| Rog II | | | 3,90 |
| Bot | | | 87 |
| Zalm-Forel | | | 10,49 |
| Tongschar | | | 5,49 |
| Schol 3 (O) | | | 3,18 |
| Schol 4 (O) | | | 1,95 |
| Horsmakreel | | | 33 |
| Haap – P | | | 69 |
| Krab | | | 1,24 |
| Harder | | | 3,42 |
| Steenbolk | | | 1,25 |
| Paling | | | 14,57 |
| Diversen | | | 12,97 |
| Garn. exp. 1 | | | 4,22 |
| Garn. exp. 2 | | | 3,59 |
| Garn. bnl. 2 | | | 3,85 |
| TOTAAL: | 13.556 | 75.934 | |

## DE „OLAF" GELICHT

De bergers van Smit-International hebben de gezonken Britse coaster „Olaf" ten slotte heelhuids kunnen bovenhalen en bergen. Dit is van heel groot belang voor de visserij in de eerste plaats omdat het schip 3.500 ton vliegas aan boord had, waardoor een grote milieuramp zou veroorzaakt zijn, mocht dit goedje in zee zijn terecht gekomen. Vooral het Waddengebied zou er het slechtoffer van geworden zijn. Het is praktisch de eerste maal dat men dergelijk schip in zijn geheel heeft boven kunnen halen.

Er waren hiervoor speciale zware drijvende bokken voor nodig, terwijl de onder water werkende bergers 28 zware stroppen rond de romp dienden te leggen, waarop het heffingsvermogen van de bokken een gelijke druk diende te leggen om het vaartuig boven te halen. Een werkelijk meesterlijke prestatie, die de Nederlandse Rijkswaterstaat aan de bergers 42 miljoen B.fr. kost en nogmaals zoveel voor alle andere kosten waaronder die van Rijkswaterstaat zelf. Het is duidelijk dat de rederij, of de verzekeringsmaatschappij de afstandswaarde van de Olaf zal betekend hebben, hetgeen een aanzienlijk kleiner kostenbedrag voor hen betekent.



**We zien hier het gelichte vaartuig tussen de zware bokkenkranen hangen. Toen het met het dek boven water kwam werd eerst zoveel mogelijk water uitgepompt. Foto IJmuider Courant**

## NEDERLANDSE KOTTER VEROORZAAKT MILJOENEN SCHADE

Verleden week vrijdagnacht is de stalen kotter „GO 1." van 69 Brt, uitgerust met een motor van 2.700 Pk., gebouwd in 1983, na te zijn afgemeerd aan de kade van de vishal te IJmuiden, plots op hol geslagen. Het vaartuig slalomde tussen andere vaartuigen door, waarbij zestien vissersvaartuigen die eveneens afgemeerd lagen beschadigd werden, sommigen zeer zwaar, anderen kwamen er van af met enkele builen. Vier pleziervaartuigen gingen meteen de grond in, terwijl een houten vissersvaartuig, de „Kirsten" eveneens aan de grond kwam, maar toch voor een gedeelte boven stak. Ten slotte liep de „GO 1- Catherina" zich vast in een ordeloze hoop van schepen, waar een bijgeroepen sleepboot, de „Triton" van de rederij „Iskes" de tot stilstand gekomen „Catherina" verder aan banden legde en van de rampenplaats verwijderde.

Zelfde sleepboot, na een noodreparatie aan de houten kotter „Kirsten" waarbij een gat onder water voorlopig gedicht werd, kon het vaartuig praktisch leegpompen waardoor het weer begon te drijven en op sleeptouw genomen naar een veiliger plaats. Er kon nog niet onmiddelijk uitgemaakt worden of dit vaartuig terug bedrijfsklaar zou kunnen gemaakt worden of, gezien de ouderdom van dit vaartuig (50 jaar), de herstellingskosten nog lonend zouden kunnen zijn.

Begrijpelijk, dat met het bekend worden van de veroorzaakte ravage, dat zich, niettegenstaande het vroege uur in de zaterdagmorgen toch als een lopend vuurtje verspreidde, heel wat nieuwsgierigen ter plaatse kwamen. Kort na het ongeval was ook de Rijkspolitie te Water ter plaatse om getuigenissen op te nemen en een onderzoek in te stellen. De „GO 1" was in grote snelheid op drift gegaan volgens de getuigenissen die in de vishal aanwezig waren en dit waarschijnlijk wegens een stoornis in de hoofdmotor. Men kan zich voorstellen, als een hoofdmotor van 2.700 Pk. op drift slaat, dat daar praktisch moeilijk houden aan vastzit, tenzij een vastlopen in een menigte van schepen.

Vele reders van beschadigde schepen vragen zich nu af, hoe de schaden zullen geregeld of kunnen geregeld worden. Indien alle schaden samen, wettelijk als één enkele schade te beschouwen valt, zijnde het gevolg van één enkel ongeval, dan ligt de mogelijkheid voor de hand dat de rederij of de verzekeringsmaatschappij de afstandswaarde (abandon) van het vaartuig kan aanbieden hetgeen op basis van de brutotonnemaat van de „GO 1" zeker niet boven de twee miljoen B.Fr. kan gaan. Deze schade zou dat te verdelen vallen proportioneel onder de „claimgerechtigden". Zelfs indien er verscheidene malen de afstandswaarde dient betekend te worden, voor de zeer zwaartoegetakelde vaartuigen, dan nog zou dit voor de verzekeringsmaatschappij haalbaar zijn, maar omgekeerd zeer schadelijk voor de schadelijders die doorgaans niet verzekerd zijn voor schaden waarbij derden verantwoordelijk zijn. Inderdaad is het hier normaal niet de eigen maatschappij , maar de „derde" die hoeft te betalen, maar die, volgens de wet op de „abandon" zijn aansprakelijkheid kan beperken.

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## MOTORPECH OORZAAK VAN VERGAAN VAN EEN BRITSE TREILER

### Vijf opvarenden verdronken

Het staat thans vast dat moeilijkheden met de motor en het uitvallen hiervan de oorzaak is van het vergaan van de, aan een Spaanse rederij toebehorende treiler, maar ingeschreven onder Britse vlag. Het gaat om de „Contessa Viv". Het vaartuig had als thuishaven Falmouth, en ging op de visserij met de lijnen voor mooie meid. Door het slechte weder deed men Castletownbere aan. De schipper deelde mede, dat hij het bevel doorgaf om achteruit te slaan om zijn spoed te verminderen, toen hij de zeer smalle geul tussen de rotsen doorvaarde die tot de havengeul leidt. Het voer dan kracht 8 tot 9 en er stond een groot gezwel. De motor weigerde echter en de Spaanse medeschipper, die vroeger hoofdmachinist was, stormde naar beneden om het euvel te verhelpen, gevolgd door een paar man. Er kwam echter geen schot in de motor en het vaartuig werd op de „Piper Rocks" geslingerd. In enkele minuten zonk het schip, met 5 man beneden, die allen omkwamen. Negen andere bemanningsleden en de Britse schipper geraakten in de reddingsvlotten en werden naderhand opgepikt. Volgens de Britse schipper duurde de motormiserie reeds een jaar lang en werd dit regelmatig in het motorlogboek opgetekend. Zelfs heeft men reeds het vaartuig wegend motorpech moeten laten opslepen en had het een maand geleden ten slotte een algemeen nazicht ondergaan. De „Contessa Viv" was een 37-meter treiler uitgerust met een motor van 900 Pk. Ondertussen liep een Schots vaartuig met drie reddingsvlotten van de „Contessa" in sleep, de haven van Castletownbere binnen. Opsporingen naar de vermiste vijf bemanningsleden bleven zonder gevolg, zodat men aanneemt dat zij met het vaartuig ondergegaan zijn.

### GROOT-BRITTANNIE

■ Voor het aanvoeren van 4 kreeftjes beneden de minimummaat van 8,5 cm. werd een gelegenheidsvisser, een gepensioneerde politieman, in overtreding genomen door de Britse visserijinspectie en voor de rechtbank veroordeeld tot een boete van 40 pond (een 2.600 B.fr. aan de huidige koers). Als verdediging vertelde de gewezen politieman dat hij zijn officiële speciale meetstaaf kwijt was en de kreeftjes dan maar op het oog geschat had. Vier kreeftjes op zijn vangst is ten slotte geen drama, maar zoals men ziet, voldoende om voor de rechtbank te komen.

■ In Fleetwood is men eveneens afgestapt van de kit (63 kg) en overgeschakeld op de 50 kg bak, hetzij 8 „stones" in plaats van 10. Hiermede komt Groot-Brittannië een stap nader tot het tiendelig stelsel van de EEG. Het is natuurlijk moeilijk een eeuwenoude traditie te laten vallen en er zal wel nog lange tijd in kits gedacht en nagerekend worden door de visserij.

### FRANKRIJK

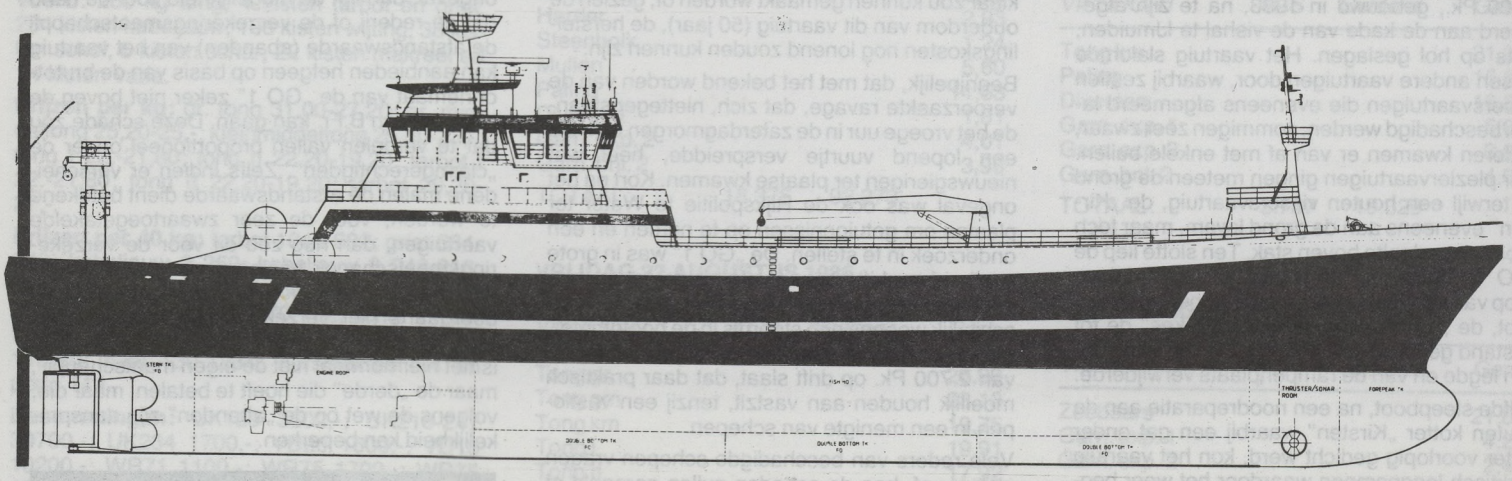
■ De Franse president François Mitterand heeft een bezoek gebracht aan de families van de vijf bemanningsleden van de reddingsboot „Korvettenkapitein Cogniet" die op 7 augustus de dood vonden toen ze een zeiler in moeilijkheden hulp brachten in het Kanaal. Een erkenning van de moeilijke, gevaarlijke taak van het personeel van de reddingsdiensten, erkentelijkheid die echter gewoonlijk altijd maar posthuum getoond wordt en waarvan de huldiging ook altijd maar posthuum doorgaat.

## EEN 90-METER DIEPZEE-HEKTREILER VOOR IERSE SCHIPPER

Ierland heeft sinds haar toetreding tot de EEG een lange weg afgelegd in de visserij. Bij haar toetreding verkeerde de visserij nog in een aartsvaderlijke toestand. Gezien de Ierse visserij een speciale behandeling van de EEG kreeg, vooral wat de subsidies voor modernisatie betreffen, mogen we waarlijk van een omwenteling spreken. Het neusje van de zalm wordt nu een 90-meter diepvries-hektreiler, waarvan de kost 718 miljoen B.fr. bedraagt! Het nieuw vaartuig wordt op een Noorse werf gebouwd, en zal ingezet worden voor het vissen op niet-gebonden kwotasoorten, zoals de massieve scholen blauwe wijting, eveneens als op haring en makreel buiten en binnen de Gemeenschapswateren. Voor de bouwkosten werd onder meer een overeenkomst getroffen met de Noorse Kredietkasbank. Het vaartuig wordt gebouwd voor schipper Mac Hugh. Eigenaar wordt de Mc Hugh Enterprises ltd.

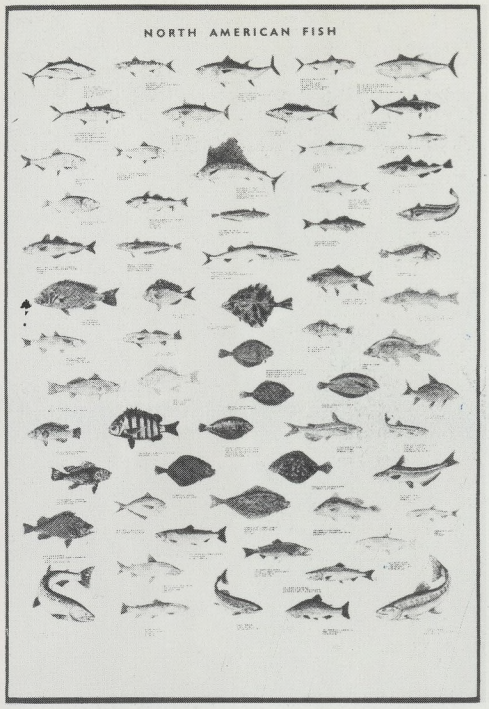
In het begin van haar aktiviteit zal het vaartuig een 35-koppige bemanning tellen, maar er is slaapplaats voorzien voor 75 man. De vis zal aan boord verwerkt en ingevroren worden, meestal voor visprodukten, finger-sticks, enz... Het nieuwe vaartuig zal tot op een diepte van duizend meter kunnen vissen. Men begint nu immers voorop te stellen dat de diepzeevisserij de toekomstgerichte visserij wordt. Men heeft verder plannen om de, door Japan zeer gegeerde „surimi" aan boord te produceren, maar hiervoor zal er dan wel voor deze verwerking, de totale bezetting van het vaartuig tot 72 man dienen opgedreven te worden. Aan boord zullen er zich 4 watertanks bevinden om de vis in tip-top konditie te houden vooraleer op de verwerkingsband te komen. Samen zal aldus 400 ton vis vers kunnen gehouden worden.

Het vaartuig zal afgeleverd worden in oktober 1987 en wordt uitgerust met een hoofdmotor van 6 duizend PK. Samen met de 2 andere Ierse diepvries-hektreilers, de 64-meter „Atlantic-Challenge" en de 71-meter die men thans voor schippêr John Bach in Noorwegen bouwt, zal Ierland zelfs de loef afsteken van Nederland qua vangstkapaciteit en verwerking! Men zal eveneens op horsmakreel gaan vissen en de huidige treiler van Mc Hugh, de „Antartic" stelt zich eveneens voor om op zee de haring en/of makreel over te laden aan boord van de nieuwe diepvriestreiler voor verwerking en invriezen.

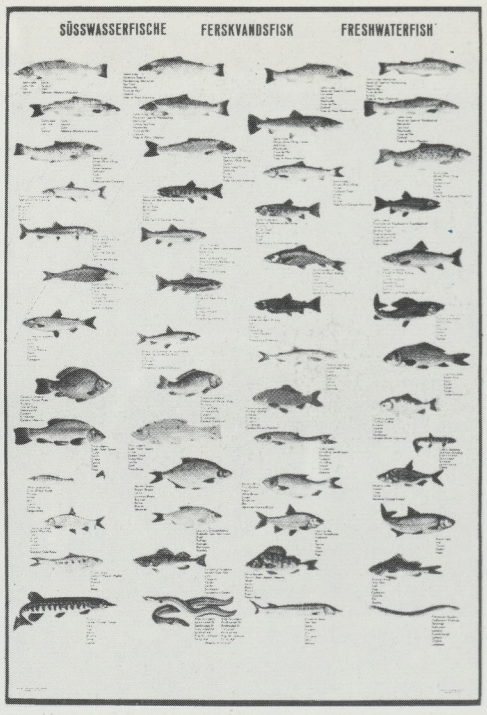


**Modelbouw van de nieuwe diepvriestreiler.**

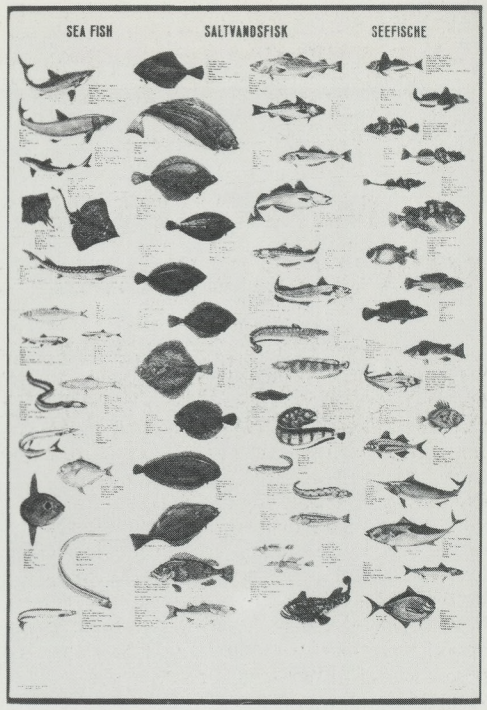
**Foto: Fishing News, Cloister-Court, Farringdon-Lane, 22, ECI 3AU Londen.**




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




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

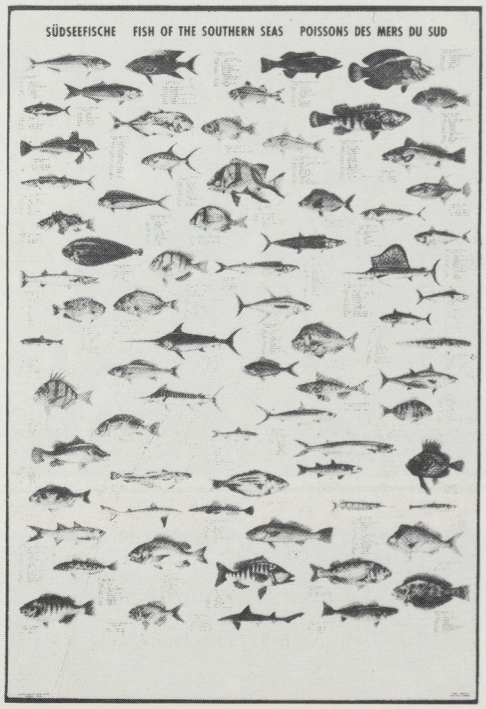



TYPE C: Zeevissen.
62 van de meest verspreide vissen van de Atlantische Oceaan en de Europese Zeeën. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Spaans.
De grootte staat eveneens aangeduid.

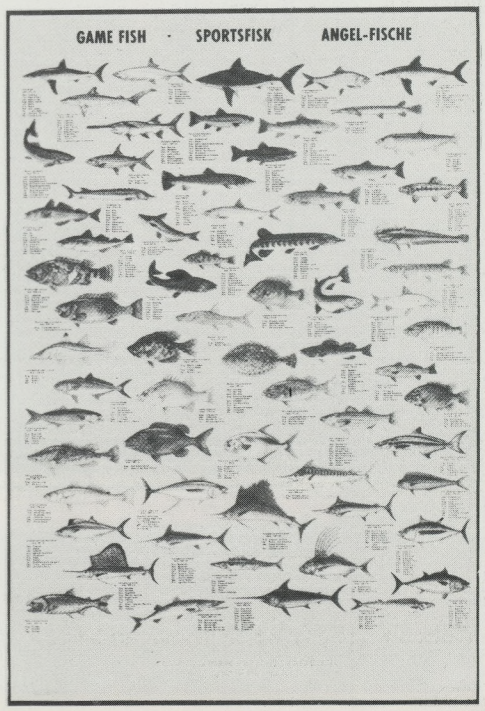
**Die vismappen zijn verkrijgbaar voor de prijs van 500 fr. 't stuk + verzendingskosten ter drukkerij „Nieuwsblad van de Kust", Hendrik Baelskaai 30, te 8400 Oostende - ∅ (059) 32 11 13**

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

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




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



DRUKKERIJ
NIEUWSBLAD VAN DE KUST
HET VISSERIJBLAD

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

WIJ DRUKKEN VAN VISITEKAARTEN
TOT KLEURRIJKE BOEKEN
EN BROCHURES.

BEKWAME VAKLUI
MODERN MACHINEPARK

VRAAG ONZE PRIJZEN !

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