

HET VISSEERJOURNAL



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 10 oktober 1986 – Nr. 38

Een rapport van de Bedrijfsraad voor de Visserij

DE EVOLUTIE VAN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJSECTOR IN 1985

In ons nummer van vorige week hadden wij het uitvoerig over de buitenlandse handel in vis en visproducten in 1985; in huidig nummer zullen wij het, tot slot van deze bijdrage hebben over de binnenlandse handel, de visverwerkende nijverheid en de tewerkstelling in respectievelijk de primaire sector en de secundaire sectoren in de zeevisserij.

DE BINNENLANDSE HANDEL

Voor de bevoorrading van de Belgische markt beschikten de handel (groot- en kleinhandel) en de visverwerkende nijverheid in 1985 over 200.900 t vis en visserijproducten, hetzij 34.000 t of 17 p.c. uit eigen aanvoer en 166.900 t of 83 p.c. uit invoer. Van deze hoeveelheid is 41.200 t of 20,5 p.c. naar het buitenland afgevoerd, zodat handel en nijverheid uiteindelijk 159.700 t vis en visserijproducten voorhanden hadden om in de binnenlandse behoeften te voorzien (1).

Tabel 8 toont aan dat in 1985 de lichte vermindering van de aanvoer ruimschoots gecompenseerd werd door de stijging van de invoer, hetgeen uiteindelijk resulteerde in een verruiming van het bevoorradingspakket. Ondanks de gestegen uitvoer was er in 1985 toch nog een vermeerdering van de voor de binnenlandse behoeften bestemde hoeveelheid vis en visserijproducten met 1,1 p.c.

Naar categorieën beschouwd, werd in 1985 de grootste verschuiving genoteerd in de categorie schaal- en weekdieren. De toename in deze categorie kwam geheel op rekening van de

Tabel 8 – Bevoorradingspakket van vis en visserijproducten naar herkomst en bestemming, 1984-85

Herkomst en bestemming	1984		1985	
	Hoeveelheid t	p.c.	Hoeveelheid t	p.c.
Aanvoer + Invoer	34.800	18	34.000	17
	161.600	82	166.900	83
Subtotaal	196.400	100	200.900	100
– Uitvoer	38.200	20	41.200	20,5
Totaal	158.200	80	159.700	79,5

Tabel 9 – Bevoorradingspakket van vis en visserijproducten naar categorieën, 1984-85

Categorieën	1984		1985	
	Hoeveelheid t	p.c.	Hoeveelheid t	p.c.
1. Verse en bevroren vis	83.000	53	82.300	52
2. Schaal- en weekdieren	46.100	29	48.600	30
3. Conserven en bereidingen van vis en schaal- en weekdieren	25.300	16	25.700	16
4. Bewerkte vis (gezouten, gepekeld, gedroogd, gerookt)	3.800	2	3.100	2
Totaal	158.200	100	159.700	100

normalisatie van de mosseleninvoer uit Nederland, volgend op de terugloop van het aanbod in 1984. De relatieve daling in de categorie verse en bevroren vis had hoofdzakelijk te maken met de daling van de aanvoer van pelagische vis (haring) in 1985 (tabel 9).

Een verdere analyse van het bevoorradingspakket wijst op een lichte verhoging van het verbruik in 1985. Deze stijging was voornamelijk een gevolg van de verhoogde import van mosselen uit Nederland.

Op basis van de beschikbare hoeveelheden,

herleid tot het aanvoergewicht, beliep het verbruik per hoofd in 1985 (bevolking: 9.857.000 inwoners) 16,2 kg. tegen 16,1 kg. in 1984. Daarmee blijft het visverbruik in België nog altijd een van de hoogste tussen de landen van de Europese Gemeenschap.

Naar categorieën onderverdeeld, bedroeg het gemiddeld verbruik per inwoner in 1985 8,4 kg. verse of bevroren vis (idem in 1984), 4,9 kg. schaal- en weekdieren (4,7 kg. in 1984), 2,6 kg. conserven en bereidingen (idem in 1984) en 0,3 kg. bewerkte vis (0,4 kg. in 1984).

De uitsplitsing van de categorie verse en bevroren vis wijst op een lichte verschuiving tussen beide componenten: in 1985 werd per inwoner 5,4 kg. verse vis en 3 kg. diepgevroren vis verbruikt. In 1984 bedroegen de respectieve cijfers 5,2 kg. en 3,2 kg.

DE VISVERWERKENDE NIJVERHEID

De visverwerkende nijverheid in België omvatte in 1985 een twaalfstal rokerijen en inleggerijen, één conservenfabriek en een zestal diepvriesinstellingen. In deze opsomming wordt geen rekening gehouden met een aantal kleine artisanale bedrijven die minder dan vijf werklieden tewerkstellen.

De laatste bekende jaarlijkse produktiestatistieken van de bereiding en van de conserven van vis, schaal- en weekdieren, verstrekt door het Nationaal Instituut voor Statistiek, wijzen op een heropleving van de sector. Zowel de cijfers van

Volgende coëfficiënten werden hierbij aangewend:

- visfilets: 2,50;
- gepelde garnalen: 3;
- conserven en bereidingen: 1,33;
- bewerkte vis (gezouten, gepekeld, gedroogd, gerookt): 1,43;
- bewerkte visfilets: 3,33.

(1) Deze cijfers worden bekomen aan de hand van de formule aanvoer plus invoer min uitvoer, op basis van het aanvoergewicht. Het gedeelte van het in- en uitvoerkwantum dat in produktgewicht is uitgedrukt, werd met behulp van omrekeningscoëfficiënten tot aanvoergewicht teruggebracht.

de verwerkte grondstoffen als van de produktie zelf tonen een gevoelige verhoging aan in vergelijking met de in het vorig jaarverslag vermelde gegevens.

De verwerkte **grondstoffen**, die in de zeventig jaren een jaargemiddelde tot 27.000 t bereikten, om naderhand tot rond de 15.000 t af te nemen, kenden een belangrijke toename. De meest recente statistieken vermelden een kwantum aan grondstoffen van 22.500 t vis voor een waarde van 1.914 mln F., onderverdeeld in 18.700 t verse, bevroren en gezouten vis en 3.800 t andere, hoofdzakelijk schaal- en weekdieren.

De **produktie** hield uiteraard gelijke tred met de stijging van de hoeveelheid verwerkte grondstoffen. Volgens de laatst bekende gegevens uit dezelfde bron beliep de produktie van de Belgische verwerkende bedrijven 18.000 t aan afgewerkte produkten voor een waarde van 2.785 mln F. De bestemming gold zowel de binnen- als de buitenlandse markt. Naar categorieën kan deze produktie worden onderverdeeld in 11.200 t gezouten, gedroogde en vooral diepgevroren vis, 4.100 t conserven en halfconserven van vis, schaal- en weekdieren, en 2.700 t gerookte vis. Zoals reeds aangestipt, is in deze cijfers de omzet van de kleinere, artisanale bedrijven niet inbegrepen.

Voor het jaar 1985 zelf zijn nog geen statistische gegevens beschikbaar. Verwacht mag worden dat de stijgende trend zich zal doorzetten, voornamelijk in de sector van de diepvriesprodukten. Dit is het gevolg van de heroriëntering in een aantal visverwerkende bedrijven, die inspelen op de stijgende vraag vooral vanwege het buitenland. Binnen de verwerkende bedrijven wordt ook een verdere toename vastgesteld van de verkoop van panklare en gefileerde vis, alsmede van het gamma bereidingen en volledige maaltijden.

De produktie van vol- en halfconserven en van gerookte vis wordt verzekerd door de rokerijen, inleggerijen en conservennijverheid die als grondstoffen voornamelijk pelagische vissoorten zoals haring, makreel en sprot verwerken, benevens zalm. België heeft slechts een geringe en vaak niet te voorziene aanvoer van pelagische vissoorten, zodat deze bedrijven hun grondstoffen hoofdzakelijk via invoer uit het buitenland betrekken. Door de quoteringen en andere vangstbeperkende maatregelen die in West-Europa van kracht zijn, is de industrie hoe langer hoe meer aangewezen op grondstoffen-aanvoer uit andere continenten. Stilaan groeit

een tendens tot uitbreiding en diversificatie van het produktiegamma, waarbij ook niet pelagische vissoorten en schaal- en weekdieren voor verwerking in aanmerking komen.

De diepvriesnijverheid, waar eveneens naar verruiming van het aanbod wordt gestreefd, kent voorts een geleidelijke toename van zijn produktie. Kenmerkend is het feit dat, benevens de specifieke diepvriesfabrieken ook in de andere takken van de verwerkende nijverheid een gedeeltelijke omschakeling tot diepvriesfabricage optreedt. Naast een eigen produktie, commercialiseren deze eenheden vaak bepaalde ingevoerde produkten waarvoor de industriële



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE

☎ (059) 32 16 89 – Telex: 81229

Gedekte risico'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.**

behandeling zich in gevallen kan beperken tot een omvorming van de conditionering en de verpakking. Als grondstoffen wordt voornamelijk gebruik gemaakt van ingevoerde op zee bevroren visfilets, terwijl de afzet zowel voor de buitenlandse als voor de binnenlandse markt bestemd is.

DE TEWERKSTELLING

A. DE PRIMAIRE SECTOR

Einde 1985 was de vissersvloot eigendom van 181 rederijen, waarvan 80 als persoonlijke of familiale ondernemingen, 13 als feitelijke vennootschappen, 84 als vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid, en 4 als naamloze of samenwerkende vennootschappen werden uitgebaat.

De exploitatievorm van de vloot is hoofdzakelijk familiaal en artisaanaal gebleven: 169 rederijen of 93 p.c. baten slechts één schip uit.

De tewerkstelling in de primaire sector omvat, enerzijds, de reders en het aan de rederijen verbonden walpersoneel, en, anderzijds, de bij de visvangst rechtstreeks betrokken personen, nl. het dekpersoneel en het machinepersoneel. Bij het dekpersoneel onderscheidt men schippers, stuurmannen, matrozen, lichtmatrozen en scheepsjongens, terwijl het machinepersoneel de functie van eerste motorist of hulpmotorist uitoefent.

Cijfers over het tewerkgestelde walpersoneel zijn niet voorhanden. Het totaal aantal ingeschreven zeelieden ter zeevisserij bedroeg op 31 december 1985 1.266 man, waarvan 875 aangemonsterd. In dit cijfer zijn 67 opvarende reders-eigenaars inbegrepen.

Het aantal bemande vaartuigen daalde met 3 eenheden; in 1985 voeren 188 schepen ter zeevisserij uit (tabel 10).

Bij tabel 10 dient te worden aangestipt dat deze statistiek gebaseerd is op een jaarlijkse momentopname bij de jaarwisseling; het werkelijk aantal varende schepen en het aantal opvarenden liggen in de loop van het jaar meestal iets hoger.

Uit tabel 10 kan nog worden afgeleid dat sedert 1960 zowel het aantal schepen als het aantal vissers voortdurend is afgenomen. Toch geschiedt de afvloeit de jongste jaren veel trager; door het heropleven van de nieuwbouw ontstaat een zekere stabilisatie van vloot en bemanningen.

Het bemanningstekort, waarmee men vooral in de vijftiger en zestiger jaren had af te rekenen, heeft de jongste jaren minder acute vormen aangenomen. In dit opzicht is het hoopgevend en belangrijk voor de toekomst van de Belgische zeevisserij dat het gemiddeld aantal aan-



gemonsterde scheepsjongens niet achteruit loopt maar eerder stabiel blijft. Op 31 december 1985 bedroeg het aantal aangemonsterde dek-scheepsjongens (minder dan 18 jaar) 102.

DE SECUNDAIRE SECTOREN

De aanvoer van zeevis verschaft werkgelegenheid aan de wal van een groot aantal personen uit de nevenbedrijven. Preciese statistische gegevens omtrent de tewerkstelling zijn evenwel niet beschikbaar.

Tot de secundaire sectoren dienen te worden gerekend:

1. Het in de vismijnen aan de kust (Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort) tewerkgesteld personeel, o.m. vislossers, viswegers, afslagpersoneel, administratief personeel.
2. De sector visgroothandel: groothandelaars-verzenders, groothandelaars-invoerders, groothandelaars-uitvoerders.
3. De sector viskleinhandel: de gevestigde viskleinhandel, de visventers, de warenhuizen, enz.
4. De visverwerkende sector: conservenfabriek, inleggerijen, rokerijen, diepvriesinstellingen, drogerijen-zouterijen, vismeelbedrijf, vriesopslagbedrijven.
5. De private bedrijfsorganisaties van werkgevers en werknemers der zeevisserij.
6. Het visserijonderwijs.

7. De openbare diensten van de visserij.

Volgens ramingen zouden tussen 4.000 en 5.000 personen in voormelde secundaire sectoren werkzaam zijn.

De tewerkstelling van de secundaire sectoren is in de loop van de jaren uiteraard in functie van de evolutie en de structuurveranderingen in het bedrijf. Het blijkt wel zo te zijn, dat op lange termijn in bepaalde takken een vermindering van de tewerkstelling wordt genoteerd, terwijl in andere daarentegen een toename valt waar te nemen. Tussen de verschillende takken onderling is tenslotte ook een zekere verschuiving opgetreden.

In de visverwerkende nijverheid, waar de voorraad in grondstoffen onderhevig is aan seizoenschommelingen met tijdelijke werkloosheid, werd een inspanning gedaan om, dank zij het opslaan en diepvriezen van voorraden tijdens de piekperiodes en door diversifiëring van het produktiegamma, de arbeidskrachten heel het jaar door aan het werk te houden.

In bepaalde takken van de secundaire sector blijkt het uiteindelijk een probleem gekwalificeerd personeel aan te trekken, o.m. wat de visfileerders betreft.

C. DE TERTIAIRE SECTOR

Een groot aantal bedrijven, firma's, fabrieken en instellingen werken gedeeltelijk of incidenteel ten behoeve van het visserijbedrijf.

Een opsomming leidt tot het volgende:

1. Toeleveringsbedrijven: scheepswerven (waarvan een zestal gespecialiseerd in de bouw van vissersvaartuigen), metaalconstructie, machinebouw, herstellingsbedrijven, fabricage en levering van netten, kabels en tuigage, ijsfabrieken, levering en huur van navigatie- en detectieapparatuur, brandstofleveranciers, levering van scheepsverven en -oliën, montage van bedrijfsvoertuigen, koelnijverheid, enz.
2. Infrastructuur: haveninstallaties, dokken, slipway, sluisen, radio, spoorwegvervoer, enz.

Een schatting, zelfs een summier, van het aantal tewerkgestelden kan onder de huidige omstandigheden voor deze bedrijven en instellingen niet worden gemaakt. Zoals in de secundaire sector is dit aantal over de laatste jaren heen gebonden aan de fluctuaties die zich in de diverse geledingen van het visserijbedrijf voordoen.

Tabel 10 - Aantal varende schepen en opvarenden, 1960-85

Jaar	Aantal varende schepen op 31/12	Aantal aangemonsterde vissers op 31/12	Aantal afgemonsterde vissers op 31/12	Totaal aantal vissers op 31/12
1960	384	1.736	432	2.168
1965	339	1.464	437	1.901
1970	294	1.264	379	1.643
1975	239	1.072	367	1.439
1980	195	894	375	1.269
1981	193	894	367	1.261
1982	187	865	405	1.270
1983	187	889	385	1.274
1984	191	887	395	1.282
1985	188	875	391	1.266

BELGIE EN GROOT-BRITTANNIE NOORDZEEVERVUILERS

België en Groot-Brittannië komen er niet goed uit de besluiten van het driedaags Congres over het Noordzeemilieu, dat verleden week in Rotterdam gehouden werd. Het Congres heeft een Werkgroep Noordzee gevormd die het volgend jaar, vooral de Britten zal trachten te sensibiliseren voor een zuivere Noordzee. Wat België betreft met zijn Westerschelde en de afvoerpijp van het Leopoldkanaal, met de afvoer van de Brugse wateren en de vuile wateren van het kanaal Gent-Brugge-Oostende, komt ons land er ook niet goed uit.

Sommige vis aangetast, geen verbruikersgevaar:

Vervuild zeewater, met bepaalde zware metalen, maakt vooral de platvis ziek. Het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek te IJmuiden, heeft na drie jaar onderzoek vastgesteld dat sommige vissen aan leverkanker lijden. Er zouden 20 duizend (?) pladijzen, scharren en bot onderzocht geweest zijn uit vervuilde plaatsen, hiervan zou 40 % aan leverkanker lijden. **Gelukkiglijk kan de verbruiker ook deze vis zonder enig gevaar eten.** Eersten omdat de lever van deze vissen gewoon met de darmen weggesneden wordt (het gutten van de vis), ofwel dat dit, voor ongegutte vis, bij de konsument zelf gebeurt. De marinebiologen kunnen ons de verzekering meegeven dat zelfs het eten van de aangetaste lever, voor de verbruiker geen gevaar oplevert. De Nederlandse marinebioloog drs D. Vethaak die het onderzoek heeft geleid, zegt zelfs dergelijke vis gegeten te hebben en daarbij dat ze heel smakelijk was. Betrokken bioloog is zelfs blij met zijn ontdekking, niet vanwege de sensatie die het bekendmaken van dergelijke onderzoeken teweeg brengt, maar omdat deze platvis de indicatiemeter kan worden van de al of niet vervuiling van de wateren, en de graad van de vervuiling van het zeemilieu.

In feite is dit Congres te Rotterdam van start gegaan als voorbereiding voor de tweede ministerconferentie over de bescherming van de Noordzee die volgend jaar in Londen wordt gehouden. Het Nederlands Rijksinstituut voor Visserijonderzoek, die ten eerste begaan is met het milieu van de Noordzee, wenst dus klaar te zijn om de betrokken excellenties de bewijzen te leveren van de vervuiling, zodanig dat ze er in feite niet (zouden) kunnen aan voorbij gaan. Inderdaad zitten de ministers aan de andere kant altijd met de kater van de nijverheidsbonzen die ook hun lobby klaar maken om de ministers zoveel mogelijk te muilbanden. Drs F. de Jong van de werkgroep Noordzeemilieu zegt onder meer dat de voorbereiding voor de ministerconferentie, wat hen betreft in volle

gang is. Toch moet de hr F. de Jong er op wijzen dat een eerste bijeenkomst in 1984 wel een schitterende reeks van goede voornemens bracht, maar dat er weinig resultaat is gekomen. Alleen West-Duitsland en Nederland hebben bepaalde maatregelen uitgevoerd of een begin van uitvoering laten nemen.

Ook zegt betrokken marinebioloog dat Nederland en West-Duitsland zich beperken tot het in het zeewater brengen van vreemde stoffen die geen kwaad veroorzaken aan de vis. Dit is niet het geval voor de andere landen.

Wat België betreft is het niet de eerste keer dat er op gewezen wordt, dat dit land, niettegenstaande de ratificatie van het Verdrag op het lozen van vreemde stoffen toch doorgaat met de schepen te beschermen die scheikundige stoffen in de Noordzee lozen, en hierdoor zware metalen in het water brengen. We hebben daarop reeds bij herhaling op gewezen. Denken we in dit verband maar aan het milieuvaartuig van Greenpeace, dat door de Belgische autoriteiten op een bepaald ogenblik opgebracht werd omdat men het dumpen en lozen in de Noordzee trachtte te vermijden en te beletten. Dit vaartuig lag opgesloten achter de sluisen van een Antwerps dok, maar kon, met de medeplichtigheid van dienstpersoneel (gelukkig!) naar Nederland ontsnappen.

Nochtans is er toch ook een vuiltje aan de lucht in Nederland. Daar is de kunstmestfabriek Windmill uit het Botlekgebied, de grootste cadmiumvervuiler in Nederland.

De Waddenzee:

Hoe het komt is nog niet juist gekend, maar eigenaardig is het wel dat alle vreemde stoffen die in de Noordzee komen, zich hoofdzakelijk in het Nederlands-Duits Waddengebied vastzetten. Dit kan wel aan de stromingen, getijden, de aard van het Waddengebied (bv. kalm water) liggen. Zelfs de vreemde stoffen die door Groot-Brittannië afgezet worden in de Noordzee, vindt men in het Waddengebied terug. Het Nederlands-Duits Waddengebied is dus het slachtoffer en daarom ook zijn deze beide landen de leidinggevende voorvechters voor een schone, of ook nog, minder vuile Noordzee.

SMERIGE JOURNALISTEN-SENSATIE EN HEKSENJACHT

In verscheidene dagbladen hebben we verleden week bedrieglijke sensatieartikelen gelezen en zelfs op de gesproken media gehoord. Het is duidelijk dat voor sommige journalisten

hoofdzakelijk de sensatie telt, en daarom voegt men aan officiële mededelingen bij wat deze kan vergroten en doet men er af wat de zaak kan milderden. Aldus hebben wij van deze nieuwsvergiftigers, minder dan halve waarheden gehoord.

Men had het over vergiftigde kankervissen uit Hollands Noordzeegebied, als besluiten van de Noordzeekonferentie in Rotterdam gehouden, maar op geen enkel ogenblik werd er bij gezegd dat deze vissen hoegenaamd geen gevaar betekenen voor de menselijke gezondheid van de verbruiker. Dit zou hun nieuwsje te veel doen devalueren. Smeriger kan het niet. De visserij kan de mediaknechten en de media zelf die zo maar deze opgeblazen sensatie prijs geeft en de rest verzwijgt, als vervalsers bestempelen. We vragen ons af of het weglaten van een essentieel gedeelte van de waarheid, niet gelijk komt met liegen en bedriegen en of de representatieve bonden van vissers hier niet geroepen zijn, zoniet om schadeëisen te claimen, dan toch om recht te zetten.

Men is heel wat milder tegenover de viezerikken die met de medeplichtigheid van de landbouwer de beesten vervuilen die als slachtoffer dienen voor menselijk verbruik en dit met D.E.S. hormonen waarvan het onverbiddelijk vast staat dat het kanker in het menselijk lichaam verwekt.

B.L.

BELGISCHE IJSLANDVAARDER OP ROTSKAM GELOPEN

De O.318 één van de nog zeldzame Belgische IJslandsvaarders is verleden week bij het varen naar de IJslandse wateren op een rotskam gestoten. Dit gebeurde ter hoogte van Ratary, een 70 mijl beneden het, in visserijmiddens gekend „Gat” waar onder meer in 1974 ons mooiste vaartuig en vlaggenschip van de Oostendse vloot, ook al een Belgische IJslandvaarder, op de rotsen liep en verging.

De O.318 had schade onderaan het vaartuig en maakte licht water. Het vaartuig is teruggekeerd naar de thuishaven en kon deze week dinsdagmorgen terug naar de visserij vertrekken. Een kleine troost is dat voor IJslandvaarders geen beperking geldt voor het aantal zeedagen, vermits zij kwota genoeg hebben. Het op zee verblijven zijn immers zeedagen, of niet in dergelijk geval?

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

VISSERIJ BRACHT HULDE AAN NAGEDACHTENIS VAN SLACHTOFFERS VAN DE N.512 „INGRID”

Een niet te meten menigte rouwende mensen heeft afgelopen zaterdag, te Nieuwpoort hulde gebracht aan de nagedachtenis van de drie vissers die hun leven lieten ingevolge de scheepsramp met de N.512 „Ingrid”. Voor drie van de vier opvarenden, met name Calcoen René, T’Jaecx Jean-Pierre en Roland Hillebrandt was geen weg terug naar thuis en familie nadat de „Ingrid” in alsnog niet opgehelderde omstandigheden zonk op weg naar de thuishaven nadat de visserij werd bedreven in het Kanaal van Bristol.

Nooit eerder werd voor gelijkaardige scheepsramp een dergelijke menzensee opgetekend. De O.L. Vrouwkerk te Nieuwpoort was veel te klein om deze massale menigte op te vangen en nadien, toen stoetsgewijze naar het Vissersmonument werd opgetrokken, slingerde de menzensee zich als een eindeloze sleep door de Nieuwpoortse straten.

Onder de aanwezigen heel wat overheidspersonen die de visserij genegen zijn, alsmede vele andere mensen die rechtstreeks of onrechtstreeks bij de zeevisserijsector betrokken zijn. In de vissershaven lagen nagenoeg alle vaartuigen van de Nieuwpoortse vissersvloot omdat de reders hun vaartschema dergewijze hadden geregeld dat men de rouwdienst kon bijwonen.

Na de rouwdienst in de O.L. Vrouwkerk werd stoetsgewijs opgetrokken naar het Vissersmonument aan de haven waar dan een indrukwekkende bloemenhulde plaats greep die werd bijgewoond door de getroffen families maar ook door alle mensen die meevolden met de rouw die werd geleden. Meer dan 150 bloemstukken en kransen werden neergelegd. Ondermeer door staatssecretaris De Keersmaeker van Landbouw. Het meest pakkende moment deed zich voor toen matroos Peter Verbeke, de enige die de ramp overleefde, een krans neerlegde ter nagedachtenis aan zijn varensgezellen voor wie geen weg terug meer bestond.

TOESPRAAK VAN SCHEPEN BENDELS

In het kader van de bloemenhulde hield schepen Bendels en toespraak. Daarbij liet hij zich als volgt uit:

„Op 8 augustus jl. vertrok vanuit de haven van Nieuwpoort het vissersvaartuig N.512 voor een visbeurt in het kanaal van Bristol... Een gewone afvaart misschien ware het niet dat schip en bemanning naar een voor hen minder bekende visgrond trokken...

Maar de omstandigheden zijn nu eenmaal zo dat vissers telkens op zoek moeten naar het visje waar het zich ook moge bevinden...

Niemand had er toen ook maar enig vermoeden van dat het voor de „Ingrid” en voor schipper-eigenaar René Calcoen, motorist Jean-Pierre T’Jaecx en matroos Roland Hillebrandt de laatste reis zou worden... Het drama dat zich enkele dagen later op 21 augustus in de buurt van Land’s End heeft afgespeeld is ons allemaal bekend...

Het nieuws sloeg in als een bom en na dagen van spanning en angst was het zo goed als zeker dat schip en bemanning in de golven waren verdwenen. Alleen matroos Peter Verbeke kon door een voorbijvarend „koftje” als enige overlevende uit het reddingsvlot worden geplukt...

Het noodlot had hard en meedogenloos toegeslagen: Nieuwpoort verloor drie ervaren en plichtbewuste vissers, jonge mensen die in de bloei van hun leven weggerukt werden uit hun families...

Het tragische gebeuren met de N.512 haalde de krantenkoppen en radio en televisie brachten dagen naeen relaas van het gebeuren...

De vrienden uit de visserij voerden allen zonder onderscheid dagen aan een stuk de vlag halftop als teken van rouw maar ook als blijk van medeleven en medevoelen met hen die voortaan verder moeten leven met een lege plaats aan hun zijde... De echtgenoten, kinders, vaders, moeders, broers en zusters wiens leed met geen woorden kan omschreven worden.

(vervolg op blz. 6)



Vandaag 4 oktober 1986 staan we hier met zovelen samen rond dit vissersmonument om de drie slachtoffers van de scheepsramp met de N.512 „Ingrid” te gedenken en hulde te brengen aan de nagedachtenis van hen die in weer en wind, bij dag en bij nacht op de brug hebben gestaan en voor het visje de duurste tol betaalden die ook maar enigszins mogelijk is, namelijk de tol van het leven... Over weinige ogenblikken zullen we een bloem neerleggen op het groene tapijt, een bloem op een symbolisch graf weliswaar maar terzelfdertijd ook een handgebaar naar hen die ver van huis rusten op hun arbeidsveld dat ze zo dikwijls hebben doorploegd...

Onze gedachten gaan op vandaag ook naar de zovelen die hen in de loop der tijden zijn voorgegaan en nimmer huiswaarts zijn gekeerd en op wiens zeemansgraf ook nooit een bloempje prijkt... Moge het gedenkteken van de stoere Vlaamse visser, opgericht op een steenworp van zijn kaai, maar ook onze kaai, want wij voelen ons één verbonden met de visserij, de eerbied maar ook de dankbaarheid genieten van alwie hier voorbijkomt... Buigen we diep voor zoveel schrijnend leed dat voor het visje al werd betaald.

De jongste weken werd herhaaldelijk gezegd en geschreven „De zee geeft... de zee neemt”... Inderdaad vrienden, de visserij eist jaarlijks slachtoffers ofschoon de veiligheidsmarges steeds maar

worden uitgebreid... De zee eist dodelijke slachtoffers van arbeidsongevallen met vaak blijvende letsels... Vol bewondering kijken we op naar ons stoere vissersvolk dat dagelijks zeewaarts trekt en wij kunnen moeilijk de leeuwemoed begrijpen die hen bezielt. Maar zij beseffen beter dan wie ook aan hoeveel gevaren ze blootgesteld zijn en wanneer ze bij donkere nacht in de brug, op dek of in hun kooi alleen zijn met zichzelf denken ook zij aan ons, aan hun familie en dierbaren wiens beeltenis ze in hun hart meedragen.

Het is ook goed dat we vandaag eens denken aan alle problemen waarmee de visserij te kampen heeft en ik doe een warme oproep tot alle gezagdragers en verantwoordelijke instanties om gemeenschappelijk te streven naar nog meer veiligheid en een nog beter sociaal statuut voor de visserij.

Wij als stadsbestuur van Nieuwpoort zullen hoe dan ook ons aan die plicht nimmer of nooit onttrekken.

Vaarwel René...

Vaarwel Jean-Pierre...

Vaarwel Roland... Nieuwpoort zal jullie niet vergeten.

Totdaar de heer Bendels.

EUROPESE PARLEMENTAIRES BESPREKEN VISSERIJQUOTA TE OOSTENDE

Vorige week werd te Oostende een Congres gehouden waarop enkele Europese parlementairen aanwezig waren. Naast belangrijke aspecten, verbonden aan de Westhoek, kwam ook de zeevisserij ter sprake. Tijdens die bijeenkomst heeft groepsleider Pol Marck van de Europese Volkspartij gezegd, dat er in het Europese Parlement groeiende twijfels bestaan over de thans geldende quotaregeling waarbij de aangesloten naties verplichtingen worden opgelegd inzake de toegekende vangsthoeveelheden. Bovendien, zo zegde de heer Pol Marck vorige week vrijdag te Oostende, moeten er tevens vraagtekens geplaatst worden bij de gegevens die uit het biologisch onderzoek van de Noordzee voort komen.

Het is inderdaad aan de hand van deze informatie dat de quota voor de diverse lidstaten worden vastgelegd maar die worden sinds geruime tijd door de Belgische vissers aangevochten.

Pol Marck ging zelfs verder! Hij liet duidelijk verstaan dat landen die nauwgezet de gegevens optekenen en doorspelen vaak de dupe zijn van die eerlijke handelwijze. Hoe zuidelijker men gaat hoe minder scherp de controle is, verduidelijkte Pol Marck. Dat beduidt dat ondermeer Bel-

gië het slachtoffer is van een nauwgezet optekenen van de aanvoeren. Wij zijn immers wel eens méér heiliger dan de Paus. Daarom, zo zegde de h. Marck, wordt gedacht aan het opleiden van Europese controleurs terwijl evenmin het systeem van een licentiestelsel wordt overwogen. Het schijnt dat vooral de Ieren, Spanjaarden en Grieken daarvoor te vinden zijn. Ook de Nederlanders passen reeds dit stelsel toe waarbij aan ieder vaartuig afzonderlijk een vergunning wordt toegekend. Wel vergt dat een vrij uitvoerige administratie.

De Europese parlementsleden die aan die studiereis deelnamen, legden verder uiteen dat er tussen 1980 en 1983 zes projecten werden goedgekeurd voor de bouw van vissersvaartuigen voor de havens van Zeebrugge en Nieuwpoort. Dat ging gepaard met een betoelaging van 36,5 miljoen fr.

In 1984 werden in totaal negentien projecten goedgekeurd voor een waarde van 190 miljoen fr. Het betreft hier vijftien vaartuigen waarvan veertien voor Zeebrugge en één voor Oostende. In 1985 tenslotte werd honderd miljoen gesubsidieerd, bestemd voor de bouw van acht nieuwe eenheden, allen voor Zeebrugge.

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

Nieuw vaartuig:

B. 65 - „ARTEVELDE” - roepnaam O.P.C.M.
Gt. 69 - NT. 20. bouwjaar 1986 - werven 16 en 54 - staal - motor Mitsubishi - 300 pk - bouwjaar 1986 - boomkorvisserij
Navigatie-instrumenten: RF-US-R-OP-DN-DNP-VHF-Aut.Pil.
Eigendom: VANDEWALLE P.V.B.A., Schorrevel 13, 8370 Blankenberge, tel. (050) 41.64.40
Zeebrief: 01.09.1986.

Geschraapt:

O.35 - „TORBAY”
Eigendom: B.V.B.A. Corneillie - Torbay, Brugsesteenweg 51, 8401 Bredene.
Geschraapt op: 30.09.1986.

Geschraapt:

O.83 - „SURVEYOR”
Eigendom: B.V.B.A. Corneillie - Surveyor, Brugsesteenweg 51, 8401 Bredene.
Geschraapt: 30.09.1986.

Adresverandering + nieuw telefoonnummer:

Z.582 „BEAUFORT V”
Eigendom: SALOMEZ Paula, Lippenslaan 165, 8300 Knokke-Heist, tel. (050) 60.50.37.

Verandering Scheldevisserstvoot:

BOU 28 - „HYDRO” wordt geschraapt op 14.09.1986 en vervangen door
BOU 28 - „ANNIE” roepnaam O.P.B.B.
BT. 28,67 - NT. 14,21 - bouwjaar 1932 - werf 20 - staal - motor MAK - 90 pk - bouwjaar 1956 - boomkorvisserij - navigatie-instrumenten RF-UF-R
Eigendom: VAN VOOREN Anton, Waalpoelstraat 13, 9960 Assenede.

NOORWEGEN

■ In Bergen in Noorwegen zal een gespecialiseerde firma die zich toelegt op de productie van de kabeljauwbroed aanpakken. Tot nog toe trachtte men broed tot larven en jonge visjes op te kweken van dure soorten, alhoewel kabeljauw thans ook niet meer zo goedkoop is. In elk geval bestaat er vanwege de visfarms grote belangstelling, vermits betrokken firma reeds aanvragen bekwam aangaande in totaal over 1 miljoen jonge gulletjes. De productie zal nu starten vanaf begin volgend jaar.



Een beeld van het presidium tijdens het congres te Oostende met v.l.n.r. Rika De Backer, Raf Chanterie, schepen Maekelberge en groepsleider Pol Marck.

BIJEENKOMST VISSERSHAVENCOMMISSIE NIEUWPOORT

De Vissershavencommissie van Nieuwpoort komt bijeen op maandag 13 oktober om 10 uur in het bureel der Stedelijke Vismijn van Nieuwpoort.

De dagorde luidt als volgt:

- Keuring der vis door de Rijksveeartsen.
- Keuring der garnaal door de Rijksveeartsen.
- Uitleggen der koopjes vis op de grond gedu-

rende de veiling. De vis dient in bakken te worden verkocht, voor wat de koopjes betreft.

- Eisen gesteld voor de opslagplaats (Vismijn) van vis. Eisen van de Heer Inspecteur Dr. A. Coene, Hoofd der Dienst.
- Richtlijnen te volgen gedurende de veiling.
- Richtlijnen te volgen door de huurders van Pakhuizen in de vismijn.

MARKTSITUATIE IN DE VISSERSHAVEN VAN ZEEBRUGGE VOOR SEPTEMBER 1986

De totale visaanvoer van september bedroeg 1.314 ton, tegenover 1.491 ton in september 1985, of een afname met 177 ton. Wat de besomming betreft stellen we een maandopbrengst vast van 121.482.801 fr., wat 7.261.242 fr. minder is dan voor dezelfde periode in 1985.

De gemiddelde visprijs is opgelopen van 86,32

fr./kg naar 92,42 fr./kg nu.

We kunnen september als een overgangsmoed maand beschouwen. Sedert 15 september zijn de vangstbepalende maatregelen voor een deel versoepeld. Dit had een verbetering van de aanvoer als gevolg voor de tweede maandhelft.

De tongaanvoer bedroeg voor september 94.836 kg. In 1985 was dit 107 ton (— 12,43 ton). De gemiddelde prijs voor de tong lag een stuk hoger. Van 352,6 fr./kg in 1985 steeg de gemiddelde prijs naar 407,80 fr./kg (+ 50,55 fr./kg). De gemiddelde prijs van de schol is ongeveer tien procent hoger (48,31 fr./kg) dan verlede jaar (44,16 fr./kg). De aanvoer lag gevoelig lager dan in 1985: 519 ton tegenover 628 ton in 1985 (— 109 ton).

De aanvoer van kabeljauw lag een stuk hoger: 135 ton tegenover 106 ton in 1985. Maar door de aanvoer van vooral kleine kabeljauwsoorten is de gemiddelde prijs gedaald van 68,22 fr./kg naar 42,78 fr./kg. Ook de aanvoer van wijting is hoger: 60 ton in totaal.

De garnaal- en langoestinenaanvoer is in september bijna gehalveerd tegenover 1985: 37.819 kg garnaal met een gemiddelde prijs van 127,66 fr./kg (1985: 102,15 fr.). De vangsten lagen nochtans hoger! Dit jaar 179 tegenover 167 vangsten in 1985.

De aanvoer van Noorse kreeft bedroeg 47.986 kg tegenover 85.336 kg in 1985. De gemiddelde prijs steeg van 128 fr./kg naar 186,94 fr./kg in 1986.

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

► Aan boord van de N.88 „Nova Cura” kreeg men op de visgronden een defect aan de winch waardoor men de netten niet kon winden. Na radiocontact met de N.590 „Horizon” werd afgesproken dat dit laatste vaartuig de netten zou komen ophalen na de nachtlijke visserij. Dat gebeurde uiteindelijk voor de haven van Nieuwpoort waarbij geen nieuwe moeilijkheden werden ondervonden.

► Nadat men aan boord van de O.369 „Koningin der Engelen” reeds moeilijkheden had ondervonden van de decca en daarvoor de haven van Esbjerg was binnen gevaren, werd op de visgronden een abnormaal geluid gehoord in de twinschijf die dient voor de aandrijving van de winch. Noodgedwongen diende men de visserij te staken. Er werd koers gezet naar de haven van Oostende. Daar bleek dat de lagers en de rollementen gebroken waren.

► Op weg naar de thuishaven voelde men aan boord van de O.518 plots trillingen in het achterschip, terwijl het toerental van de motor verminderte. Een nazicht in de motorkamer leverde niets op. Nadien werd de schroef verscheidene keren in- en uit geschakeld en werd vastgesteld dat veel vezels van een tros aan de wateroppervlakte kwamen. Gezien de trillingen bleven aanhouden werd op vermindert toerental koers gezet naar de thuishaven waar het vaartuig werd droog gezet voor nazicht. Toen bleek dat de toppen van de schroef beschadigd waren en dat de kimkiel aan bakboordzijde over een lengte van 2 meter geplooid was.

► Tijdens het bedrijven van de bokkennisserij in de buurt van de Ravelingen kreeg men aan boord van de O.20 een zwaarte in de netten waardoor de aandrijfriem van de topas naar de vislier verhitte en doorsmolt. De motor werd stilgelegd en een reserveriem geplaatst waarna de visserij verder kon bedreven worden.

► Op het ogenblik dat de O.349 „Rhe Lady” het Montgomerydok van de Oostendse haven wilde binnenvaren werd in aanvaring gekomen met het Duitse jacht „Marinus”. Hierdoor liep het jacht lichte averij op.

► Tijdens de visserij voelde men aan boord van de O.494 „Lucky Star” plots een hevige ruk op de nettouwen waardoor tevens de vaart van het vaartuig werd geremd. Spijts krachtig winden slaagde men er niet in de netten te winden. Door aanhoudende pogingen werd een brandgeur gewaar geworden komende uit de motorkamer waarop de werking van de winch uitviel. Bij nazicht werd vastgesteld dat de aandrijfas van de motor naar de winch en het aandrijfmechanisme van de winch overhit waren. Noodgedwongen werd de hulp ingeroepen van de N.525 die in de buurt aan het vissen was. Dat vaartuig slaagde er in de netten van de O.494 te winden waarop het vaartuig naar Nieuwpoort werd gesleept.

► Na de visserij te hebben bedreven in de Deense wateren zette de Z.284 „Vicky” koers naar de thuishaven. Op de terugweg werden moeilijkheden ondervonden met de stuurinstallatie. Een nazicht wees uit dat de elektrische motor van de oliedrukpomp was uitgevallen door een kortsluiting. Gezien het euvel met eigen middelen niet kon hersteld worden werd op handbesturing verder koers gezet naar Oostende waar zonder problemen werd afgemeerd. Wel werd, voor het afmeren in de haven, bijstand gevraagd aan het Loodswezen die een rederboot ter assistentie afvaardigde.

INTERNATIONALE BESCHERMING VAN DE NOORDZEE

Op initiatief van Miet Smet, Staatssecretaris voor Leefmilieu en Maatschappelijke Emancipatie, wordt op 22 november in het Oostendse Thermen Palace Hotel een studiedag georganiseerd over de problematiek van de Noordzee.

Daarbij zullen enerzijds het kwalitatieve aspect van de territoriale wateren en het belang ervan voor onze Belgische kuststreek en anderzijds de nevenactiviteiten die zich op de Noordzee voordoen, behandeld worden.

De Noordzee is volgens Miet Smet ook op internationaal vlak prioritair. In dat verband wordt verwezen naar het voorval met de „Mont Louis” die voldoende aantoont hoe kwetsbaar de Belgische kust wel is.

Staatssecretaris Miet Smet ziet die studiedag als een aanloop naar een belangrijke bijdrage voor een internationaal beleid ter bescherming van de Noordzee.

Daarom wordt gerekend op de medewerking van alle kustburgemeesters.

Voor wie van de zee houdt...

verschijnt vóór 15 november 1986:

**meer dan HONDERD vissersliederen
en liederen van de zee uit Vlaanderen**

*verzameld, gerangschikt en toegelicht
door Jef KLAUSING*

200 bladzijden, teksten: liederen, nota's over oorsprong (rampen, enz.), zangers en dichters, herkomst en waar opgetekend en teruggevonden.

Prijs bij voorinschrijving (tot 15 november): 250 fr. + 50 fr. voor verzending met de post, te storten op rekening: Bank Brussel Lambert nr.: 384/0031137/84 van: J. KLAUSING, Koninginnelaan, 34/B.2, 8400 OOSTENDE.

(Besluiten waarvan de publikatie voorwaarde is voor de toepassing)

VERORDENING (EEG) Nr. 2930/86 VAN DE RAAD

van 22 september 1986

houdende definities van de kenmerken van de vissersvaartuigen

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid op artikel 43,

Gezien het voorstel van de Commissie (1),

Gezien het advies van het Europese Parlement (2),

Overwegende dat in het kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid wordt verwezen naar de kenmerken van vissersvaartuigen, zoals lengte, breedte, tonnage, datum van inbedrijfstelling en motorvermogen;

Overwegende dat het noodzakelijk is uniforme regels voor het bepalen van de kenmerken van vissersvaartuigen toe te passen zodat de visserij overal in de Gemeenschap onder dezelfde omstandigheden wordt beoefend;

Overwegende dat de vast te stellen definities zoveel mogelijk moeten aansluiten bij de op dit ogenblik in de Lid-Staten gehanteerde definities van vaartuigkenmerken; dat voor de maatregelen van de Gemeenschap op dit gebied derhalve dient te worden uitgegaan van hetgeen reeds door de ter zake gespecialiseerde internationale organisaties is verricht;

Overwegende dat het in 1977 onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) tot stand gekomen Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen reeds door een aantal Lid-Staten is bekrachtigd en door de andere Lid-Staten nog moet worden bekrachtigd overeenkomstig Aanbevelingen 80/907/EEG (3);

Overwegende dat het onder auspiciën van vernoemde organisatie in 1969 in Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen reeds is bekrachtigd door alle Lid-Staten derhalve door het Groothertogdom Luxemburg en de Portugese Republiek;

Overwegende dat de Internationale Organisatie voor Normalisatie normen voor verbrandingsmotoren heeft vastgesteld die reeds in brede kring in de Lid-Staten worden toegepast,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Algemene bepaling

De in deze verordening voorkomende definities van kenmerken van vissersvaartuigen gelden voor de gehele visserijregelgeving van de Gemeenschap.

Artikel 2

Lengte

1. De lengte van een vaartuig is de lengte over alles, waaronder wordt verstaan de over een rechte lijn gemeten afstand tussen het voorste punt van de boeg en het achterste punt van de achtersteven.

In de zin van deze definitie

- wordt de boeg geacht te bestaan uit de waterdichte rompconstructie, bak, voorsteven en verschaning voorschip, indien aanwezig, terwijl boegspriet en relingen niet worden meegerekend;
- wordt de achtersteven geacht te bestaan uit de waterdichte rompconstructie, vlakke spiegel, campagne, slipway voor de trawl, en verschaning, terwijl relingen, botteloef, voorstuwingsinrichting, roeren, stuurinrichting, duikersladders en platforms niet worden meegerekend.

De lengte voor alles wordt uitgedrukt in meters tot op twee cijfers na de komma nauwkeurig.

2. In de regelgeving van de Gemeenschap wordt onder lengte tussen de loodlijnen verstaan de afstand die wordt gemeten tussen de voorste en de achterste loodlijn zoals deze zijn gedefinieerd in het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van vissersvaartuigen.

De lengte tussen de loodlijnen wordt uitgedrukt in meters tot op twee cijfers na de komma nauwkeurig.

Artikel 3

Breedte

De breedte van een vaartuig is de maximale breedte, als gedefinieerd in

bijlage I bij het Internationaal Verdrag betreffende de meting van de schepen.

De totale breedte wordt uitgedrukt in meters tot op twee cijfers na de komma nauwkeurig.

Artikel 4

Tonnage

1. De tonnage van een vaartuig is de bruto tonnage als omschreven in bijlage I bij het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen.

2. In de regelgeving van de Gemeenschap wordt de netto tonnage omschreven als in de hierboven genoemde bijlage I.

Artikel 5

Motorvermogen

1. Het motorvermogen is het totaal van het maximaal continu vermogen dat het vaartuig aan het vliegwiel van elke motor kan opleveren en dat mechanisch, elektrisch, hydraulisch of anderszins kan worden aangevend voor de voortstuwing van het vaartuig. Wanneer een tandwielkast in de motor is gebouwd, wordt het vermogen gemeten aan de uitgaande as van de tandwielkast.

Voor door de motor aangedreven hulpmachines wordt niets afgetrokken.

Het motorvermogen wordt uitgedrukt in kilowatt (kW).

2. Het continu motorvermogen wordt bepaald overeenkomstig de door de Internationale Organisatie voor Normalisatie vastgestelde voorschriften, zoals opgenomen in haar aanbevolen Internationale Norm ISO 3046/1, tweede editie, oktober 1981.

3. De wijzigingen die nodig zijn om de in lid 2 bedoelde voorschriften aan te passen aan de vooruitgang van de techniek worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 14 van Verordening (EEG) nr. 170/83 (4).

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

Datum van inbedrijfstelling

De datum van inbedrijfstelling is de datum waarop voor het eerst een officieel veiligheidscertificaat is afgegeven.

Indien geen officieel veiligheidscertificaat wordt afgegeven, geldt als datum van inbedrijfstelling de datum waarop het vaartuig voor het eerst is opgenomen in een officieel internationaal visserijregister.

Voor vissersvaartuigen die vóór de datum van inwerkingtreding van deze verordening in bedrijf zijn genomen, geldt als datum van inbedrijfstelling echter de datum waarop het vaartuig voor het eerst in een officieel nationaal visserijregister is opgenomen.

Slotbepalingen

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

2. De artikelen 2, 3, 4 en 5 zijn evenwel pas met ingang van 18 juli 1994 van toepassing op vaartuigen die in bedrijf zijn gesteld vóór de datum van inwerkingtreding van deze verordening, met uitzondering van de kenmerken van die vaartuigen die worden gewijzigd tussen de datum van inwerkingtreding van deze verordening en 18 juli 1994.

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

(1) PB nr. C 356 van 31.12.1985, blz. 64.

(2) PB nr. C 88 van 14.4.1986, blz. 103.

(3) PB nr. L 259 van 2.10.1980, blz. 29.

(4) PB nr. L 24 van 27.1.1983, blz. 1.

HOF VAN JUSTITIE

Beroep, op 5 augustus 1986 ingesteld door Asociación Profesional de Empresarios de Pesca Comunitarios (APESCO) tegen Commissie van de Europese Gemeenschappen.

(Zaak 207/86)

(86/C 242/03)

Bij het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen is op 5 augustus 1986 beroep ingesteld tegen Commissie van de Europese Gemeenschappen door Asociación Profesional de Empresarios de Pesca Comunitarios (APESCO), te Madrid, vertegenwoordigd door S. Muñoz Machado, advocaat te Madrid, domicilie gekozen hebbende te Luxemburg ten kantore van Mr. A. May, Grand Rue 31.

Verzoekster concludeert dat het den Hove behage:

- nietig te verklaren de voor de maand juli vastgestelde periodieke lijst van Spaanse vissersvaartuigen die in communautaire wateren visserijactiviteiten mogen uitoefenen;
- voor recht te verklaren dat de schepen van de Asociación Profesional de Empresarios de Pesca Comunitarios (APESCO) in het vervolg niet mogen worden gediscrimineerd;
- de Commissie te gelasten de geschonden rechten te herstellen, door de verloren vangstdagen van de thans gediscrimineerde vissers op toekomstige periodieke lijsten te compenseren.

Middelen en voornaamste argumenten:

1. Per 1 januari 1986 wordt de toegang tot de communautaire wateren uitsluitend geregeld in de Toetredingsakte, volgens welke ook de andere algemene beginselen vervat in de Gemeenschapsvorschriften betreffende de visserijsector, van toepassing zijn, voor zover toepassing van deze voorschriften niet in de Akte zelf is uitgesloten.

In de Toetredingsakte wordt duidelijk gesteld, dat „de voorschriften van deze Akte van toepassing zijn op de sector visserij” (artikel 154) en dat voor de toegang tot de communautaire wateren „de in deze afdeling omschreven regeling geldt” (artikel 156).

Het recht van toegang van de Spaanse vissersschepen tot de communautaire wateren wordt beheerst door de navolgende bepalingen:

- 1) slechts 300 Spaanse vaartuigen die naar getal en met hun technische kenmerken voorkomen in bijlage IX bij de Toetredingsakte, kunnen in communautaire wateren visserijactiviteiten uitoefenen. Deze schepen vormen de, wat in de Akte wordt genoemd, „basislijst” (artikel 158, lid 1, van de Akte).
- 2) Slechts 150 schepen (waarvan 5 alleen voor het vissen op andere soorten dan demersale soorten kunnen worden gebruikt) van de schepen die op de „basislijst” voorkomen, mogen tegelijkertijd op een bepaalde visplaats visserijactiviteiten uitoefenen (artikel 158, lid 2, van de Akte).

3) De machtiging om visserijactiviteiten uit te oefenen wordt verleend door de Commissie, die daartoe de in artikel 158, lid 2, van de Akte bedoelde „periodieke lijst” moet vaststellen of opstellen.

4) Bij de vaststelling van de periodieke lijst moet de Commissie het in artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 101/76 neergelegde beginsel strikt naleven.

Uit dit alles volgt:

- A) Sedert de inwerkingtreding van de Toetredingsakte is de Commissie bij uitsluiting bevoegd om de tijdelijke vergunningen, vervat in de „periodieke lijsten”, te verlenen.
 - B) De voorwaarden voor de toegang tot de communautaire wateren worden bij uitsluiting geregeld door het Gemeenschapsrecht. Volgens het Europees recht mag geen enkel schip worden gediscrimineerd.
 - C) De Commissie kan geen rekening houden met nationale Spaanse voorschriften die bovendien buiten toepassing zijn geraakt; zij kunnen de toegang tot de communautaire wateren niet regelen en vanzelfsprekend bepaalde schepen niet discrimineren ten opzichte van de andere.
2. Bij de vaststelling van de periodieke lijsten houdt de Commissie gewoonlijk rekening met een verordening van de Spaanse minister van Landbouw van 12 juni 1981, die niet meer van toepassing is en bovendien volledig in strijd is met het Gemeenschapsrecht.

De Commissie mag op geen enkele wijze de „ontwerp-periodieke lijsten” accepteren die de Spaanse visserijinstanties haar toezenden, voor zover daarin aan sommige schepen meer visserijrechten worden toegekend dan aan andere. Zulks om twee bijkomende redenen:

- A) Bij het vaststellen van de „ontwerp-periodieke lijsten” vervult de Spaanse administratie slechts de alle Lid-Staten bij artikel 5 EEG-Verdrag opgelegde taak om mee te werken bij de toepassing van het Gemeenschapsrecht. Bij de vervulling van deze taak kan zij evenwel de toepassing van het Europees recht niet door nationale voorschriften vervangen.
- B) De Commissie is stellig niet gebonden aan de „ontwerpen” die de Spaanse administratie haar toezendt. Integendeel, de Commissie dient toe te zien op de juiste toepassing van het Gemeenschapsrecht en dient geen discriminerende ontwerpen toe te laten, die zijn gebaseerd op een nationale bepaling die in strijd is met het recht en niet van toepassing is. Terzake van deze verplichting is de Commissie bij uitsluiting verantwoordelijk.



International
Paint
Marine
Coatings

Kwaliteits marineverf voor onderhoud en nieuwbouw

Praktische eindlaag?



International Paint
CL8000
Interlac
fresh white

Interlac CL serie Finish!

- hoge kwaliteit alkyd eindlaag
- kleurvast
- langdurig glansbehoud
- zowel binnen als buiten te gebruiken
- zowel met borstel, rol of spuit aan te brengen



International
Paint

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

VAN SCHEPEN, MENSEN EN VAN DE ZEE

Hoeveel van onze beste vissers zouden er in de loop van de jaren niet naar de diensten van het zeewezen zijn overgestapt? Legio zijn zij die om familiale redenen met de „maale” gingen varen. Niet dat ze er zich immer zoveel beter voelden want tenslotte een echte visser, hij die met de rug naar de wal geboren is, moet aan boord van een „visbak” of een „moteur” zijn brood verdienen zo ging dat. Hoe de vroegere baas van 't Visserijblad ook te keer ging tegen de Staat die toeliet dat de vissers konden gaan varen aan boord van de staatschepen, het Visserijblad stond er hele weken bol van, hij kon het nooit beletten dat zij elders hun geluk gingen vinden.

Wij hebben aldus in verzamelingen van onze oude scheepsmakker Gust Geryl een stukje geschiedenis teruggevonden over de oude maalboden, die voor velen zo aantrekkelijk waren.

Sinds het ontstaan van de verbinding Oostende-Dover hebben aldus drie eenheden de naam gedragen van een prins van ons koningshuis die luisterde naar de naam „Albert”. Enkele maanden geleden werd de „Prins Albert” van een tussendek voorzien waardoor het in staat is meer auto's te laden. Zijn verre voorganger was een „Prince Albert” gebouwd in 't jaar 1886. Reeds sedert 1867 liet de Staat schepen bouwen en zij waren voor hun tijd de snelste schepen op het kanaal. Een monopolie die we lange tijd gehouden hebben. Stel u voor dat onze huidige schepen, om besparingsredenen helemaal niet meer zo'n grote vaart hebben.

Rond achttienhonderd zes en tachtig werd evenwel de noodzaak aangevoeld grotere schepen te bouwen uitgerust met de meest recente technische snuffjes ten einde de passagiers de grootste voldoening te schenken. We nemen grif aan dat ten dien tijde jan-met-de-pet nog niet die overtocht maakte en dat het eigenlijk enkel gebruikt werd door de welstellende burgers.

Al op het einde van de vorige eeuw wilden de mensen zo vlug mogelijk reizen en het moest ook nog comfortabel kunnen gebeuren. Dit werd door de Belgische Staat, die reder was, vlug begrepen en zij lieten nieuwe pakketboten bouwen die in comfort en snelheid niet moesten onderdoen voor de meest vooruitstrevende stoomschepen uit die dagen. Shiplovers waren getroffen door de elegantie en de schoonheid van die nieuwe passagiersschepen. En welke rechtgeaarde zeeman van de hoogste tot de laagste rang wou daarop niet varen?

Mede met het oog op het inrichten van een derde afvaart, werd aldus in 1886 een openbare aanbesteding uitgeschreven aan de werf John Cockerill te Hoboken. Dit was een werf die vroeger werkte ver in het binnenland maar waarvan de baas al vlug had begrepen dat hij best verhuisde naar Antwerpen die een wereldhaven zou worden. Cockerill Yards werd dan ook een heel belangrijke zaak die tientallen jaren lang een der vooruitstrevendste instellingen was op scheepsbouwgebied, met wereldfaam trouwens. Helaas hebben we nog niet zolang geleden meegemaakt dat deze voorbeeldige werven niet meer konden optornen tegen de economische gebeurtenissen en van het scheepsbouwtoneel verdween. Wie had dit ooit kunnen of durven verspellen? Wat is wat was, 't vergaaf al tot as, zegt de filosoof.

De toenmalige directeur van deze werf was de heer Greiner terwijl de heer Delcourt de ingenieur van de Staat was, verantwoordelijk voor de bouw.

Reeds op 1 april, wat een gekke datum, werd de maalbode „Prince Albert” in dienst genomen. Het tweede schip „Ville de Douvres” volgde meteen op dertien mei 1887.

Wat waren nu de kenmerken van de „Prince Albert”?

De lengte was 78 meter, de breedte 8,88 meter en de diepgang 4,73 meter. Nu moet ge eens vergelijken met de huidige „Prins Albert”, die meet 118 m lengte, 20,7 m breedte en een diepgang van ...4,50 m.

De motoren hadden een kracht van 3.000 P.K. en het schip kon een snelheid van 17 knopen dit is meer dan 31 km per uur, ontwikkelen.

Een prachtige eetzaal was op het achterschip ingericht. De glazen wanden lieten toe een prachtig zicht op zee te hebben. Nabij de eetzaal was het buffet geïnstalleerd, voorzien van de nodige verfrissingen voor de passagiers en voor het nemen van volledige maaltijden. Dit buffet was evenwel alleen maar toegankelijk voor de eerste klasse reizigers.

Op het tussendek was een groot rustsalon gebouwd en weerom moest

men een gedegen burger zijn om daar te gaan uitrusten. Op het tussendek was er eveneens een salon dat uitsluitend toegankelijk was voor dames. Het was een meesterwerk van goede smaak en gerieflijkheid. Alle comfort die de dames tijdens de reis konden nodig hebben was er voorzien. Er waren zelfs hutten voorhanden voor de kamermeisjes. Bovendien waren er luksehutten en verder kabinen waar een hele familie zich kon terugtrekken.

Midscheeps bevond zich het prachtige promenade dek.

De voorzieningen voor de reizigers tweede klasse waren nagenoeg gelijkwaardig aan die van de eerste klassereizigers, maar zij waren minder luksueus afgewerkt, nochtans boden zij aan die reizigers alle nodige comfort.

Wat toentertijd niet zo vanzelfsprekend was, was de elektriciteit, alle delen van het schip waren elektrisch verlicht en overal waren elektrische bellen aangebracht om het dienstpersoneel op te roepen. De ventilatie werd op een bijzondere manier verzorgd en een warmwaterketel zorgde ervoor dat in de salons en in de hutten een aangename temperatuur heerste. Zelfs in de stookplaatsen - 't stookhol werd dit toen genoemd - was er ventilatie aangebracht en dit maakte het de stokers heel wat gemakkelijker dan op de stoomcargos waar vanzelfsprekend dergelijke luxe niet denkbaar was. Vier ventilatoren waren aangebracht op het stookhol enerzijds om te verluchten, anderzijds om de vuurhaarden van de nodige lucht te voorzien.

Leopold de tweede was beslist niet vreemd aan de beslissing van de Belgische regering om twee nieuwe maalboden te bouwen voor de verbinding Oostende-Dover, hij was immers nogal begaan met zijn land. Vooruitstrevend voor die tijd was beslist de elektrische installatie.

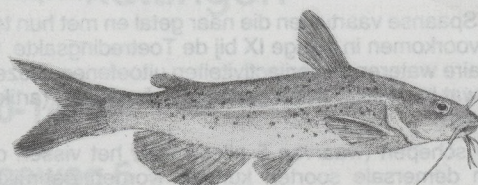
Rau een Brussels ingenieur die belangrijke functies had vervuld bij Siemens in Duitsland en in Londen was belast met de uitvoering van die elektrische installaties. In die tijd had Siemens reeds 120 kanaalschepen van elektrische verlichting voorzien. De „Prince Albert” was verlicht met 22 gloeilampen die een aangenaam licht verspreiden en die de lucht geenszins beoedelden en die daarbij ook de temperatuur in de ruimen niet verhoogden. Brandgevaar verminderde daarmee in aanzienlijke mate. De brug van het schip was verlicht door twee reflektoren die evenveel licht gaven als 50 kaarsen. Een elektrische dynamo stond dan ook opgesteld in de machinekamer.

De overvaart duurde al naargelang de staat van de zee van 3.30 u. tot 4.15 u. De prijs bedroeg vanuit Antwerpen 21,80 fr. en vanuit Brussel 20,85 fr., vanuit Gent 15,75 fr. Men kon zich de reisbiljetten aanschaffen bij het „Algemeen Agentschap van de Maalboden” in de verschillende steden en voor de reizigers die vanuit Oostende vertrokken waren de biljetten te koop aan boord van het schip. De Britse reizigers konden Londen verlaten de zaterdagmiddag, de zondag aangenaam in Oostende doorbrengen en de maandagmorgen te Londen terug aan het werk gaan. Het was voor die tijd een der mooiste uitstappen die men zich kon indenken. Voor de Duitsers was het niet minder gemakkelijk. Wanneer men Berlijn om 11.56 u. verliet kwam men 's anderendaags in Londen aan.

Vele vorsten maakten gebruik van de Oostendse Doverlijn voor de kroning van Koningin Victoria. Er werd met veel lof over de Oostendse-Doverlijn gesproken.

Achteraf zou evenwel blijken dat de beide schepen toch niet helemaal voldoening gaven. De romp werd verlengd en de machinevermogen opgetrokken tot 4.300 P.K. Men stelt meteen vast dat verlengen en verhogen van schepen geen monopolie is van onze tijd! Na de verbouwing haalden de schepen een vaart van 19 knopen, het kontrakt schreef 17,5 voor. De beide maalboden werden in 1911 verkocht.

De tweede „Prince Albert” werd in 1937 op de werven van Cockerill te water gelaten. De meesten onder ons hebben dit schip nog gekend. Het deed dienst tijdens de tweede wereldoorlog bij de „Royal Navy”. Telkens ontsnapte het aan vijandelijke aanvallen en daardoor kreeg het de bijnaam „Lucky Albert”. Na het seizoen van 1967 werd het vaartuig uit de dienst genomen en in mei 1970 werd het openbaar verkocht, voor de sloop. De heer Van Eygen uit Gent kocht het schip voor de som van 5.125.000 fr. Het schip was 113 m lang en 15 m breed, het had een vaart van meer dan 24 knopen en een machinevermogen van 17.000 P.K. en een vaart van 24,5 knopen!



VRAGEN EN ANTWOORDEN

VRAAG: KAN IK MIJN HUWELIJKSKONTRAKT WIJZIGEN TIJDENS HET HUWELIJK?

ANTWOORD:

Sinds de gewijzigde wetgeving op het huwelijksgoederenrecht (1976), bestaat inderdaad de mogelijkheid ook tijdens het huwelijk, een kontrakt af te sluiten of wijzigingen aan te brengen aan een bestaand kontrakt. Hierbij dient vooreerst nagegaan wat gewenst wordt. Gaat het om een volledig nieuw type van kontrakt of betreft het slechts een kleine ingreep die geen dadelijke verandering in de samenstelling van de vermogens met zich meebrengt, maar schikkingen beoogt voor het geval één van huwelijkspartners komt te overlijden.

Wijzigt men grondig het stelsel dan spreekt men van de „grote” procedure, die verloopt als volgt:

1. voor de notaris worden de akten opgemaakt waarin:
 - alle roerende en onroerende goederen, alsook de schulden worden opgenomen (boedelbeschrijving).
 - wordt overeengekomen wie welke goederen en/of rechten bekomt.
 - het nieuwe stelsel wordt uiteengezet.
2. deze akten worden ter goedkeuring voorgelegd aan de rechtbank van eerste aanleg. Dit gebeurt bij verzoekschrift, dat wordt ondertekend door de beide echtgenoten.
3. hierna ontvangt de notaris van de rechtbank een uittreksel van de vordering tot homologatie, dat hij voor publikatie aan het Belgisch Staatsblad verzendt.
4. een maand na de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad, worden de echtgenoten door de rechtbank opgeroepen om in persoon te verschijnen.
5. in principe wordt dan de goedkeuring (homologatie) gegeven. Wordt deze echter om één of andere reden geweigerd, dan hebben de echtgenoten één maand tijd om in beroep te gaan.
6. binnen de 2 maand geeft de griffier van deze goedkeuring kennis aan de ambtenaar van de burgerlijke stand waar het huwelijk is voltrokken, aan de notaris die de wijzigingsakte heeft opgemaakt en aan de notaris die het oorspronkelijk huwelijkskontrakt heeft opgesteld.
7. op verzoek van beide echtgenoten wordt de homologatiebeslissing gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Vanaf dan gelden de wijzigingen tegenover eenieder.
8. binnen het jaar na voormelde bekendmaking, wordt voor notaris de slotakte getekend.

Deze grote procedure dient gevolgd indien de wijziging de vereffening van het vorige stelsel met zich meebrengt of een dadelijke verandering in de samenstelling van de vermogens (persoonlijk-gemeenschappelijk) tot gevolg heeft.

Indien dit niet het geval is, en dit zal meestal zijn wanneer het enkel de bedoeling is elkaar te bevoordelen, ingeval van overlijden, is de procedure veel eenvoudiger. (bv. het gehele gemeenschappelijk vermogen wordt in volle eigendom toebedeeld aan de langstlevende echtgenoot).

De akte wordt opgemaakt voor notaris, en wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de rechtbank van eerste aanleg. Enkele maanden nadien ontvangen beide echtgenoten een uitnodiging om persoonlijk te verschijnen op de rechtbank, die vonnis verleent.

VRAAG: HOELANG GELDT EEN HYPOTHECAIRE INSCHRIJVING?

ANTWOORD:

Het aangaan van een hypotheeklening vergt een zekere publiciteit. De hypotheek is de waarborg van de schuldeiser. Om deze waarborg effectief te houden moet hij bekendgemaakt worden aan derden. Deze publiciteit geschiedt door inschrijving in de registers van de hypotheekbevaarder.

Theoretisch zou men kunnen stellen dat de hypothecaire inschrijving voor een zelfde duurtijd zou moeten genomen worden als deze van de hypothecaire schuldvordering, of zelfs bestendig. Dit zou echter tot gevolg hebben dat praktisch gans ons onroerend patrimonium belast zou zijn met een hypotheekinschrijving, aangezien de werkelijke duurtijd van de schuld niet op voorhand kan vastgesteld worden. Sommige schuldenaars bevrijden zich vóór, andere dan weer na het verstrijken van de termijn.

Om die reden is het noodzakelijk de duurtijd van de inschrijving in de tijd te beperken. De wetgever voorzagt een dubbele beperking: het verval van de inschrijving na vijftien en na dertig jaar.

Elke hypothecaire inschrijving vervalt automatisch na vijftien jaar te rekenen vanaf haar datum, behoudens herinschrijving vóór het verstrijken van die termijn.

Welnu, de meeste hypotheekleningen hebben een langere looptijd dan vijftien jaar. Wat met de publiciteit van de hypotheek na verloop van die termijn? Om die te bestendigen, bestaat de mogelijkheid de hypotheek terug in te schrijven vóór het verstrijken van de termijn. De waarborg van de schuldeiser blijft gehandhaafd.

Mocht men vrij na het verstrijken van elke vijftienjarige termijn herinschrijven, dan zou men terug in het euvel vallen van de bestendige inschrijving.

Hierom stelde de wetgever de tweede beperking in: definitief verval van de inschrijving na verloop van dertig jaar. Een nieuwe inschrijving kan na dertig jaar slechts bekomen worden na een nieuwe hypotheekvestiging.

In sommige gevallen kan men echter de vijftienjarige termijn van verval der hypotheekinschrijving niet afwachten. Bij verkoop van een onroerend goed is de koper niet gediend met een hypothecaire inschrijving ten laste van de verkoper. Hij zal misschien zelf een hypotheeklening aangaan, waarvoor inschrijving moet genomen worden.

Aangezien de termijn van verval niet kan afgewacht worden, zal de inschrijving moeten doorgehaald worden op basis van een notariële akte van opheffing. Na terugbetaling van de hypothecaire schuld, zal de schuldeiser handlichting geven van de hypotheek en toestaan dat de inschrijving in zijn voordeel genomen zal doorgehaald worden. Zo de schuldeiser niet vrijwillig opheffing verleent, zal de doorhaling bevolen worden door de Rechtbank.

Informatie overgemaakt door de Nederlandse Regionale Regionale Commissie van de Koninklijke Federatie van Belgische Notarissen, Bergstraat 30-32 te 1000 Brussel.

OKTOBER

EK	10 vrijdag	0516	434	1155	102
		1750	437		
	11 zaterdag	0624	397	0034	119
		1917	408	1319	115
	12 zondag	0806	378	0202	139
		2102	408	1456	110
	13 maandag	0941	392	0337	136
		2223	431	1624	087
	14 dinsdag	1047	419	0457	115
		2321	456	1734	058
	15 woensdag	1134	444	0553	092
				1826	035
	16 donderdag	0005	472	0633	075
		1213	463	1905	024
VM	17 vrijdag	0040	479	0707	064
		1247	477	1938	024
	18 zaterdag	0114	482	0739	059
		1319	488	2009	033
	19 zondag	0145	484	0813	058
		1353	495	2040	047
	20 maandag	0217	484	0847	062
		1428	495	2110	062
	21 dinsdag	0249	479	0923	068
		1503	488	2138	078
	22 woensdag	0321	468	0956	077
		1538	471	2208	094
	23 donderdag	0353	448	1031	089
		1613	447	2241	110
	24 vrijdag	0426	421	1114	105
		1652	419	2324	128
LK	25 zaterdag	0507	392	1209	122
		1745	393		
	26 zondag	0611	366	0024	147
		1905	378	1318	137
	27 maandag	0743	358	0143	159
		2034	385	1436	141
	28 dinsdag	0914	374	0305	157
		2145	408	1550	131
	29 woensdag	1013	400	0415	141
		2240	435	1652	108
	30 donderdag	1058	428	0509	116
		2325	459	1741	080
	31 vrijdag			1820	055

VERKLARING

- 1e kolom : Uur van het hoogwater.
 2e kolom : Hoogte in centimeter boven het nulvlak
 3e kolom : Uur van het laag water.
 4e kolom : Hoogte in centimeter boven het nulvlak.

BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE:

Dover	1 h 13	vóór	Oostende
Boulogne	1 h 04	»	»
Calais	0 h 53	»	»
Duinkerken	0 h 21	»	»
Nieuwpoort	0 h 10	»	»
Blankenberge	0 h 17	na	Oostende
Zeebrugge	0 h 21	»	»
Knokke	0 h 27	»	»
Vlissingen	0 h 53	»	»
Terneuzen	1 h 15	»	»
Antwerpen	3 h 10	»	»
Hoek v. Holland	1 h 42	»	»
IJmuiden	2 h 33	»	»
Rotterdam	3 h 43	»	»

BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE:

Duinkerke	0 h 07	vóór	Oostende
Nieuwpoort	0 h 00	»	»
Zeebrugge	0 h 11	na	Oostende
Vlissingen	0 h 25	»	»
Terneuzen	0 h 55	»	»
Antwerpen	3 h 10	»	»
IJmuiden	3 h 48	»	»
Rotterdam	4 h 21	»	»

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

VRIJDAG 3 OKTOBER 1986

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
B.65	12	100	1.800	1.012.753
Z.37	6	20	500	290.413
Z.296	13	200	2.000	1.428.380
KANAAL				
Z.92	19	250	4.500	2.779.796
O.137	21	200	9.000	3.619.287
NOORDZEE				
O.128/279	10	880	—	1.955.322

MAANDAG 6 OKTOBER 1986

	dag.	vis	tong	fr.
IJSLAND				
O.129	18	840	—	2.323.247
KANAAL				
O.369	17	240	—	710.171
O.206	16	360	—	810.902
O.518	15	250	1.600	1.393.142
O.499	19	120	2.000	1.219.611
KREEFTENPUT				
O.306	14	200	2.000	642.233
WEST				
Z.502	10	200	—	458.033
Z.96	10	300	1.300	1.585.811
O.232	10	260	—	646.394
O.108	7	220	1.700	1.429.096
N.719	11	270	—	845.119
N.597	9	150	—	354.081
N.706	11	220	—	529.908
N.3	8	285	—	677.592

DINSDAG 7 OKTOBER 1986

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
O.309	12	125	—	377.272

WOENSDAG 8 OKTOBER 1986

	dag.	vis	tong	fr.
KRP				
Z.38	12	138	34 kr.	515.482

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 27 januari 1986

Schelvis groot	105,00/
Mid. schelvis	95,00/
Kleine schelvis	43,00/ 54,00
Kabeljauw	93,00/
Gul	59,00/ 87,00

Wijting	51,00/
Schaat	46,00/ 52,00
Zeebaars	31,00/ 54,00
Witte leng	57,00/ 70,00
Blauwe leng	80,00/100,00
Schartong (Schotse schol)	50,00/ 54,00
Heilbot	229,00/290,00
Koolvis	53,00/ 73,00
Hondstong (mieten)	49,00/ 60,00
Zeewolf	86,00/

Verwachtingen

VRIJDAG 10 OKTOBER

KANAAL: O.124 20 vis, 4000 kg tong
WEST: O.274 200 vis waarvan 150 platvis

MAANDAG 13 OKTOBER

IJSLAND: O.216 500 vis (60 kab., 100 koolvis, 220 bonen, 40 leng, 30 gutvis, 40 schelvis, 10 wulven)

KANAAL: Z.583 - O.114

WEST: O.705 - N.58 - O.275 - Z.596 - O.402 - N.709 - N.45 - Z.183 - N.40 - N.752 - O.118

DINSDAG 14 OKTOBER

WEST: Z.37 - O.191 - Z.296

WOENSDAG 15 OKTOBER

WEST: Z.431 - O.500

ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

VRIJDAG 3 OKTOBER 1986

Z.200	W	1.200	400	14	1.533.742
Z.12	K	400	45	8	453.580
Z.141	KRP	—	120	10	712.375
Z.506	W	200	240	14	1.206.394
Z.526	W	500	350	14	999.940
Z.122	W	800	150	8	83.792

Gullelvanger:

Z.201/601 10 gul 7 wijting 77.310
8 garnaalvangers 5.821.263

MAANDAG 6 OKTOBER 1986

Z.573	KRP	—	100	9	553.450
Z.41	KRP	—	80	9	537.505
BR.6	KRP	—	150	10	950.920
Z.324	N	400	270	16	1.184.350

Gullelvanger:

Z.578/580 40 schelvis 10 vis 256.790
3.483.015

WOENSDAG 8 OKTOBER 1986

Z.56	W	100	50	—	172.700
Z.43	W	1.900	230	16	1.212.430
Z.50	W	1.000	350	—	1.522.800
Z.99	W	1.500	300	16	1.767.280
Z.15	W	1.000	210	15	1.300.110
Z.47	W	400	330	16	1.297.108
Z.44	W	1.000	100	14	1.041.616
Z.483	W	300	250	13	945.572
Z.509	W	1.000	100	11	884.970
Z.30	N	300	220	13	849.624

Gullelvangers:

Z.201/601 35 kab./gul 10 vis 186.760
Z.578/580 40 kab./gul 10 vis 196.790
11.377.760

NIEUWPOORT

VRIJDAG 3 OKTOBER 1986

VIS	kg.	fr.
N.350	728 kg.	96.580 fr.
N.720	3.159 kg.	305.684 fr.
N.788	261 kg.	22.924 fr.
N.563	13.269 kg.	389.710 fr.
N.75	3.349 kg.	262.864 fr.
N.152	1.579 kg.	55.023 fr.
N.58	1.896 kg.	144.071 fr.
GARNAAL		
N.782	71 kg.	9.977 fr.
N.700	75 kg.	12.745 fr.

Op de vrijdagmarkt losten drie bokkenvissers, één vaartuig van de West en drie kustvaartuigen samen ongeveer 24.000 kg. vis, voor een totale waarde van 1.279.426 fr. Tong nr. 1 kreeg 398 à 402 fr./kg en tong nr. 2 388 à 394 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 416 à 424 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 390 à 420 fr./kg. Tong nr. 5 kwam 378 à 386 fr./kg en kleine tong 371 à 382 fr./kg. Grote tarbot haalde 424 à 496 fr./kg, middenslag tarbot 330 à 380 fr./kg, varia 230 à 340 fr./kg en griet 150 à 286 fr./kg. Staartvis noteerde men aan 386 tot 424 fr./kg, tongschar aan 98 tot 168 fr./kg en koningsvis aan 108 tot 135 fr./kg. Voor rode soldaten werd 85 à 105 fr./kg geboekt, voor robaard 95 à 105 fr./kg en voor knorhaan 1800 à 2250 fr. de ben. Grote pladijs kocht men tegen 2900 à 3250 fr. de ben aan, middenslag- of drieling pladijs tegen 1900 à 2200 fr. de ben en visjes tegen 1350 à 1500 fr. de ben. Kongel haalde 1800 à 2400 fr. de ben, kabeljauw 5500 à 6200 fr. de ben en gul 1700 à 5250 fr. de ben. Voor de voorkleine gul werd 1680 à 1740 fr. de ben bekomen. Grote wijting werd tegen 1850 à 2000 fr. de ben geboekt en kleine wijting tegen 1150 à 1400 fr. de ben. Voor grote zandschar noteerde men 2180 à 2300 fr. de ben en voor kleine zandschar 1180 à 1240 fr. de ben. Moerrog bracht men tegen 3750 à 4000 fr. de ben aan de man, tilten tegen 3250 à 3500 fr. de ben, scherpstaarten tegen 2750 à 3250 fr. de ben en katrog tegen 1800 à 2000 fr. de ben. Zeehond haalde 950 à 1200 fr. de ben en zee- of zandhaai 500 à 800 fr. de ben. Op de laatste marktdag der week viel er een grote aanvoer te noteren. Alle prijsnoteringen kenden een gevoelige daling in vergelijking met de prijzen die op de voorgaande marktdagen werden bekomen.

GEVRAAGD VOOR ONMIDDELLIJKE
INDIENSTTREDING:

NETTENMAKER

Zich aanmelden:

s.v. SCAP

H. BAELSKAAI 27, 8400 OOSTENDE

Liefst na telefonische afspraak op nr. (059) 32 29 51

MAANDAG 6 OKTOBER 1986

	VIS	
O.494	623 kg.	32.107 fr.
N.88	1.548 kg.	69.301 fr.
N.590	1.548 kg.	69.301 fr.
N.738	2.668 kg.	118.682 fr.
N.723	8.761 kg.	319.012 fr.
N.152	1.418 kg.	57.300 fr.
GARNAAL		
N.700	119 kg.	29.990 fr.
N.782	123 kg.	16.038 fr.

Twee vaartuigen van de West, één bokkenvisser en één koppel gullevissers plus één vaartuig van de kust losten op de maandagmarkt samen ongeveer 17.000 kg vis voor een bruto-opbrengst van 682.892 fr. Tong nr. 1 bekam 379 à 384 fr./kg en tong nr. 2 422 à 428 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong bekam 454 à 458 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 398 à 418 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 386 à 398 fr./kg en kleine tong 378 à 386 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 438 à 534 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 295 à 360 fr./kg, varia tegen 180 à 260 fr./kg en griet tegen 290 à 320 fr./kg. Tongschar noteerde men aan 134 tot 195 fr./kg, rode soldaten aan 110 tot 115 fr./kg en koningsvis aan 220 tot 230 fr./kg. Voor robaard werd 110 à 120 fr./kg opgetekend en voor knorhaan 2600 à 2750 fr. de ben. Voor grote pladijs werd 4000 à 4250 fr. de ben betaald, voor middenslag- of drieling pladijs 3250 à 3500 fr. de ben en voor visjes 2000 à 2400 fr. de ben. Kabeljauw bekam 6400 à 7200 fr. de ben en gul 2000 à 5750 fr. de ben, dit volgens de sortering. Voor de voorkleine gul werd de marktprijs op 1960 à 2280 fr. de ben gesteld. Grote wijting haalde 2700 à 2800 fr. de ben en kleine wijting 1150 à 1500 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2780 à 2900 fr. de ben neergepend en voor kleine zandschar 2240 à 2300 fr. de ben. Moerrog werd tegen 4300 à 4500 fr. de ben aangekocht, tilten tegen 4100 à 4300 fr. de ben, scherpstaarten tegen 3750 à 4100 fr. de ben en katrog tegen 2750 à 3000 fr. de ben. Voor zeehond werd 1800 à 2200 fr. de ben bekomen, voor doorn- of speurhaai 2200 à 2800 fr. de ben en voor zee- of zandhaai 780 à 1200 fr. de ben. De marktprijs voor garnaal werd op 109 à 128 fr./kg gesteld. Er was op de eerste markttag der week een goede belangstelling vanwege de handelaars waar te nemen, dit met een goede stabiele prijsvorming gedurende gans het verloop der veiling.

DINSDAG 7 OKTOBER 1986

GARNAAL		
N.700	59 kg.	8.378 fr.

WOENSDAG 8 OKTOBER 1986

	VIS	
N.788	185 kg.	21.952 fr.
N.88	1.300 kg.	69.234 fr.
N.590	1.301 kg.	69.233 fr.
N.152	901 kg.	34.514 fr.

REDERS en VISSERS

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING**HAND IN HAND****VISMIJN 71, OOSTENDE - Ø 32.11.01**

N.720	514 kg.	26.586 fr.
N.22	514 kg.	26.586 fr.
GARNAAL		
N.700	61 kg.	15.994 fr.

Er werd op de woensdagmarkt slechts door twee koppels spanvissers en twee kustvaartuigen ongeveer 5.000 kg vis aangevoerd. De aanvoer beperkte zich hoofdzakelijk tot ronde vis. Voor varia werd 260 à 340 fr./kg genoteerd, voor grote zandschar 2860 à 3000 fr. de ben, voor kleine zandschar 2280 à 2400 fr. de ben en voor knorhaan 2750 à 3000 fr. de ben. Grote pladijs noteerde men aan 4000 tot 4250 fr. de ben, middenslag- of drieling pladijs aan 3250 tot 3500 fr. de ben en visjes aan 2250 tot 2500 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 6700 à 7000 fr. de ben opgetekend en voor gul 2200 à 5750 fr. de ben. Grote wijting haalde 2900 à 3000 fr. de ben en kleine wijting 1150 à 1250 fr. de ben. Op de woensdagmarkt was de aanvoer te gering om van een normale prijsnotering te kunnen gewagen. Voor garnaal varieerde de marktprijs van 135 à 154 fr./kg.

VISAANVOER**NIEUWPOORT**

	(1)	(2)	(3)	(4)
3 okt.	7		24.354	1.279.426
6 okt.	5		16.920	682.892
8 okt.	4		4.961	255.655

GARNAALANVOER**NIEUWPOORT**

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
3 okt.	2		146	22.722	129	145
6 okt.	2		242	46.028	109	128
7 okt.	1		59	8.378	142	142
8 okt.	1		61	15.994	135	154

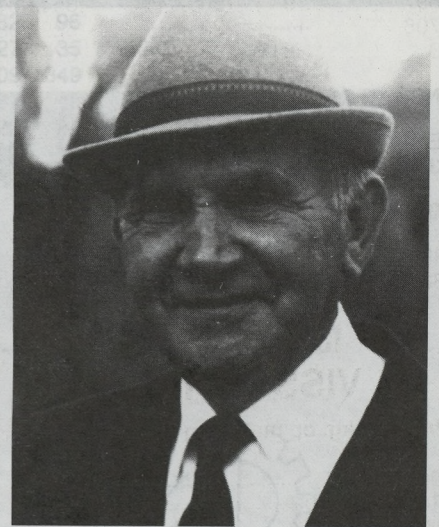
(1) Datum; (2) Vangsten; (3) Kgr.; (4) Fr.; (5) Minimum; (6) Maximum.

SUPERKREEFT

Op de kusten van New Hampshire werd een kreeft gevangen die bij de veertig jaar oud was en er op de bodem van de oceaan kroop.

Het beestje was bijna één meter lang en woog 10,8 kg.

De reuzekreeft werd naar het aquarium van Maine overgebracht, waar zij volgens haar nieuwe „baas" volledig gelukkig is.

**OSCAR RAPPE
TEN GRAVE
GEDRAGEN**

Woensdag werd wijlen Oscar Rappé onder een massale belangstelling ten grave gedragen. In de kerk van Duinbergen greep een rouwdienst plaats die werd bijgewoond door een enorme massa rouwende mensen waaronder, naast de familie, vele vrienden en kennissen van de afgestorvene.

Oscar Rappé was inderdaad een man met een hoog aanzien in de visserijmiddens van de Oostkust. Van kindsbeen af stond hij midden in de zeevisserij en wist zich, door een onverzettelijke arbeid en een grote vakkennis op te werken tot een zeer gewaardeerd reder. Ook zijn zoons traden in de voetsporen van hun vader en zetten daarmee een familietraditie voort.

De directie en redactie van ons blad bieden aan de zwaar getroffen familie Rappé hun oprecht rouwbeklag aan.

„NIEUWPOORT - IJSLANDHAVEN - ZEEVISSERIJ"

De Bond van de Westvlaamse Volkskundigen houden op zaterdag 18 oktober een studiedag rond „Nieuwpoort - IJslandhaven - zeevisserij" te Nieuwpoort. De deelnemers van deze 17de studiedag worden omstreeks 10 u. verwacht in de hal van het Nieuwpoortse stadhuis. Zij brengen een geleid bezoek aan het K.R. Berquinmuseum en worden daarna door het stadsbestuur ontvangen. Na het middagmaal spreekt oudvisserijdirecteur J. Verbanck over „haringvisserij, vissersleven en zeevisserij uit eigen erva-

ring", gevolgd door een referaat van J. Klausning over „De sociale beroeringen in de 19de en 20ste eeuw, weerspiegeld in het visserslied".

De slotbeschouwingen worden omstreeks 17 u. gebracht door hoofdman Stefaan Top. Het inschrijvingsrecht bedraagt 450 fr. voor leden en familie, 500 fr. voor niet-leden. Zij die niet wensen deel te nemen aan het middagmaal betalen 100 fr. Inschrijvingen en inlichtingen: Maria Vancaille, Elf Julistraat 14 te 8000 Brugge, tel. (050) 33.39.90.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	6 oktober	7 oktober	8 oktober
Lappen	320 385	.....	310
Grote	350 390	.....	398
3/4	398 420	.....	423
Bloktongen	395 428	.....	423
Vóór-kleine	370 399	.....	399
Kleine	370 391	.....	.....
Slips	370 388	.....	.....

ZEEBRUGGE

Grote	366 399	.....	378 403
Bloktongen	376 417	.....	379 418
Fruittongen	444 448	.....	422 484
Schone kleine	427 435	.....	389 426
Kleine	389 392	.....	351 379
Tout petit	383 408	.....	372 380
Slips	379	.....	370 386

NIEUWPOORT

Tong I	379 384	.....	.....
Tong II	422 428	.....	.....
Tong III	454 458	.....	.....
Tong IV	398 418	.....	.....
Tong V	386 398	.....	.....
Kleine tongen	378 386	.....	.....

PLADIJS

OOSTENDE

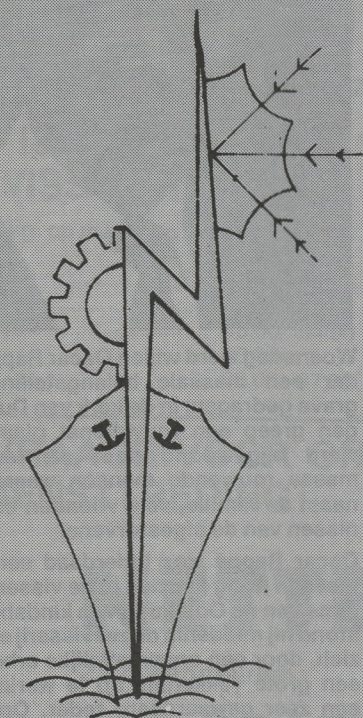
	6 oktober	7 oktober	8 oktober
Platen	75 87	90	.....
lek (groot-klein) ...	60 74	68	.....
Derde slag	37 49	38	.....
Platjes	27 31	27	.....

ZEEBRUGGE

I	56 80	.....	58 77
II	53 69	.....	53 48
III	37 50	.....	40 54
IV	28 30	.....	32 45
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	80 85	.....	.....
Midden	65 70	.....	80 85
Kleine	40 48	.....	65 70



S.C.A.P.

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 - 8400 OOSTENDE

■ **Levering brandstoffen**

Scheepsuitrusting

Tel. (059) 32 29 51 - 32 09 31

■ **Bouwen vissersvaartuigen**

Alle sloopsherstellingen

Tel. (059) 32 39 79 - 32 08 20

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	6/10	6/10	6/10	6/10	7/10	7/10	7/10	7/10	8/10	8/10	8/10	8/10	6/10	6/10	8/10	8/10
Tarbot groot	490	543	468	544	.....	.....	.....	.....	521	.....	454	525	438	534	.....	.....
Tarbot middel	324	407	312	476	406	.....	.....	.....	.....	.....	317	454	295	360	.....	.....
Tarbot klein	200	246	226	259	.....	.....	.....	.....	228	287	245	289	.....	.....	.....	.....
Griet groot	254	316	270	280	.....	.....	.....	.....	299	.....	270	298	320	290	.....	.....
Griet middel	220	267	218	236	196	260	.....	.....	285	.....	204	220	.....	.....	.....	.....
Griet klein	125	160	173	192	.....	.....	.....	.....	221	.....	114	192	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	55	156	.....	.....	97	159	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	56	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	79	72	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60	97	.....	.....	.....	.....
Keilrog	56	82	.....	.....	64	68	.....	.....	.....	.....	86	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	46	79	.....	.....	57	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	86	90	.....	.....
Tilten	41	61	65	.....	58	.....	.....	.....	.....	.....	79	88	82	86	.....	.....
Scherpstaart	28	.....	84	.....	42	.....	.....	.....	.....	.....	63	88	75	82	.....	.....
Halve Mans	28	42	78	.....	48	63	.....	.....	.....	.....	76	67	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	15	20	34	36	32	.....	.....	.....	.....	.....	49	74	55	60	.....	.....
Kabeljauw	125	143	97	105	136	.....	.....	.....	128	129	112	145	128	142	132	140
Gul (groot)	110	124	95	117	121	122	.....	.....	.....	.....	117	125	115	.....	115	.....
Gul (middel)	73	116	86	113	87	.....	.....	.....	.....	.....	82	96	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	28	46	24	37	25	48	.....	.....	.....	.....	27	35	40	.....	40	.....
Hozemondhamme	219	400	.....	.....	387	.....	.....	.....	.....	.....	209	349	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	48	61	47	60	.....	.....	.....	.....	57	59	37	48	54	56	58	60
Wijting klein	23	31	23	25	.....	.....	.....	.....	27	.....	22	24	.....	.....	.....	.....
Schar	15	50	26	28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22	17	46	58	48	60
Steenschol	195	.....	89	177	88	183	.....	.....	50	169	38	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	24	46	48	51	33	51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	24	.....	.....
Hondshaai	23	26	.....	.....	24	28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	15	37	.....	.....	58	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	134	195	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	244	252	.....	.....	229	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	220	230	.....	.....
Vlaswijting	81	100	147	.....	79	108	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38	44	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	15	12	15
Rode Poon (roobaard)	20	62	65	.....	38	75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	110	120	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	10	17	.....	.....	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	52	55	55	.....
Rode knorhaan	30	110	.....	.....	45	81	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	12	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de vrijdagmarkt van 26 september werd aangevoerd: 11.105 kg tong; 145 kisten tarbot en griet; 1.771 kisten kabeljauw; 133 kisten schelvis; 719 kisten wijting; 4.709 kisten schol; 338 kisten schar; 252 kisten makreel; 1.984 kisten haring; 292 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg: heilbot 19,71; tarbot 32,05-29,05; grote tong 26,25-23,32; groot middel tong 24,02-23,22; kleinmiddel tong 24,05-23,85; tong één 24,27-23,22; tong twee 23,12-22,00.

Per 40 kg: tarbot 1160-652; griet 736-616; kabeljauw één 300; kabeljauw twee 270-242; kabeljauw drie 234-180; kabeljauw vier 208-162; kabeljauw vijf 170-80; schelvis twee 220-172; schelvis drie 174-140; schelvis vier 128-81; schol één 152-130; schol twee 158-118; schol drie 140-114; schol vier 106-78; wijting vier 112-80; makreel twee 41-25; schar 75-30; tong-schar 382-160; haring één 27,60; hammen met kop 370-164; hake 354-162; koolvis vier 102; rode poon drie 212-108; bot 26; harders 240-212; krab 52-41.

De besommingen waren: KW 112 f 1.200,-; KW 25 f 166.200,-; KW 36 f 130.000,-; KW 52 + KW 221 f 60.100,-; KW 72 + UK 216 f 5.700,-; UK 77 + UK 48 f 11.200; UK 11 f 9.000,-; UK 27 + UK 307 f 21.800; UK 51 + UK 52 f 59.000,-; UK 90 + VD 54 f 8.300,-; UK 104 f 40.900,-; UK 141 + UK 142 f 8.700,-; UK 234 f 10.900,-; VD 19 + VD 73 f 3.700,-; VD 20 f 2.900,-; VD 32 f 3.800,-; VD 77 + WR 70 f 58.700,-; YE 25 f 3.400,-; IJM 18 f 14.400,-; verder zes Goedereeders en negen Texelaars en één IJmuidenaar, deze zestien schepen besomden te zamen f 715.000,- en hielpen er aan mee dat de dagopbrengst te IJmuiden kon oplopen tot f 1.340.000,-.

Aan de dinsdagmarkt van 30 september werd aangevoerd: 190 kg tong; 3 kisten tarbot en griet; 111 kisten kabeljauw; 78 kisten wijting; 90 kisten schol; 41 kisten schar; 19 kisten makreel; 15 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:

grote tong 23,53; grootmiddel tong 24,61-23,53; kleinmiddel tong 24,55-23,63; tong één 23,62-22,90; tong twee 22,49-21,57.

Per 40 kg.:

tarbot 974-639; griet 580-542; kabeljauw twee 262; kabeljauw drie 252; kabeljauw vijf 192-96; schol twee 210-182; schol drie 162-146; schol vier 88-70; wijting vier 118-90; schar 75-46; makreel twee 32-26; rode poon drie 168-160; horsmakreel 32-31.

De besommingen waren:

UK 27 + UK 307 f 3.000; UK 129 f 3.400; UK 135 + UK 145 f 13.200; UK 233 f 2.600; UK 234 f 2.400; VD 20 f 3.900; VD 32 f 3.000; IJM 25 f 3.400; IJM 31 f 5.300.

Aan de woensdagmarkt van 1 oktober werd aangevoerd: 140 kg tong; 21 kisten tarbot en griet; 139 kisten kabeljauw; 201 kisten wijting; 97 kisten schol; 74 kisten schar; 152 kisten makreel en 48 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per kg: tarbot 30,00; grote en grootmiddel tong 24,82-24,45; kleinmiddel tong 25,31-24,63; tong één 23,50-22,95; tong twee 22,66-22,10.

Per 40 kg: tarbot 1080-636; griet 576-569; kabeljauw vier 240; kabeljauw vijf 184-112; schol twee 198-176; schol drie 150-138; schol vier 82-71; makreel twee 30-22; horsmakreel 26-12; wijting vier 112-79; schar 64-48; rode poon drie 230-180.

De besommingen waren nog niet bekend.

Aan de vrijdagmarkt van 3 oktober werd aangevoerd: 9.960 kg tong; 101 kisten tarbot en griet; 1.293 kisten kabeljauw; 43 kisten schelvis; 1.022 kisten wijting; 1.573 kisten schol; 131 kisten schar; 259 kisten makreel; 6 kisten pilchards; 171 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per stuk: kreeft 43,00; haai 502. **Per 1 kg:** tarbot 28,14-26,83; grote tong 23,67-22,57; grootmiddel tong 23,21-22,51; kleinmiddel tong 23,25-22,51; tong één 23,15-22,46; tong twee 22,50-22,01.

Per 40 kg: tarbot 997-610; griet 674-560; kabeljauw twee 262-242; kabeljauw drie 252-210; kabeljauw vier 254-190; kabeljauw vijf 176-96; schol één 174-168; schol twee 180-138; schol drie 132-114; schol vier 100-68; schelvis twee 218-198; schelvis drie 194-186; schelvis vier 164-132; wijting vier 98-45; schar 65-31; makreel twee 40-22; pilchards 31; tongschar 204-161; kake 372-210; rode poon twee 270; rode poon drie 230-110; roggen 124; bot 41; pootjes 57-26; kleine kreeft 360-282; krab 61-52; St. Jacobschelpen 82; vulken 54-46.



GOEDEREDEE

MAANDAG 29 SEPTEMBER 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			23,77
Tong gm			23,98
Tong km			23,41
Tong I			23,56
Tong II			22,50
Tarbot I			28,61
Tarbot II			22,88
Tarbot III			18,01
Tarbot IV			14,37
Tarbot afw			10,31
Griet I			16,01
Griet II			14,18
Schol 1 (G)			3,25
Schol 2 (G)			3,08
Schol 3 (G)			2,51
Schol 4 (G)			2,04
Kab 1 (G)			3,64
Kab 2 (G)			4,54
Kab 3 (G)			3,80
Kab 4 (G)			3,32
Kab 5 (G)			2,32
Kab (afw)			60
Wijt. 4 (G)			1,67
Schar 1/D			1,50
Schar 2/D			1,41
Poon 1			1,73

Poon 2			69
Rog I			2,67
Rog II			1,76
Bot			67
Tongschar			8,68
Schol 2 (O)			3,00
Schol 3 (O)			2,36
Schol 4 (O)			1,71
Haai + P			2,45
Krab			21
Inktvis W			7,57
Harder			1,00
Steenbolk			1,00
Diversen			54
TOTAAL:	17.108	82.258	

GONDERDAG 2 OKTOBER 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Griet I			16,50
Schol 2 (G)			3,00
Schol 4 (G)			2,15
Kab 2 (G)			5,50
Kab 3 (G)			6,00
Kab 5 (G)			2,65
Wijt. 4 (G)			2,30
Schar 1/D			1,87
Makr. III			57
Bot			70
Schol 3 (O)			2,75
Schol 4 (O)			1,83
Diversen			2,00
Garn. exp. 1			3,57
Garn. exp. 2			1,94
Garn. bnl. 2			3,08
TOTAAL:	16.170	52.607	

VRIJDAG 3 OKTOBER 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr.			23,35
Tong gm			22,91
Tong km			22,56
Tong I			22,40
Tong II			21,88
Tarbot I			27,49
Tarbot II			21,35
Tarbot III			16,30
Tarbot IV			15,19
Tarbot afw.			11,81
Griet I			15,56
Griet II			14,06
Schol 1 (G)			3,71
Schol 2 (G)			3,47
Schol 3 (G)			2,69
Schol 4 (G)			1,93
Kab 2 (G)			5,73
Kab 3 (G)			5,59
Kab 4 (G)			4,50
Kab 5 (G)			2,64
Kab (afw.)			50
Wijt. 3 (G)			1,67
Wijt. 4 (G)			1,74
Schar 1/D			1,58
Schar 2/D			1,29
Makr. III			83
Poon gr.			3,13
Poon 1			2,80
Poon 2			1,08
Rog I			4,35
Rog II			3,11
Bot			78
Tongschar			9,60
Schol 1 (O)			3,54
Schol 2 (O)			3,21

NEDERLAND

Schol 3 (O)	2,22
Schol 4 (O)	1,76
Haai + P	3,79
Krab	68
Inktvis W	8,98
Inktvis ZW	2,96
Harder	3,83
Steenbolk	1,47
Mullen	5,00
Kreeft	14,00
Hammen	18,53
Paling	11,43
Diversen	2,17
Garn. exp. 1	3,43
Garn. exp. 2	2,43
Garn. bnl. 2	3,49
TOTAAL:	268.293 1.170.751

Kab. 3 (G)	5,80
Kab. 4 (G)	5,16
Kab. 5 (G)	2,33
Wijt. 3 (G)	2,55
Wijt. 4 (G)	2,10
Schar open	1,92
Schar 2/D	1,67
Makr. III	70
Zeebaars	23,22
Poon 2	3,00
Rog I	4,50
Rog II	3,00
Bot	70
Zalm-Forel	13,00
Tongschar	6,26
Schol 2 (O)	3,53
Schol 3 (O)	2,88
Schol 4 (O)	2,07
Horsmakreel	61
Krab	82
Harder	4,87
Steenbolk	1,60
Paling	13,26
Diversen	10,49
Garn. exp. 1	4,24
Garn. exp. 2	3,43
Garn. bnl. 2	3,55
TOTAAL:	22.903 88.296

Schar 2/D	1,43
Schol 3 (O)	3,31
Schol 4 (O)	2,24
Horsmakreel	85
Garn. exp. 1	3,99
Garn. exp. 2	3,45
Garn. bnl. 2	3,17
TOTAAL:	24.428 82.620

COLIJNSPLAAT

DINSDAG 23 SEPTEMBER 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong km.			22,00
Tong II			21,08
Schol 2 (G)			3,44
Schol 3 (G)			3,40
Schol 4 (G)			2,31
Kab. 3 (G)			5,18
Kab. 4 (G)			4,38
Kab. 5 (G)			2,43
Wijt. 3 (G)			2,38
Wijt. 4 (G)			2,01
Schar open			2,91
Schar 2/D			2,88
Bot			79
Schol 2 (O)			3,40
Schol 3 (O)			3,19
Schol 4 (O)			2,21
Horsmakreel			61
Harder			3,50
Paling			13,26
Garn. exp. 1			3,65
Garn. exp. 2			2,74
Garn. bnl. 2			3,49
TOTAAL:	22.860	75.862	

WOENSDAG 24 SEPTEMBER 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Paling			11,89
Garn. exp. 1			3,65
Garn. exp. 2			2,98
Garn. bnl. 2			3,71
TOTAAL:	13.401	46.398	

DONDERDAG 25 SEPTEMBER 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr.			23,50
Tong gm.			24,43
Tong km.			24,05
Tong I			23,79
Tong II			21,62
Tarbot I			27,50
Tarbot IV			19,00
Tarb./Griet			14,83
Griet I			18,80
Griet II			13,36
Schol 2 (G)			3,47
Schol 3 (G)			3,21
Schol 4 (G)			2,22

VRIJDAG 26 SEPTEMBER 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gm.			24,00
Tong km.			23,05
Tong I			22,10
Tong II			21,64
Tarbot I			28,07
Tarbot III			17,14
Tarbot IV			16,25
Griet I			17,15
Griet II			14,08
Schol 2 (G)			3,04
Schol 3 (G)			2,65
Schol 4 (G)			2,20
Kab. 2 (G)			5,00
Kab. 5 (G)			2,08
Wijt. 4 (G)			1,50
Schar open			1,51
Schar 2/D			1,61
Poon 1			2,69
Poon 2			1,10
Bot			63
Tongschar			6,00
Krab			61
Paling			14,00
Diversen			62
Garn. exp. 1			3,99
Garn. exp. 2			3,54
TOTAAL:	10.652	32.852	

DINSDAG 30 SEPTEMBER 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong km.			21,00
Tong I			12,00
Tong II			10,50
Tarb./Griet			7,00
Griet II			13,00
Schol 3 (G)			3,43
Schol 4 (G)			2,60
Kab. 3 (G)			6,00
Kab. 4 (G)			3,20
Kab. 5 (G)			1,95
Wijt. 3 (G)			1,95
Wijt. 4 (G)			1,63
Schar open			1,11

WOENSDAG 1 OKTOBER 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Garn. exp. 1			4,04
Garn. bnl. 2			3,60
TOTAAL:	11.149	44.523	

DONDERDAG 2 OKTOBER 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong I			23,48
Tong II			23,33
Tarbot III			18,75
Tarbot IV			17,83
Tarb./Griet			14,33
Griet II			12,86
Schol 3 (G)			2,48
Schol 4 (G)			1,85
Kab. 2 (G)			5,70
Kab. 3 (G)			5,63
Kab. 4 (G)			4,52
Kab. 5 (G)			2,19
Wijt. 3 (G)			2,32
Wijt. 4 (G)			1,85
Schar open			1,62
Schar 2/D			1,49
Makr. III			1,00
Zeebaars			20,47
Poon 2			3,00
Bot			72
Zalm-Forel			10,60
Schol 2 (O)			3,18
Schol 3 (O)			2,61
Schol 4 (O)			1,69
Horsmakreel			86
Krab			1,29
Harder			4,44
Steenbolk			1,35
Paling			12,01
Diversen			16,59
Garn. exp. 1			4,02
Garn. bnl. 2			4,31
TOTAAL:	30.149	99.290	

VRIJDAG 3 OKTOBER 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Krab 3 (G)			4,81
Krab 4 (G)			4,28
Krab 5 (G)			2,61
Wijt. 3 (G)			2,31
Wijt. 4 (G)			1,67
Schar 2/D			1,41
Schol 3 (O)			2,32
Schol 4 (O)			1,70
Paling			13,00
Garn. exp. 1			3,58
Garn. exp. 2			2,87
TOTAAL:	11.612	34.826	

DIRECTEUR VISAFSLAG LAUWERSOOG SABOTEERT GERECHT

Zoals onze lezers al zullen vernomen hebben heeft het Nederlands gerecht verleden week over, alle administratieve stukken van de visafslag Lauwersoog in beslag genomen, dat wil zeggen, deze die niet door brand zijn vernield!

Inderdaad was de directeur van betrokken visafslag, de heer J. Zwartveld, op de hoogte gebracht dat het Nederlands gerecht de afslagstukken in verband met de aanvoeren en die nog niet medegenomen werden bij een eerste beslagname, zou komen ophalen. De heer Zwartveld vond echter niet beter dan de vissers hiervan op de hoogte te brengen, men beweert zelfs, op een manier met een konklusie van de lepel pap om in te gieten. Wat er ook van zij, de vissers wensten het niet zover te laten komen en hebben het overschot aan papieren in brand gestoken. Hierover ondervraagd beweert de heer Zwartveld dat hij gehandeld heeft onder emotionele opwelling.

Het is duidelijk dat men niets vernielt of niets laat vernielen wanneer alles piekfijn in orde is. Dat eventueel niet in orde zijn heeft natuurlijk met een kwotareglementering te maken. Volgens de betrokken directeur moet hij achter de

vissers staan, en dit „achter de vissers staan” betekent dus in alle omstandigheden. Buitenstaanders spreken van knoeien met kwoteringsgegevens, dit in tegendeel met onder andere de heer drs. Bos, voorzitter van de Raad van Bestuur van de afslag van Lauwersoog die het gemunt heeft op de heksenjacht gericht tegen de visafslagen. Dit zou niet de juiste methode zijn om de ontduiking (!) van de aan Nederland toegekende kwota te keer te gaan. Een dergelijke manier van handelen zou in tegendeel de vissers er toe brengen de vis buiten de afslagen te verkopen! Inderdaad in Nederland bestaat de verplichting nog niet. Nochtans is hetgeen de heer Bos voorspelt, kwasi onmogelijk. Waar zou men de honderd duizend kgr. vis moeten gaan verkopen. Waar zou men moeten lossen kwasi zonder lossingsakkomodaties en andere? Het zal wel meer een verbitterd man dan een verstandig man zijn die aldus spreekt. Verbitterd mag men inderdaad zijn op de autoriteiten die vroeger de A.I.D.-diensten, ten tijde van het grijs viscircuit, lappen voor de ogen voorschreven, en thans dezelfde inspectiedienst het vuur van de ijver aan de schenen gaan leggen.

Men zit nu, door de schuld van de overheid, met een vangstovercapaciteit en deze overheid moet zijn schuld gaan beleiden en vereffenen. Alleen op deze manier wordt het geen heksenjacht. Een terugbrengen van de vangstcapaciteit, een geleidelijk afbouwen op de kosten van de overheid, en voor sommigen een aard van een brugpensioen die alles dekt, zodanig dat dezen eveneens tevreden mensen zouden kunnen zijn. Dit is ons insziens de beste economische regeling om met het kwoteringsysteem in het reine te komen. Alle andere systemen zijn onmogelijk of leiden tot zaken zoals deze van Lauwersoog.

Men kan nu zitten gissen naar de reactie van de overheid op het in brand steken van de aanvoerpapieren van de afslag van Lauwersoog en de eventuele kwalijke gevolgen die dit voor sommigen kan medebrengen. We zouden veel liever zien dat men acties voert tegen de overheid om hen er toe te verplichten hun schuld te beleiden en de schaden te vergoeden die ontstaan zijn in de visserij. Deze acties zouden we zeker toejuichen en door dik en dun verdedigen. Acties voeren waar men wellicht zelf de gebroken ruiten van zal betalen zijn niet zo aan te prijzen. Anderzijds begrijpen we ten zeerste de kwalijke reacties van de vissers, maar ons schijnt dat Den Haag zeer ver ligt van de visserij.

B.L.

VOORSTEL WIJZIGING VISSERIJWET

In Nederland heeft de ministerraad haar goedkeuring gehecht aan een voorstel tot wijziging van de visserijwet die reeds dateert uit 1963. De wijziging is absoluut noodzakelijk om beperkingen te kunnen invoeren die zeer aanzienlijke vangstovercapaciteit meer in overeenstemming te brengen met de aan de Nederlandse visser toegekende vangstkota.

We zeggen wel dat het hier over een voorstel gaat, maar we veronderstellen dat het voorstel zeer waarschijnlijk nog een lange lijdensweg tegemoet gaat vooraleer wet te worden.

Men spreekt van het verplicht opleggen van een vermindering van het vissende deel van de boomkorenlengte en zelfs van een capaciteitsvermindering van de ingebouwde motor.

Het is misschien wel gemakkelijk een oplossing op papier te vinden, maar het is anderzijds eveneens duidelijk dat men zo maar een onderneming, die slechts renderend kan zijn wanneer deze op volle kracht draait mag mulbanden, dat wil zeggen, op halve produktiecapaciteit mag gaan zetten, verlieslatend laat werken.

Met moet zelfs geen ekonoom zijn om te weten dat dergelijke beperkingen tegennatuurlijk zijn, dat deze vloeken met alle wetten van de economie. Een kotter van 40 meter met een motor van 3.000 Pk. om een voorbeeld te nemen, laat men toch niet in zee steken, gemulband op basis van bv. een 24-meter vaartuij voorzien met een motor van 600 Pk. Dit zijn geen oplossingen, dit zijn economische moorden die de wetgever zou opleggen, of anders economische zelfmoorden indien de betrokken reders en rederijen hiermede van wal steken.

Een onderneming moet altijd op volle rendement kunnen werken, en daarom is er slechts één enkele oplossing indien men de kwotareglementering wenst te eerbiedigen, de vaartuigen op volle rendement laten draaien, tot zij hun kwota uitgeput hebben, hetzij zij dit in éénmaal doen, of periodiek, en daarna stilliggen waar

voor de regering die de grootste schuldige is aan de overcapaciteit, de volledige kosten en afschrijvingen en onderhoud en ondersteuning dragen. Dit is in dit geval, gezien het schuldig zijn van de regering of van het betrokken departement, de enige fatsoenlijke eerlijke en plichtbewuste oplossing.

Het stilliggen op de rug van de rederijen en de visser leggen is een laffe daad.

We zijn benieuwd of de Nederlandse regering haar verantwoordelijkheid ter zake zal opnemen zoals de eerlijkheid en de rechtvaardigheid het gebiedt. Ir. Tienstra, indertijd directeur voor de Nederlandse Visserij heeft genoeg verwittigingen ter zake laten horen, maar dergelijke mensen zijn dan gewoonlijk niet meet gewild door

een bepaald lobby, ook al uit visserijmiddens.

Ondertussen kregen we een nieuwe affaire, namelijk de zaak Lauwersoog, waar een loopje genomen werd met de aanvoercijfers en waar de directeur en de Raad van Bestuur niet vrij uitgaan, omdat zij, via het gesjoemel, zoveel mogelijk cliënteel naar hun afslag trachtten te brengen. En van gesjoemel naar gesjoemel is geen oplossing, evenmin als van heksenjacht naar heksenjacht. Het antwoord ligt bij de regering en bij de regering alleen, zij is schuldig aan de oorzaak en moet dus eerlijkheidshalve de gevolgen dragen en deze niet op de rug van de rederijen en de visser gaan leggen.

B.L.

Correctionele rechtbank te Brugge velt streng vonnis...

NEDERLANDSE TONGSTROPER VEROORDEELD TOT 120.000 FR BOETE

De Correctionele rechtbank te Brugge heeft onlangs een zeer streng vonnis geveld ten aanzien van de Nederlandse visser Pieter Van Belsen uit de vissersplaats Den Helder. Deze schipper werd tot een geldboete van 120.000 fr. veroordeeld wegens het vissen met te kleine netmazen. Het was de Belgische kustwacht die de Nederlandse treiler in overtreding nam nadat onze Belgische vissers reeds eerder hun ongenoegen hadden laten blijken omdat er weinig of geen sancties worden getroffen tegen Nederlandse overtreders.

Van Belsen heeft nu aan de lijve ondervonden dat onze rechtbanken voortaan met ijzeren

hand dergelijke overtredingen zullen bestraffen. Op hetzelfde ogenblik van de overtreding die door Van Belsen werd begaan werd ook een andere Nederlandse visser, met name Heyf, eveneens uit Den Helder betrappt maar die kwam er toen met een geldboete van amper 15.000 fr. van af. Het was op die veroordeling, die door de Belgische vissers als onvoldoende werd gekwoeteerd, dat toen heftig werd gereageerd. In tegenstelling met Heyf werd Van Belsen buiten de twaalfmijlszone betrappt en daar geldt de EEG-wetgeving. Daarom hield de rechtbank, in juni, zijn vonnis in beraad. Thans weet Van Belsen hoe laat het is.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

NEDERLAND

■ De Nederlandse vissers hebben zich reeds meermaals beklagd over de heksebacht die het Duits visserijwachtschip, de „Seefalke” op de Nederlandse vissers maakt. Dat het ondertussen menens wordt met de zeer overdreven strenge houding van de Westduitse controle-diensten, bewijst het feit dat een Duitse zeevissers-officier die als controleur optrad, thans ontslagen werd in deze functie omdat hij te lankmoedig zou geweest zijn. Voor randgevallen zou hij begrip opgebracht hebben.

■ We menen niet dat er humor mee gemoeid was, maar de titel in het Nederlandse Visserijblad „Visserij”, namelijk „Levenslang op het droge” met bijhorende foto van de ZK 18 die compleet droog op het zand zat, was toch voor interpretatie vatbaar, vooral voor diegenen die slechts titels lezen. Het ging hier over de garnalenvisser van Heine Huisman uit het Nederlandse Zoutkamp die... „Levenslang” noemt. Het vaartuig zat zeker niet voor levenslang op het droge, want het kon met hoog water weerom loskomen.

HET NIEUW RUSSISCH ANKER!! EEN VRIESPLAAT!!

■ We zijn inderdaad nog niet aan het einde van nieuwigheden, die zelfs in feite veel vroeger hadden kunnen in praktijk gebracht worden. Men moet er echter op denken.

Hier gaat het nu om een stalen plaat, waarvan de afmetingen kunnen variëren, naargelang de grootte van het vaartuig.

Bepaalde Russische schepen brengen de nieuwe vondst reeds in praktijk. Onder meer ook een ijsbreker. De stalen plaat wordt over boord gezet tot op de bodem. Alhoewel Rusland dit systeem thans reeds op enkele vaartuigen uit de noordelijke vaartroutes (Noordelijke IJ-zee) in praktijk brengt, kan dit overal, dat wil zeggen waar de diepte niet te groot is.

De stalen plaat is een vriesplaat die op de bodem, via de ankerkabel van stroom wordt voorzien en aldus aan de bodem vastvriest. Twee vierkante meter vriesplaat biedt na een minuut een weerstand van twee honderd ton trekkracht en na tien minuten van duizend ton!!

Het is duidelijk dat het inhalen van het anker moet voorafgegaan worden door het ontdooien van de vriesplaat, zodat deze los komt te zitten van de zeebodem. Men voert dus via een leiding die in de ankerkabel kan ingebouwd zitten, warmte aan, en klaar is kees.

In feite het „ei van Columbus” maar men moet er aan denken, maar daar zijn wij en U aan voorbijgegaan. Hoeveel analoge vindingen liggen er nog niet op de mensheid te wachten. Toch hadden we graag geweten, hoelang het duurt eer de vriesplaat ontdooit is, vooral omdat we overtuigd zijn dat daar onder op de bodem een fameuse ijsklomp gevormd werd de bodem ook tamelijk vervrozen moet zitten.

NOORWEGEN

■ We hebben reeds medegedeeld dat de Noren vanaf 1/1/87 de verplichting zullen opleggen om in hun wateren, ook het gedeelte behorende tot de Noordzee, de netmaaswijdte op te trekken tot 10 cm. Het zijn vooral Schotten die in de Noorse wateren vissen en deze zijn natuurlijk niet opgetogen over deze beslissing, vooral omdat de Noren de reglementen zeer streng toepassen. De grote Schotse Redersfederatie had geklaagd dat zij op geen enkel ogenblik, noch verwittigd noch betrokken werden in besprekingen ter zake en zelfs nog niet officieel op de hoogte waren gebracht. Thans zijn zij het wel. Dit gebeurde uiteindelijk op maandag 15 september terwijl Noorwegen de beslissingen reeds op 4 juni genomen had. De Schotse Redersfederatie begrijpt echter niet hoe Noorwegen dit voor elkaar bracht zonder hieromtrent met de EEG onderhandeld te hebben. Strikt gezien zijn het hun wateren, maar gezien verscheidene bilaterale overeenkomsten met de EEG, in verband met gemeenschappelijke visserij in de Noordzee zelf, onder meer wat de haring betreft, had men toch verwacht dat Noorwegen de EEG in voorafgaandelijke besprekingen zou betrokken hebben. Noorwegen volgt hierin IJsland die dank zij het optrekken van de netmaaswijdte tot 155 mm., na enkele moeilijke jaren, terug over renderende herstelde ronde visstocks beschikt.

ALLERLEI

■ De Eurokotters, die, laat het ons zeggen in feite geen kustvissers zijn, worden nu ook al getroffen door het feit dat zij in de 12-mijlszone met nog slechts maximaal tweemaal vier meter boomkorlengte mogen gaan vissen. Men laat deze mensen eerst toe een Eurokotter te bouwen, die, volgens het nieuwe metingssysteem, binnen de 70 Brt ligt, uitgerust met maximum 300 Pk en geeft hen de verzekering dat zij aldus in de 12-mijlszone mogen vissen op platvis (pladijs, tong en schar) om dan plots beperkende maatregelen op te leggen kwa boomkorlengte. Met de maximum voorgeschreven 4-meter boomkorlengte konden zij het met een heel wat bescheidener vaartuig en hoefden zij zoveel niet te investeren. Altijd vijgen na Pasen en altijd eerst wijde mogelijkheden toelaten om dan achterna en achterbaks deze mogelijkheden te gaan beknootten. Over welke administrateurs beschikken wij toch!!

■ Eurokotters die in de 12-mijlszone vissen zullen geen motor mogen bezitten waarvan het maximumvermogen gebracht kan worden, voor dezelfde motor op meer dan 360 Pk. Men zal dus niet meer mogen vissen in de 12-mijlszone met één op 300 PK afgestelde motor, die in werkelijkheid een sterkte heeft boven de 360 Pk. Dus maximum een marge van 20 %.

DE VERSPREIDING VAN «HET VISSERIJBLAD»

Om te voldoen aan de vraag van veel vissersfamilies en al wie belang stelt in de visserij en vishandel, is HET VISSERIJBLAD elke vrijdag te verkrijgen, tegen de prijs van 50 fr., bij de dagbladverkopers en in de hiernavolgende boekhandels.

Wie zich wil abonneren, kan dit steeds ten kantore of ter post.

AAN DE MIDDENKUST:

Algemene Lektuur
Dedecker O.
Dirix
Internationale Boekhandel
Internationale Boekhandel
Internationale Boekhandel
Internationale Boekhandel
Lievens M. Fr.
Saelens
Thoon G.
Van Belle J.
Algemene Lektuur
Berten M.
Bolle G.
Paulus

Torhoutsesteenweg 332, Oostende
Torhoutsesteenweg 442, Oostende
Sparzaamheidstraat 1, Oostende
Kappellestraat 65, Oostende
Ad. Buylstraat 33, Oostende
Alf. Pieterslaan 9, Oostende
Th. Van Loostraat 26, Oostende
Koninginnelaan 39, Oostende
Langestraat 95, Oostende
Voorhavenlaan 179, Oostende
Stuiverstraat 422, Oostende
Duienenstraat 302, Bredene
Buurtspoorwegstraat 48, Bredene
P. Elisabethlaan 72, Bredene
Vosseslag 123, De Haan

AAN DE OOSTKUST:

Verstraete
Alg. Lektuur
Vanderveen A.
Verstappen
Wicke

Heiststraat 71, Zeebrugge
Knokkestraat 118, Heist
Vlamingstraat 22, Heist
St. Antoniusstraat 45, Heist
Stationsplein 2, Knokke-Heist

AAN DE WESTKUST:

Vermote
Vandenbruwaene

Langestraat 127, Nieuwpoort
Pyliserlaan 25, Koksijde

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

IERLAND

■ De Ierse visserijvloot die in 1985 en in het bijzonder in 1986 een grote uitbreiding kende, niet alleen door enkele nieuwe vaartuigen maar ook door tweedehandse Noorse, maar vooral Nederlandse vaartuigen, heeft waarschijnlijk reeds een groot verzadigingspunt bereikt, kwa beschikbare kwota en dit zodanig dat het Iers bevoegd departement overweegt beperkingen uit te voeren. Een eerste beperking zal zijn dat men zijn eigen tweedehands vaartuig zal moeten ontmantelen of buiten de EEG verkopen.

ALLERLEI

■ In de Stille Oceaan werd het reeds uitgemaakt dat de instandhouding en zelfs uitbreiding der stocks mogelijk wordt, door het loslaten in de oceaan van kleine visjes voortkomende van viseieren in visfarms uitgebroed. Dit werd onder meer bereikt door een gezamenlijk optreden van Rusland, Canada, de Verenigde Staten en Japan, kwa zalm. De kosten van de broedvisfarms wint men 4 tot 15 maal terug in overvloedige vangsten.

NOORWEGEN

■ Het laat zich aanzien dat Noorwegen in 1986

IERLAND

■ Ierse vissers hebben terug een paar Hollandse bokkenvissersvaartuigen tweedehands aangekocht. Zo te zien zijn de tweedehandse Nederlandse bokkentreilers nog zeer gewild in andere landen, terwijl voor de Nederlandse vissers deze, zeer goed onderhouden vaartuigen uit de eerste helft van de jaren 1970 reeds als gedemodereerd verwezen worden. Toch tekenend voor de Nederlandse visserij die het bij het neusje van de zalm houdt.

zal kunnen bogen op een rekorduitvoer van gekweekte zalm, die men, volgens de op dit ogenblik reeds gekende uitvoercijfer, op bijna 12 miljard B.Fr. kan gaan schatten. Hiermede zal het cijfer van 1985 met 2 miljard B.Fr. overtroffen worden. Voornaamste afnemers zijn de Verenigde Staten, onmiddellijk en van dicht gevolgd door Frankrijk en verder West-Duitsland met 2,2 duizend ton.

FRANKRIJK

■ Met de voortdurende slechte verkoopprijzen voor de Franse Westkust-sardienen, heeft men zich in het bijzonder in het Franse Douarnenez over dit probleem gebogen. Slotsom is, niet alleen een promotiekampagne voor de commercialisatie van en afzet van de Franse sardien, maar vooral voor nieuwe vormen van presentatie in de verkoop en nieuwe toepassingen. Alleen vragen we ons hier af hoe ver de afstand ligt tussen de goede voornemens en het in praktijk brengen hiervan.

GROOT-BRITANNIË

■ Een Britse schipper zit in de miserie. Hij had zijn oud vaartuig verkocht aan een inwoner uit Ierland, mits de geschreven voorwaarde dat het vaartuig niet mocht ingezet worden voor de visserij. Hiermede zou hij dan de beëindigingspremie kunnen bekomen. De Ier heeft echter het vaartuig terug voor de visserij ingezet en thans weigert de Britse regering hem de premie uit te keren. Betrokken reder had eveneens zijn vergunning ingeleverd. Thans heeft de schipper een Euro-parlementair onder de hand genomen die de zaak te Brussel en tot in het parlement moet verdedigen en desnoods tot voor het Hof van Justitie te Luxemburg. Volgens de Britse regering moet de schipper de Ier maar voor de rechtbank vervolgen wegens kontraktbreuk. De schipper zelf zegt dat hij zijn plicht gedaan heeft met de clause voor niet-vissen in te lassen en

dat het aan de Britse regering toekomt de nodige stappen te ondernemen en het, thans onder Ierse vlag varende vissersvaartuig, eventueel op te brengen.

DENEMARKEN

■ De Deense aanvoer in Denemarken is in 1985 met 7,5 % teruggelopen tegenover 1984. Hij situeert zich rond 1,66 miljoen ton. Het aandeel hierin van vis voor menselijk gebruik was 442.500 ton, hetzij een vermindering met 3,3%. Het aandeel voor vismeel doeleinden was ongeveer 1,22 miljoen ton, hetgeen eveneens een teruggang betekent, echter met bijna 9%. In waarde, alles samen betekent dit ook een teruggang met 3,3%. Nochtans kan men hierop nog geen staat maken omdat niet medegedeeld wordt hoeveel de cijfers verschillen tegenover 1985 ten opzichte van de aanvoeren in buitenlandse havens, vooral dan in Schotland.

WEST-DUITSLAND

■ De teruggang van de Duitse (West-Duitse) diepzeevervisserij die zich vooral voordeed na op het ogenblik van de uitbreiding van de IJslandse wateren van 50 tot 200 mijl die zich de volgende jaren verder doorzette, schijnt thans gestopt te zijn, dank zij ondersteuningsmaatregelen door de West-Duitse regering. Deze vloot, of wat er van is overgebleven, is verdeeld over de havens van Cuxhaven en Bremerhaven en telt nog slechts een tiental eenheden.

EEG

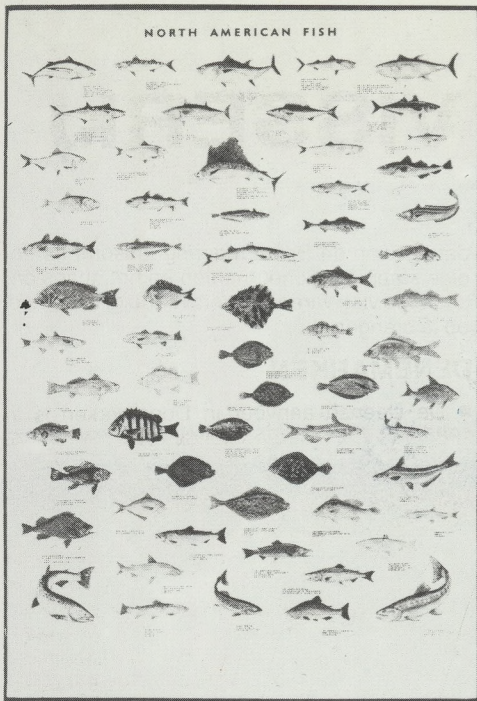
■ In december zullen de twaalf ministers te Brussel samen komen om de totale kwota te bepalen van de verschillende vissoorten. Op basis hiervan komt dan de verdeling land per land. Daar zal dan waarschijnlijk nogal gevochten worden om iets meer of minder. Nu kunnen we reeds zeggen dat Nederland zeker de aanmerking naar voor zal brengen dat bepaalde landen, bepaalde viskwota niet aankunnen en dat dus een herverdeling op basis hiervan zou moeten plaats grijpen. En wat dan voor deze landen die van een andere vissoort te kort hebben om hun vaartuigen een gans jaar te laten vissen?

■ De Europese Producentenorganisatie heeft een onderhoud gehad met de EEG te Brussel om nog enkele vissoorten in de opvang te betrekken. Het zou gaan om horsmakreel (onze poer), blauwe wijting, schar, skaat. Thans wordt blauwe wijting en horsmakreel uitsluitend voor vismeel doeleinden gevestigd. Het is anderzijds niet gezond een premie te geven voor het vissen voor vismeel doeleinden. Voor de vissers komt het er natuurlijk op aan om meer te krijgen voor hun produkt, maar het is altijd iemand die de rekening zal moeten betalen, zo het de visser niet is. Wie zal dat betalen? de EEG?, de vismeelfabriek? de producentenorganisatie?

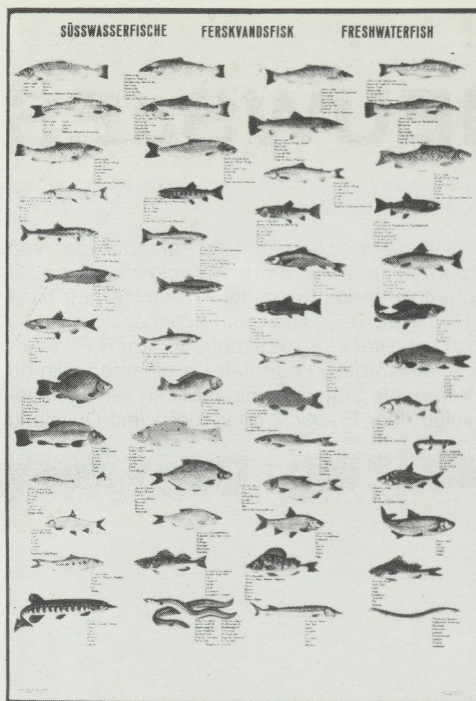


De twee nieuwe Ierse aanwinsten uit Nederland. Inderdaad zeer goed uitzijende en wel onderhouden vaartuigen, die getuigen van de Nederlandse klasse.

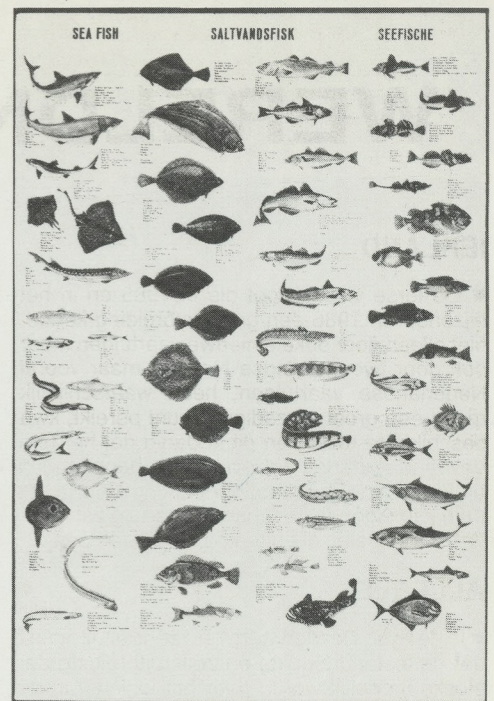




TYPE A: Noord-Amerikaanse vissen.
64 van de meest verspreide vissen van de Stille Zuidzee, de Atlantische Oceaan en van de grote meren van N. Amerika. De namen staan in het Latijns, in het Engels, bepaalde zelfs in het Spaans en in het Frans.



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



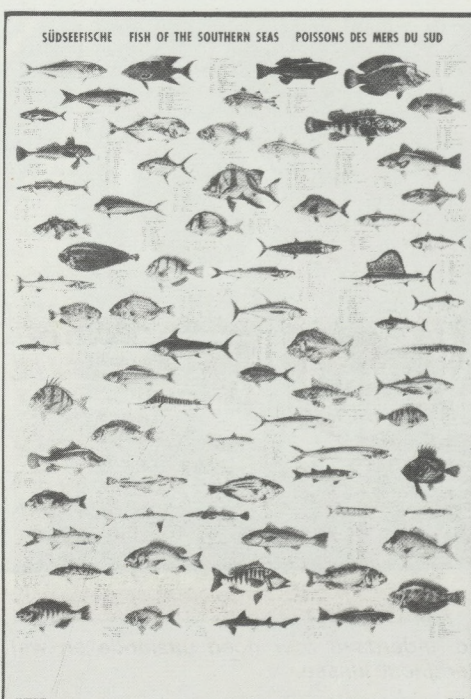
TYPE C: Zeevissen.
62 van de meest verspreide vissen van de Atlantische Oceaan en de Europese Zeeën. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Spaans.
De grootte staat eveneens aangeduid.

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

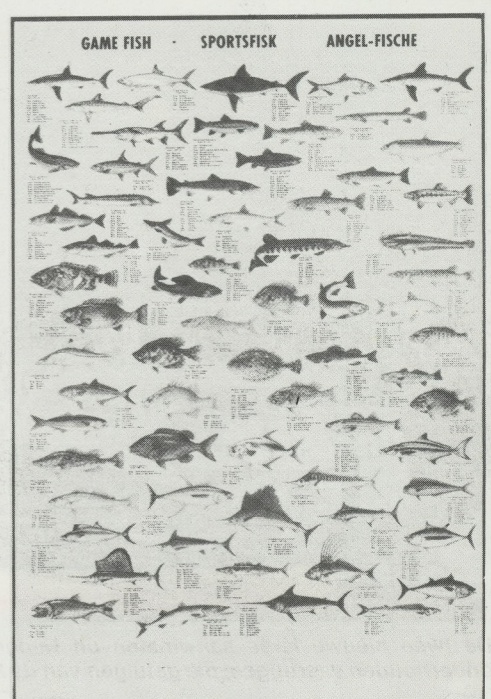
TYPE D: Eetbare mosselen en schaaldieren, enz.
75 verschillende soorten van de hele wereld. De namen staan in het Latijn, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Frans.
De grootte staat eveneens aangeduid.



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



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





Drukkerij
Nieuwsblad van de Kust
Het Visserijblad

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

WIJ DRUKKEN VAN VISITEKAARTEN
TOT KLEURRIJKE BOEKEN
EN BROCHURES.

BEKWAME VAKLUI
MODERN MACHINEPARK

VRAAG ONZE PRIJZEN!

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