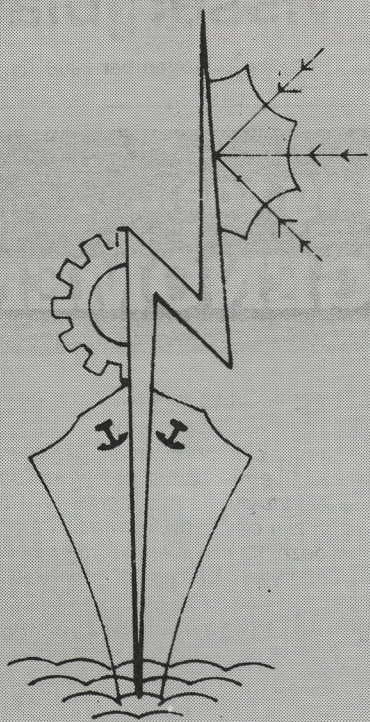


HET VISSERIJBLAD





# 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**

## BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

WESTENDELAAN, 1  
8450 NIEUWPOORT

Tel. 058/234.871

Tlx. 810.32

### AAN REDERIJ EN BEMANNING VAN DE Z.79 „THORN” ONZE BESTE WENSEN VOOR BEHOUDEN VAART EN RIJKE VANGSTEN

Met de „THORN”, werd een verdere uitbreiding genomen in de jongste generatie Eurokotters. Deze moderne eenheid werd op gebied van kracht en wendbaarheid met twee hoogtechnische produkten bedacht:

- 1 Een solide „BRUSSELLE” 6-trommel vislier met een maximale trekkracht van 8 ton, zoals de zwaardere uitvoeringen eveneens op kogel- en rollagers gelagerd.  
Voor aandrijving zorgt een 60 pk elektromotor via een flexibele koppeling.  
Remmen en friktiekoppelingen op de 6 trommels worden pneumatisch vanaf de brug bediend.  
Hoofdtrommels voor 275 m. kabel dia. 22 mm. - hulptrommels voor 100 m. dia. 16 mm.
- 2 Een hydro-elektrische stuurmachine „BRUSSELLE” van het onverslijtbare type met 2 parallel opgestelde drukcilinders en voorzien voor twee stuurmogelijkheden: met elektrische hendel werkend op elektromagnetische kleppengroep van elektrisch gedreven hoofdpomp en een afzonderlijke rechtstreekse handhydraulische besturing door handpomp met stuurwiel in de brug.  
Een roerstandaanwijzer met verlichte wijzerplaat geeft de roerhoek steeds per graad aan.

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

„BRUSSELLE” HET MERK DAT KWALITEIT AAN DUURZAAMHEID KOPPELT

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 21 november 1986 – Nr. 44

## Zeebrugse vissersvloot aan versterking toe...

# Z.79 „THORN” IN BEDRIJF GENOMEN

Afgelopen zaterdag werd de vlag hoog in de top gehesen op de Oostendse scheepswerven SCAP maar daar bestond dan ook een passend aanleiding voor. Daar werd met name, in tegenwoordigheid van een massale belangstelling, overgegaan tot de dooplechtigheid van andermaal een nieuwe treiler, namelijk de Z.79 „Thorn” die op voornoemde werf gebouwd werd voor rekening van de rederij „Thor” met de familie Vandierendonck als stuwende kracht achter de vereniging. Onder de personaliteiten ook Minister Geens die zich bereid had verklaard het peterschap over de nieuwe eenheid te aanvaarden. De minister werd op een bijzondere charmante manier geflankeerd door mevrouw Germain Brouns die met stijl en gratie het meterschap waarnam.

Verder bemerkten wij de vele personaliteiten die klassiek aanwezig zijn bij dergelijke dooplechtigheden en daarmee hun belangstelling voor en gehechtheid aan de visserijsector aantonen.

Het was EH. Corneillie, onze visserijaalmoezenier die met de hem gekende zwier de kwast hanteerde en daarmee Gods zegen over de „Thorn” inriep. Altijd een wat devoot moment dat nog steeds diep doorvoeld wordt in de visserij, dat in afwachting dat nadien uitbundig kan gefuift worden. In het kader van de dooplechtigheid werden de klassieke Paasnagels ingeslagen door respectievelijk de peter, de meter, de eigenaar en de schipper waarna in een der loodsen van de feestende werf een bijzonder geslaagde ontvangst plaats greep.

Het was in de marge van die receptie dat de heer Praet, directeur van de scheepswerven SCAP een toespraak hield waarin hij bijzondere aandacht vroeg voor de problemen die sedert enige tijd de scheepsbouwindustrie, meer bepaald deze in de visserijsector bezwaren.

Omwille van de belangrijkheid geven wij onderstaand, in extenso, de toespraak weer van de heer Praet die het volgende zegde:

*„Het is mij een eer, U allen, namens de Rederij en onze Rederscoöperatieve SCAP, vandaag hier te mogen begroeten.*

*Een bijzondere groet gaat naar U, Mijnheer de Minister, die door Uw aanwezigheid op deze dooplechtigheid bewijst, onze Vlaamse Visserij een warm hart toe te dragen.*

*Zojuist heeft onze aalmoezenier, naar aloud vlaams gebruik, de Z.79 „THORN” gedoopt.*

*Na elkaar hebben de Peter, de Meter, de Reder en de Schipper met het aanbrengen van de paasnagels, het vaartuig en zijn bemanning, elk hun eigen wensen meegegeven.*

*De Z.79 „THORN” is het tweede vaartuig uit een serie van drie zogenaamde „Eurokotters”, waarvan de B 65 „ARTEVELDE” de degelijk-*

*heid en de economische rentabiliteit wel voldoende bewijst. Binnen niet al te lange tijd zal nummer drie, die thans in opbouw is op onze helling, te water gelaten worden.*

*Daarmee zal dan, voorlopig althans naar wij hopen, een punt gezet worden achter de opdrachten, die wij ook mochten uitvoeren. Maatregelen ter bescherming van de visstand, uitgevaardigd op EEG en nationaal vlak, maken het ons, werven die het van de bouw van vissers-*

*vaartuigen moeten hebben, zeker niet gemakkelijk.*

*Meer bepaald hebben maatregelen, opgelegd door de Overheid ertoe geleid, de bouw van vissersvaartuigen lam te leggen. Wij zullen de laatste zijn om te twijfelen aan de noodzaak van al deze maatregelen, het neemt echter niet weg, dat de gevolgen ervan, bij ons hard aankomen.*

*Wat ons, Oostendse bedrijven, bovendien*



# De wereld van Bakker Sliedrecht\*

## Electrische lieraandrijving voor Eurokotters

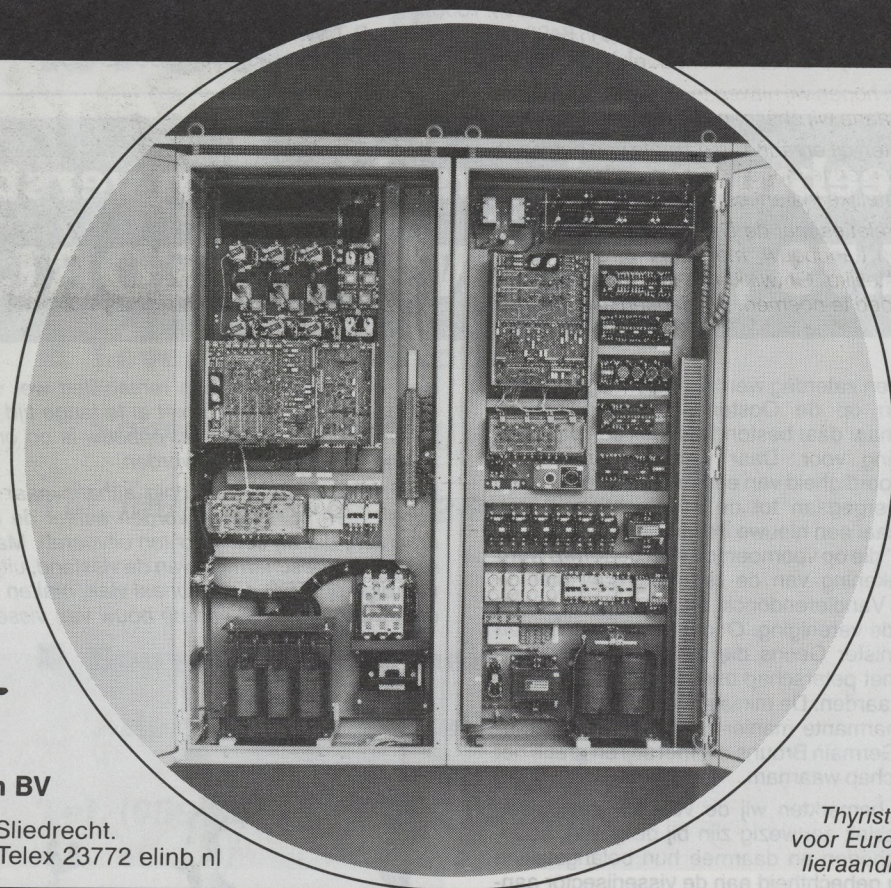
Een typisch doordacht ontwerp van Bakker Sliedrecht. De visliermotor wordt via een thyristorkast gevoed door de reeds aanwezige draaistroom generatoren. Bakker heeft altijd een betere oplossing! Volledige documentatie op aanvraag.

- \* Complete electrische scheepsinstallaties.
- \* Electrische machines en vermogens-elektronica naar maat.
- \* Reparatie en onderhoud van elektriske machines.
- \* 24-uurs service - overal ter wereld.

**BAKKER  
SLIEDRECHT**

**Bakker Sliedrecht Energie en Systemen BV**

Leeghwaterstraat 55, Postbus 25, 3360 AA Sliedrecht.  
Telefoon 01840-16600. Telefax 01840-11188. Telex 23772 elinb nl



Thyristorkast voor Eurokotter lieraandrijving.

Wij nemen deel aan de Binnenvaart & Visserijtentoonstelling welke gehouden zal worden van dinsdag 9 tot en met zaterdag 13 december 1986 in het Ahoy complex te Rotterdam.

U kunt ons vinden op stand 406.

## **BAKKER SLIEDRECHT LEVERDE VOOR DE Z.79 „THORN” DE ELEKTRISCHE VISLIERAANDRIJVING EN BOORDNETGENERATOREN**

De vislier wordt aangedreven door een Indar gelijkstroommotor van 60 pk., de voeding voor deze 60 pk. motor wordt verzorgd door een Bakker thyristoranker-voedingsunit (statisch) welke aangesloten is op het draaistroomboordnet.

Het boordnet wordt verzorgd door een Indar draaistroomgenerator van 125 kVA en een Indar draaistroomgenerator van 50 kVA, welke aangedreven worden door twee hulpdieselmotoren.

De 125 kVA draaistroomgenerator kan 100% van het benodigde vermogen leveren. De vislier kan bediend worden vanuit het stuurhuis.

zwaar valt is de enorme achteruitgang die wij in onze plaatselijke visserij hebben meegemaakt. Ook hier zijn wij zwaar getroffen.

Wij hebben dan ook met enthousiasme gevolg gegeven aan een uitnodiging van de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij, besprekingen aan te gaan, die uiteindelijk de oprichting van de V.S.V. wat staat voor „Vereniging Scheepswerven Visserij”, tot resultaat hadden.

Samen hopen wij uitweg te vinden uit de problemen waarin wij ons thans bevinden.

Wij weten uit ervaring, in de mate van het mogelijke, beroep te mogen doen op de Nationale en Gewestelijke Instanties.

Onze relaties met de Departementen van Verkeer en Landbouw, met de N.M.K.N., met de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij, zijn zeer goed te noemen. Wij danken alle autoriteiten, die achter deze instanties staan.

Onze bijzondere dank gaat uit naar de Rederij „THOR” voor het vertrouwen dat zij ons schonken met de bouwopdracht voor dit schip. Wij hopen aan hun verwachtingen te hebben beantwoord en bieden hen hierbij onze gelukwensen aan.

Onze hartelijke gelukwensen ook voor Schipper en bemanning, die de zware investering, gedaan door de Rederij, nu maar moeten maken. Frans, wij weten dat gij het, mét uw mannen, zult doen.

Dank en gelukwensen ten slotte aan mijn medewerkers, die van de Z.79 „THORN” iets schoons maakten.

Mijnheer de Minister, wij mochten van ons beider Vriend, de Ere-Volksvertegenwoordiger Dries Claeys, die op dit ogenblik in het buitenland, toch met zijn gedachten bij ons is, een brief ontvangen, waaruit ik U, de voor U bestemde passage, op zijn verzoek, wil voorlezen.

Tot zo ver het voor U bestemde gedeelte uit deze brief.

Mijnheer de Minister, dames en heren, er rest mij tenslotte nog één opdracht: „Het U exelentie moeilijk te maken deze dag, temidden van onze Vlaamse Visserij, te vergeten.”

De Raad van Bestuur van onze Rederscoöperatieve SCAP heeft gemeend, U, ter herinnering aan deze dag, een klein geschenk te moeten



**Een ingetogen moment! Terwijl E.H. Corneillie, onze visserij-aalmoezenier Gods Zegen over de „Thorn” inroept handhaven burgemeester Goekint, „meter” mevrouw Brouns, „peter” minister Geens, schepen Makelberge en reder Raymond Vandierendonck een devote stilte.**

aanbieden. Zij zijn de mening toegedaan, dat dit geschenk U, als Voorzitter van de Vlaamse Executieve, dagelijks zal herinneren aan de problemen van onze Vlaamse Visserij met al haar nevenbedrijven.

Moge het U gegeven zijn, nog lang Uw krachten te wijden aan Uw huidige opdracht.

Ik dank U.”

Totdaar de Heer Praet.

## TOESPRAAK NAMENS DE REDERIJ

Ook namens de rederij „Thor” werd een toespraak gehouden. Het was de heer Georges Van Quathem die zich met die taak belastte en zich als volgt uitliet:

„Mijnheer de Minister, Mijnheer de Voorzitter, Dames en Heren, Beste Vrienden,

Mag ik U in de eerste plaats op mijn beurt in naam van de Rederij THOR welkom heten op deze receptie ter gelegenheid van de doop van de Z.79.

Geen angst, ik zal kort zijn en U niet lang weghouden van de geneugden welke de receptietafel U straks zal verschaffen.

We zijn gelukkig vandaag met onze nieuwe eenheid, de Z.79, die de Zeebrugse rangen volgend de week zal vervoegen.

Sedert de dag van de ondertekening van het kontrakt tot vandaag is lange tijd verstreken, en hoe dichter men tegen de afleveringsdatum komt, hoe ongeduldiger, hoe zenuwachtiger men wordt. Men kan het vergelijken met de dracht en de geboorte van een kind, alleen een schip wordt verwekt met pen, het overige hoeft ik niet uit te leggen.

Het eindprodukt, de boorling, voldoet volkomen aan de gestelde hoge verwachtingen.

Wij dienen hiervoor in de eerste plaats, S.V. SCAP, te bedanken, S.V. SCAP, zijn personeel en Directie, zijn wij dan ook uitermate dankbaar.

Speciaal wens ik de goede relaties met de Directeur, Jef PRAET, te onderstrepen, die wij een eerlijke en betrouwbare zakenpartner vonden.

Ik kan U verzekeren dat mensen van deze slag zeldzaam geworden zijn maar toch niet uitgestorven.

Verder danken wij leveranciers en onderleveranciers voor de geleverde inspanningen, de degelijkheid van het afgeleverde werk en de degelijkheid van het afgeleverde materiaal.

De overheid, ik blijf opzettelijk algemeen, om niemand te vergeten, gaat ook niet vrijuit en is medeveroorzaker van het feit dat wij op heden de Z.79 hebben kunnen dopen.

Ditmaal wens ik er echt niets negatief mee te bedoelen. Wat ik bedoel is dat wij van de overheid alle steun en medewerking kregen om de Z.79 te kunnen realiseren.

De medewerking van de verschillende Ministeries en de Ambtenaren en ook de mensen van N.M.K.N. was onontbeerlijk maar werd ook onvoorwaardelijk verstrekt.



**Mevrouw Brouns en minister Geens, meter en peter van de nieuwe treiler Z.79 „Thorn”.**

# HAEGEMAN

## P.V.B.A.

SLIJPESTEENWEG 36

8432 LEFFINGE

Tel. (059) 30.14.34

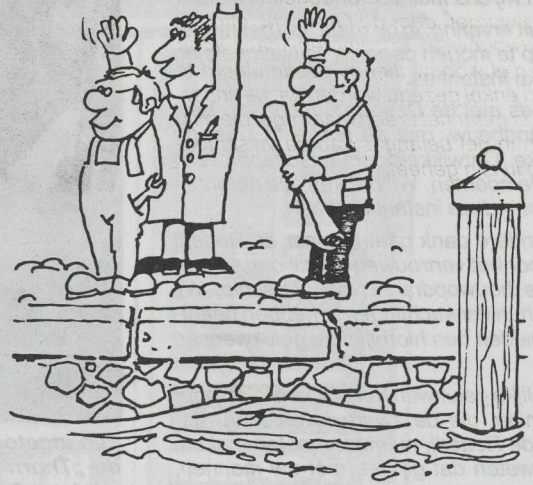
VERWARMING

SANITAIR

DEGELIJK MATERIAAL

GOEDE AFWERKING

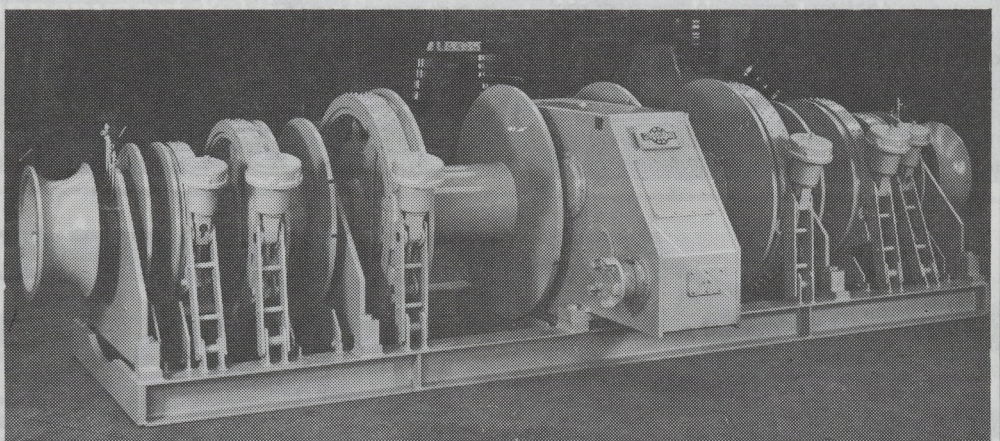
*Wij wensen de „Thorn“  
een behouden vaart!*



**SEMPRESS**

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

## BRUSSELLE MARINE LEVERDE...



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

Dit model blijft evenwel opgevat om, wanneer zou overgeschakeld worden naar plankenvisserij, de snelheid van de tandwielkast kan aangepast worden: een toekomstgericht niet te onderschatten voordeel. In de stuurhuisbreedte zeer passend opgevat voor inbouw samen met de elektromotor, is het zeker geen luxe dat ook deze kleinere vislier met pneumatische afstandbediening voorzien werd voor het in- en uitschakelen van de trommels met hun

friktekoppelingen en het openen of sluiten van de trommelremmen vanaf de brug. Een bedieningsbord geeft een praktisch overzicht van de juiste bedieningsstand bij middel van 6 hendeltjes, hetzij gekombineerd 1 per trommel die samen rem en friktekoppeling bedient „Trommel vrij“ - „trommel op rem“ - „trommel ingeschakeld“.

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

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

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

Niet alleen de medewerking van deze mensen, ik noem ze thans mensen, omdat al te veel het begrip „ambtenaar” in pejoratieve zin wordt gebruikt, maar ook uiteraard de financiële steun en inbreng van de overheid waren onontbeerlijk om tot de bouw van de Z.79 over te gaan.

Wij danken dan ook al deze mensen die zich op onvoorwaardelijke wijze inzetten voor de zeevisserij in het algemeen, mensen die wij zeer waarderen.

Dat er thans onpopulaire maatregelen dienen genomen te worden door de Overheid, ditmaal om de nieuwbouw af te remmen, daar waar vroeger de nieuwbouw diende gestimuleerd te worden, kan enkel gezegd worden dat het inderdaad spijtig is maar het is een maatregel die mijn inziens toch in het belang is van de visserijgemeenschap in zijn geheel.

Het valt soms moeilijk te begrijpen maar het is mijn inziens een economische realiteit.

Tot slot wens ik iedereen in het algemeen te bedanken, zij die zowel rechtstreeks of onrechtstreeks medegewerkt hebben aan de realisatie van dit project.

De Federij vindt het thans passend om Minister Geens, Peter van onze eenheid, te danken voor het feit dat hij het Peterschap aanvaardt.

Wij zijn zeer vereerd met zijn aanwezigheid en zijn Peterschap.

Wij zenden hem echter niet met lege handen naar huis en zullen hem een scheepslamp schenken met het insigne van de Z.79 erop.

Moge deze lamp hem licht verschaffen in de duisternis van Vlaanderens politieke wegen.

Ook de meter, Mevrouw BROUNS, zijn wij niet vergeten en wij zijn evenzeer vereerd met het feit dat zij het Meterschap aanvaardt en schenken haar een gelijkaardige lamp, maar ditmaal moet ik stellen dat ze geschonken wordt uit andere motieven, motieven die ik echter nu niet zal uiteenzetten.”

Totdaar de heer Van Quathem.

### Minister Geens:

## VISSERIJ MOET AANDACHT VAN DE OVERHEID GAANDE HOUDEN!

Tot slot beklom ook minister Geens het spreekgestoelte waarbij hij op een bijzonder vlotte manier de aanwezigen toesprak, daarin de aandacht vragend voor enkele problemen die de visserij gaande houden. Minister Geens zegde ondermeer het volgende:

„Ik weet dat er momenteel wat onzekerheid heerst in de visserijsector, meer bepaald op het vlak van de nieuwbouw van vissersvaartuigen.



Mevrouw Brouns, aangemoedigd door minister Geens en burgemeester Goekint, slaat de klassieke Paasnagel in het dek. Zo te zien een vermoeiend karwei.



## LIPS n.v. sloopsschroeven

wenst schipper en bemanning ven de Z.79 «THORN»  
een behouden vaart en een goede vangst.

KERKSTRAAT 46 – 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN  
Ø 03/252.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES  
LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

Agent :  
**JAMES A. LAMBERT**  
Werfkaai 43,  
8380 Zeebrugge  
Ø (050) 54.64.26  
Privé : (02) 731.74.66

Officieel importeur van  
**MASSON** keerkoppelingen  
en reductiekasten.

VAN STIGT  
B.V. TECHNISCHE  
HANDELSONDERNEMING  
Avelingen-West 30  
4202 MS GORINCHEM  
Tel. 01830-31066\*  
Telex 24798  
Gent (B) Tel. 091-261224



# MASSON

## KEERKOPPELINGEN

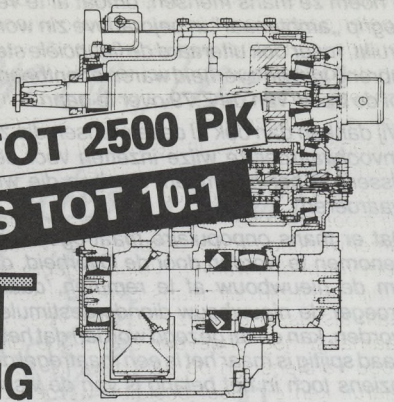
GEFELICITEERD Z.79 "THORN"

# VAN STIGT

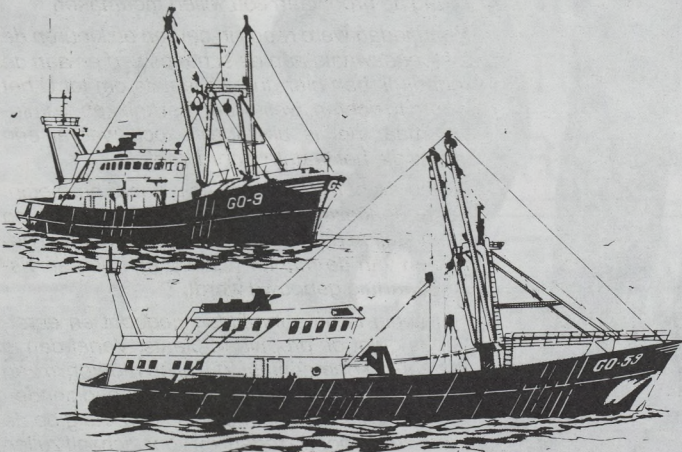
## B.V. TECHNISCHE HANDELSONDERNEMING

VAN 100 TOT 2500 PK

REDUCTIES TOT 10:1



**Wij wensen de schipper  
en de bemanning van de Z.79  
een behouden vaart  
en een goede vangst.**



## PADMOS

MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

**BRUINISSE:**

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

**STELLENDEAM:**

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

OFFICIEEL DEALER



Vervaardigen van alle soorten  
metaalkonstrukties, ook in  
zeewaterbestendige aluminium,  
zoals:

- complete bruggen
- luiken
- waterdichte deuren
- trappen
- masten

## DAMMANS p.v.b.a.

Vaartweg 1,

1660 Lot (Beersel)

☎ (02) 376 33 15 - 376 54 96

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

# LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Wij moeten echter goed begrijpen dat wij een overcapaciteit onvoorwaardelijk uit de weg moeten gaan. Daar kunnen wij niet omheen. Anderzijds vind ik het een verheugende vaststelling dat de onlangs opgerichte VSV (Vereniging Scheepswerven Visserij) zich thans zal inlaten met de problematiek die heel speciaal de scheepbouwsector in de visserij bezwaart. Ik kan niet genoeg de nadruk leggen op een enge samenwerking tussen de betrokken bedrijven. Wij moeten streven naar een zo groot mogelijke samenwerking en wel beseffen dat tweedracht moet vermeden worden. Volgens gegevens die in mijn bezit zijn, zijn thans 1.266 mensen werkzaam als visser op de zee gaande visserijvloot. Daarnaast nog ongeveer een 5.000 die hun brood verdienen in de aanverwante sectoren. Daaruit kan en moet besloten worden dat de zeevisserij een niet onbelangrijke tak van onze industrie is. Vandaar dat ik durf te stellen dat de vertegenwoordigende instanties alles in het werk moeten stellen om de aandacht van de overheid blijvend gaande te houden. De visserij verdient dat.

Verder wil ik de aandacht vestigen op de noodzaak van een nog betere scholing in de opleiding tot zeevisser. De jongens die nu naar de visserij school gaan verdienen inderdaad een betere en ruimere opleiding dan hun voorgangers gezien de steeds grote technische evolutie die in de visserij wordt waargenomen. De nieuwe technologieën die zich thans aanmelden in de visserij, meer bepaald aan boord van de treilers, vergen een aangepast onderwijs. Vandaar dat een reorganisatie van dit onderwijs verder moet aangepakt worden. Eveneens belangrijk is de recrutering van jonge vissers, jongeren die met hart en ziel de vissersstiel willen opnemen, er voor moeten kiezen omdat het zo'n mooi beroep is.

Tenslotte wil ik de aandacht vestigen op het feit dat België nog steeds méér invoert dan het uitvoert. Ik geloof dat wij er naar moeten streven om een goed afgewerkt product naar voren te brengen waarmee wij straks nieuwe afzetgebieden kunnen veroveren. Op dat vlak moeten wij alles in het werk stellen om onze eigen producten te promoveren. Wij hebben bekwame werven want de Z.79 „Thorn” is daar een sprekend voorbeeld van”, besluit de minister.



**De fiere bemanning van de nieuwe treiler. Straks wacht hen het harde werk op de grote vlakke. Succes jongens!**

## HET FEESTMAAL

's Avonds greep dan een feestmaal plaats waaraan vele genodigden deelnamen. Tijdens die gelegenheid werd dan nog het woord gevoerd door mevrouw Germain Brouns die, als meter van de „Thorn” het volgende zegde:

„Toen mij het Meterschap van de Z.79 werd aangeboden, voelde ik mij vereerd en heb ik dit, mits één voorwaarde, onmiddellijk aangenomen. Deze voorwaarde was geen spreekbeurt te moeten houden.

Zopas heeft men mij verteld dat de doop van een vissersvaartuig pas volledig is, indien de meter ook een woordje plaatst ter gelegenheid van het doopfeest. Hopelijk staat naast de verplichting een woordje tot U te moeten richten, niet ook de verplichting dat de Meter de eerste zeereis dient bij te wonen, alhoewel ik zeer

graag de proefvaart zou willen meemaken.

Vanmiddag werd reeds in geuren en kleuren de lof toegezwaaid aan de scheepswerf en aan de rederij. Ik ben hier dus als laatste om tot U het woord te richten, weliswaar met knikkende knieën, maar het is uiteindelijk toch weeral een vrouw die het laatste woord heeft.

Ik heb de bouw van het schip vanaf het begin, vanaf de kiellegging tot het einde, gevolgd, en moet stellen dat ik zeer onder de indruk ben gekomen van de manier waarop en hoe een vissersvaartuig gebouwd wordt.

Het schip is nu vanmiddag gedoopt en eerstdaags grijpt de proefvaart plaats. Vanaf dan is het aan de bemanning. Zij zullen moeten in zee gaan, zij zullen barre weersomstandigheden moeten trotseren met het kleine vaartuig op de grote zee. Voor de rederij en voor zichzelf zullen zij de goede visgronden opzoeken, trachten goede vangsten te maken en vooral goede opbrengsten te behalen in de vismijnen. Daarom, had ik nu graag die mannen van de zee, namelijk schipper Vandierendonck Frans en zijn ploeg Vandierendonck Jan Junior, Vanbeveren Willy en Dezutter Erik bij mij, om hen een klein aandenken vanwege de Meter te overhandigen.”

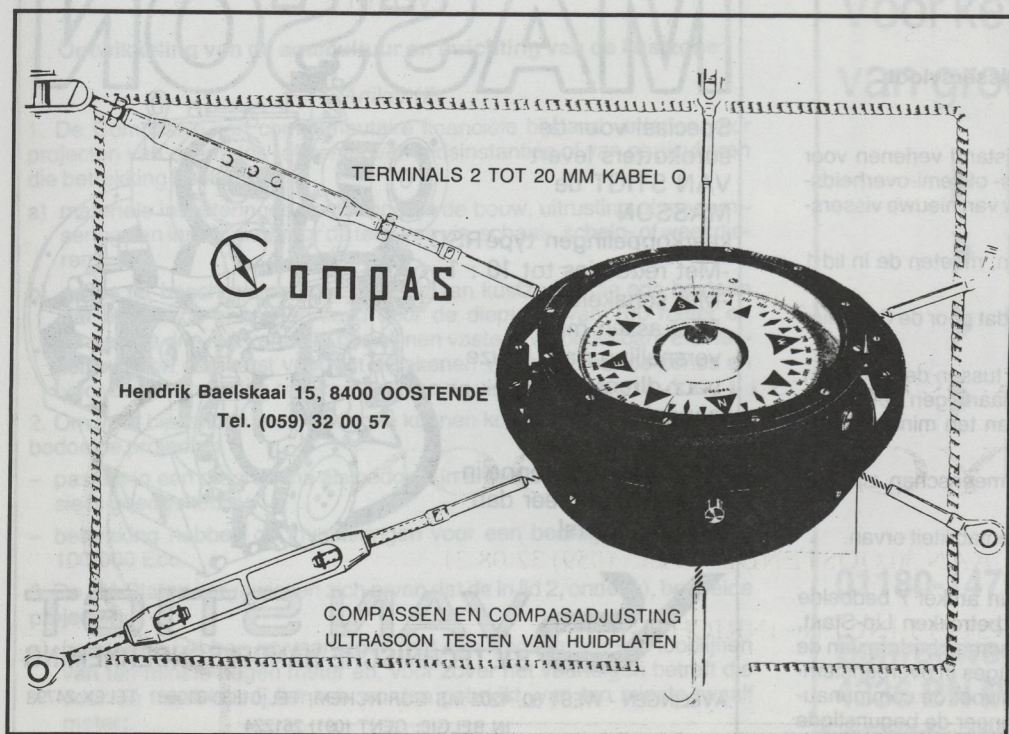
Totdaar Mevrouw Brouns.

Nadien werd nog uitbundig gevierd en het heet dat vele feestvierders met een „houten kop” naar huis zijn gegaan.

## MOSSELEN UIT ELBE- EN EEMSMONDING MOGEN NIET MEER VERKOCHT

Het eten van mosselen, afkomstig uit het Noordzeegebied tussen Elbe- en Eemsmonding, heeft bij een aantal personen maag- en darmklachten veroorzaakt. Het Westduitse Ministerie van Volksgezondheid heeft beslist dat deze mosselen niet meer mogen verkocht worden.

Het „plukken” van de mosselen moet eveneens stopgezet worden tot men de oorzaak van de klachten heeft kunnen achterhalen.



(Vervolg van vorige week)

## Artikel 3

1. Binnen drie maanden na het van toepassing worden van deze verordening doen de Lid-Staten de Commissie een programma met betrekking tot hun vissersvloot, en een programma inzake de aquicultuur en de inrichting van beschermde kustzones toekomen.
2. De in lid 1 bedoelde programma's hebben betrekking op de periode van 1 januari 1987 tot en met 31 december 1991.
3. Uiterlijk acht maanden vóór het verstrijken van de in lid 1 bedoelde programma's doen de Lid-Staten voor de periode van 1 januari 1992 tot en met 31 december 1996 de Commissie nieuwe programma's toekomen.

## Artikel 4

1. Op verzoek van de Commissie verstrekt de betrokken Lid-Staat in het kader van de mededeling van de in artikel 2 bedoelde gegevens aanvullende beoordelingsgegevens.
2. De Commissie onderzoekt of de te verwachten ontwikkelingen in de visbestanden en de marktsituatie voor produkten van de visserij en de aquicultuur alsmede de maatregelen die in het kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid zijn vastgesteld en de oriëntatie van dit beleid in aanmerking genomen, de programma's aan de voorwaarden van artikel 2 voldoen en of zij het kader kunnen vormen voor communautaire en nationale financiële bijstand in de betrokken sector.
3. De Commissie beslist uiterlijk zes maanden na de mededeling van een programma volgens de procedure van artikel 49 over de goedkeuring daarvan.

## Artikel 5

1. Om het mogelijk te maken de uitvoering van de programma's te volgen, doen de Lid-Staten jaarlijks voor 1 april de Commissie een samenvatting toekomen over het verloop van hun programma's.
2. Op verzoek van een Lid-Staat of van de Commissie kan elk goedgekeurd programma opnieuw worden onderzocht en eventueel aangepast.
3. De Commissie beslist volgens de procedure van artikel 49 over de goedkeuring van de in lid 2 bedoelde aanpassingen.
4. Zo nodig worden de uitvoeringsbepalingen van lid 1 door de Commissie vastgesteld volgens de procedure van artikel 49.

## Artikel 6

1. De Commissie legt een Europees register van vissersvaartuigen aan en zorgt voor het bijhouden ervan. De Lid-Staten verstrekken de Commissie de voor het aanleggen en het bijhouden van dit register vereiste gegevens.
2. De uitvoeringsbepalingen van dit artikel worden door de Commissie vastgesteld volgens de procedure van artikel 49.

## TITEL II

### Herstructurering en vernieuwing van de vissersvloot

## Artikel 7

1. De Commissie kan communautaire financiële bijstand verlenen voor projecten voor materiële investeringen van overheids- of semi-overheidsinstanties of van particulieren die op aankoop of bouw van nieuwe vissersvaartuigen betrekking hebben.
2. Om voor bijstand in aanmerking te kunnen komen, moeten de in lid 1 bedoelde projecten:
  - a) passen in een programma als bedoeld in artikel 2 dat door de Commissie is goedgekeurd;
  - b) betrekking hebben op vaartuigen met een lengte tussen de loodlijnen van ten minste negen meter en, voor zover het vaartuigen betreft die voor de trawlvisserij kunnen worden gebruikt, van ten minste twaalf meter;
  - c) betrekking hebben op vaartuigen die in de Gemeenschap zijn gebouwd;
  - d) voldoende waarborg bieden ten aanzien van de rentabiliteit ervan.

## Artikel 8

1. Voor elk project dienen het percentage van de in artikel 7 bedoelde bijstand en dat van de financiële bijdrage van de betrokken Lid-Staat, gerelateerd aan het voor bijstand in aanmerking genomen bedrag van de investeringen, met de in bijlage 2 vermelde percentages in overeenstemming te zijn. De in die bijlage vermelde percentages voor de communautaire bijstand worden met vijf punten verhoogd, wanneer de begunstigde of een van de begunstigten:

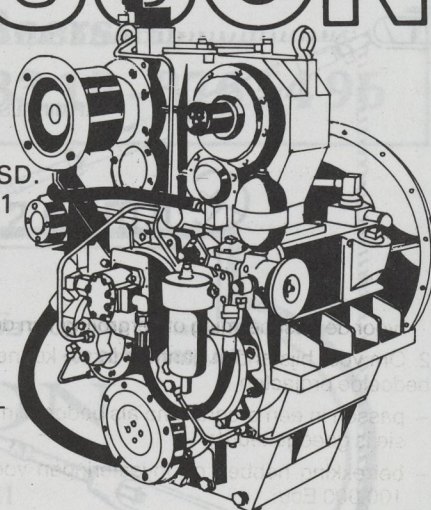
- a) zeevisser is en jonger is dan 35 jaar op de datum waarop het project voor de eerste maal bij de Commissie wordt ingediend en hij op die datum nog nooit in een ander vissersvaartuig een meerderheidsaandeel heeft gehad;
  - b) op het tijdstip waarop de bijstand wordt uitgekeerd, ten minste voor 50% eigenaar is van het vaartuig waarop het project betrekking heeft;
  - c) zich ertoe verbindt om, behoudens overmacht, ten minste vijf jaar vanaf de datum van ingebruikneming, als schipper op het vaartuig actief te blijven.
2. Zo nodig worden de uitvoeringsbepalingen van dit artikel door de Commissie vastgesteld volgens de procedure van artikel 49.

## Artikel 9

1. De Lid-Staten vergewissen zich ervan dat de projecten:
  - betrekking hebben op vaartuigen met de nodige uitrusting voor de visserij en voor de veiligheid van de bemanning,
  - worden uitgevoerd door natuurlijke of door rechtspersonen met voldoende vakbekwaamheid voor de uitoefening van de visserij, waarbij, voor de natuurlijke personen, met name rekening wordt gehouden met hun opleiding.
2. De in artikel 7 bedoelde bijstand wordt bij voorrang verleend voor projecten in verband met aankoop of bouw van vaartuigen
  - a) waarop de houder van een meerderheidsaandeel als schipper werkzaam is en die in de plaats komen van vaartuigen die ouder zijn dan vijftien jaar
  - b) die bestemd zijn ter vervanging van vaartuigen die door een ongeluk of een schipbreuk verloren zijn gegaan, onherstelbaar zijn beschadigd, zijn gesloopt of definitief aan de visserij in de Gemeenschap zijn onttrokken.
3. Voor vervangen vaartuigen als bedoeld in lid 2, onder b), mag niet de in artikel 23 bedoelde beëindigingspremie zijn toegekend.

# Schakel eens over op MASSON

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



**VAN STIGT**  
B.V. TECHNISCHE HANDELSONDERNEMING

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

**Modernisering van de vissersvloot****Artikel 10**

1. De Commissie kan communautaire financiële bijstand verlenen voor acties van de Lid-Staten voor modernisering van de vissersvloot.
2. Om voor bijstand in aanmerking te kunnen komen, moeten de in lid 1 bedoelde acties:
  - a) per Lid-Staat worden ingediend voor een geheel van projecten voor materiële investeringen van overheids- of semi-overheidsinstanties of van particulieren, die op modernisering of ombouw van in bedrijf zijnde vissersvaartuigen betrekking hebben;
  - b) passen in een programma als bedoeld in artikel 2 dat door de Commissie is goedgekeurd.
3. De Lid-Staten vergewissen zich ervan dat de in lid 2, onder a), bedoelde projecten:
  - a) betrekking hebben op vaartuigen met een lengte tussen de loodlijnen van ten minste negen meter en, voor zover het vaartuigen betreft die voor de trawlvissersvaartuigen kunnen worden gebruikt, van ten minste twaalf meter;
  - b) gericht zijn op rationalisatie van de visserij, een betere bewaring van de vangst, energiebesparing of verbetering van de arbeidsomstandigheden en de veiligheid van de bemanning;
  - c) van aanzienlijke omvang zijn en betrekking hebben op financieerbare investeringen van ten minste 30.000 Ecu per project en ten minste 15.000 Ecu voor zover het gaat om projecten voor vaartuigen met een lengte tussen de loodlijnen begrepen tussen negen en twaalf meter;
  - d) betrekking hebben op werkzaamheden die in de Gemeenschap zullen worden uitgevoerd;
  - e) geen bedrag betreffen dat hoger ligt dan 50% van de waarde van een nieuw vaartuig van hetzelfde type als het betrokken vaartuig;
  - f) betrekking hebben op vaartuigen met de nodige uitrusting voor de visserij en voor de veiligheid van de bemanning;
  - g) worden uitgevoerd door natuurlijke of door rechtspersonen met voldoende vakbekwaamheid voor de uitoefening van de visserij, waarbij, voor de natuurlijke personen, met name rekening wordt gehouden met hun opleiding.

**Artikel 11**

1. Voor elke actie dienen het percentage van de in artikel 10 bedoelde bijstand en dat van de financiële bijdrage van de betrokken Lid-Staat, gerelateerd aan het voor bijstand in aanmerking genomen bedrag van de investeringen, met de in bijlage 2 vermelde percentages in overeenstemming te zijn.
2. Zo nodig worden de uitvoeringsbepalingen van deze titel en met name de omschrijvingen van de financieerbare investeringen als bedoeld in artikel 10, lid 3, onder c), door de Commissie vastgesteld volgens de procedure van artikel 49.

## TITEL IV

**Ontwikkeling van de aquicultuur en inrichting van de kustzone****Artikel 12**

1. De Commissie kan communautaire financiële bijstand verlenen voor projecten van overheids- of semi-overheidsinstanties of van particulieren die betrekking hebben op:
  - a) materiële investeringen bestaande uit de bouw, uitrusting of modernisering van installaties voor de teelt van vis, schaal-, schelp- of weekdieren;
  - b) acties ter bescherming en valorisatie van kustzones die erin bestaan dat binnen de zone begrensd door de dieptelijn van 100 meter en binnen de drie mijl vanaf de basislijnen vaste of verplaatsbare elementen worden geplaatst voor het afbakenen van beschermde zones en voor de bescherming of vergroting van de visbestanden.
2. Om voor bijstand in aanmerking te kunnen komen, moeten de in lid 1 bedoelde projecten
  - passen in een programma als bedoeld in artikel 2 dat door de Commissie is goedgekeurd;
  - betrekking hebben op investeringen voor een bedrag van meer dan 100.000 Ecu.
3. De Lid-Staten vergewissen zich ervan dat de in lid 2, onder a), bedoelde projecten:
  - a) betrekking hebben op vaartuigen met een lengte tussen de loodlijnen van ten minste negen meter en, voor zover het vaartuigen betreft die voor de trawlvissersvaartuigen kunnen worden gebruikt, van ten minste twaalf meter;

- b) gericht zijn op rationalisatie van de visserij, een betere bewaring van de vangst, energiebesparing of verbetering van de arbeidsomstandigheden en de veiligheid van de bemanning;
- c) van aanzienlijke omvang zijn en betrekking hebben op financieerbare investeringen van ten minste 30.000 Ecu per project en ten minste 15.000 Ecu voor zover het gaat om projecten voor vaartuigen met een lengte tussen de loodlijnen begrepen tussen negen en twaalf meter;
- d) betrekking hebben op werkzaamheden die in de Gemeenschap zullen worden uitgevoerd;
- e) geen bedrag betreffen dat hoger ligt dan 50% van de waarde van een nieuw vaartuig van hetzelfde type als het betrokken vaartuig;
- f) betrekking hebben op vaartuigen met de nodige uitrusting voor de visserij en voor de veiligheid van de bemanning;
- g) worden uitgevoerd door natuurlijke of door rechtspersonen met voldoende vakbekwaamheid voor de uitoefening van de visserij, waarbij, voor de natuurlijke personen, met name rekening wordt gehouden met hun opleiding.

**Artikel 11**

1. Voor elke actie dienen het percentage van de in artikel 10 bedoelde bijstand en dat van de financiële bijdrage van de betrokken Lid-Staat, gerelateerd aan het voor bijstand in aanmerking genomen bedrag van de investeringen, met de in bijlage 2 vermelde percentages in overeenstemming te zijn.
2. Zo nodig worden de uitvoeringsbepalingen van deze titel en met name de omschrijvingen van de financieerbare investeringen als bedoeld in artikel 10, lid 3, onder c), door de Commissie vastgesteld volgens de procedure van artikel 49.

(Vervolg volgende week)

## 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

# NATIONAAL COLLOQUIUM ROND NOORDZEEPROBLEMEN

Op 22 november 1986 wordt een studiedag georganiseerd over de problematiek van de Noordzee. De onderwerpen die op die dag zullen behandeld worden betreffen enerzijds het kwalitatieve aspect van de territoriale wateren en het belang ervan voor onze Belgische kust-streek.

Daarnaast worden de nevenactiviteiten die zich op de Noordzee, als meest bevaren zee ter wereld voordoen, aan een zeer bijzondere aandacht onderworpen. Aangezien onze Noordzee niet te onderschatten rijkdommen bevat op het vlak van de grondstoffen en ook als toeristische aantrekkingspaal van groot belang is moeten we vanuit België alles in het werk stellen om dit patrimonium tegen alle verontreinigingen te beschermen. Het lijkt ons dan ook noodzakelijk dat alle betrokken partijen ten gepaste tijd hun wensen, vragen en eisen kenbaar kunnen maken. Eveneens op het Internationale vlak is de Noordzee prioritair.

Grote waakzaamheid om dit probleem naar waarde te evalueren en te beschermen is een absolute noodzaak.

Het voorval met de „Mont-Louis” toonde voldoende aan hoe kwetsbaar onze Belgische kust is.

De conclusies die daaruit getrokken werden bij de eerste Noordzee-conferentie van Bremen zijn van het allergrootste belang en moeten verder worden uitgewerkt met het oog op de 2e Conferentie die zal plaats hebben in november 1987 in Groot-Brittannië.

Daarom deze studiedag van 22 november 1986

als aanloop naar de belangrijke inhoudelijke bijdrage voor een Internationaal beleid ter bescherming van de Noordzee.

Voor de geïnteresseerden geven wij hieronder het programma weer:

9.30 u. Onthaal

10 u. Opening van het Colloquium

10.15 u. Algemene inleiding door de Heer Ph. D'HONDT, Beheerseenheid Mathematisch Model Noordzee.

## 1. Het Kwaliteitsaspect van het zeewater en het belang ervan voor onze Belgische kust.

Voorzitter: ir. J.P.M. Van Nyverseel, adviseur kabinet leefmilieu.

1.1 Toerisme en zeeverontreiniging door P. GELDHOF, West-Vlaamse Vereniging Vrije Tijd.

1.2 Bacteriologische controle van het strandwater aan de Belgische kust tijdens het zomerseizoen 1980-1985 door dr. J. DELEENER, Instituut Hygiëne en Epidemiologie.

1.3 Waterkwaliteit van het Belgische gedeelte van de Noordzee door K. DE BRABANDER en K. DE GREEVE, Instituut Hygiëne en Epidemiologie.

1.4 Het ecologisch perspectief van de verontreiniging van de Noordzee door C. HEIP, Rijksuniversiteit Gent.

1.5 Kwaliteitsstatus van de Noordzee door M. BAETEMAN, Rijksstation voor Zeevisserij.

## 2. Activiteiten van de mens op de Noordzee.

Voorzitter: H. DAVID, secretaris Belgisch Comité Europees jaar leefmilieu 1987.

2.1 Verbranding en dumping van afval op en in de Noordzee door H. COMPAAN,

Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek en F. DE JONG, Werkgroep Noordzee.

2.2 Scheepsvaartproblemen door A. DE BIEVRE.

2.3 Belgische interventieplannen door Th. JACQUES, Instituut Hygiëne en Epidemiologie.

2.4 Europese en Internationale aspecten door V. MANDL (E.G.) en door G. PEET, stichting SEA.

2.5 Discussienota Werkgroep Noordzee door J. BROECKX, Voorzitter.

16 u. Verslaggeving van de twee werkgroepen.

16.30 u. Het beleid van de Overheid.

Slottoespraak door Mevrouw Miet SMET, Staatssecretaris voor Leefmilieu.

Middagmaal voorzien omstreeks 12.30 u.

■ Een Amerikaans marineschip heeft voor de kust van Colombia een kotter die tien ton marihuana aan boord had tot zinken gebracht. Bij de actie raakte een Colombiaanse zeeman gewond. De kotter werd voor de kust van Colombia onder vuur genomen nadat de kapitein waarschuwingsschoten van een Amerikaanse fregat negeerde.

## Een complete show, waar het goed varen is.



**BINNENVAART  
VISSERIJ**

**ahoy!**  
ROTTERDAM

Zuiderparkweg 20-30  
3084 BB Rotterdam  
Tel.: 010-48 12 122

**9/13 DEC.'86**

Wie zijn dagelijks brood verdient op het water, weet hoe belangrijk het is de bakens op tijd te verzetten. Dit besef is nergens prominenter aanwezig dan in de visserij en de binnenvaart.

In dit kader vormt de vakbeurs BINNENVAART+VISSERIJ een zeer gewaardeerde inspiratiebron. Alles wat u nodig heeft, is aanwezig. Van dieselmotoren, schroeven en aandrijvingen tot navigatie-apparatuur, boordlichten en meubilair.

Om straks te kunnen beslissen over nieuwe investeringen is een bezoek aan BINNENVAART+VISSERIJ daarom zeker de moeite waard!

### OPENINGSTIJDEN:

**dagelijks 12.00-22.00 uur  
zaterdag 10.00-17.00 uur**



De Prinsen van Luik brachten afgelopen week donderdag een privé bezoek aan het K.W. Ibis te Bredene. Prins Albert en Prinses Paola werden er verwelkomd door o.a. burgemeester Eerebout, directeur Caestecker en voorzitter Schlim. De Prinsen werden aan de leerlingen voorgesteld tijdens de rondgang.



## SPORTVISSERS EEN GEVAAR VOOR DE BEROEPSVISSERIJ

### O.148 het zoveelste slachtoffer



Het is zeker niet de eerste maal dat de kustvisserij af te rekenen heeft met ongevallen, die een rechtstreeks gevolg zijn van het zich niet-aan-de-reglementen houden vanwege de plezier-en/of sportvisserij.

De O.148 kreeg op de nachtvisserij touwwerk in het schroef waaraan nog een blaas vastzit die men gebruikt om staande netten op hun plaats te behouden bij de wrakvisserij.

Achteruit en vooruit slaan om het schroef vrij te krijgen kon niet helpen en ten slotte zag de O.148, na nog maar pas de visserij aangevangen te hebben, zich verplicht op zeer «slow» de thuishaven te vervoegen. De blazen of boeien die men gebruikt bij deze staande-nettvisserij zijn inderdaad 's nachts niet verlicht en het is dan ook moeilijk, zoniet totaal onmogelijk om dergelijke ongevallen te vermijden. Men heeft reeds kunnen vastleggen dat het gaat om visserijmateriaal van een open boot waarvan de identiteit praktisch gekend is. In elk geval was het voor de O.148 een hele strop. Een reis en

kosten voor de paus en bij het binnenlopen nog maar eens onkosten voor de aanstelling van een duiker om het schroef vrij te maken. Wie zal deze winstderving nu betalen? En wie betaalt de kosten van de duiker? Gezien de franchise die de reder zelf in een schadegeval te dragen heeft, zou hij niet in aanmerking komen voor een schade-uitkering.

Trouwens indien hij wel in aanmerking zou komen voor een bepaalde som dan nog zou de verzekeringmaatschappij verhaal plegen op de eigenaar van de betrokken boot en dit bedrag, eventueel gerechterlijk terugeisen. We menen anderzijds dat elkeen gehouden is de reglementen ter voorkoming van aanvaringen en ongevallen op zee moet kennen en er zich naar gedragen. Een voorbeeld stellen aan diegene die deze reglementen niet volgt en hem zwaar in de porte-monée zitten, zou zeker aangewezen zijn als voorbeeld voor nog anderen die zich niet aan de reglementen gelegen laten.

## VERANDERINGEN IN „OFFICIELE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN” MAAND OKTOBER 1986

### Verandering van eigendom:

O.100 „EMILIE” - Eigendom: 1) EEREBOUT Edgard, Notelaarstraat 37, 8400 Oostende, tel. (059) 80.01.54.

2) VANSTEENE Valère, E. Hammanstraat 60 - 8400 Oostende, tel. (059) 32.52.13.  
Zeebrief: 8.10.1986.

O.20 „GOEWIND” - Eigendom: 1) EEREBOUT Edgard, Notelaarstraat 37 - 8400 Oostende, tel. (059) 80.01.54.

2) VANSTEENE Urbain, Strobloemlaan 27 - 8400 Oostende, tel. (059) 70.45.34.  
Zeebrief: 8.10.1986.

### Geschraapt:

Z.60 „BLUE ANGEL” - Eigendom: Rederij BLUE ANGEL P.V.B.A., Aaishove 25 - 8390 Knokke-Heist.

Geschraapt: 14.10.1986.

Z.400 „BRANDING” - Eigendom: Rederij BRANDING P.V.B.A., Onderwijsstraat 153 - 8390 Knokke-Heist.

Geschraapt: 6.10.1986.

### Wijziging tonnemaat:

Z.46 „NEPTUNUS” - Eigendom: NEYTS Leopold, Vuurkruiserstraat 5 - 8390 Knokke-Heist.  
Gt.: 273

Nt.: 81

Zeebrief: 16.10.1986.

### Nieuw vaartuig:

N.57 „TERRY” - Roepnaam O P C E

Gt. 66 - Nt. 19 - bouwjaar 1986 - werven 29 en 11 - staal - motor Cummins - 297 pk. - bouwjaar 1985 - boomkorvisserij - navigatie-instrumenten: RF - US - 2R - OP - DN - DNP - VHF - NP - Aut. pil.

Eigendom: B.V.B.A. La Marée, Verbouwenlaan 18 - 8460 Koksijde, tel. (058) 51.40.44.

Zeebrief: 17.10.1986.

### Verandering van eigendom + naam:

O.211 „KIWI” wordt O.211 „NARWAL” - Eigendom: ROBERT Yves, Nieuwstraat 13 - 8400 Oostende, tel. (059) 80.19.38.

Zeebrief: 20.10.1986.

### Adresverandering + nieuw telefoonnummer:

Z.536 „ZEEVALK” - Eigendom: DEMUNTER Jackie, St.-Donaaskerkestraat 1 - 8380 Zeebrugge, Brugge 5, tel. (050) 54.49.47.

## ENKEL GESOFISTICEERDE SCHEPEN KRIJGEN STEUN

De scheepswerven zijn al jaren een Europees zorgenkind. De vraag op wereldvlak stortte ineen met 36 procent op tien jaar tijd, en een nieuwkomer als Zuid-Korea dreef zijn aandeel op de wereldmarkt op van 3,5 procent in 1980 tot 11,5 in 1985.

Op 20 oktober dienden de ministers van Industrie van de Twaalf de nieuwe strategie van de Commissie voor de sector te bespreken. De Commissie wil de overcapaciteit afschaffen en de scheepsbouw weer competitief maken op wereldvlak.

De vijfde richtlijn, die de Tjen in 1981 goedkeurden met de bedoeling dat de overheidshulp zou dienen om Europa's competitiviteit te herstellen, heeft haar doel gemist. Het aandeel van de Gemeenschap in de wereldmarkt is verder teruggelopen tot 12,4 procent in 1985 voor een productie van twee miljoen ton bruto capaciteit minder dan in 1976.

Normaal zou de overheidssteun aflopen eind december van dit jaar, maar de commissie voelt zich gezien de toestand verplicht om het stelsel met vijf jaar te verlengen.

De steun wordt wel scherp gecontroleerd. De minder productieve werven komen er niet meer voor in aanmerking. Alleen de productie van uiterst gesofisticeerde schepen, die vlot van de hang gaan op de wereldmarkt, mag nog gesubsidieerd worden. En dan nog zal er een maximum steunbedrag worden vastgelegd op EG-niveau op basis van het verschil tussen de kostprijs van de belangrijkste internationale concurrenten.

De overheidssteun voor de reconversie en herstructurering zal gepaard moeten gaan met een onomkeerbare inkrimping van de productiecapaciteit. Hulp aan het onderzoek blijft toegestaan.

## NU OOK SABOTAGE AAN WALVISVERWERKENDE FABRIEK IN IJSLAND

Nadat vorige week twee IJslandse walvisvaarders door milieuactivisten tot zinken werden gebracht in de haven van Reykjavik, is thans ook melding gemaakt van sabotage aan de installaties van een walvisverwerkende fabriek. Die ligt in de „Walvisfjord“ op 20 km van de hoofdstad. De eerste actie werd opgeëist door de in Californië gevestigde groepering „Sea Sheperd“. Vermoed wordt dat ook de vernieling van het computersysteem en de machines voor de verwerking van alle in IJsland gevangen walvissen het werk is van dezelfde organisatie.

De leider van „Sea Sheperd“, de Amerikaan Paul Watson, heeft voor de IJslandse radio en televisie verklaard dat actie wordt gevoerd, omdat de IJslanders illegaal op walvissen jagen.

IJsland heeft inmiddels toegezegd om in de periode van 1986 tot 1990 de walvisvangst geleidelijk stop te zetten en zich te houden aan het besluit van de Internationale Walviscommissie.

„Eens te meer gaat op zaterdag 6 december aanstaande de jaarlijkse Dansavond door ingericht door de Vriendenkring van de Vrije Visserijschool „Paster Pype“, Oostende, ten voordele van het sociaal fonds voor de leerlingen van de school. Te dezer gelegenheid wordt eveneens de grote tombola getrokken. Ook dit jaar gaan deze evenementen door in de feestzaal van het V T I-Duivenhokstraat, 90, Oostende. Voor de muzikale sfeer staat dit keer D J Wilfried, van Disco Pacific, in.

De deuren van de zaal worden geopend om 20.30 u. en voor de toegang worden 100 fr. gevraagd. Jaarlijks mogen we talrijke oudleerlingen op deze avond begroeten en we hopen dit keer ook het genoeg te hebben. We sluiten daarbij ons trouw publiek niet uit dat ons jaarlijks een hart onder de riem komt steken en dat ons trouw bijstaat.”

Het bestuur

## SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE IN VOLLE ACTIE

Bij de scheepswerven van Langerbrugge is men deze dagen actief aan het werk.

Men is er druk bezig met verscheidene reparatiewerken die er de laatste tijd binnengelopen zijn. Een zeer welkome afwisseling die toelaat het werkteam van de nieuwbouw op te vangen waar het de laatste tijd, ten gevolge van de nationale en internationale crisis, zeer matig aan toeging.

De reparatiewerken gaan o.a. om de zware averij te herstellen die het grote motorvrachtschip Thijsstad (100 m x 11,4 x 3,83 van reder Lonens uit Antwerpen) opliep.

De B B denneboom en de woonhut werden daarbij ernstig beschadigd.

De reparaties worden in de grote overdekte hall uitgevoerd.

Verder spannen alle verantwoordelijken zich in om orders voor nieuwbouw binnen te brengen. Deze moeten bestaanszekerheid van de firma én de werkgelegenheid ten goede komen.



Vorige week vrijdag is op bevel van de Britse visserij-autoriteiten de trailer O.231 „St. Carolus“ in Liverpool in beslag genomen en aan de ketting gelegd.

Schipper Norbert Hennaert werd maandagnamiddag door de rechtbank van Liverpool veroordeeld tot een boete van ± 240.000 BF wegens illegale visserij.

In tegenstelling tot wat bepaalde mensen beweren werd het vistuig niet in beslag genomen.

# ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart werd aandacht besteed aan de aanvaring die zich in november van vorig jaar voerde tussen de Zeebrugse treiler Z.46 „Neptunus” en de Engelse kustvaarder „Nascence”. Terzake werd roerganger Carton Frank onderhoord die op het ogenblik der feiten roerganger was. Getuige vertelt dat hij de Engelse kustvaarder voor het eerst op de radar zag op een afstand van ongeveer 5 mijl. De zichtbaarheid was beperkt tot ongeveer een halve mijl. Toen de „Nascence” bleef naderen werden aan boord van de „Neptunus” geluidseinen gegeven. Op een bepaald ogenblik stelde de roerganger vast dat er zich een gevaarsituatie voordeed en hij sloeg op achteruit. Door dit manoeuver werd schipper Johnny Neyts, die aan het rusten was, gewekt maar toen bleek een aanvaring niet meer te vermijden. Op de vraag waarom hij niet tijdig zijn schipper had verwittigd zegde getuige Carton dat hij meende de toestand zelf meester te blijven. De betrokkene zegt nog dat hij geen koers veranderde niettegenstaande hij zich bewust was van de aanvaringssituatie. Het feit dat beide radars op de 6-mijl range stonden en het toerental van de motor slechts verminderd werd van 750 toeren tot 690 toeren is het gevolg van een persoonlijk initiatief van de roerganger.

## AAN DE GROND KOMEN TER HOOGTE VAN SCHOTSE OOSTKUST

Vervolgens behandeld de Raad een zaak die nu gelukkig is afgelopen maar die voor hetzelfde geld een heuse scheepsramp had kunnen zijn. Het gaat met name het aan de grond komen van de IJslandtreiler O.318 „Belgian Sailor” ter hoogte van Rattray Head aan de Schotse Oostkust. Terzake wordt matroos Patrick Desaever onderhoord. Die vertelt dat de „Belgian Sailor” een koers 357° moest lopen. Ook de automatic pilot stond op die koers.

Getuige zegt verder dat men onmogelijk de koers op kaart kon volgen gezien deze in de hut van de slapende schipper lagen. Op een bepaald moment voelde men zware schokken, hetgeen er op wijst dat het vaartuig gevaarlijk dicht onder de kust zat. Dat werd trouwens bevestigd door de andere getuige, roerganger Coulier Ghislain liep de „Belgian Sailor” recht naar de wal. Ik waande mij in de Oostendse Langestraat, zegt getuige die verder zegt dat de roerganger de vuurtoren nam voor een... vaartuig. Eén minuut later en het was gebeurd, besluit getuige.

## OVERTREDINGEN TEGEN VERKEERSSCHEIDINGSSTELSEL

Tenslotte werden ook nog enkele gevallen van overtredingen tegen het verkeersscheidingsstelsel behandeld.

Een eerste zaak betreft deze van schipper Savels van de Z.44 „De Caine” die door de Engelse autoriteiten in overtreding werd genomen ingevolge meerdere overtredingen. Getuige geeft toe dat hij zich bewust is van de feiten.

\*\*\*

In twee andere zaken werd gevorderd door Rijkscommissaris Carly. Eerst kwam schipper Carton van de Z.89 „Sandra” aan de beurt. Deze schipper werd tot twee keer toe in overtreding genomen door de Franse overheid en nu vordert de Rijkscommissaris tegen hem een schorsing van 5 dagen voor de twee feiten samen.

## UITSPRAAK

Tenslotte werd ook nog een uitspraak gedaan inzake de schade aan het Ierse vissersvaartuig „Johnamlin” door de N.36 „Donia” waarvoor schipper Savels en roerganger De Soete zich moesten verantwoorden.

Uit deze uitspraak ontleen wij het volgende:

### BESLISSING INZAKE SCHADE AAN VISTUIG VAN HET IERS VISSERSVAARTUIG „JOHNAMLIN” OP 28.2.1984 DOOR DE N.36 „DONIA”

#### Feiten

Op 23 maart 1984 ontving de regering van de Belgische ambassadeur in Ierland een klacht ingediend door dhr. John O'Connell van het Iers vissersvaartuig „Johnamlin”. Deze beklagde zich over het feit dat op 28 februari 1984 omstreeks 20 u., de later als de N.36 „Donia” geïdentificeerde treiler, zijn vissend vaartuig achteraan roekeloos dicht gekruist had en daarbij zijn net vernielde. Aan boord van de N.36 werden zijn „bridles” met een acetyleenbrander doorgesneden. Op het ogenblik van de feiten stond aan boord van de N.36 matroos De Soete E. alleen op de brug.

#### Beoordeling

De Raad stelt vast dat uit het verhoor van beide betrokkenen is gebleken dat de feiten weergegeven door schipper O'Connell in zeker zin bevestigd worden.

De situatie waarin de „Donia” en de „Johnamlin” zich bevonden vooraleer beide vaartuigen elkaars koers kruisten beantwoordt volledig aan de bepaling geregeld door voorschrift 15 van de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee (1972). In voormelde situatie was de „Johnamlin” het vaartuig dat de N.36 aan stuurboordzijde had en dat dienvolgens diende uit te wijken en te vermijden vóór de N.36 over te lopen.

De schipper van de „Johnamlin” die de „Donia” als vissend vaartuig had kunnen herkennen, is dus blijikbaar net als De Soete onoplettend geweest. Indien hij al uitgeweken had, dan is dit in elk geval onvoldoende geweest om te vermijden dat het vistuig van beide vaartuigen in elkaar verward geraakten en is bijgevolg een overtreding op voorschrift 16 van het IAR.

De Raad acht het dus bewezen dat de schuld voor het ongeval niet in de eerste plaats bij de „Donia” is te situeren.

Toch gaat matroos De Soete en schipper Savels niet vrijuit.

De Raad acht het bewezen dat De Soete onvoldoende uitkijk heeft gehouden. Hij geen gebruik heeft gemaakt van alle beschikbare middelen; die in de gegeven omstandigheden van nut waren om tot een volledige beoordeling te komen van de situatie en het gevaar voor aanvaring.

Als wachtsman had hij bij het vaststellen van de aard van het vaartuig en de kruisende koersen moeten weten dat een in het donker geschatte afstand van 200 meter in de gegeven omstandigheden geen voldoende veiligheid bood, doch integendeel een gevaar betekende en had hij de schipper van een gevaarlijke situatie op de hoogte moeten brengen.

Bijgevolg heeft De Soete de bepalingen van voorschriften 5, 6, 7, 8, 17b en 34d van het IAR overtreden.

De Raad stelt ook vast dat schipper Savels niet

al te ijverig is geweest om het vistuig van het Iers vaartuig te redden.

Hij verklaarde tevergeefs radiocontakt gezocht te hebben met het ander vaartuig, dat zich op amper 30 meter afstand bevond en dat hij niet kon identificeren, alhoewel het Iers vissersvaartuig dit wel kon.

De Raad acht het dus bewezen dat schipper Savels niet alles gedaan heeft om regel 7 van Bijlage V van het Verdrag inzake de uitoefening van de visserij in de Noord-Atlantische Oceaan (wet van 9 juli 1970) na te leven.

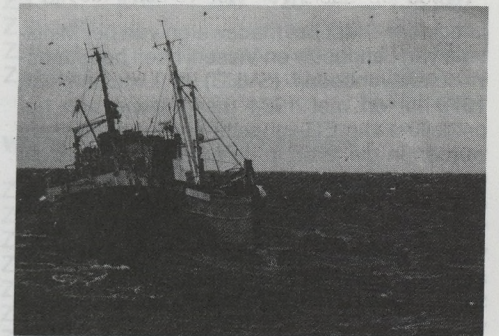
Bovendien heeft hij het ongeval niet opgetekend in zijn logboek, noch een zeeverslag gemaakt.

Om deze redenen:

De Raad rechtdoende tegensprekelijk, gehoord de Heer Rijkscommissaris in zijn vordering, spreekt uit en zegt voor recht dat:

– De Soete Eddy, houder van het certificaat van bekendheid, wegens overtreding van voorschriften 5, 6, 7, 8, 17b en 34d van de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee (1972) goedgekeurd bij wet van 24 november 1975 (B.S. van 18 mei 83) bestraft wordt met een schorsing van 5 dagen;

– Savels Ivan, houder van het brevet van schipper tweede klas, wegens overtreding van regel 7 van Bijlage V van het Verdrag inzake de uitoefening van de visserij in de Noord-Atlantische Oceaan, goedgekeurd bij wet van 9 juli 1970, bestraft wordt met een schorsing van 3 dagen.



## MARKTSITUATIE IN DE VISMIJN VAN ZEEBRUGGE VOOR OKTOBER

De totale aanvoer in de stedelijke vismijn van Zeebrugge voor de afgelopen maand van oktober bedroeg 1.452 ton, wat een daling van 97 ton betekent ten opzichte van oktober 1985. Wel is de maandbesomming gestegen met 11.440.323 fr. tot 146.813.616 fr. Deze hogere besomming is het gevolg van de stijging van de gemiddelde visprijs van 87 fr. tot 101 fr. per kg.

De lagere aanvoer van pladijs (531 ton in oktober 1985 – 383 ton in oktober 1986), zeehaai, steenschar, rog en schar, werd gedeeltelijk gecompenseerd door een hogere aanvoer van tong (van 172 naar 186 ton) en van kleine gul (van 102 naar 294 ton).

De garnaalaanvoer daalde van 55 ton in oktober 1985 naar 22 ton in oktober van dit jaar. De gemiddelde prijs ging met 30 fr. stevig de hoogte in tot 132 fr. per kg.

De aanvoer van kreeftjes daalde met 22 ton tot 71 ton. De gemiddelde prijs steeg van 121 fr. naar 165 fr. per kg, zodat de besommingen op een behoorlijk peil bleven.

# DE NEDERLANDSE GRIJZE EN ZWARTE VISAFFAIRE

We kregen nogal reacties over het artikel van vorige week in ons blad verschenen onder de hoofding „De Nederlandse zwarte vis”, artikel overgenomen van het Nederlands Algemeen Dagblad en dat de ganse historiek weergaf van de verkopen die niet aan Brussel doorgegeven werden.

De reacties zijn over het algemeen dezelfde, namelijk dat men nooit heeft kunnen denken dat de kwota-ontduikingen zo'n vaart zouden lopen en het over dergelijke kolosale hoeveelheden ging. Wie „A” zegt, zegt of denkt dan „B” en dit laatste in tweeërlei, en dat bijna in alle reacties, namelijk de vragenstellerij: „Hoe is het mogelijk en denkbaar dat de Nederlandse Overheden dit spel van vervalsing van de aanvoercijfers meespeelden of hebben durven meespelen? en ook nog, dat de Nederlandse vissers zich hiermede wederrechtelijk vis van de niet-Nederlandse vissers hebben toegeëigend, die aldus, laat het ons kernachtig uitdrukken, meermalen achter het Nederlands net hebben gevestigd.

Ondertussen hebben vele Nederlandse bladen zich de grijze en zwarte vis aangetrokken en komen er meer en meer reacties van afslagdirecteuren los, waardoor men tenslotte in het buitenland gaat denken, dat men nog maar altijd niet meer dan de top van de ijsberg kent.

In verband hiermede geven we hieronder het artikel weer dat in de IJmuiden Courant verscheen onder de hoofding „Ook havenbedrijf IJmuiden betrokken bij ontduiking quota”.

IJmuiden: – Met het medeweten van het Ministerie van Landbouw en Visserij heeft het Staatsvisserijhavenbedrijf (SVHB) in IJmuiden van 1979 tot en met 1984 meegewerkt aan het ontduiken van EG-vangstbeperkingen. Vissers werden in die jaren in de gelegenheid gesteld om vangsten aan te voeren die werden verhandeld als „consignatievis”. Bij dergelijke partijen vis, die in de vishal van het SVHB te koop werden aangeboden, werd niet de naam van de aanvoerder maar een codenummer vermeld. SVHB-directeur Reehoorn heeft dit desgevraagd bevestigd.

Bij de als „consignatievis” aangevoerde vangsten werd verwezen naar welke vissoorten het ging.

Van een dubbele boekhouding was overigens geen sprake. Alle gegevens werden maandelijks gepubliceerd. Ook in de jaarverslagen van het staatsbedrijf, die onder meer ter controle werden voorgelegd aan de Algemene Rekenkamer, werden de bijzonderheden over consignatievis-transacties gepubliceerd.

In totaal werd gedurende de zes genoemde jaren ruim 40 miljoen kilogram consignatievis ter waarde van ruim 121 miljoen gulden verkocht. Na 1984 werd de visserij onderworpen aan strengere controle: de transacties met consignatievis liepen vervolgens fors terug.

SVHB-directeur J.P. Reehoorn in een toelichting: „De mogelijkheid werd onder mijn voorganger ingevoerd, na overleg met de Nederlandse Zeevisgroothandel. Omdat veel vissers bang waren dat zij het hun toegestane jaarquotum van verschillende vissoorten snel zouden hebben opgevoerd, ontstond er in de zeventiger jaren een wilde handel buiten de vishal om. Zowel het SVHB als de vishandel werd ernstig gedupeerd. Het grijze-viscircuit – als dat men zo wenst te noemen – ontstond met de bedoeling daar een einde aan te maken.”

## GRIJZE VIS NOOIT ONTKEND

Ook A.I.D. was op de hoogte: Directeur J.P. Reehoorn van het SVHB zegt dat zijn bedrijf er nooit een geheim heeft van gemaakt dat het grijze-viscircuit zes jaar floreerde in de Vishallen in IJmuiden.

„Consignatievis is normaal gesproken vis die voor de tweede maal op een afslag te koop wordt aangeboden. Omdat bij de eerste transactie de soort vis is geregistreerd, is dat als die vis voor de tweede maal te koop wordt aangeboden niet nodig. De vis die hier tussen 1979 en 1985 als consignatievis werd verkocht, betrof vangsten die op naam van de Nederlandse Zeevisgroothandel te koop werden aangeboden.”

„Daarmee werd de indruk gewekt die de vereniging dergelijke partijen eerder elders had gekocht. Voor ons die geen enkel bezwaar om dergelijke partijen als „consignatievis” te registreren. Van de vereniging kregen wij een lijst met de namen van de aanvoerders die schuil gingen achter de codenummers waaronder de vis werd verhandeld”, aldus SVHB-directeur Reehoorn.

Dat het „grijze circuit” in 1985 werd opgeheven was een gevolg van de overeenstemming die toen door de EG-ministers werd bereikt over het te volgen Europese visserijbeleid. Tot dan was er slechts sprake van afspraken waarvan niets bindends op papier stond.

Reehoorn: „Als dienstverlenend bedrijf hebben wij ons altijd op het standpunt gesteld dat wij in de eerste plaats de belangen van de vissers en de handelaren dienen te behartigen. Voor het toezicht op naleving van quoteringafspraken is er de AID (Algemene Insectie Dienst, red.). Inspecteurs van die dienst waren op de hoogte van het grijze-viscircuit en de plaats die de consignatievis daarin innam.”

Dergelijke partijen gebeurden niet alleen in de visafslag van IJmuiden, maar eveneens in Den Helder enz...

## BESLUIT:

Voor het buitenland was het trouwens een publiek geheim dat, wat de kwotareglementering betrof, men in Nederland daar de grond mee dweilde. Niemand heeft echter ooit vermoed dat het zo een geweldige vaart liep, alhoewel niemand ooit de grote bouwwoede van de nieuwe Nederlandse kotters en treilers kon volgen, uitgerust met motoren gaande van 2.000 tot over de 4.000 P.K.!! En die bleven maar van stapel lopen. Dr. Tienstra, directeur van de Nederlandse visserij, kwam al eens verwittigen, dat het zo niet verder kon, maar dat was het welgekend prediken in de woestijn. Dat het ook al geen koek en ei is in andere landen, wel in dit verband moet er geen enkel de schijnheiligaard uithangen, maar vergelijkingen vallen toch wel in het niet over het Nederlands fenomeen...

Anderzijds vinden we het enigzins misplaatst dat de eigen Nederlandse pers in dergelijke grote opmaak dit alles prijsgeeft, precies of deze genoeg aan beleef in deze pot te roeren. Ten ware dat de sensatielust verstand en redelijkheid opzij zet om vuil linnen niet binnenkamers te houden.

Wijzelf hebben, in de laatste maanden, toen deze affaire in de ruchtbaarheid en het nieuws kwam, altijd met de vinger naar de Overheden gewezen en niet in het minst naar de Regering zelf. Deze is tenslotte de grote schuldige omdat

het nu weer genoegzaam blijft dat ALLE Overheden, van laag tot hoog, van de zaak afwisten. Wij kunnen geen enkel verwijt aan de visser toesturen, omdat, gelijk welke visser, in gelijk welk land, wanneer men zelf van overheidswege de baan effent, ergens gaan bedanken. De overtredingen zijn niet gebeurd door de Nederlandse visser, maar door de Overheid, die zelfs aan de A.I.D. (Algemene Inspectie Dienst) bevel gaf om de overtredingen op de EEG-kwotareglementering te laten doorgaan. Zoals we het vroeger reeds herhaaldelijk hebben gepleit, is aldus, in de totaliteit, de Overheid en deze alleen schuldig. Het dus eveneens aan de Overheid om de zaak in het reine te trekken en de chaos die zij in het leven hebben geroepen, veroorzaakt en zolang als mogelijk gedekt, moeten dragen. We zijn aldus wel enigzins verbaasd en voelen het zelfs ergelijk aan, dat de Nederlandse media hier zo weinig, of praktisch in het geheel geen nadruk op legt.

Voor ons moet de schuldige hier betalen en moet de Overheid de miseries die zij uitgelokt hebben, nu geldelijk wegwerken. Alle beperkingen die de Nederlandse visserij opgelegd worden, moeten vergoed worden en zodanig, dat voor de duur van de opgelegde beperkingen, voor een fatsoenlijke financiële tussenkomst moet gezorgd worden, om alle lasten en winstdervingen van de oppliggende schepen te dekken. Als de Overheid hiertoe niet besluit, en hun vuile handen in de onschuld zouden trachten te wassen, dan zijn zij... wat we niet durven invullen omdat het zo grof is. We verzoeken onze lezers dan ook zelf, het voort hen passend woord in te vullen.

B.L.

## SCHIPPERS!

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

## IJSFABRIEK SNOEK B.V. UIT URK WORDT GESLOTEN

Het staat reeds enkele tijd vast dat de IJSfabriek Snoek uit Urk gesloten moet worden als gevolg van een beslissing van de Raad van State in Nederland. De gemeente had al de IJSfabriek op 4 november moeten sluiten. Het College van Burgemeester en Westhouders heeft echter besloten hun bevoegdheid ter zake over te dragen aan het Openbaar Ministerie. Als gevolg hiervan heeft de officier van Justitie van de rechtbank te Zwolle op 13 november de voorlopige sluiting van de IJSfabriek gevorderd in afwachting van een verdere behandeling van de zaak. Inderdaad ligt de IJSfabriek in een bebouwde woningzone en als dusdanig betekent de fabriek een gevaar bij zware ongevallen in de fabriek waarbij grote hoeveelheden amoniakgas zouden kunnen vrij komen en de bevolking kunnen schaden. De bouw van dergelijke fabriek in een woningzone wordt dus een strafzaak.

# MARKT- EN VISMIJNECHOS

## OOSTENDE

Toch weer een vrij ruime visaanvoer deze week. Bovendien verdeeld over vier verkoopdagen met dinsdag als de minst drukke. Opnieuw veel gul (kleine vooral) en blijkbaar teveel wijting. De kleine sortering geraakt niet allemaal verkocht, grote sortering kreeg nog tussen 35 en 50 fr. Kabeljauw blijft schaars en dat kan moeilijk anders als we zien hoeveel kleine gul er aangevoerd wordt. Toch dalende prijzen voor die soort waarvoor nog tussen 108 en 140 fr. betaald werd. Dinsdag, toen de wind weer toenam, is ook de prijs weer gaan stijgen. Kleine gulletjes werden verkocht tussen 28 en 45 fr., de grotere soorten noteerden van 55 en 120 fr. De resultaten van de Westschepen, die doorgaans na een twaalfaltdagen bereikt werden, bleven redelijk goed.

Meer gevarieerde vangsten van het kanaal. Roggen die tussen 40 en 100 fr. noteerden, naar gelang de kwaliteit. Een erg hoge prijs opnieuw voor steenschol. Grote sortering tot 215 fr., de kleine soort rond de 100 fr. Pladijs is ook duur gebleven. Kleine sortering zakte wel naar het minimumpeil op maandag maar dinsdag werd er alweer tot 45 fr. voor betaald. De grote platen schommelden weer tussen 80 en 95 fr. het kg. Voor rode poon en rode knorhaan blijft de prijs zeer matig, kleine sortering haalt zelfs moeilijk de minimumprijs (10 fr.).

Grote tarbot, in de markt is daar weinig van te zien, steeg tot 600 fr. Griet werd verkocht tussen 140 (heel/kleine) en 300 fr. Staartvis blijft uitermate schaars, vandaar prijzen oplopend tot 450 fr. De komende weken zal daar nog wel wat bijkomen.

Voor tongen, die nogal schaars blijven, werd tussen 335 en 425 fr. betaald. De middensoorten krijgen de hoogste prijzen, kleine tongen zijn minst duur geworden.

De beide IJslandse vangsten bevatten samen zo'n 700 bennen. Meest rode zeebaars waarvoor 60 en 70 fr. betaald werd. Kabeljauw kreeg tot 120 fr., de lengen gingen weg tussen 65 en 75 fr. Opbrengsten die dit keer uit de toon vielen.

De kustvisserij blijft zich op de gullen richten. De vangsten worden de laatste dagen wel wat kleiner. Garnaal blijft schaars, de prijs hiervoor varieerde tussen 160 en 190 fr.

### VRIJDAG 14 NOVEMBER 1986

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
O.499	15	200	1.100	1.092.993
N.708	11	300	—	568.098

### MAANDAG 17 NOVEMBER 1986

IJSLAND				
O.318	18	295	—	986.575
O.129	18	410	—	1.421.408
KANAAL				
O.51	19	180	4.200	2.592.424
Z.19	17	200	4.000	2.511.059
O.206	17	270	—	1.193.841
WEST				
Z.200	15	250	2.000	1.524.346
O.232	10	350	—	755.388
O.500	8	100	800	720.679
O.309	11	230	—	541.891
O.229	11	240	—	478.990
N.719	11	320	—	690.753
N.40	11	250	—	436.304

Z.38	11	70	800	531.552
Z.582	3	40	—	77.954
KUST				
O.128/279	6	—	550	1.164.054

### DINSDAG 18 NOVEMBER 1986

WEST				
O.518	13	200	1.000	1.138.794
N.45	11	400	—	746.421

### WOENSDAG 19 NOVEMBER 1986

WEST				
N.709	—	380	—	938.027
Z.596	—	90	500	615.439
O.705	—	60	600	685.173
N.15	—	150	500	667.294
KREEFTENPUT				
B.181	14	60	2.500K	713.748

## IJSLANDSE VISSOORTEN

Schelis groot	89,00/	94,00
Mid. schelis	65,00/	73,00
Kleine schelis	40,00/	55,00
Kabeljauw	100,00/	122,00
Gul	42,00/	86,00
Wijting	28,00/	40,00
Schaat	95,00/	98,00
Zeebaars	46,00/	72,00
Witte leng	62,00/	74,00
Blauwe leng	65,00/	77,00
Schartong (Schotse schol)	28,00/	67,00
Heilbot	250,00/	339,00
Koolvis	60,00/	72,00
Hondstong (mieten)	42,00/	84,00
Staat	406,00/	

## Verwachtingen

### VRIJDAG 21 NOVEMBER

WEST: O.26/O.306, 360 vis  
O.274 - Z.431

### MAANDAG 24 NOVEMBER

IJSLAND: O.216, 480 vis (160 bl. leng, 80 rode zeeb., 30 kab., 15 shelfcod, 100 schotse schol, 20 schaat, 15 heilbot, 25 koolvis, 50 schelis, 10 wijting)

KANAAL: O.33 - O.137 (vermoedelijk)  
WEST: N.3 - Z.502 - O.114 - O.275 - O.118 - O.369 - Z.37 - Z.96 - O.402

### DINSDAG 25 NOVEMBER

WEST: N.752 - N.152/N.723

### WOENSDAG 26 NOVEMBER

WEST: O.128/O.279

### TE KOOP:

## PLANKEN-VISSER

49 ton

TEL. (050) 60 50 37

## ZEEBRUGGE

### VRIJDAG 14 NOVEMBER 1986

Z.99	W	1.700	350	15	1.798.180
Z.568	W	100	15	3	206.930
Z.474	W	100	15	3	197.030
Z.56	W	100	20	3	272.650
Z.408	W	400	100	8	737.957
Z.207	W	600	100	8	596.092
Z.122	W	600	60	8	598.733
Z.55	W	250	20	3	342.001
Z.569	KRP	—	100	10	580.512
Z.162	W	1.000	350	15	1.395.587
Z.30	W	1.000	260	15	1.338.550
Z.560/578					454.020
Z.403/472					320.734
Z.601/201					314.520
					<b>9.153.496</b>

### MAANDAG 17 NOVEMBER 1986

Z.54	W	1.800	460	—	2.124.430
Z.123	KRP	—	90	—	781.302
Z.321	—	850	120	—	1.125.110
Z.50	—	300	300	—	1.697.425
Z.44	—	1.400	230	—	1.398.864
Z.524	—	1.000	130	—	1.028.130
Z.67	—	6.000	450	—	4.465.025
Z.483	—	1.400	250	—	1.716.666
Z.324	—	900	140	—	1.077.655
Z.510	KRP	—	110	—	803.145
Z.134	KRP	200	120	—	738.540
Z.201-601					222.580
Z.403-472					179.870
Z.580-578					293.014
					<b>17.651.756</b>

### WOENSDAG 19 NOVEMBER 1986

Z.43	W	1.900	220	19	1.224.900
Z.47	W	1.900	300	13	1.542.360
Z.16	W	1.000	300	11	1.262.770
Z.78	W	1.500	600	12	2.185.740
Z.76	W	1.000	400	12	1.848.060
Z.14	W	1.400	300	18	1.575.960
Z.284	W	1.000	300	12	1.703.830
Z.69	W	1.400	500	11	2.718.420
Z.121	W	1.800	400	14	2.316.380
Z.66	W	1.500	350	14	1.589.555
Z.198	KRP	—	100	12	731.475
Z.93					337.870
					<b>19.037.320</b>

## NIEUWPOORT

### DONDERDAG 13 NOVEMBER 1986

GARNAAL  
N.782 74 kg. 13.552 fr.

### VRIJDAG 14 NOVEMBER 1986

VIS			
N.350	373 kg.	65.262 fr.	
N.736	609 kg.	52.135 fr.	
N.22	2.798 kg.	108.787 fr.	
N.720	2.799 kg.	108.787 fr.	
N.88	2.000 kg.	73.302 fr.	
N.590	2.000 kg.	73.303 fr.	
N.700	2.416 kg.	89.699 fr.	
N.49	1.835 kg.	61.800 fr.	

Op de vrijdagmarkt losten slechts twee koppels



STEDELIJKE VISMIJN

## AAN ALLE REDERS EN SCHIPPERS

- Al het vistuig, zoals visborden, korijzers en visboels dienen voortaan uit de loods gelegen langsheen de kaai (Laatste loods gelegen tegenover de Jean Bart IV, aan het profiel 67 tot 74 der havengeul) verwijderd te worden.
- Dit tegen 1 dec. 1986. Na die datum zal de nieuwe eigenaar der loods met de verbouwingswerken beginnen en het resterende materiaal dat zich nog in zijn loods bevindt laten opruimen.

Met dank.  
De Mijnbestuurder.  
Hovaere G.

gullevisers, twee bokkennisers en twee vaartuigen van de kust hun vangst. Tong nr. 1 kreeg 380 à 399 fr./kg en tong nr. 2 416 à 420 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 421 à 428 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 395 à 400 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 386 à 394 fr./kg en kleine tong 360 à 372 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 460 à 514 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 290 à 340 fr./kg, varia tegen 210 à 340 fr./kg en griet tegen 260 à 300 fr./kg. Voor grote pladijs werd 3500 à 3750 fr. de ben geboekt, voor middenslag- of drieling pladijs 3000 à 3250 fr. de ben en voor visjes 1500 à 1700 fr. de ben. Robaard kreeg 115 à 125 fr./kg, knorhaan 2750 à 3250 fr. de ben en bot 750 à 1000 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 7700 à 8400 fr. de ben opgetekend en voor gul 2000 à 5500 fr. de ben, dit volgens sortering. De voorkeine gul haalde 2040 à 2100 fr. de ben. Grote wijting noteerde men aan 1640 à 1750 fr. de ben en kleine wijting aan 1200 à 1350 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 1980 à 2100 fr. de ben neergepend en voor kleine zandschar 1480 à 1600 fr. de ben. Rog werd slechts sporadisch aangevoerd en bekam volgende prijsnotering. Moerrog 3500 à 3750 fr. de ben, tilten 3500 à 3700 fr. de ben, scherpstaarten 3300 à 3500 fr. de ben en katrog 2750 à 3000 fr. de ben. Zeehond werd tegen 2200 à 2500 fr. de ben betaald en zee- of zandhaai tegen 1250 à 1500 fr. de ben. De vrijdagmarkt werd gekenmerkt met een lichte prijsstijging voor alle aangevoerde soorten, dit in vergelijking met de marktprijzen der voorbije week geboekt.

### MAANDAG 17 NOVEMBER 1986

	VIS	
N.575	7.779 kg.	225.265 fr.
N.597	7.780 kg.	225.265 fr.
N.49	2.198 kg.	77.291 fr.
N.58	1.068 kg.	136.037 fr.
N.75	2.352 kg.	245.276 fr.
O.494	4.975 kg.	184.720 fr.
N.738	4.976 kg.	184.721 fr.
N.563	5.140 kg.	181.462 fr.
N.88	2.841 kg.	96.479 fr.
N.590	2.841 kg.	96.480 fr.
N.700	1.689 kg.	58.358 fr.
N.22	1.649 kg.	60.007 fr.
N.720	1.650 kg.	60.007 fr.
N.73	101 kg.	5.500 fr.

Vier koppels gullevisers, één vaartuig van de West, twee bokkennisers en drie kustvaartuigen losten op de mandagmarkt samen 47.000 kg vis, voor een bruto-waarde van 1.836.868 fr. Er werd tong, varia en vooral in grote mate westvis aangevoerd, zodat aan iedere handelaar de kans werd geboden de voor hem ontbrekende soorten aan te kopen. Tong nr. 1 kreeg 390 à 396 fr./kg en tong nr. 2 391 à 398 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 421 à 434 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 390 à 401 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 380 à 390 fr./kg en kleine tong 336 à 348 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 513 à 548 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 310 à 385 fr./kg, varia tegen 290 à 340 fr./kg, en griet tegen 190 à 280 fr./kg. Voor staartvis werd 432 à 468

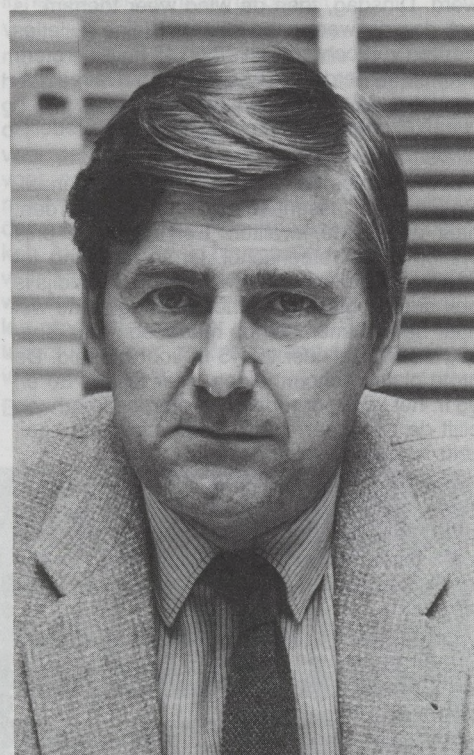
fr./kg genoteerd, voor tongschar 138 à 216 fr./kg, voor koningsvis 148 à 174 fr./kg en voor rode soldaten 105 à 115 fr./kg. Kongel haalde 2750 à 3000 fr. de ben, robaard 105 à 115 fr./kg en knorhaan 2800 à 3000 fr. de ben. Voor grote pladijs werd 2500 à 2750 fr. de ben geboekt, voor middenslag- of drieling pladijs 2250 à 2500 fr. de ben en voor visjes 1750 à 2000 fr. de ben. Kabeljauw kocht men tegen 7400 à 7800 fr. de ben op en gul tegen 1950 à 6500 fr. de ben. De voorkeine gul haalde 1950 à 2280 fr. de ben. Grote wijting kreeg 1250 à 1650 fr. de ben en kleine wijting 1150 à 1300 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2150 à 2300 fr. de ben opgetekend en voor kleine zandschar 1340 à 1620 fr. de ben. Rog werd in geringe mate aangevoerd en haalde volgende notering. Moerrog 100 à 105 fr./kg, tilten 4750 à 5000 fr. de ben, scherpstaarten 3750 à 4000 fr. de ben en katrog 2500 à 2750 fr. de ben. Zeehond bekam 2300 à 2500 fr. de ben en zee- of zandhaai 1500 à 1750 fr. de ben. De maandagmarkt werd gekenmerkt door een grote aanvoer van gul en wijting. Gedurende gans het verloop der veiling werd een stabiele prijsvorming gehandhaafd.

### WOENSDAG 19 NOVEMBER 1986

VIS		
N.52	3.733 kg.	356.905 fr.
N.788	312 kg.	9.160 fr.
N.57	2.625 kg.	244.007 fr.

Op de woensdagmarkt losten twee bokkennisers en één kustvaartuig hun vangst. Er werd 6.670 kg vis aangevoerd voor een opbrengst van 610.072 fr. Tong nr. 1 bekam 394 à 396 fr./kg en tong nr. 2 404 à 408 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 416 à 422 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 398 à 408 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 360 à 372 fr./kg en kleine tong 344 à 351 fr./kg. Voor grote tarbot werd 526 à 538 fr./kg genoteerd, voor middenslag tarbot 240 à 388 fr./kg, voor varia 280 à 366 fr./kg en voor griet 150 à 260 fr./kg. Staartvis werd tegen 412 à 444 fr./kg aangekocht, tongschar tegen 110 à 186 fr./kg, rode soldaten tegen 75 à 85 fr./kg en robaard tegen 65 à 110 fr./kg wijl voor knorhaan 650 à 1000 fr./

kg werd betaald. Grote pladijs werd tegen 2500 à 3000 fr. de ben geboekt, middenslag- of drieling pladijs tegen 2250 à 2500 fr. de ben en visjes tegen 2000 à 2100 fr. de ben. Kongel kreeg 2000 à 2250 fr. de ben, kabeljauw 6800 à 7200 fr. de ben en gul 2000 à 5500 fr. de ben, dit volgens grootte - klasse. Grote zandschar haalde 1820 à 1940 fr. de ben en kleine zandschar 1100 à 1200 fr. de ben. Voor de sortering moerrog en tilten werd 3750 à 4000 fr. de ben betaald, voor scherpstaarten 3000 à 3300 fr. de ben en voor katrog 2250 à 2500 fr. de ben. Doorn- of speurhaai bekam 2500 à 2750 fr. de ben, zeehond 1600 à 1800 fr. de ben en zee- of zandhaai 1000 à 1250 fr. de ben. Op de woensdagmarkt was er een gevoelige stijging der prijsnoteringen waar te nemen in vergelijking met de prijzen op de maandagmarkt geboekt.



## NIEUWE CHEF-LOODS

In opvolging van chef-loods Roger Coenye, die na ruim 37 jaar dienst - waarvan 12 jaar als chef-loods en tevens opzichter van de reddingsdienst - op rust gaat, werd de 53-jarige Oostendenaar Charles Demey als nieuw chef-loods aangesteld (foto). Charles Demey kwam in 1962 in dienst bij het loodswezen om van 1963 tot voor kort dienst te doen als Scheldemonde loods met standplaats te Vlissingen.

### REDERS en VISSERS

voor uw

## SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

# HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

# Tong- en pladijsprijzen

## TONG

### OOSTENDE

	17 november	18 november	19 november
Lappen .....	390 399	391	401 404
Grote .....	402 410	406	410 422
3/4 .....	405 415	411	425 438
Bloktongen .....	400 412	412	420 430
Vóór-kleine .....	365 378	365	370 380
Kleine .....	348 355	351	351 356
Slips .....	338 345	337	340 351

### ZEEBRUGGE

Grote .....	387 403	.....	401 407
Bloktongen .....	403 406	.....	413 422
Fruittongen .....	403 419	.....	417 427
Schone kleine .....	393 403	.....	407 415
Kleine .....	358 365	.....	366 369
Tout petit .....	350 355	.....	346 351
Slips .....	337 347	.....	343 347

### NIEUWPOORT

Tong I .....	390 396	.....	394 396
Tong II .....	391 398	.....	404 408
Tong III .....	421 434	.....	416 422
Tong IV .....	390 401	.....	398 408
Tong V .....	380 390	.....	360 372
Slips .....	336 348	.....	344 351

## PLADIJS

### OOSTENDE

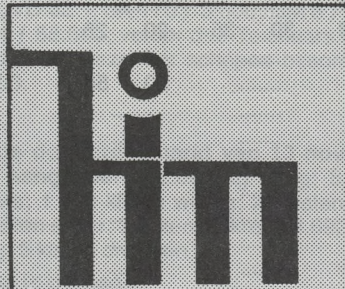
	17 november	18 november	19 november
Platen .....	80 90	86 89	75 83
lek (groot-klein) ...	75 77	67 79	65 70
Derde slag .....	35 49	44 49	42 55
Platjes .....	27 32	39	35 42

### ZEEBRUGGE

I .....	68 77	.....	78 83
II .....	58 60	.....	60 67
III .....	44 49	.....	46 48
IV .....	40 44	.....	39 40
V .....	.....	.....	.....

### NIEUWPOORT

Moeien .....	50 55	.....	50 60
Platen .....	45 50	.....	45 50
3e slag .....	35 40	.....	40 42
Platjes .....	.....	.....	.....



# 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.**

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	17 nov.	17 nov.	17 nov.	17 nov.	18 nov.	18 nov.	18 nov.	18 nov.	19 nov.	19 nov.	19 nov.	19 nov.	17 nov.	17 nov.	19 nov.	19 nov.
Tarbot groot	482	527	556	606	600	.....	.....	.....	583	588	526	559	513	548	526	538
Tarbot middel	360	400	400	437	420	.....	.....	.....	338	350	419	487	310	385	240	388
Tarbot klein	245	310	224	232	365	.....	.....	.....	261	295	366	336	.....	.....	.....	.....
Griet groot	271	305	273	300	294	.....	.....	.....	287	325	285	319	190	280	150	260
Griet middel	235	260	196	220	225	247	.....	.....	268	281	217	249	.....	.....	.....	.....
Griet klein	140	175	144	161	150	196	.....	.....	169	227	140	210	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek groot	154	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	116	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	32	80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	98	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100	105	75	80
Keilrog	68	100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	65	97	60	92	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90	95	.....	.....	.....	.....
Tilten	60	81	53	85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	78	81	95	100	75	80
Scherpstaart	40	75	53	96	.....	.....	.....	.....	.....	.....	97	85	75	80	60	66
Halve mans	46	79	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	78	91	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	17	32	11	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	47	51	50	55	45	50
Kabeljauw	108	144	118	162	139	.....	.....	.....	130	145	126	146	148	156	136	144
Gul (groot)	85	100	108	158	100	122	.....	.....	106	116	131	140	130	.....	110	.....
Gul (middel)	75	90	103	122	92	.....	.....	.....	72	100	86	73	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	27	54	46	65	26	59	.....	.....	26	69	46	55	39	.....	40	.....
Hozemondhamme	360	449	.....	.....	249	432	.....	.....	290	446	.....	.....	432	468	412	444
Wijting groot	33	46	37	57	36	50	.....	.....	41	60	32	39	25	33	.....	.....
Wijting klein	23	25	24	26	23	29	.....	.....	21	26	22	23	23	26	.....	.....
Schar	20	51	28	35	36	59	.....	.....	20	40	38	34	32	46	24	38
Steenschol	100	216	199	230	100	205	.....	.....	120	208	191	214	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	46	71	60	20	.....	.....	.....	.....	61	.....	50	53	30	35	20	25
Hondshaai	14	36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17	25	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50	55
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	15	69	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	23	69	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	10	22	.....	.....	25	.....	.....	.....	10	15	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	193	269	.....	.....	145	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	148	174	.....	.....
Vlaswijting	58	98	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	435	418	.....	.....	.....	.....	.....	.....	442	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	65	67	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	14	19	.....	.....	.....	.....	.....	.....	19	27	46	50	32	36
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	16	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	16	72	70	74	12	48	.....	.....	12	54	49	50	105	115	65	110
Grauwe poon (knorhaan)	10	16	10	19	.....	.....	.....	.....	10	.....	10	22	56	60	13	20
Rode knorhaan	13	102	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13	35	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	16	19	.....	.....	.....	.....	.....	.....	19	10	.....	.....	.....	.....

# NEDERLAND

## IJMUIDEN

**Aan de maandagmarkt van 10 november werd aangevoerd:** 8.500 kg tong; 119 kisten tarbot en griet; 686 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 291 kisten wijting; 4.301 kisten schol; 185 kisten schar; 67 kisten haring; 7 kisten makreel; 117 kisten diversen.

### Prijzen in guldens:

#### Per 1 kg.:

tarbot 31,88-29,67; grote tong 24,40-23,86; grootmiddel tong 25,51-23,99; kleinmiddel tong 23,91-23,44; tong één 21,79-21,38; tong twee 20,35-19,19.

#### Per 40 kg.:

tarbot 1066-620; griet 592-442; kabeljauw twee 284-272; kabeljauw drie 298-242; kabeljauw vier 190-174; kabeljauw vijf 142-94; schelvis drie 224; schol één 180-122; schol twee 166-124; schol drie 144-94; schol vier 130-110; schar 86-69; wijting drie 108-96; wijting vier 108-63; rode poon drie 184; poontjes 96-94; krab 44-42; kleine kreeft 288-220; St.-Jacobs-schelpen 76-49; haai 108-82; hammen zonder kop 640; hammen met kop 428-222; makreel twee 76-64; haring één 36; tongschar 496-351; heilbot 600-582.

### De besommingen waren:

KW 4 f 5.200; KW 11 f 40.800; KW 25 f 203.000; KW 35 f 116.200; KW 36 f 124.000; KW 51 + KW 221 f 2.200; KW 77 + UK 48 f 12.000; KW 88 f 39.900; KW 113 f 38.600; KW 149 f 1.600; KW 173 f 8.400; KW 189 f 34.400; KW 214 + WR 224 f 34.900; UK 89 + UK 307 f 22.400; UK 90 + VD 54 f 11.800; VD 20 f 7.500; VD 32 + UK 170 f 3.600; IJM 8 f 1.300; IJM 14 f 58.600; verder drie Texelaars en één IJmuidenaar, deze vier schepen besomden f 285.000.

**Aan de donderdagmarkt van 13 november werd aangevoerd:** 2.690 kg. tong; 8 kisten schelvis; 1.429 kisten wijting; 24 kisten schol; 111 kisten schar; 7 kisten makreel; 4.692 kisten haring; 5 kisten diversen.

### Prijzen in guldens:

#### Per 40 kg.:

kabeljauw één 282-252; kabeljauw twee 274-242; kabeljauw drie 270-226; kabeljauw vier 164-222; kabeljauw vijf 136-80; schelvis vier 260-240; wijting vier 80-36; schar 105-69; makreel twee 64-53; bot 45-41; haring één 30,00-40,00; schol drie 212; schol vier 142-128.

### De besommingen waren:

EH 12 f 7.700; KW 4 f 12.800; KW 149 f 12.300; UK 1 f 13.200; UK 89 + UK 307 f 43.600; VD 90 + VD 54 f 35.800; UK 135 + UK 145 f 50.400; UK 233 + UK 234 f 19.200; UK 208 + TX 29 f 57.200; VD 19 + VD 73 f 49.200; VD 32 + UK 170 f 24.000; YE 25 f 5.400; IJM 6 f 6.700; IJM 8 f 2.600; IJM 18 f 6.000; verder vijf Texelaars met f 163.000 besomming.

**Aan de vrijdagmarkt van 14 november werd aangevoerd:** 7.485 kg tong; 54 kisten tarbot en griet; 2.645 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 1.058 kisten wijting; 1.382 kisten schol; 135 kisten schar; 8 kisten makreel; 63 kisten diversen.

### Prijzen in guldens:

#### Per 1 kg.:

tarbot 32,77-30,95; grote tong 24,96-24,26; grootmiddel tong 25,06-24,51; kleinmiddel tong 24,66-24,17; tong één 21,98-21,60; tong twee 20,76-20,23.

#### Per 40 kg.:

tarbot 1010-616; griet 636-505; kabeljauw één 300; kabeljauw twee 320-208; kabeljauw drie 230-182; kabeljauw vier 170-132; kabeljauw vijf 134-70; schelvis drie 228; schol één 192-158; schol twee 182-162; schol drie 132-114; schol vier 118-90; wijting vier 84-51; schar 86-67; makreel twee 65-56; tongschar 486-280; kleine kreeft 504; bot 45; haai 126-100; roggen 222.

### De besommingen waren:

EH 12 f 3.400; KW 72 + UK 216 f 30.400; KW 77 + UK 48 f 53.400; KW 214 + WR 224 f 43.600; UK 11 f 4.700; UK 89 + UK 307 f 24.800; UK 90 + VD 54 f 22.400; UK 135 + UK 145 f 29.800; UK 141 + UK 142 f 10.000; UK 233 + UK 234 f 10.200; VD 19 + VD 73 f 33.600; VD 20 f 13.600; VD 32 + UK 170 f 11.000; YE 25 f 3.800; IJM 6 f 5.200; IJM 8 f 2.000; IJM 18 f 3.100; IJM 31 f 6.900; verder één Texelaar met f 47.300 en vier Goedereeders met f 311.000 aan besomming.

## GOEDEREDE



MAANDAG 10 NOVEMBER 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			23,00
Tong gm			24,49
Tong km			23,61
Tong l			20,75
Tong II			19,60
Tarbot I			31,00
Tarbot II			21,00
Tarbot III			16,00
Tarbot IV			14,98
Tarbot afw.			10,07
Griet I			13,60
Griet II			9,95
Kab 2 (G)			4,31
Kab 3 (G)			3,01
Kab 4 (G)			3,54
Kab 5 (G)			2,74
Wijt. 4 (G)			1,20
Schar 1/D			2,12
Poon 1			1,56
Poon 2			80
Schel. 3 (G)			3,00
Bot			73
Schol 1 (O)			3,65
Schol 2 (O)			3,42
Schol 3 (O)			2,77
Schol 4 (O)			2,68
Steenbolk			1,42
Paling			10,00
Diversen			50
TOTAAL:	9.047	32.462	

## DONDERDAG 14 NOVEMBER 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong km			21,50
Tong l			21,67
Griet II			10,00
Kab 1 (G)			6,91
Kab 2 (G)			5,96
Kab 3 (G)			4,84
Kab 4 (G)			3,20
Kab 5 (G)			2,48
Kab (afw.)			67
Wijt. 4 (G)			1,57
Schar 1/D			2,03
Poon 2			2,00
Schel. 3 (G)			4,00
Bot			68
Schol 1 (O)			3,83
Schol 2 (O)			3,70
Schol 3 (O)			3,47
Schol 4 (O)			2,91
Steenbolk			1,26
Paling			12,06
Diversen			1,50
Garn. bnl. 2			5,23
TOTAAL:	37.873	101.888	

## VRIJDAG 15 NOVEMBER 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			23,74
Tong gm			24,11
Tong km			23,82
Tong l			21,44
Tong II			19,85
Tarbot I			31,91
Tarbot II			21,49
Tarbot III			16,68
Tarbot IV			16,13
Tarbot afw.			11,52
Griet I			15,41
Griet II			11,72
Schol 4 (G)			2,60
Kab 1 (G)			5,16
Kab 2 (G)			5,30
Kab 3 (G)			3,92
Kab 4 (G)			2,89
Kab 5 (G)			2,14
Kab (afw.)			50
Wijt. 4 (G)			1,38
Schar 1/D			2,00
Schar 2/D			1,82
Makr. III			1,12
Poon I			3,33
Poon 2			1,32
Rog I			4,67
Rog II			3,64
Koolv. 1 (G)			3,29
Schel. 3 (G)			3,50
Bot			70
Tongschar			10,47
Schol 1 (O)			3,79
Schol 2 (O)			3,41
Schol 3 (O)			2,57
Schol 4 (O)			2,35
Wijt 4 (O)			1,07
Wijt 4 (O)			1,10
Haai + P			2,49
Krab			84
Inktvis W			9,50
Inktvis ZW			2,94
Kuit/Lever			5,50
Harder			4,33
Steenbolk			1,62

# NEDERLAND

Kreeft	10,25
Hammen	19,22
Paling	12,14
Diversen	99
Garn. bnl. 2	5,46
TOTAAL:	362.113 1.622.504

Schel. 4 (G)	5,00
Bot	83
Zalm-Forel	10,11
Schol 3 (O)	3,61
Schol 4 (O)	2,39
Krab	1,25
Kuit/Lever	3,86
Harder	5,18
Steenbolk	1,00
Paling	13,36
Diversen	2,27
Garn. exp. 1	6,23
Garn. exp. 2	6,44
Garn. bnl. 2	5,58
TOTAAL:	64.651 278.399

## COLIJNSPLAAT

DINSDAG 11 NOVEMBER 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gm.			25,33
Tong I			20,71
Tong II			22,00
Tarbot III			15,67
Tarb./Griet			9,83
Griet II			10,00
Schol 3 (G)			3,50
Schol 4 (G)			2,55
Kab. 2 (G)			6,47
Kab. 3 (G)			6,27
Kab. 4 (G)			3,35
Kab. 5 (G)			2,88
Kab. (afw.)			1,22
Wijt. 3 (G)			2,25
Wijt. 4 (G)			1,70
Schar open			2,63
Schar 2/D			1,44
Zeebaars			20,00
Bot			71
Zalm-Forel			23,00
Schol 3 (O)			2,97
Schol 4 (O)			2,46
Krab			1,70
Kuit/Lever			4,00
Harder			4,00
Paling			10,33
Diversen			2,61
Garn. exp. 1			5,82
Garn. exp. 2			5,57
Garn. bnl. 2			5,16
TOTAAL:	62.812	258.012	

VRIJDAG 14 NOVEMBER 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Kab. 2 (G)			5,50
Kab. 3 (G)			4,50
Kab. 4 (G)			2,70
Kab. 5 (G)			2,52
Wijt. 3 (G)			1,65
Wijt. 4 (G)			1,50
Schar 2/D			2,09
Schel. 4 (G)			4,00
Bot			83
Schol 3 (O)			2,69
Schol 4 (O)			2,35
Steenbolk			79
Paling			17,50
Garn. exp. 1			5,68
Garn. exp. 2			4,99
TOTAAL:	13.685	50.934	

WOENSDAG 12 NOVEMBER 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Garn. exp. 1			6,50
Garn. exp. 2			5,66
Garn. bnl. 2			4,97
TOTAAL:	11.938	70.639	

DONDERDAG 13 NOVEMBER 1986

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gm.			24,20
Tong II			19,60
Tarbot IV			14,50
Schol 3 (G)			3,78
Schol 4 (G)			2,76
Kab. 2 (G)			5,76
Kab. 3 (G)			5,42
Kab. 4 (G)			3,12
Kab. 5 (G)			2,43
Kab. (afw.)			64
Wijt. 3 (G)			2,04
Wijt. 4 (G)			1,53
Schar open			2,11
Schar 2/D			1,77
Zeebaars			21,00

## URKER VISAFSLAGDIREKTEUR VERSUS NEDERLANDSE VISSERIJMINISTER

De nieuwbakken directeur van de gemeentelijke visafslag Urk heeft zich zeer verbaasd over de uitspraken van minister Braks van het ministerie van landbouw en visserij als zou zijn departement alleen maar bij geruchte hebben vernomen over een zogenaamd „tweede markt” in Nederland.

Volgens visafslagdirecteur W.J. de Bois (1927), die vorig jaar door de gemeenteraad van Urk tot directeur van de gemeentelijke visafslag Urk werd benoemd, wordt in de ambtelijke rapporten over de visafslagen die minister Braks de leden van de Vaste Kamercommissie voor Visserij vertrouwelijk laten inzien, onomwonden het bestaan van een zogenaamde „tweede markt” toegegeven.

De directeur en het bestuur van de visafslag Lauwersoog, waarvan de visafslagdirecteur dit jaar voor twaalf etmalen achter de tralies verdween zeer terughoudend tegenover de pers. Hun zaak wordt onderzocht door justitie, de directeur van de gemeentelijke visafslag Urk, die vorig jaar als uitzendkracht bij de visafslag en nog voordat hij tot visafslagdirecteur werd verkozen door justitie werd opgepakt wegens vermoedelijke overtreding van de Visserijwet.

Zo vraagt het RVO, volgens de Urker visafslagdirecteur bij de diverse visafslagen de gegevens van de „tweede markt” op, omdat het instituut deze en andere gegevens nodig heeft om de visstand te bepalen, nadat het eerder de gegevens van de „eerste markt” al heeft gekregen.

Het wachten is nu op de antwoorden op de kamervragen die minister Braks (Rooms Katholiek en lid van het Christelijk Democratisch Appel CDA) zal geven.

Daarbij zal de visserijminister in de Tweede Kamer ongetwijfeld kritische opmerkingen krijgen van Kamerleden van de Partij van de Arbeid (socialisten).

Verder is het afwachten naar wat de justitie zal doen aangaande het onderzoek naar de gang van zaken bij de visafslagen te Goedereede, Urk en Lauwersoog. Seponeren (ter zijde leggen) of niet?

## VISAFSLAG HARLINGEN

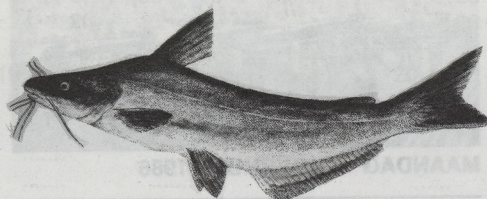
Eind vorig jaar kochten de vissers van Urk door middel van hun Producenten Organisatie een eigen visafslag in Harlingen.

Door de Urker politieke partij „Gemeentebelangen” wordt in de Algemene Beschouwingen de overname van de Harlinger visafslag door de Urker PO als zeer negatief ervaren.

Gemeentebelangen stelt, dat de verhouding tussen visafslag Urk/gemeentebestuur Urk en de visserijorganisaties niet zo goed is.

„Wij vangen af en toe geluiden op dat zelfs op vergaderingen buiten Urk negatief over elkaar wordt gesproken”, aldus de Algemene Beschouwingen van Gemeentebelangen.

Ziet Gemeentebelangen nog volop perspectief in de gemeentelijke visafslag Urk, persoonlijk hopen wij niet, dat het dit gemeentelijk bedrijf vergaat als de bijkantoorjes voor een spaarbank in Friesland die de heer De Bois eerder in zijn carrière hielp oprichten.



## VLOOTINKRIMPING

De bij de Nederlandse vissers uitermate populaire Europarlementariër Eiso Woltjer (Partij van de Arbeid) heeft naar aanleiding van de kwestie Lauwersoog opgemerkt, dat de Nederlandse visserijvloot drastisch moet worden ingekrompen.

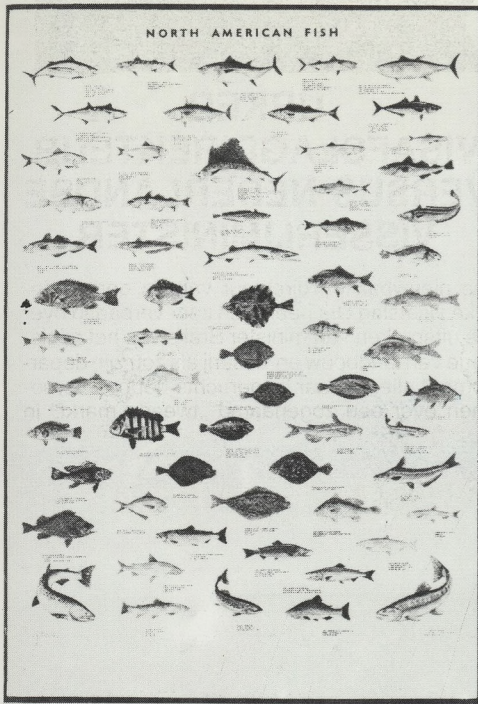
Naar wij vernamen hebben de trawlerreders daar inmiddels een „bescheiden” beginnetje mee gemaakt.

Zo gaat de diepvriestrawler KW 49 van Kennerland naar Mal del Plata in Argentinië, waar daar gevestigde vissers van Belgische origine met dit Argentijnse schip gaan vissen.

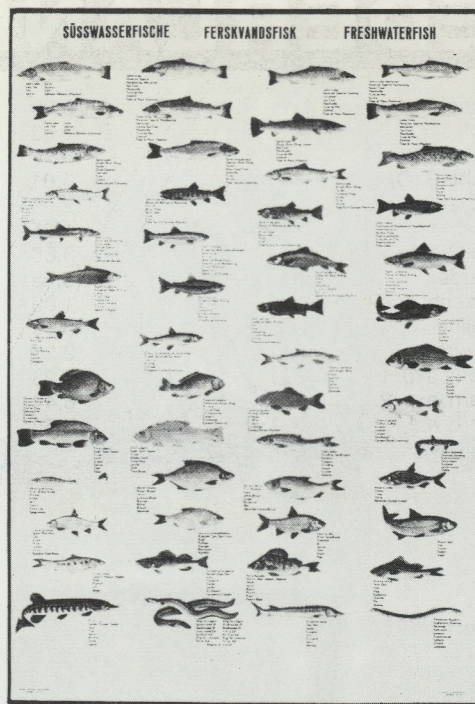
De diepvriestrawlers KW 171, KW 39, IJM 36, SCH 54, SCH 302 en VL 89 zijn zo goed als verkocht naar Peru.

Een verlies van ruim 100 arbeidsplaatsen. Tot slot willen wij eindigen met een goed bericht. Bijbanenverzamelaar D.J. Langestraat (42) die eerder de bijbaan secretaris van het Productschap voor Vis en Visprodukten verwerf (met twee adjunct-secretarissen erbij voor het werk) mocht per 9 september 1986 het voorzitterschap van dit schap aan zijn collectie toevoegen.

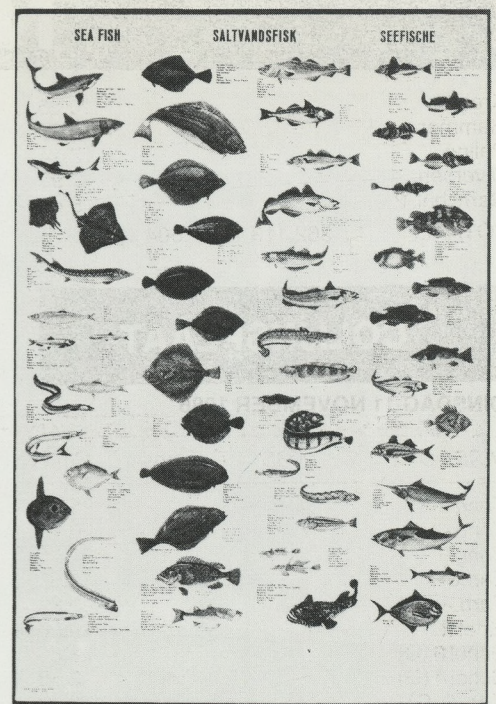
Worden er nu net als destijds bij het secretariaatsschap ook twee adjunct-voorzitters benoemd voor het werk?



**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.



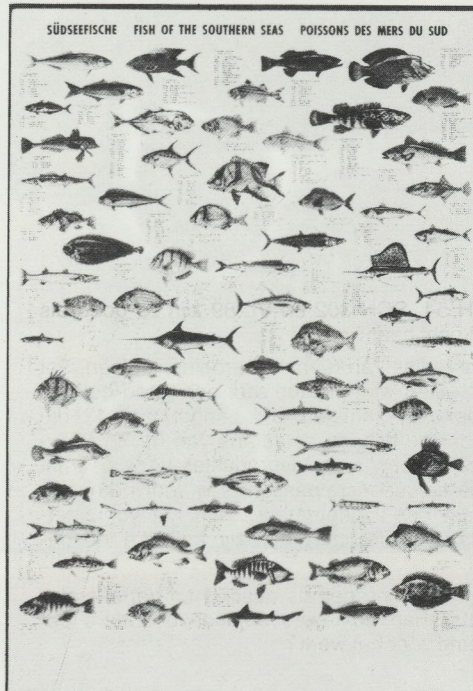
**TYPE C: Zeevissen.**  
62 van de meest verspreide vissen van de Atlantische Oceaan en de Europese Zeeën. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Spaans.  
De grootte staat eveneens aangeduid.

**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**

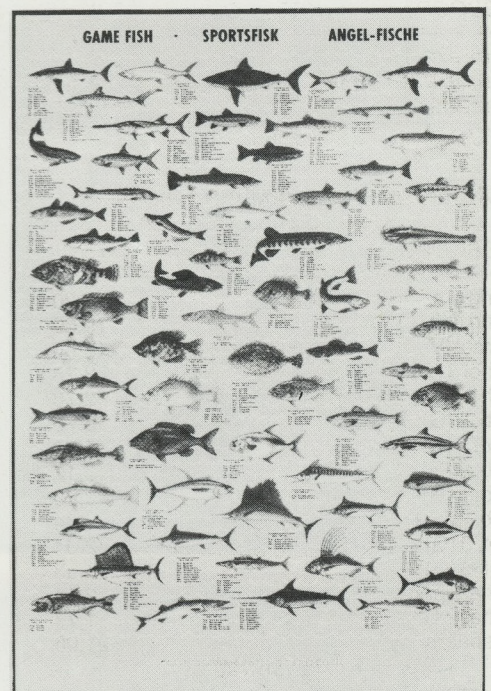
**TYPE D: Eetbare mosselen en schaaldieren, enz.**  
75 verschillende soorten van de hele wereld. De namen staan in het Latijn, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Frans.  
De grootte staat eveneens aangeduid.



**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