

HET VISSERIJBLAD





**zee
mans
almanak
1987
verkrijgbaar**

In België :

Door storting
van het bedrag
van 1.200 fr.
plus 72 fr. BTW
plus 145 fr. verzendingskosten
op P.C.R. 000-0418987-44
of B.B.L. 384-1605797-46
van
drukkerij
„Nieuwsblad van de Kust”
Hendrik Baelskaai 30
8400 Oostende
☎ 059 - 32 11 13
32 11 49
BTW-nr 412.522.588

**Verder is dit werk
in België
nog te verkrijgen bij:**

**Beroepsvereniging
Hand in Hand
Vismijn, Oostende**

**Martin en Co
Brouwersvliet 28, Antwerpen**

**Fa Bogerd
Brouwersvliet 36-38, Antwerpen**

In Nederland :

door storting van het bedrag van
1.200 fr. + 280 fr.
verzendingskosten op
P.C.R. 000-0418987-44
van de drukkerij

„Nieuwsblad van de Kust”
Hendrik Baelskaai 30
B - 8400 Oostende - België

IJmuiden Stores,
Trawlerkade 44, IJmuiden

Maritiem,
Vissersweg 46, Scheveningen

Observator,
Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam

Van Beelen,
Middenhavenweg 58, IJmuiden

Coöperatieve Inkoopvereniging,
Texel

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR. – BUITENLAND 1 JAAR 2.200 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR.

REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: HENDRIK BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE – TEL. (059) 32 11 13 - 32 11 49 – P.C.R. 000-0418987-44 OF BANK BRUSSEL LAMBERT 384-1605797-46 VAN B.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 2 oktober 1987 – Nr. 38

MERCANTILE - BELIARD N.V. KLOPT OPNIEUW AAN BIJ DE VISSERIJ

Het scheepswerfbedrijf Mercantile-Beliard „Polyship” heeft zich sedert enige tijd terug ingeschakeld in het visserijbedrijf, waar het op herstellingen en industriële werken aankomt.

Het in 1923 te Oostende gevestigde bedrijf – toen Béliard Crighton geheten – was immers tot voor kort één der grootste werfven waar aan scheepsbouw en occasioneel ook aan sloopsherstellingen werden gedaan.

Deze scheepsbouw (nieuwbouw) en dito herstellingen kwamen echter op het achterplan toen in 1981 aan de Tijdelijke Vereniging Mercantile-Beliard en Scheepswerfven Béliard Oostende, de opdracht werd verleend voor de bouw van tien mijnenjagers (veggers) in glasversterkte polyester voor de Belgische Zeemacht.

Teneinde te kunnen beantwoorden aan de vooropgestelde eisen en tot de uitvoering van de opdracht te kunnen overgaan, werd

op het industrieterrein van de achterhaven te Oostende een nieuw complex opgericht waar de rompen van de schepen worden gebouwd. Dit blijft voor de komende twee jaar nog steeds de hoofdactiviteit; er resten thans nog 4 van deze mijnenjagers te leveren.

Een zeer bekwame kern van jonge arbeiders, hoofdzakelijk schrijnwerkers en metaalbewerkers, werden door de firma speciaal opgeleid in het verwerken van kunststoffen en werden van de oude werf aan de Sloepenstraat, samen met een 80-tal ervaren scheepsbouwers, meegenomen naar de nieuwe werf aan de Bargestraat.

Polyester laat zich immers niet zo gemakkelijk verwerken. Eerstens is er een konstante temperatuur nodig en verder zijn er twee grote vijanden: zonlicht en vochtigheid. Het ene dient geweerd te worden, het andere op peil gehouden.

Mercantile Béliard stelde van den beginne af dat de produktie dient te beantwoorden aan hoge kwaliteitsnormen en daartoe werd in het bedrijf niets onbeproefd gelaten. Iedereen kreeg een zeer complete opleiding, eerst in theorie en daarna in de produktie en ook de lokatie van de arbeidskrachten laat niets te wensen over, douches, kantine, kleedkamers, luchtverversingssystemen, alles verloopt er netjes en op wieltjes.

Het ganse complex werd op 24 februari 1983 ingehuldigd door Z.K.H. Prins Albert.

Dank zij de beroepsbekwaamheid van de arbeidskrachten op polyester-gebied, kan er nu eindelijk ook weer aandacht besteed worden aan andere disciplines, en de polyvalente inrichtingen waaronder een 80 meter lange scheepslijft – één der grootste tesamen met die van de Zeemacht te Zeebrugge – kunnen nu opnieuw worden aangewend om de scheepswerf een nieuwe kans te geven om haar ervaring als scheepsbouwer aan te wenden in de sektor van de sloopsherstellingen en/of ombouw voor kleine en middelgrote schepen van alle types.

Deze scheepslijft, die een vermogen heeft van 1.750 ton (waterverplaatsing), een breedte van 18 meter en een diepgang van 6 meter, leent zich uitstekend tot het uitvoeren van allerhande werkzaamheden waarvoor als hoofdactiviteiten:

- herstellen van konstruktieschade, zowel plaatwerk, houten herstellingen of kunststofreparaties. Voor deze laatste beschikken zij – zoals eerder aangehaald – over twee geaklimatiseerde werkplaatsen die waarborg geven voor een hoog-kwalita-



Een zicht van de N.350 „Colette” vóór het herstel.



De N.597 „Jupiter” is een indrukwekkend beeld.

tieve herstelling. Voor aanzienlijk grote herstellingen in de staalsektor kan de werf bovendien beroep doen op de ervaring en materiaalvoorraad van haar moederfirma te Antwerpen.

- Reinigen en herschilderen van de huid. Het reinigen van de scheepshuid alsook het ONDERWATERGEDEELTE kan gebeuren door hogedrukwaterstraal of zandstralen, gevolgd door applicatie van verschillende verfsystemen (huid - bodem - dek en opbouw).
- Algemeen periodiek onderhoud en indien nodig vernieuwen van
 - gedeelten van pijpininstallaties;
 - schroefassen, schroeven en schroefbladen;
 - zinkanoden;
 - zeekranen en -kleppen.

In de sektor van de industriële activiteiten is de scheepswerf ook niet aan haar proefstuk toe. Zij beschikt immers over een afzonderlijke reparatiewerkplaats voor het uitvoeren van draaiwerk, laswerk, pijpfitting, enz...

Bovendien zijn ook nog volgende faciliteiten beschikbaar:

- 200 meter aanlegkade;

een voorsprong in kwaliteit en techniek



VAN VOORDEN GIETERIJ

Gietwerken.



HODI

Straalbuizen.



PROMAC

Waterbehandeling
Koudetechniek
Manoeuvreerinstallaties
Verstelbare schroeven



VAN VOORDEN

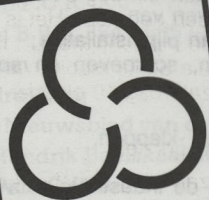
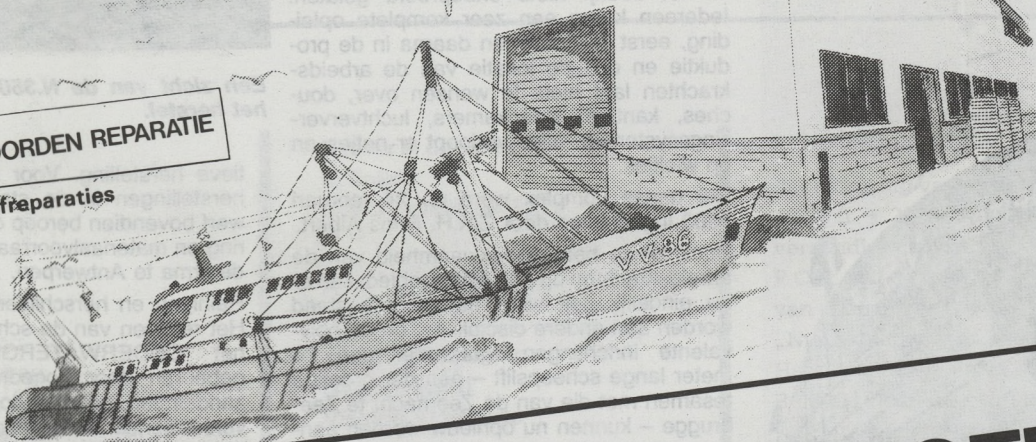
Scheepsschroeven.

BOOP VIERPULS
DEN OEVER



VAN VOORDEN REPARATIE

Schroefreparaties



VAN VOORDEN GROEP

VAN VOORDEN/HODI:

POSTBUS 67, 5300 AB ZALTBOMMEL
TEL. 04180 - 12654* TELEX 50140

PROMAC:

POSTBUS 22, 5300 AA ZALTBOMMEL
TEL. 04180 - 13855* TELEX 50110
TELEFAX 04180 - 12400

– elektriciteit, perslucht en water; en een bureel voor de klanten!

Aansluitend aan de scheepslift is een transportsysteem gebouwd, dat als verbinding dient tussen de lift en de geïklimatiseerde werkplaatsen of de stationeerplatforms, waar de schepen voor een langdurige herstelling of ombouw kunnen worden opgesteld.

Deze nieuwe scheepslift is thans nog

eigendom van het Ministerie van Openbare Werken met het doel om deze in de toekomst aan de stad Oostende als nieuwe droogzettingsinstallatie over te dragen. Zoals gewoonlijk waar het om de vooruitgang van de visserij gaat is de stad niet erg geïnteresseerd daar de lift nogal „veraf” ligt voor haar personeel en schijnbaar moeilijk te bedienen.

In elk geval heeft „Mercantile Béliard”

bewezen dat ze haar snelle en hoog-gekwalificeerde service nog steeds kan geven...

Het Nieuwpoortse vissersvaartuig „JUPTER” maakte als eerste gebruik van de nieuwe lift om gezandstraald, geschilderd en uitgerust te worden met o.m. een nieuwe kleurendieptemeter. Thans staan de N.350 „COLETTE” op de lift voor herstellingswerken aan de straalbuis en op de parkeerstrook wordt de Z.79 „THORN” eveneens gezandstraald op het onderwatergedeelte en hierna geschilderd.

Binnen enkele tijd komt de N.57 „THERRY” aan de beurt die een verlengstuk krijgt van 4,40 m. en alzo geschikt wordt voor visserij in het kanaal.

De tijd nodig om droog te liggen is amper 40 minuten, gerekend vanaf de aankomst in het zwaaidok. De fameuze scheepslift heft immers aan een snelheid van 30 cm. per minuut.

Er is voor ons nog geen polyester-nieuwbouw weggelegd waar het vissersvaartuigen betreft; de methode komt nogal duur uit, te duur voor een vissersschip maar „Mercantile Béliard” is thans druk in de weer om een nieuwe methode op punt te stellen zodat de kostprijs van een polyester vaartuig kan concurreren met de kostprijs van een stalen vaartuig..

Verder worden er ook studies gemaakt voor de bouw van een nieuw type mijnenveger, in samenwerking met onze Zeemacht en de Koninklijke Marine van Nederland.

Met het onderhoudskontract voor de mijnenvegers (jagers) van onze Zeemacht, alsmede de nieuwe richting die Mercantile Béliard heeft gekozen, is voor vele jaren een volledige tewerkstelling van hun arbeidspotentieel weggelegd.

Wie nader wil kennismaken met de veelzijdige mogelijkheden die deze werf te bieden heeft aan de visserij kan dit doen op telefoonnummer (059) 32.47.20 of telex 82284 poly b.

M.V.



De Z.79 „Thorn” die op de lift staat voor het stranden.

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

FAKKEL VAN DE ZEE

Traditiegetrouw zal te Nieuwpoort de „Fakkel van de Zee” worden ontstoken in de havengeul om nadien ter hoogte van de vismijn aan wal te worden gebracht. Het is een vaderlandslievende plechtigheid, ingericht door de Nationale Strijdersbond van België, die dit jaar op zaterdag 10 oktober zal worden ingericht.

Het programma voorziet:

14.00 uur: verzameling aan het „Duynenhuis”, Oostendestraat;

14.15 u.: optocht naar de vismijn;

14.30 u.: aankomst van de fakkel aan de visserskaai, optocht naar het vissersmonument alwaar korte toespraak door schepen W. Vermote.

Vertrek van de fakkel.



AAN HET LEVEN IS ER EEN PRETTIGE
EN EEN ZAKELIJKE KANT

WIJ MAKEN DE ZAKELIJKE KANT
WAT PRETTIGER



Generale Bank

INGEBRUIKNAME VAN AUTOMATISCHE SORTEERMACHINE

Op woensdag 23/9/87 werd in de vismijn van Oostende door de Vislossersbond G. Van Waes de eerste vissortersmachine in gebruik genomen. Deze is speciaal aangepast voor het op juist gewicht sorteren van dure vissoorten zoals tong en staartvis, daar deze vissoorten door de bokkenvissers in grote hoeveelheden aangevoerd worden en een belangrijk deel van hun opbrengst uitmaken.

De bedoeling is deze vissoorten op het juiste gewicht te sorteren waardoor een betere prijsvorming kan bekomen worden voor de

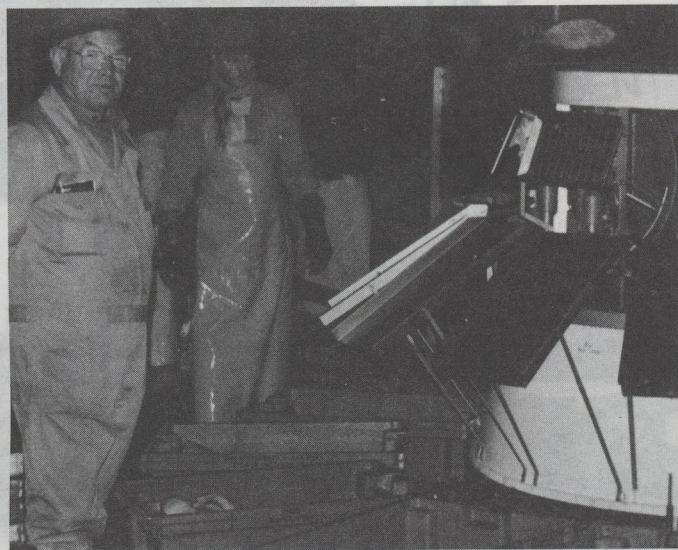
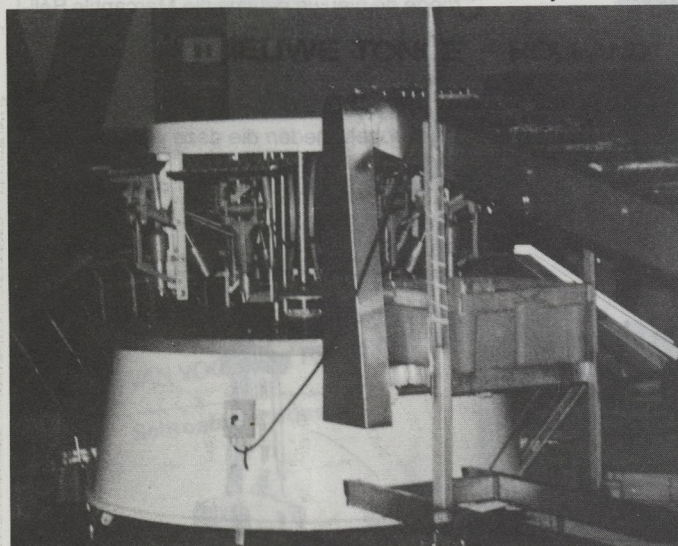
reder daar de handelaar de juiste sortering kan kopen die voor hem commercieel de hoogste waarde heeft.

De los- en sorteertijd voor vangsten die voor een groot gedeelte uit die bovenvernoemde vissoorten bestaan zal gevoelig ingekort worden, daar de tong en staartvis gelijktijdig met de andere vissoorten gesorteerd zullen worden.

De instelling van de gewichten gebeurt in samenspraak met de reders, vishandelaars en de vismijndirectie.

Het doel van deze modernisering is de vissershaven van Oostende aantrekkelijker te maken voor meerdere reders en handelaars, daar de gelegenheid geboden wordt de vis in betere commerciële toestanden zoals kwaliteit en op juiste sortering ter verkoop aan te bieden en aan te kopen.

Nadat de vangsten van een 5-tal vaartuigen reeds automatisch gesorteerd zijn wordt in het algemeen nu reeds zeer positief gereageerd zowel door reders als door handelaars.



Twee beelden van de vangstsorteermachine, waarvan rechts die met Frans Vanderveen van de Z.185 op maandag 28 september.

REDERS,

ZOWEL EENMANSBEDRIJVEN
ALS VENNOOTSCHAPPEN

VOOR AL UW BOEKHOUDINGEN

- FISKALE AANGIFTEN
- LOONBEREKENINGEN
- VERZEKERINGEN
- LENINGEN & BELEGGINGEN
- STICHTINGEN VENNOOTSCHAPPEN
- SUCCESSIES, ENZ.

Wendt U tot

ZAKENBUREEL
Arthur COENE p.v.b.a.

KAREL JANSSENSLAAN 41, 8400 OOSTENDE
Tel. (059) 70 56 73 of 70 78 28

MEER DAN 40 JAAR ERVARING IN DE ZEEVISSERIJ
Bezoek ten huize op aanvraag!

OM U NOG BETER TE DIENEN: BIJKANTOOR:
H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE - Tel. 32 13 12
Openingsuren: Ma. t/m vr. 8.15 u. - 12.15 u.

150 TON TONG VOOR 1.400 TON SCHOL

Belgische vissers mogen nu meer tong vangen dankzij een ruiloperatie met Nederland. België heeft 150 ton tong met Nederland kunnen ruilen tegen 1.400 ton schol. Hopen nu maar dat ze niet in één, twee, drie alles gaan opvissen. Dit was een van de belangrijkste ruiloperaties van het jaar. De Europese visregeling voorziet dat de lidstaten onderling toegewezen visquota kunnen ruilen.

Zeventig procent van onze vloot is gespecialiseerd op tong en schol. Vooral de tongvisserij in de Noordzee, het Kanaal, de Ierse Zee en de Golf van Biskaje is voor België van belang.

Reeds in januari heeft België 200 ton schelvis, 200 ton schol en 1.500 ton haring in de Noordzee afgestaan aan Nederland en daarvoor in ruil 80 ton tong in de Ierse Zee en 100 ton tong in de Golf van Biskaje van Nederland overgenomen. Daar komt nu nog eens 150 ton tong in de Noordzee bij.

Dit brengt de totale hoeveelheid tong die de Belgische vissers dit jaar kunnen vangen op ongeveer 4.700 ton.

Volgens de laatste gegevens is reeds $\pm 70\%$ binnengehaald. Voor schol en kabeljauw blijft minder speling over. In juli en augustus heeft België 170 ton schol in het Skaggerak van Denemarken overgenomen in ruil voor 190 ton schelvis uit de Noordzee.

Maar in ruil voor tong werd 1.400 ton schol aan Nederland afgestaan.

Dit brengt het totale vangstquotum op ongeveer 10.000 ton. Daarvan is reeds 80% gevangen.

Door ruil met Nederland, Denemarken en Duitsland en door een herziening van de vangstverdeling, steeg het Belgische quotum voor kabeljauw dit jaar met ongeveer 2.000 ton tot ongeveer 7.300 ton. Daarvan blijft nog ongeveer 20% over.

STUDIE OVER VERNIEUWING PAKHUIZEN VISMIJN

In de voorbije gemeenteraadszitting te Oostende kwamen opnieuw de moderniseringswerken in de Oostendse vismijn aan bod.

Schepen Roland Makelberge had reeds voorgesteld om een studie te laten maken over de modernisering en aanpassing van de pakhuizen achter de verkooppriemte, de pakhuizen achteraan de haringhal en de zone gelegen tussen de verkoophal en de haringhal.

Erik Vanremoortele van de S.P. drukte zijn spijt uit over het feit dat de havencommissie vergadert over de rol van stads- en staatshaven, maar de schepen weigert vragen te beantwoorden aan raadsleden.

V.U.-lid Marc Vanhecke vindt dat dergelijke werken eerst dienen besproken te worden met de rechtstreekse betrokkenen, namelijk de handelaars.

Schepen Makelberge verduidelijkt dan nog maar eens dat het hier niet om het uitvoeren van werken ging, doch enkel de aanpak van een studie.

De uiteindelijke studie zal in de raadscommissie besproken worden.

P.V.V.'er Paul Van Laer stelt dat de stad Oostende steeds tenminste één voet in de vismijn dient te houden en niet mag overgaan tot volledige privatisering.

Jaak Vandemeulebroucke (V.U.) voegt daaraan toe dat tevens specialisten dienen geraadpleegd te worden.

Als de kwaliteit van de vis daarmee verbetert, kwam niet aan bod.



Marine voortstuwingsmotoren

75 JAAR ERVARING TER UWE BESCHIKKING „DE MOTOR”

DE BELGISCHE LEADER IN DIESELMOTOREN

*Gamma: 200 - 2.400 Pk
600 - 1.000 tr/min.*



ANGLO BELGIAN CORPORATION
WIEDAUWKAAL 43, B-9000 GENT
TEL. 0032 91/234541 (5 L.) & 255542 (2 L.)
TELEX 11 298 abcb
TELEFAX 091/240301

Contact persoon: E. DE POORTER

VAN SCHEPEN, MENSEN EN VAN DE ZEE

PLICHT (1)

Met betrekking tot de veiligheid aan boord van schepen en de daarmee verbonden plichten van de bemanningsleden kan het nuttig zijn de gebeurtenissen aan boord van de „Townsend” nog even na te trekken en de commentaren van de rechtszaak te bekijken. Ook aan boord van vissersvaartuigen speelt uiteraard het plichtgevoel in de veiligheid een onschatbare rol. Zoals we al zegden verleden maand is de hulpbootsman toen hij gewaar geworden was dat het schip gekanteld was dan ook aan de slag gegaan en hij heeft ondanks zijn kwetsuren belangrijk reddingswerk geleverd.

De laatste man die het autodek moest verlaten was de bootsman. Hem werd gevraagd waarom hij de deuren niet gesloten had. „O”, antwoordde hij, „dat was mijn taak niet...”. Daarop zei de rechter dat deze man een heel nauwe kijk had op zijn plichten en het was noodlottig geweest dat hij deze houding aannam. Nochtans, ook deze zeeman had vervolgens een voorbeeldig gedrag bij de reddingswerken, wat hem ten goede kwam!

Twee belangrijke vragen moeten gesteld worden: Waarom was de afwezigheid van de hulpbootsman niet vastgesteld? En waarom bestond er geen sluitend systeem te weten of de poorten gesloten waren?

Het was toch niet de eerste keer dat ze opengelaten werden bij het uitvaren...!

Er bestond nochtans een geschreven bevel waarin stond dat de „ladingsofficier” zou waarborgen dat de deuren gesloten zijn. Deze instructie werd evenwel geregeld over 't hoofd gezien. Het is niet duidelijk onder woorden te brengen maar was de instructie gevolgd geweest dan is het (bijna) zeker dat de ramp niet zou zijn gebeurd. De eerste officier gaf de rechtbank bij de ondervraging meteen de indruk en de zekerheid dat hij de kane zaken door mekaar sloeg toen hij zich probeerde te herinneren wat er allemaal gebeurd was vooraleer het schip naar zee ging. Maar zelfs de juiste feiten bleven zonder gevolg doordat welke versie hij ook gaf, de eerste officier „ernstig slordig” bleek. Dat zei de rechter nog. Van de vele factoren die tot de tragedie hebben geleid „is dat van de eerste officier het meest rechtstreekse...”. Deze rechtbank kan zulk onverantwoordelijk gedrag niet ongestraft laten. De rechter zei dat in de nacht van de ramp de kapitein nooit de vraag had gesteld of zijn schip wel veilig was. Inderdaad, de gezagvoerder had het recht verslag te krijgen van zijn ondergeschikten over de toestand aan boord maar hij moest er zeker van zijn dat alles in orde was aan boord. En hij moest hebben aangedrongen op het verkrijgen van dergelijke verslagen!

De rechter vertelde verder dat hij vastgesteld had tijdens het onderzoek dat bij vijf andere gelegenheden schepen naar zee waren vertrokken met hun poorten open! Zelfs de beheerders van de rederij waren daarvan op de hoogte gebracht! De mentale en emotionele gevolgen van de ramp voor de kapitein zijn inderdaad niet te onderschatten maar, meende de rechter, de rechtbank zou falen in haar opdracht en haar plichten als ze de gezagvoerder niet schorste! Ondertussen is dit inderdaad gebeurd voor de eerste stuurman en de gezagvoerder. Ook de vaste kapitein van het schip moet een deel van de verantwoordelijkheid dragen omdat hij de bevelen niet voldoende liet navolgen en omdat hij geen duidelijke bevelen had gegeven omtrent het sluiten van de boegdeuren. Maar toch blijft de echte verantwoordelijkheid bij de dienstdoende gezagvoerder en de officieren van de ferry.

PLICHT (2)

Nochtans op de keper beschouwd, liggen de verantwoordelijkheden toch hoger op bij de rederij. Inderdaad had de Raad van Bestuur helemaal geen waardering voor haar verantwoordelijkheid in verband



S.C.A.P.

Samenwerkende
Vennootschap

**H. BAELSKAAI 27
8400 OOSTENDE**

■ LEVERING BRANDSTOFFEN
SCHEEPSUITRUSTING

☎ (059) 32 29 51 - 32 09 31

■ BOUWEN VISSERSVAARTUIGEN
ALLE SCHEEPSHERSTELLINGEN

☎ (059) 32 39 79 - 32 08 20

met de veiligheid van haar schip. De directeurs hadden geen juist begrip van wat hun plichten waren. Van de top tot de bodem was de rederij aangetast door de ziekte van de nalatigheid! De directeurs van de rederij moeten een deel van de blaam (schande) dragen.

Er zijn lange stukken in het verslag die kritiek brengen op de rederij maar de rechter was onder de indruk van de maatregelen die de nieuwe voorzitter had genomen. De vaste bevelen door de rederij uitgevaardigd voor de Herald werden eveneens door de rechtbank gekritiseerd, zij waren niet juist, zei hij, omdat zij helemaal niet wezen op het openen en sluiten van de boeg en de achterdeuren. Zij lieten, deze bevelen, de gezagvoerder in de mening dat zijn schip zeeklaar was op alle gebied omdat hij geen tegenstrijdige opmerkingen had ontvangen.

Voorheen had de rederij schepen uitgebaat op de brug waarop de officieren konden zien of de deuren ofwel gesloten waren ofwel open, maar wanneer nieuwe deuren werden gemonteerd heeft niemand eraan gedacht om aanvullende instructies te maken. De rederij heeft verder nooit enige aandacht verleend aan verslagen en opmerkingen, klachten en ideeën van haar kapiteins en bemanning. De rechter noemde vier voorstellen van gezagvoerders die de leiding van de Townsend rederij zonder gevolg naast zich werden neergelegd.

1) De schepen vertrokken met meer passagiers dan toegelaten was...

2) Er waren lichten gewenst op de brug om aan te tonen dat de deuren gesloten waren...

3) De diepgangsmerken konden niet worden afgelezen...

4) Er was een balastpomp gewenst met een hoog vermogen!

Men vond het niet de moeite om daarop te antwoorden!

De rechtbank bracht eveneens kritiek uit op de manier waarop de passagiers werden geteld. Veel van de schepen van dezelfde rederij namen teveel passagiers aan boord bij een aantal gelegenheden. Dit was onwettig en bovendien gevaarlijk.

Het feit dat de officieren belast met het nazicht van de diepgang bij nacht de diepgang van hun schip niet eens kenden beschouwde de rechtbank als een ernstige tekortkoming.

Sommige opvarenden zonden wel eens een voorstel in voor het plaatsen van verklaringslichten in de brug nodig voor de bevestiging van het sluiten van de deuren. De antwoorden op de voorstellen van deze mensen was effenaf ontmoedigend. Eens luidde het antwoord:

„betalen we niet iemand om dit te doen? Het besluit van de rechter in deze was kort en bondig: „dit is een uitstalling en afwezigheid van ieder gevoel van verantwoordelijkheid...”.

PLICHT (3)

Waren er verwittigungslichten aangebracht geweest en deze zaak behandeld geweest in 1986 dan is het duidelijk dat de ramp nooit zou zijn voorgevallen. Dat het niet zo moeilijk was dergelijke verklaringslichten aan te brengen werd duidelijk gemaakt door het feit dat enkele dagen na de ramp andere schepen van de vloot er al mede waren uitgerust.

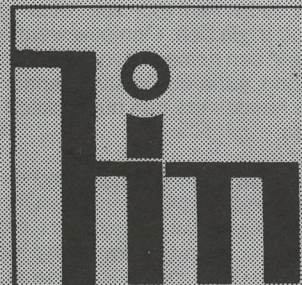
Tijdens het onderzoek was aan de rechtbank medegedeeld dat het Ministerie van Verkeerswezen niet de bedoeling had iemand te vervolgen die verantwoordelijk zou zijn voor het open laten van de deuren bij het afvaren van de ferry. Dit kon inhouden, zei de rechter, dat een inbreuk op de wet was gepleegd. En hij voegde daaraan toe dat noch de gezagvoerder noch de reders in de mogelijkheid waren geweest hun eigen verdediging anders dan in het algemeen te verzorgen.

De rechtbank was anderzijds zeker van het feit dat geen inbreuk werd gepleegd op de wet. Het Hof wilde een antwoord geven op de formele vraag of er inderdaad een inbreuk werd gepleegd in het geval van weigering van antwoorden.

Indien dat het parlement meende dat ro-ro ferry's die naar zee gingen met open boegdeuren moesten worden beschouwd als „moordpoging” dan moest het parlement maar de aangepaste wetgeving uitvaardigen. Wat er dus op neerkomt dat de nalatigheid van het laten openstaan van de boegdeuren aan boord van een ro-ro niet moet beschouwd worden als een moordpoging. Dit was bij voorbaat gezegd geweest door het Ministerie van Verkeerswezen in Groot-Brittannië.

Gedurende de nacht van de ramp werd het duidelijk dat de zwemvesten sommige mensen had gehinderd en anderzijds sommige had belet aan de oppervlakte te komen...! De dankbaarheid van het Hof ging naar de Belgische mensen van alle lagen voor hun schitterende hulp. De rechter wenste helemaal niet kritisch te zijn tegenover de reddingsdiensten maar het moest hem toch van het hart dat het nodig bleek dat er een verbinding mogelijk was met helikopters bij dergelijke gelegenheden.

Anderzijds hadden helikopterlichten de redders verblind terwijl het lawaai van redders en schipbreukelingen de verbindingen met de helikopters hadden verstoord.



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE

☎ (059) 32 16 89 – Telex: 81229

Filiaal Zeebrugge:

Wandelaarstraat 10 – ☎ (050) 54 55 27

(open dinsdag - woensdag - donderdag tussen 9 u. en 12 u.)



Gedekte risico's:

**eigen schade – schade aan derden –
opslepingen – totaal verlies –
lichamelijke schade aan derden –
navigatietoestellen**



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

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

VRIJDAG 25 SEPTEMBER 1987

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
N.525	7	70	645	418.709
CONTAINER IJSLAND				
—	—	349	—	553.884

MAANDAG 28 SEPTEMBER

O.229 Kn+W	17	218	—	749.562
O.303 Kn+W	13	40	2.074	718.575
O.232 Kn+W	14	151	—	613.321
O.26 N+W	11	152	—	541.159
Z.141 KRP	7	62	23 kr.	384.305
O.231 Kn	17	155	3.789	1.748.032
Z.185 Kn	17	275	1.988	1.989.090

DINSDAG 29 SEPTEMBER 1987

N.752 MB	12	189	—	544.087
N.36 W	4	44	474	347.011

WOENSDAG 30 SEPTEMBER 1987

O.127 Kn	17	87	3.415	1.190.385
Z.583 W	8	116	1.436	833.461
O.427 W	6	57	517	329.326

TE KOOP - NIEUW:

**Spanvisserij - GULLEKORDE
en HARINGKORDE
kustvisserij**

Tel. (050) 51 24 30

Verwachtingen

VRIJDAG 2 OKTOBER

IJSLAND: O.216, 650 vis (250 kab. & gul, 200 bonen, 70 schelvis, 130 varia)

KREEFTENPUT: O.306, 50 vis, 20 kreeft
WEST: Z.596, 80 vis, 600 tong

MAANDAG 5 OKTOBER

KANAAL: O.137, O.114, Z.502, O.275
WEST: Z.96, O.51, O.135, N.708, O.279
NOORDZEE: O.316
IJSLAND: O.318 (of dinsdag wegens defect)

DINSDAG 6 OKTOBER

NOORD: N.705
WEST: O.369

WOENSDAG 7 OKTOBER

WEST: Z.183, Z.296, Z.38

ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

VRIJDAG 25 SEPTEMBER 1987

VL.93	—	500	70	11	633.020
Z.30	—	1.000	200	4	849.810
Z.66	N	1.200	160	15	1.492.603
Z.80	W	350	80	12	538.392
Z.41	KRP	50	150	11	877.070
Z.307	KRP	—	80	12	698.530
5.089.425					

MAANDAG 28 SEPTEMBER 1987

Z.72	N	200	170	—	835.253
Z.300	W	300	60	11	513.210
Z.484	W	1.100	50	12	591.610
Z.43	W	1.100	210	14	1.339.830
Z.569	KRP	—	90	11	471.375
Z.207	W	500	70	11	802.400
Z.408	W	600	70	11	806.750
Z.48	KN	2.500	170	—	1.864.870
Z.584	W	700	60	—	699.100
	+ N				
Z.462	W	100	400	—	1.574.350
Z.63	W	600	120	—	949.290
Z.509	—	—	5	5	128.310
Z.319	—	100	25	6	320.720
10.897.068					

WOENSDAG 30 SEPTEMBER 1987

Z.189	W	1.500	80	—	959.500
Z.526	W	100	320	16	1.094.660
B.5	W	700	150	15	681.733
Z.576	N	100	220	16	1.037.820
BR.6	KRP	—	110	12	848.184
Z.67	KN	2.500	320	19	2.375.419
Z.568	W	200	70	9	413.710
Z.55	W	300	80	9	436.710
Z.134	KRP	—	120	9	1.036.115
8.889.851					

NIEUWPOORT

DONDERDAG 24 SEPTEMBER 1987

GARNAAL				
N.22	182 kg.	15.112 fr.		
N.700	172 kg.	12.663 fr.		
O.494	163 kg.	13.044 fr.		

VRIJDAG 25 SEPTEMBER 1987

VIS				
N.52	3.257 kg.	412.763 fr.		
N.57	3.818 kg.	404.765 fr.		
N.706	6.430 kg.	424.469 fr.		
N.590	377 kg.	44.588 fr.		
N.49	329 kg.	47.756 fr.		
N.88	156 kg.	20.245 fr.		

N.95	226 kg.	64.005 fr.
GARNAAL		
N.700	270 kg.	23.678 fr.

Er werd op de vrijdagmarkt door twee bokkennisers, één vaartuig van de West en vier kustvaartuigen 14.602 kg vis aangevoerd voor een totaal bedrag van 1.420.909 fr. Tong nr. 1 kreeg 448 à 456 fr./kg en tong nr. 2 459 à 464 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 470 à 482 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 440 à 468 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 358 à 370 fr./kg en kleine tong 268 à 274 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 488 à 628 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 280 à 360 fr./kg, varia tegen 310 à 480 fr./kg. en griet tegen 230 à 420 fr./kg. Voor staartvis noteerde men 420 à 440 fr./kg, voor zonnevis 290 à 340 fr./kg, voor koningsvis 190 à 210 fr./kg en voor tongchar 80 à 190 fr./kg. Robaard haalde 95 à 102 fr./kg, rode soldaten 82 à 94 fr./kg en knorhaan 1750 à 2250 fr. de ben. Voor grote pladijs werd 3400 à 3800 fr. de ben opgetekend, voor middenslag- of drieling pladijs 2800 à 3200 fr. de ben en voor visjes 2600 à 2800 fr. de ben. Vlaswijting bekam 3500 à 4000 fr. de ben, kongel 2750 à 3250 fr. de ben, kabeljauw 132 à 146 fr./kg en gul 3100 à 5500 fr. de ben, dit volgens de sortering en de groote-klasse. Voor grote wijting werd 3500 à 4100 fr. de ben neergepend en voor kleine wijting 1400 à 1600 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 2180 à 2300 fr. de ben en kleine zandschar 1260 à 1400 de ben. Rog die slechts in geringe hoeveelheid werd aangevoerd bekam de volgende prijsnotering. Moerrog 4250 à 4500 fr. de ben, tilten 3500 à 4000 fr. de ben, scherpstaarten 3500 à 3750 fr. de ben en katrog 2000 à 2500 fr. de ben. Voor zeehond noteerde men 1450 à 1700 fr. de ben en voor zee- of zandhaai 750 à 1100 fr. de ben. Opnieuw werd op de vrijdagmarkt een ruime aanvoer vastgesteld. Er werd tong, varia en Westvis aangevoerd zodat alle handelaars aan hun trekken konden komen.

ZATERDAG 26 SEPTEMBER 1987

GARNAAL		
N.22	230 kg.	17.748 fr.
O.494	200 kg.	16.850 fr.

MAANDAG 28 SEPTEMBER 1987

VIS		
N.45	10.808 kg.	701.782 fr.
N.58	1.756 kg.	128.829 fr.
N.75	1.905 kg.	207.419 fr.

Op de maandagmarkt werd door twee bokkennisers en één vaartuig van de West samen ongeveer 14.500 kg vis aangevoerd voor een totaal bedrag van 1.038.030 fr. Voor tong nr. 1 werd 450 à 470 fr./kg geboekt en voor tong nr. 2 450 à 473 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 496 à 498 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 480 à 488 fr./kg. Tong nr. 5

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

bekwam 358 à 379 fr./kg en kleine tong 269 à 278 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 478 à 603 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 380 à 468 fr./kg, varia tegen 300 à 560 fr./kg en griet tegen 327 à 370 fr./kg. Grote pladijs boekte men tegen 3500 à 4000 fr. de ben, middenslag- of drieling pladijs tegen 3000 à 3400 fr. de ben en visjes tegen 2600 à 2800 fr. de ben: Kabeljauw bekwam 118 à 128 fr./kg en gul 3000 à 5500 fr. de ben, dit à rato der grootte-klasse. Voor grote wijting werd 3500 à 3700 fr. de ben opgetekend en voor kleine wijting 1850 à 2150 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 1950 à 2100 fr. de ben en kleine zandschar 1380 à 1470 fr. de ben. Moerrog werd tegen 2600 à 4000 fr. de ben aangekocht, tilten tegen 2500 à 3750 fr. de ben, scherpstaarten tegen 3100 à 3500 fr. de ben en katrog tegen 2250 à 2750 fr. de ben. Doorn- of speurhaai haalde 2850 à 3100 fr. de ben, zeehond 2750 à 3000 fr. de ben, zee- of zandhaai 1250 à 1500 fr. de ben en knorhaan 1300 à 1500 fr. de ben. Op de maandagmarkt werd een goede aanvoer vastgesteld en vanwege de handelaars viel er een ruime belangstelling waar te nemen.

DINSDAG 29 SEPTEMBER 1987

GARNAAL

N.700	310 kg.	23.195 fr.
O.494	165 kg.	13.556 fr.

WOENSDAG 30 SEPTEMBER 1987

VIS

N.15	11.844 kg.	1.088.483 fr.
N.723	1.634 kg.	116.658 fr.
N.95	691 kg.	57.763 fr.
N.563	3.566 kg.	260.401 fr.
N.88	345 kg.	29.247 fr.
N.49	427 kg.	55.682 fr.
N.720	912 kg.	116.197 fr.
N.590	834 kg.	66.841 fr.
N.575	882 kg.	75.446 fr.
N.736	522 kg.	40.607 fr.

GARNAAL

O.494	248 kg.	16.385 fr.
N.700	294 kg.	20.140 fr.
N.22	201 kg.	17.409 fr.

Er werd op de woensdagmarkt door drie vaartuigen van de West, door drie bokkenvisseren en door vijf kustvaartuigen samen 22.491 kg vis aangevoerd, voor een totaal bedrag van 1.998.321 fr. Tong nr. 1 werd tegen 438 à 446 fr./kg aan de man gebracht en tong nr. 2 tegen 446 à 454 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong kreeg 484 à 492 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 398 à 434 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 330 à 336 fr./kg en kleine tong 268 à 276 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 532 à 608 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 290 à 480 fr./kg, varia tegen 370 à 498 fr./kg en griet tegen 225 à 340 fr./kg. Voor staartvis werd 380 à 410 fr./kg geboekt, voor zonnevis 446 à 454 fr./kg, voor tongschar 82 à 196 fr./kg en voor koningsvis 226 à 238 fr./kg. Voor rode soldaten werd 85 à 105 fr./kg opgetekend, voor robaard 66 à 84 fr./kg en voor knorhaan 2250 à 2750 fr. de ben. Grote pladijs noteerde men aan 3900 tot 4200 fr. de ben, middenslag- of drieling pladijs aan 2900 tot 3200 fr. de ben en visjes aan 2150 tot 2300 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 113 à 118 fr./kg opgetekend en voor gul 3050 à 5250 fr. de ben, dit volgens de grootte-klasse. Grote wijting haalde 3250 à 3400 fr. de ben en kleine wijting 1600 à 1700 fr. de ben. Voor grote zandschar boekte men 1550 à 1640 fr. de ben en voor kleine zandschar 1180 à 1220 fr. de ben. Vlaswijting bekwam 3250 à 3750 fr. de ben en kongel 2750 à

3000 fr. de ben. Rog die slechts in geringe mate werd aangevoerd bekwam de volgende prijsnotering. Moerrog 3500 à 3750 fr. de ben, tilten 3400 à 3600 fr. de ben, scherpstaarten 3250 à 3500 fr. de ben en katrog 2200 à 2600 fr. de ben. Voor zeehond werd 2750 à 3000 fr. de ben neergepend en voor zee- of zandhaai 1250 à 1500 fr. de ben. De marktprijs voor de garnaalaanvoer varieerde van 54 tot 81 fr./kg.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)
25 sept.	7		14.602	1.420.909
28 sept.	3		14.469	1.038.030
30 sept.	11		22.491	1.998.321

GARNAALANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
24 sept.	3		517	36.776	67	79
25 sept.	1		270	23.678	76	86
26 sept.	3		553	43.786	75	84
29 sept.	2		475	34.555	70	76
30 sept.	4		903	59.416	54	81

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



OVERTREDING VANGSTVERBOD KOST L.V. 60.000 fr.

De Zeebrugse visser L.V. werd maandag door de correctionele rechtbank veroordeeld tot 60.000 fr. boete.

Vorig jaar heeft hij de EG-richtlijnen inzake het vangstverbod op kabeljauw aan zijn laarzen gelapt.

De visser die in zijn scheepsruim 2.000 kg kabeljauw had opgeslagen, zei tijdens de zitting dat hij alleen weet had van tongverbod3!. Van het verbod op kabeljauw wist de man niets. L.V. moet slechts een tiende van zijn boete betalen omdat hij nog een blanco strafregister heeft en zuiver op de graat was. Zeer eigenaardige beslissing voor een overtreding! Hoeveel zal het de volgende keer zijn?

ARABIËREN INTERESSEREN ZICH VOOR VISSERIJ

Een visserijmaatschappij werd in Yemen opgericht, de Yemen Fisheries Company die de visserij zal beoefenen in de Rode Zee. Gekapitaliseerd voor meer dan 10 miljoen dollar is de maatschappij eigendom van een gewezen beroepsmilitair.

Alhoewel dit gebeurde met de zegen van Noord Yemen's president, is het niet geweten of de republiek er een aandeel in heeft. Alhoewel er een belangrijke voorraad vis in de wateren gewezen wordt, is de visserij aldaar in zijn ontwikkelingsfase.

Ostend Stores en Ropeworks

HENDRIK BAELSKAAL 12, 8400 OOSTENDE

Maatschappelijke zetel: Ø (059) 32.12.10
Fabriek: Oudenburgsteenweg, 31 - Ø (059) 50.88.26
82403 OSRW
82165 POLYOS
Telex: 81028 PEFLOS
Telegramadres: PEFLOS - Oostende

Harde vezelspinnerij sisal, manilla, polyethyleen, polypropylene en nylon

MECHANISCHE FABRICAGE VAN NETTEN,
NYLON GARENS, TOUWWERK EN NETTEN

Gedeponeerd merk



SPECIALITEITEN:

Voor de Zeevisserij:

Manilla, sisal, polyethyleen en nylon trawltwine - Touwwerk - Alle soorten netten - Staaldraad - Alle visserijgereedschap

Voor de Landbouw:

Bindgarens en pick-upgarens in sisal en synth. garens

Voor de Nijverheid:

Inpakgarens en Tapijtgarens in sisal en synth. garens

Sport: Allerlei netten

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	28 september	29 september	30 september		
Lappen	432	439	433	430	439
Grote	422	482	442	449	480
3/4	436	451	455	442	474
Bloktongen	389	416	417	375	422
Vóór-kleine	334	350	337	315	345
Kleine	276	283	287	287	239
Slips	207	247	.....	213	225

ZEEBRUGGE

Grote	437	447	426	470	433
Bloktongen	473	476	.....	470	432
Fruittongen	413	483	429	481	439
Schone kleine	389	432	359	424	377
Kleine	339	342	323	377	332
Tout petit	284	287	260	299	281
Slips	204	218	.....	225	217

NIEUWPOORT

Tong I	450	470	.....	438	446
Tong II	450	473	.....	446	454
Tong III	496	498	.....	484	492
Tong IV	480	488	.....	398	434
Tong V	358	379	.....	330	330
Slips	269	278	.....	268	276

PLADIJS

OOSTENDE

	28 september	29 september	30 september		
Platen	100	106	100	.....	.....
lek (groot-klein)	80	98	86	89	93
Derde slag	63	86	61	88	60
Platjes	45	51	47	68	43
					72

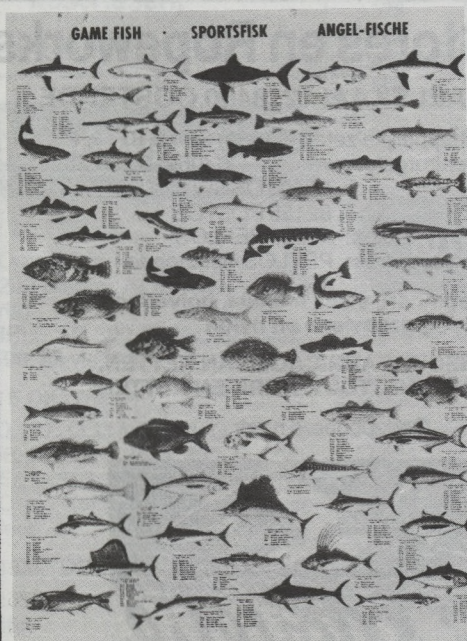
ZEEBRUGGE

Platen	84	96	80	83	85	76
lek	80	82	84	.....	86	76
Derde slag	60	67	67	.....	65	60
Platjes	45	56	54	.....	46	40

NIEUWPOORT

Moeien	70	80	.....	78	84
3e slag	60	68	.....	58	64
Platjes	52	56	.....	43	46

TYPE K: sportvissen



67 soorten van de in de wereld meest gekende sportvissen.

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 van deze vissen staat aangeduid.

TYPE T: strand- en zeevogels



48 soorten van de meest gekende vogels van Europa en Noord-Amerika.

De namen staan in het Latijns, het Engels, het Duits, het Frans, het Deens, het Noors, het Zweeds en het Fins.

De grootte van de vogels staat eveneens aangeduid.

Die vismappen zijn verkrijgbaar voor de prijs van 500 fr. 't stuk + 110 fr. verzendingskosten bij „Het Visserijblad”, H. Baelskaal 30, B400 Oostende. P.C.R. 000-0418987-44.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Oostende		Oostende	Zeebrugge		Zeebrugge		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	28/9	29/9	29/9	30/9	30/9	28/9	29/9	29/9	30/9	30/9	28/9	30/9	28/9	30/9	
Tarbot groot	411	569	574	588	484	458	558	532	547	610	478	603	532	608	
Tarbot middel	372	427	399			403	410	479	432	523	380	468	290	480	
Tarbot klein	340	414	335		260	342	360	389	282	340					
Griet groot			376			322	362	312	282	358					
Griet middel	299	358	328		255	240	267		237	250	327	370	225	340	
Griet klein	250	271	298		321	237	240	212	245						
Schelvis groot			79	88											
Schelvis middel			54	57											
Schelvis klein			33	37					37	40					
Heek grote									40	155					
Heek middel															
Heek klein															
Lom															
Leng									29	32					
Keilrog	81	91									52	80	70	75	
Rog (grote)	52	76	86			68	74	49	77	98					
Tilten						65	69	43	59	83	50	75	68	72	
Scherpstaart	50	70				68	79	60	63	96	62	70	65	70	
Halve Mans (Gladrog)	48	81			86	48	78	57	10	64					
Katrog						19	45		29	37	45	55	44	52	
Kabeljauw	125		116		103 144	100	114		143	120	118	128	113	118	
Gul (groot)	86	120	90	103	75 92				90		66	110	61	105	
Gul (middel)	89	97	87	89	66 72	86	92	60	90	81					
Gul (klein)	93	105	81	82	62	66	84	48	91	56					
Staartvis	144				368								380	410	
Wijting groot					58 59	58	64		75	55	70	74	65	68	
Wijting klein					35 36	37	42		44	26	37	43	32	34	
Schar						28	34	37	18	22	29	42	24	32	
Steenschol (Tongschar)	143	200	178			137	169	133 137	100	142	124	208	82	196	
Zeehaai						67		62	70	51	25	30	25	30	
Hondshaai (Zeehond)						14	28	14	13		55	60	55	60	
Pieterman (Arend)															
Makreel															
Horsmakreel (Poors)															
Zeekreeft	310														
Schaat															
Kongeraal (Zeepaling)	47	68							15	41			55	60	
Volle haring															
Ijle haring															
Haringshaai															
Steenholk (Posten)															
Heilbot	108	188													
Koolvis	42	49													
Zeewolf						120	164		58	163					
Zonnevis									158	400			446	454	
Koningsvis													226	238	
Vlaswijting (Pollak)													65	75	
Zeeduivel						380	406		416	428					
Schotse schol (Schartong)						30	66		93						
Bot											12	15	10	15	
Rode Poon (Roobaard)						54	60		35	42			66	84	
Grauwe poon (Knorhaan)						20	29				26	30	45	55	
Rode knorhaan (Soldaten)						60			64				85	105	
Langoustinen						339	428		303	417					
Krab															
Krabbenijpers															
Wulk (kist)									1310	1630					

ZEEVISSERIJ HAD IN 1986 GOED JAAR

De resultaten van de kottersector zijn in 1986 sterk verder verbeterd. Vorig jaar was dan ook, dankzij de lage brandstofprijzen, één van de beste jaren van het afgelopen decennium.

In de grote visserij lieten de resultaten een lichte vooruitgang zien, maar het eindsaldo bleef toch nog iets beneden de nullijn. Ook de mosselcultuur heeft in 1986, voor het tweede achtereenvolgende jaar, een flinke verbetering van de rentabiliteit gerealiseerd.

Dat meldt het Landbouw-Economisch Instituut (LEI) bij het verschijnen van het jaarlijkse verslag over de bedrijfsresultaten in de zeevisserij 1).

– Kottenvisserij: Beter resultaat vooral op de grotere schepen

In de kottenvisserij bleven de investeringen vorig jaar op het niveau van 1985. Dat was

ongeveer 40% lager dan in de twee voorgaande jaren. De totale besomming (omzet) is met rond vijf procent gedaald, zowel bij de kleinere als bij de grotere schepen. De olieprijs, die in 1985 nog 70 cent per liter bedroeg, kwam echter nu op rond de helft uit.

Dat maakte een besparing van ruim 120 miljoen gulden mogelijk, zodat zowel de beloning van de bemanning als het bedrijfseconomisch resultaat aanzienlijk kon stijgen. De verbetering werd vooral bij de grotere kotters gerealiseerd. Het netto-resultaat van de meeste groepen kotters onder de 300 pk bleef ook in 1986 negatief.

Door de betere bedrijfsresultaten ging de solvabiliteit gemiddeld ook vooruit zodat men meestal ruim aan de financieringsverplichtingen kon voldoen. Alleen in de groep midden-slagkotters, met veel relatief duur aangeschafte tweedehands schepen, was een

aantal bedrijven niet in staat om het normale aflossingsschema te volgen.

– Grote zeevisserij: Verminderde vlootcapaciteit

De vlootcapaciteit van de grote zeevisserij liep in 1986 terug. Er werden negen schepen aan de vloot onttrokken - waarvan zeven naar Peru werden verkocht - terwijl slechts twee nieuwe in de vaart zijn gebracht.

De totale opbrengsten daalden meer dan de kosten, zodat de arbeidsopbrengst ook terugliep. Door lagere loonaanspraken verminderde echter ook het netto-tekort. De bedrijven blijken moeite te hebben de exploitatie, met inbegrip van activiteiten als het overnemen van vangsten van buitenlandse vaartuigen, binnen het raam van de geldende vangstbesprekingen sluitend te houden.

– Mosselproductie gedaald

In het seizoen 1986/87 is de totale productie met 42.000 ton gedaald ten opzichte van het seizoen 1985/86. Doordat de invoer beperkt is gebleven zijn de prijzen meer dan proportioneel gestegen, zodat ook de besomming met ongeveer 18% (10 miljoen gulden) is toegenomen. Desondanks is de positie van de kleine bedrijven opnieuw verslechterd, terwijl vooral de grote hun netto-resultaat aanzienlijk hebben verbeterd.

1) „Visserij in cijfers 1986”. Bestellen door overschrijving van f 13,50 op postrekening 412235 van het LEI te Den Haag, onder vermelding van: „PR 31-86”.

NIEUWE METHODE OM VIS BINNEN TE HALEN

De rederij Vrolijk uit IJmuiden zal een nieuwe methode uitproberen om vis aan boord te halen.

Dit nieuwe systeem, waarbij gebruik gemaakt wordt van een pomp en een slang om de vis aan boord te „zuigen” zal een aanzienlijke tijdswinst voor de vissers opleveren. Doordat de vis minder beschadigd wordt zal de kwaliteit van de vis erop vooruit gaan.

De SCH. 171 is uitgerust met een proefinstallatie om deze nieuwe methode te kunnen uitvoeren. Tot dusver wordt de vis in de netten aan boord gehesen. Bij deze nieuwe methode, die reeds in het buitenland toegepast wordt, wordt er een pomp en een slang aan de netten gekoppeld.

Wanneer de vangst binnengehaald wordt, wordt de slang aan een bak vastgemaakt en het net leeggepompt. Op die manier wordt de vis direct in koeltanks of aan dek opgesla-

gen. De uitvinding is afkomstig uit de Faerøereilanden.

De fabrikant heeft de apparatuur gratis ter beschikking gesteld.

„Als de proef resultaat heeft, wordt het werk van de vissers aanzienlijk verlicht” zegt Vrolijk. „Je netten slijten minder snel en bovendien loopt de vis minder kans op beschadigingen”.

Je kunt ook veel sneller werken. Maar de kwaliteitsverbetering in het belangrijkste. Als die er blijkt te zijn, denk ik dat er grote interesse voor deze apparatuur zal bestaan”.

Alle grote rederijen delen mee in de kosten. Vrolijk verwacht overigens dat de nieuwe methode alleen door de grotere schepen kan worden toegepast. „Voor de kleine vissers is de installatie niet te betalen. Maar voor een schip als de SCH.171 zou het een uitkomst zijn.



De hektrawler SCH.171 die met de nieuwe installatie uitgerust is.

VEILIGHEID OP VISSERSVAARTUIGEN

In Amsterdam meent de Raad voor de Scheepvaart dat de schippers op grote vissersvaartuigen meer oog moeten hebben voor de veiligheid van hun schip en de opvarenden. Het komt nog wel eens voor dat schippers alleen interesse hebben in de visvangst.

De Raad merkt dit op in 2 uitspraken over een 41-jarige schipper. Die had vorig jaar in juni de leiding op de Scheveningen 81 „Franck Vrolyck C.Zn”, toen aan boord van deze diepvrieshektrawler in Het Kanaal brand uitbrak. De bemanning moest het schip verlaten, maar dat ging naar het oordeel van de Raad weinig georganiseerd.

Elf maanden later kwam dezelfde schipper met een ander vaartuig, de SCH.171 „Cornelis Vrolijk FZN” opnieuw in moeilijkheden. Tijdens een storm aan de westkust van Ierland sloeg dit schip tegen de rotsen. Slecht wachtlopen door onervaren mensen was hiervan de oorzaak.

Voor beide gevallen kreeg de schipper een straf: hij moet twee weken aan de wal blijven.

Volgens de Raad voor de Scheepvaart blijkt uit beide zaken dat deze schipper „in weinig anders geïnteresseerd was dan in visvangst”.

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 21 september werd aangevoerd: 3.970 kg tong; 70 kisten tarbot en griet; 393 kisten kabeljauw; 58 kisten schelvis; 222 kisten wijting; 2.471 kisten schol; 108 kisten schar; 3.432 kisten haring; 54 kisten makreel; 197 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:

tarbot 33,83-31,61; grote tong 27,15-26,02; grootmiddel tong 28,07-27,01; kleinmiddel tong 23,67-22,95; tong één 19,38-18,31; tong twee 14,16-13,56.

Per 40 kg.:

tarbot 1064-72; griet 871-807; kabeljauw één 350; Kabeljauw twee 330-290; kabeljauw drie 228-212; kabeljauw vier 200-190; kabeljauw vijf 170-120; schelvis één 218; schelvis twee 194; schelvis drie 222-164; schelvis vier 150-120; schol één 220-190; schol twee 202-108; schol drie 160-140; schol vier 134-120; wijting vier 142-82; schar 77-60; makreel twee 33-22; haring twee 22; tongschar 438-174; schartong 150-140; haai 160-132; poontjes 65-54; hammen met kop 442-216; krabben 52-50; hake 402-204; kleine kreeft 444-204; inktvis 340.

De besommingen waren:

HD 91 + HD 103 f 26.100; KW 4 f 24.500; KW 11 f 24.400; KW 25 f 99.400; KW 35 f 124.700; KW 88 f 30.000; KW 113 f 27.500; KW 152 f 27.900; KW 189 f 33.100; WR 160 + WR 210 f 30.400; IJM 44 f 57.300; IJM 203 f 28.400; IJM 205 + IJM 206 f 47.000; verder vier Texelaars en één Ijmuidenaar, deze vijf schepen besomden samen f 210.000.

Aan de dinsdagmarkt van 22 september werd aangevoerd: 1.150 kg tong; 12 kisten tarbot en griet; 90 kisten kabeljauw; 1 kist schelvis; 106 kisten wijting; 1.207 kisten schol; 39 kisten schar; 100 kisten makreel; 89 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.

tarbot 33,02-29,48; grote tong 26,81-26,55; grootmiddel tong 27,15-25,99; kleinmiddel

tong 24,53-23,78; tong één 20,16-19,14; tong twee 14,14-13,88.

Per 40 kg.

tarbot 1.048-680; griet 681-638; kabeljauw één 232; kabeljauw twee 308; kabeljauw drie 292-194; kabeljauw vier 208-188; kabeljauw vijf 196-124; schelvis vier 128; schol één 196-184; schol twee 182-178; schol drie 194-142; schol vier 124-98; wijting vier 100-82; schar 80-59; makreel twee 33-22; tong-schar 345-142; schartong 160-150; wolf 440; horsmakreel 25-19; bot 38-27; hammen met kop 420-226; rode poon drie 192-140; wulken 30; harders 160-150.

De besommingen waren:

EH 12 f 500; HD 5 f 2.600; KW 34 f 94.700; KW 36 f 64.900; KW 72 + KW 77 f 7.800; UK 11 f 5.100; UK 129 f 2.600; UK 142 + VD 19 f 8.700; VD 6 f 9.000; VD 18 f 5.200; VD 20 f 6.400; VD 73 f 4.700; WON 2 f 2.500; WR 136 f 5.700; WR 248 f 4.600; IJM 6 f 4.100; IJM 18 f 6.600.

Aan de woensdagmarkt van 23 september werd aangevoerd: 1.060 kg tong; 7 kisten tarbot en griet; 598 kisten kabeljauw; 190 kisten wijting; 386 kisten schol; 82 kisten schar; 777 kisten haring; 53 kisten makreel; 55 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:

tarbot 32,27; grote tong 26,80-26,27; grootmiddel tong 27,70-27,47; kleinmiddel tong 24,31-22,96; tong één 19,21-18,68; tong twee 14,74-14,08.

Per 40 kg.:

tarbot 1.040-716; griet 694-678; kabeljauw drie 246-180; kabeljauw vier 212-160; kabeljauw vijf 182-112; schol één 196; schol twee 192-188; schol drie 176-142; schol vier 128-94; wijting vier 136-69; schar 71-34; makreel twee 27-22; haring twee 22; harders 146-134; horsmakreel 22-17; bot 26; inktvis 402-374; rode poon twee 272; rode poon drie 174-120.

De besommingen waren:

EH 12 f 1.200; HD 5 f 2.500; KW 149 + WR 224 f 64.700; UK 11 f 3.100; UK 129 f 3.300; UK 142 + VD 19 f 16.700; UK 216 + VD 54 f 13.100; VD 6 f 4.700; VD 18 f 3.300; VD 20 f 4.300; VD 53 f 3.900; WON 2 f 3.100; WR 248 f 3.800; IJM 6 f 4.300; IJM 8 f 700; IJM 203 + IJM 204 f 17.100.

GOEDEREDE

DONDERDAG 24 SEPTEMBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			29,29
Tong gm			27,39
Tong km			21,87
Tong I			18,73
Tong II			13,84
Tarbot I			31,42
Tarbot II			22,50
Tarbot III			20,79
Tarbot IV			19,56
Tarbot afw.			12,15
Griet I			19,00
Griet II			19,29
Schol 4 (G)			2,95
Kab. II (G)			7,28
Kab. III (G)			5,22
Kab. IV (G)			4,43
Kab. V (G)			3,98
Wijt. 4 (G)			3,69
Schar 1/D			1,62
Schar 2/D			1,67
Makr. III			65
Poon 1			2,92
Poon 2			1,92
Bot			1,14
Schol 1 (O)			4,92
Schol 2 (O)			4,74
Schol 3 (O)			3,62
Schol 4 (O)			2,86
Krab			1,19
Inktvis ZW			2,00
Harder			3,03
Steenbolk			1,88
Paling			10,09
Diversen			18,71
Garn. exp. 2			3,78
Garn. bn. 2			3,84
TOTAAL:	20.813	100.661	

VRIJDAG 25 SEPTEMBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr.			27,71
Tong gm			27,53
Tong km			22,91

Stork Gears & Services B.V.

onze kracht ...

Reparatie en service van:

Tandwielkasten voor maritieme- en stationaire toepassingen

Pannerdenstraat 3-11 Waalhaven, Pier 2 3087 CH Rotterdam. postbus 5420. 3008 AK Rotterdam
Telefoon (010) - 42.99.822. Telex 28183. Telefax (010) 4291129.

NEDERLAND

Tong I	18,44
Tong II	13,45
Tarbot I	33,25
Tarbot II	24,39
Tarbot III	20,32
Tarbot IV	17,93
Tarbot afw.	13,52
Griet I	19,53
Griet II	18,99
Schol 1 (G)	4,59
Schol 2 (G)	4,73
Schol 3 (G)	3,73
Schol 4 (G)	3,21
Kab. 1 (G)	6,19
Kab. 2 (G)	6,19
Kab. 3 (G)	4,32
Kab. 4 (G)	3,85
Kab. 5 (G)	2,82
Wijt. 3 (G)	2,65
Wijt. 4 (G)	2,64
Schar 1/D	1,58
Schar 2/D	76
Makr. III	1,37
Poon gr.	2,43
Poon 1	2,72
Poon 2	93
Poon zw	66
Rog I	3,97
Rog II	3,37
Koolv. 1 (G)	3,00
Schel. 3 (G)	2,17
Bot	1,08
Zalm-Forel	7,00
Tongschar	7,68
Schol 1 (O)	4,57
Schol 2 (O)	4,60
Schol 3 (O)	3,53
Schol 4 (O)	2,74
Haai + P	4,63
Krab	1,28
Inktvis W	7,01
Inktvis ZW	2,78
Harder	2,18
Steenbolck	1,28
Mullen	5,00
Kreeft	7,00
Hammen	18,50
Paling	10,00
Diversen	89
Garn. exp. 2	3,64
Garn. bnl. 2	3,45
TOTAAL:	268.080 1.598.473

COLIJNSPLAAT

DINSDAG 22 SEPTEMBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Zalm-Forel			9,75
Schol 4 (O)			3,00
Diversen			3,00
Garn. exp. 2			3,91
Garn. bnl. 2			4,42
TOTAAL:	15.232	62.130	

WOENSDAG 23 SEPTEMBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Garn. exp. 2			3,54
Garn. bnl. 2			3,59
TOTAAL:	13.262	47.332	

DONDERDAG 24 SEPTEMBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			26,00
Tong gm			27,03
Tong km			24,18
Tong I			19,03
Tong II			13,92
Tarbot II			23,40
Tarbot III			21,60
Tarbot IV			18,02
Tarb/Griet			15,67
Griet II			17,33
Schol 2 (G)			4,51
Schol 3 (G)			3,60
Schol 4 (G)			3,28
Kab. 5 (G)			2,75
Wijt. 4 (G)			3,02
Schar open			1,19
Schar 2/D			75
Makr. III			97
Zeebaars			28,50
Poon 2			3,00
Bot			94
Schol 2 (O)			3,49
Schol 3 (O)			3,03
Schol 4 (O)			2,62
Horsmakreel			59
Harder			4,12
Paling			12,84
Diversen			2,61
Garn. exp. 2			3,63
Garn. bnl. 2			3,44
TOTAAL:	25.535	114.394	

VRIJDAG 25 SEPTEMBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			25,24
Tong gm			25,17
Tong km			21,97
Tong I			17,96
Tong II			12,97
Tarbot III			20,60
Tarbot IV			17,11
Griet I			18,33
Griet II			17,52
Schol 2 (G)			4,67
Schol 3 (G)			3,64
Schol 4 (G)			3,16
Wijt. 4 (G)			2,50
Schar open			75
Schar 2/D			86
Makr. III			67
Zeebaars			23,00
Poon 2			1,50
Bot			1,10
Zalm-Forel			17,50
Schol 2 (O)			3,89
Schol 3 (O)			3,50
Schol 4 (O)			2,63
Horsmakreel			29
Harder			2,33
Paling			13,80
Diversen			3,42
Garn. exp. 2			3,27
Garn. bnl. 2			3,22
TOTAAL:	21.301	93.393	

WAAROM IS VIS ZO WEINIG HOUDBAAR

In tegenstelling met vlees dat na de slachting van het dier een zekere zuurtegraad ziet tot stand komen, die het ontwikkelen van bacteriën tegengaat, verspoedigt de slijm laag die de vis omringt juist dit proces. De bacteriën die daar huizen, evenals in het darmkanaal hebben zich aan de lage temperaturen van het water aangepast. Vandaar dat men er alle belang bij heeft, de vis dadelijk te koelen na de vangst om de ontwikkeling tegen te gaan (vermenigvuldigt zich tienvoudig tussen 4 en 10°).

Vis moet dus zo vlug mogelijk verbruikt worden, na alle, maar alle ingewanden verwijderd te hebben, een zeer zorgvuldige wasbeurt, dadelijk gekoeld (of ingevroren) te worden, een maniakale hygiëne toe te passen op lokalen en personeel. Bacteriën die in de darmkanalen leven wachten op de eerste kleine onoplettendheid of slordigheid om ten aanval over te gaan.

Deze voorzorgen (aan boord) die tenslotte de kwaliteit waarborgen van het produkt dat in ons land eindigt, trekt meer en meer de aandacht van de visserijmiddens. De Fransen zeggen dat ze op dat gebied aan de spits staan. We zullen hier geen kattige opmerkingen maken maar deze voorzorgen zijn allemaal van tel.

Als de vis wit en rose op z'n ijsbedje in de zaak tentoongespreid ligt, is dit omdat hij alle aandacht kreeg vóór hij aan het cliënteel voorgesteld werd, en deze aandacht spreidt zich in een keten die gaat van de visser, over de grossist naar de handelaar. Iedereen heeft er baat bij.

IJSLANDS REKORD

Het IJslands fabriekschip AKUREYRIN heeft een rekordopbrengst bereikt van 38.430.000 fr. na 24 zeedagen.

In totaal werden 640 ton kabeljauw gevangen die verwerkt werden tot 275 ton filets. Deze werden aan boord gevoren en ingepakt. Ze gingen van de hand op Amerikaanse en Engelse markten die gretige afnemers zijn van diepvries gefileerde kabeljauw.

De eigenaars van dit fabriekschip bezitten nog twee andere gelijkaardige vaartuigen. Of ze hun collega zullen willen de loef afsteken?

WALVISVANGST HERVAT DOOR IJSLAND

Twee IJslandse walvisvaartuigen zijn opnieuw uitgevaren om op beperkte schaal de walvisvangst te hervatten, nadat een conflict hierover met de V.S. bijgelegd was.

De V.S. hadden IJsland bedreigd met handelssancties, nadat het land had laten weten dat ze de „wetenschappelijke walvisvangst” zouden hervatten.

Volgens Washington ging het om een hervatting van de commerciële jacht. Reykjavik dreigde daarop met acties tegen de luchtmachtbasis van de V.S. op het eiland.

De IJslandse regering heeft beloofd het walvisprogramma voor te leggen aan het wetenschappelijk comité van de Internationale Walvis Commissie en zich te houden aan de conclusies van de Commissie.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

DUUR GRAPJE

In het begin van de maand werd plots de Michele d'Amato in de Middellandse Zee verloren verklaard. Alle oproepen van de maritieme radio van Rome bleven onbeantwoord. Het vaartuig was uit Savone vertrokken op weg naar Gibraltar toen Rome een noodsignaal ontving.

Dadelijk werd de Franse overheid aangesproken en even vlug vertrokken twee zonevaartuigen en twee helicopters op de zoekingswerken te beginnen. De hele dag werd het gebied in alle mogelijke richtingen doorkruist zonder het kleinste spoor van de Michele d'Amato te bespeuren. 's Avonds om 20.30 u. kwam het onverwachts, fris en verwonderd over al die herrie weer „boven water” ter hoogte van Cartagena (Spanje).

De uitleg over deze Bermuda driehoek in spaghetti-stijl werd gegeven door een verantwoordelijke van de redersmij, eigenaar van het vaartuig.

De kersverse radio-officier had naar Rome het sein doorgestuurd: „Help me to contact you” waarvan enkel het eerste woord opgevangen werd.

De Italiaanse minister heeft een radioboodschap naar de Franse overheid gestuurd om ze te bedanken...

Waarschijnlijk volgt de rekening... een duur grapje.

(M.)

RADAR BIJ OPSPOREN VAN VOGELS

Eigenlijk gaat het niet zozeer om de vogels dan wel omdat deze in groepen te vinden zijn boven tonijn scholen, en zodoende aanduiden waar best op tonijn gevist wordt.

De vaartuigen die deze radar aan boord hebben vissen in het Z. deel van de Indische Oceaan. Na een proeftijd van drie maand hebben de radars zeer goede resultaten geleverd. Het (kleuren) scherm heeft tijdens de dag een blauwe achtergrond, 's nachts zwart. Het beeld is zeer scherp en kan van ver door verscheidene personen gelezen worden.

Vogels kunnen vanop 20 mijl gelocaliseerd worden als ze zich met kleine vis voeden die altijd tonijn vergezellen. Totnogtoe een grote hulp die een goede toekomst tegemoetgaat.

DUITS CONSORTIUM WIL TRAWLER BOUWEN

Maar niet eender welke trawler: ene van 98 meter lang. Het kontrakt werd getekend en het vaartuig zal in Bremerhaven gebouwd worden.

Zouden deel uitmaken van de groep eigenaars: fabrieksschipreders Parlevliet en van der Plas van Katwijk aan Zee.

TREILER MET GESLOTEN BOVENDEK

Een reder van Guilvinec heeft met een scheepsbouwer het plan opgevat een hektrailer te bouwen met volledig gesloten bovendek van voor tot achter. Deze zal enkel geopend worden om de netten in te halen of uit te laten. Het vaartuig dat 25 meter lang is, zal met tweelingtrawls vissen. Bij woeste zee zal deze opvatting heel zeker een pluspunt voor het werk uitmaken.

De „Royal” zal ongeveer 48 miljoen Bfr. kosten en wordt naar alle waarschijnlijkheid einde november gelauncht.

NOG DE VISWORMEN

De affaire van de anisakis door de Duitse pers en TV de wereld ingestuurd, maakt golven.

De lidstaten zeggen dat Duitsland zeer mild is voor eigen aanvoer, maar zeer streng voor ingevoerde vis uit de andere lidstaten. Dit heeft uiteraard een katastrofaal gevolg voor landen als NI. bijvoorbeeld.

Het permanente veeartsencomité van de EEG is maandag bijeengekomen om een Europees reglement op te richten betreffende het parasitair probleem.

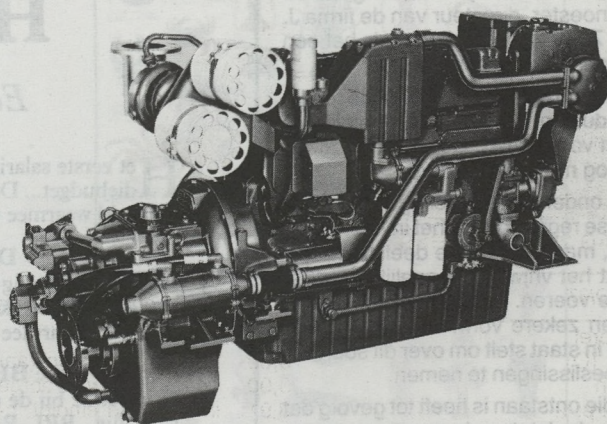
Scheepsmotoren « op maat »

Volvo Penta beschikt over een volledig gamma scheeps- en industriële motoren waarvan het vermogen schommelt tussen 9 en 416 pk.

Die motoren kunnen onderverdeeld worden in:

- scheepsmotoren voor handelsdoeleinden
- hulpscheepsmotoren
- scheepsmotoren voor plezierboten
- industriële motoren (stroomaggregaten, pompen, laad- en losmachines, enz.)

Bij de konstruktie wordt ervoor gezorgd dat ze beantwoorden aan de strenge eisen inzake brandstofverbruik, bedrijfsduur en prestaties. Het belang van de dienst na verkoop, een internationale organisatie in meer dan 130 landen, een grote waaier wisselstukken en scherp concurrerende prijzen, dat zijn stuk voor stuk elementen waardoor ook u zonder twijfel heel wat kan besparen.



Scheepsmotor Volvo Penta TAMD 121C, bestemd voor klassifikatie, 306 kW (416 pk), 6 cilinders in lijn met directe injectie, turbokompressor en aftercooler.

VOLVO PENTA

VOLVO PENTA BELGIUM Weiveldlaan 37-G — B-1930 ZAVENTEM

Tel.: 02/721.20.62 — Telex: 65.249 volvbm b

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

KOELSCHEPEN VOOR AMERIKA

De Spaanse staatsscheepsbouwgroep Astilleros Españoles heeft een bestelling weten binnen te krijgen voor zes geavanceerde koelschepen. Opdrachtgever is de Amerikaanse firma Del Monte Tropical Fruit, een dochter van RJR Nabisco Inc. Er werden voorlopig geen financiële of technische details bekend gemaakt.

Momenteel is de werf van Puerto Real bezig met de bouw van 2 tankers, één voor de Société Nationale Elf-Aquitaine en één voor Jugotanker, en van een 74.000 ton metend bulkschip.

HARINGWORMAFFAIRE

De Duitse paniek over de haringworm is nog steeds niet voorbij en men verwacht dat het nog wel even zal duren voordat de Duitse haringconsumptie weer volledig op het oude niveau terug is. Een uitzending op de Duitse televisie heeft ervoor gezorgd dat er in Duitsland ineens nauwelijks nog vis gegeten wordt.

Aanleiding hiervoor was het Duitse programma „Monitor”, dat aandacht gaf aan larven, die zich in vis kunnen bevinden. De Duitsers die op dit gebied nogal gevoelig zijn hebben massief gereageerd. Dit is er dan ook de oorzaak van, dat de Hollandse export van haring naar Duitsland met 80% afgenomen is.

Zoute haring wordt helemaal niet meer geëxporteerd en alleen de uitvoer van maatjesharing trekt weer een beetje aan. Volgens de Heer Jan Knoester, directeur van de firma J. den Dulk & Zn. uit Scheveningen, is het een geval van „onrechtvaardige paniek”.

In Nederland zijn er namelijk bepaalde regels voor de producten, die dergelijke moeilijkheden moeten voorkomen. Deze regels zijn in Duitsland nog niet doorgevoerd.

Er zouden onderhandelingen geweest zijn met de Duitse regering over het invoeren van zo'n regels, maar het Duitse deelstatensysteem maakt het vrijwel onmogelijk deze regels door te voeren. De deelstaten hebben namelijk een zekere vorm van zelfstandigheid, die ze in staat stelt om over dit soort zaken eigen beslissingen te nemen.

De paniek die ontstaan is heeft tot gevolg dat in sommige deelstaten de regels nu waarschijnlijk wel zullen ingesteld worden. Het zou wel kunnen te laat zijn.

De publikatie op zich blijkt niet eens zo erg te zijn, maar men blijft er nog lang over nappaten. Het is nu nog te vroeg om een verbetering van de export vast te stellen. Binnenkort zal er duidelijkheid zijn over het herstel, groot of klein, van de Duitse markt. Pas dan zal men kunnen verder praten over de werkelijke gevolgen voor de totale handel en de schade die er veroorzaakt is.

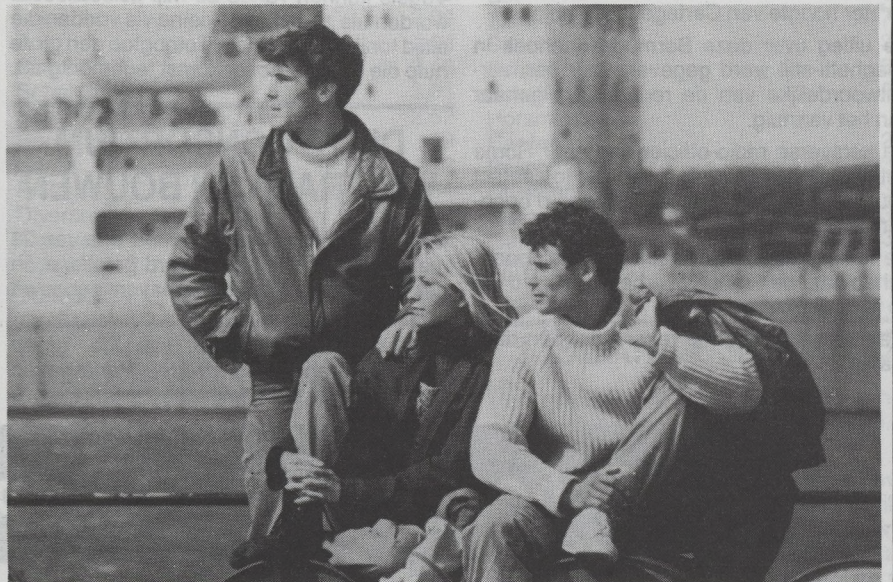
PAKISTAN HEEFT ZIJN VISMEELFABRIEK

Zopas hebben de Pakistanezen hun eigen fabriek gebouwd voor het verwerken van vis tot vismeel. Dit vismeel zal tot voeding van kippen aangewend worden.

De originaliteit van het gebeuren bestaat erin dat dit verwezenlijkt werd door Pakistanese ingenieurs en tot stand gebracht door Pakistanese techniekers en werklieden. Daarbij

gebruikten ze de laatste technologie die bij het bouwen van dergelijk complex aangewend wordt.

Ze zijn van oordeel dat deze realisatie (100% nationaal) hen toegelaten heeft gevoelige besparingen te doen, vooral als ze daarbij de kostprijs van internationale experten vergeleken.



Het jonge geld

Een waaier van BBL-diensten

Het eerste salaris, zakgeld, een studiebudget... Dat is het jonge geld! Het geld waarmee u vrij van start gaat in het leven. De BBL biedt u vanaf 16 jaar de nodige middelen voor uw financiële onafhankelijkheid:

De BBL-Rekening

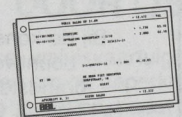
Een handtekening volstaat om een BBL-Rekening te openen. Daarmee kunt u alle geldverrichtingen doen: geld storten, afhalen, overschrijven, enz.

De BBL/Bancontactkaart

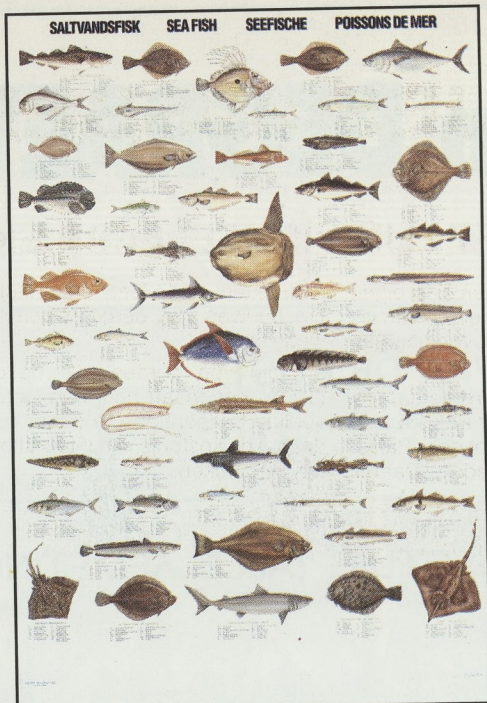
U krijgt ze bij de opening van uw BBL-Rekening (gratis tot 21 jaar). Dan kunt u 24 uur op 24 terecht bij de Bancontact-bankautomaten en de Bancontact-benzinestations.

Het BBL-Boekje

Het BBL-Boekje is een spaarrekening. Door er regelmatig geld op over te schrijven groeit ze en brengt ze een niet te versmaden intrest op terwijl u op ieder ogenblik aan uw geld kunt.



De BBL denkt aan u...



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.



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

Die vismappen zijn verkrijgbaar voor de prijs van 500 fr. 't stuk + 110 fr. verzendingskosten ter drukkerij „Nieuwsblad van de Kust”, Hendrik Baelskaai 30, te 8400 Oostende - Ø (059) 32 11 13



TYPE I: garnalen.
56 soorten garnalen van de hele wereld. De namen staan in het Latijns, het Duits, het Deens, het Frans, het Engels, het Italiaans, het IJslands, het Japans, het Noors, het Nederlands, het Portugees, het Zweeds, het Fins en het Spaans.
De grootte is eveneens aangeduid.



TYPE L: krabben en kreeften.
51 soorten krabben en kreeften met aanduiding van de grootte. De namen staan in het Latijns, het Duits, het Deens, het Frans, het Engels, het Italiaans, het IJslands, het Japans, het Noors, het Nederlands, het Portugees, het Zweeds, het Fins en het Spaans.

Scheepswerven DEGRAEVE

DE OUDSTE WERF VAN DE KUST
„DE KAPER” HUN 70^{STE} VAARTUIG

BOUWEN van ELK TYPE VISSERSVAARTUIG (ALLE AFMETINGEN)



NIEUWBOUW EN HERSTELLINGEN VAN VISSERSVAARTUIGEN

AFDELING MEKANIEK, HOUTBEWERKING,
ZANDSTRALEN EN METALISEREN

WERFKAAI 1, 8380 ZEEBRUGGE

Tel. (050) 54 40 84 - Privaat (050) 54 48 37