

# HET VISSERIJBLAD



**BELGISCH-  
NEDERLANDSE  
ZEEMANS-  
ALMANAK  
1987**



**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 30 oktober 1987 – Nr. 42

## TAKTISCHE BLUNDER VAN BUITENLANDSE ZAKEN: Uitbreiding van de Belgische territoriale zee

Vorige week nog maar schreef „Het Visserijblad” in zijn hoofdartikel dat met ingang van 1 oktober 1987, de Vlaamse zeevisserij zeer belangrijke en traditionele visgronden kwijt is aan de Engelse kust. Zonder boe of ba te zeggen, zonder ook maar één enkele lidstaat te verwittigen, zonder voorafgaand akkoord van de Europese Commissie, heeft het land van de ijzeren lady de visserijgrenzen van zes en ook van twaalf zeemijl gevoelig gecorrigeerd. Dit zou volgens de Britse paardebrillogica het gevolg zijn van een nieuwe wet: „the Territorial Sea Act 1987”. Met die wet hebben de Engelsen terecht hun territoriale zee van drie zeemijl op twaalf zeemijl gebracht. Van die gelegenheid hebben ze gebruik gemaakt om de basislijn, de kustlijn vanwaar die twaalf mijl wordt gemeten, in hun voordeel te corrigeren. Naast de logische laagwaterlijn van hun lange kusten houden ze nu ook rekening met droogvallende plaatsen, rotsen of uitsteekseks. Dit heeft dan tot gevolg dat die nieuwe basislijn op verschillende plaatsen tot meer dan tien zeemijl zeewaarts wordt verschoven. Van accordeon gesproken!

Niettegenstaande in 1983 eens en voor altijd, zo dachten wij toch, een Europees akkoord werd gesloten over de weinige gebieden waar andere lidstaten nog toegang krijgen tot de Britse kustwateren, plegen de zogenoemde „gentlemen” unilateraal een inbreuk op dit plechtig akkoord. De visgronden die ze ons aldus ontstelen zijn geen lachertjes. Ze zijn zeer visrijke gebieden waar onze vissers de weg kennen. Bovendien liggen ze onder de bescherming van het land zodat met kleinere vaartuigen, in de luwte bij zware zeegang langer kon worden gevist. Nu die kleinere vaartuigen verder uit de kust moeten vissen kan bij ruige zee visserij gevaarlijk worden.

Naast de feiten zelf stoort de visserij vooral dat niemand hen had verwittigd. Stel het maar eens voor dat je op een visgrond aan het vissen zijt waar je altijd al bent geweest, die je kent als je broekzak, als daar plots één van die Britse koolbakken

een controleur op je afzendt die je komt vertellen dat je die traditionele visgronden moet verlaten. Hun protest bij het thuisfront, de spontane reactie van de beroepsorganisatie en de ruchtbaarheid van die zaak in de pers en de andere media hebben de verantwoordelijke overheid ertoe aangezet uit hun sloffen te schieten en bij de Britse overheid en de Commissie tegen die maatregelen te protesteren.

Onze goede uitgangspositie, onze goede kaarten worden ons nu uit de handen geslagen omdat midden die belangrijke en delicate onderhandelingen de Belgische Overheid het nodig vond de eigen territoriale zee tot twaalf mijl uit te breiden. Van een solo-slim zitten we nu met een grote miserie. Net als de Engelsen meten wij de breedte van de territoriale zee van twaalf zeemijl, voor de dommerikken tweeëntwintigduizend tweehonderd vierentwintig meter, (noch min noch meer!) vanaf de laagwaterlijn van de kust, of van bij de droogvallende bodemverheffingen, hetzij vanaf de uiteinden der permanente havenbanken welke buiten voornoemde laagwaterlijn uitsteken.

Uit het bijzonder statuut van de territoriale zee in het Volkenrecht, volgt dat de kuststaat rechten kan doen gelden op de territoriale zee in zijn eigen belang doch ook in het belang van het internationaal verkeer, zodat het gezag dat een kuststaat op de aan zijn grondgebied grenzende territoriale zee uitoefent, niet gelijk te stellen is met de soevereiniteit over zijn grondgebied.

We hopen nu alleen dat België t.o.v. de Europese vissers zich niet gedraagt als de Engelsen. Inzake visserijrechten zouden de in 1983 bestaande 6 en 12 mijlgrenzen moeten gehanteerd blijven anders doen we net hetzelfde dat we de Engelsen verwijten. Het is misschien goed, om alle misverstanden weg te nemen dat de Belgische overheid de Commissie laat weten dat de nieuwe wet tot bepaling van de breedte van de territoriale zee van België in niets, maar dan ook in niets, de bestaande visserijrechten van de partners schaadt. (M.V.)

# HULDIGING E.H. CORNEILLIE

# EERSTEJAARSSTUDENTEN ZEEVAARTSCHOOL BLIJVEN IN OOSTENDE



Tijdens de Algemene Vergadering van het Visserstehuis „DE BOLLE” op 19 oktober jl. werd de visserijalmoezenier, E.H. Jan CORNEILLIE, gehuldigd naar aanleiding van zijn 25-jarige ambtsuitoefening.

Er werd hem een passend aandenken geschonken door Raadsheer A. OPSTAELE, Voorzitter, in aanwezigheid van de Heren Schepenen van de stad Oostende, Notaris M.H. QUAGHEBEUR en Dr. G. DANIELS en de Heer K. DIRICKX, Gemeenteraadslid, en de voltallige Algemene Vergadering van „DE BOLLE”.

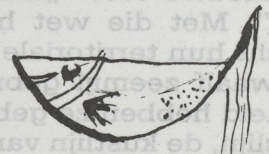


Het stadhuis gaf eveneens een receptie voor het jubileum van onze visserijalmoezenier E.H. Corneillie. Hem werd een schilderij gegeven door W. Bosschem en Meetje van de Kaai heeft hem een herdenking aangeboden. Deze receptie werd bijgewoond door talrijke vrienden van E.H. Corneillie.

De hogere zeevaartschool in Oostende waar de eerstejaarsstudenten van de afdeling „dek” worden opgeleid, blijft voorlopig in Oostende. De plannen om de eerste kandidatuur over te brengen naar de hogere zeevaartschool te Antwerpen gaan voorlopig niet door.

Aan de zeevaartschool in Oostende wordt enkel het eerste jaar van de opleiding dek gegeven. De volgende drie jaren worden aan de hogere zeevaartschool in Antwerpen gedoceerd. In de bestaande gebouwen van de hogere zeevaartschool in Antwerpen is er geen ruimte voor de studenten van het eerste jaar. De bouw van een nieuwe hogere zeevaartschool op de linkeroever in Antwerpen waar ruimte voorzien was voor de eerstejaarsstudenten, gaan momenteel niet door, zodat de zeevaartschool in Oostende verder nodig blijft.

Het departement van Verkeerswezen heeft het beheer over de gebouwen en installaties van de zeevaartschool in Oostende. Onderwijsminister Daniël Coens deelde ook mee dat in het kader van het KB van 18 mei 1987 betreffende de organisatie en de samenstelling van de hoge raad voor het mariem hoger onderwijs en tot regeling van zijn werking, de samenstelling van de hoge raad thans in voorbereiding is.



## BEZOEK ABOS-STAGIAIRS

Op donderdag 22 oktober 1987 bezochten 11 buitenlandse stagiairs, die deel uitmaken van een internationale trainingscursus, de Rijksvisserijschool te Knokke-Heist.

De deelnemers uit Bangladesh, Cuba, India, Kenya, Suriname, Tanzania, Thailand en de Filipijnen werden wegwijs gemaakt in de structuur en de werking van het hedendaagse visserijonderwijs.

Na een uiteenzetting door leraar J. Geelyns werd een rondleiding verzorgd in de school, waarbij vooral het netwerk in de matrozenzaal en de herstellingsmogelijkheden van de motoren de aandacht trokken.

Een boeiende rondvraagronde sloot dit hoogbuitenlands bezoek af.

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.

# Marcel Poppe, secretaris-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen op pensioen



De heer MARCEL POPPE

Marcel Poppe, Secretaris-Generaal van het Ministerie van Verkeerswezen, verlaat ons op 1 november 1987, getroffen zoals men zegt door de leeftijdsgrens.

Deze uitdrukking is echt niet zeer vriendelijk wanneer het gaat om een man in de volle kracht van zijn middelen en die – zij die met hem omgaan zullen het getuigen – tot op het einde het bewijs zal geleverd hebben van een weinig voorkomende werkcapaciteit.

Maar het is juist dat hij de actieve dienst zal verlaten op de reglementaire leeftijd vermits hij geboren is te Blankenberge op 27 oktober 1922.

Het is in zijn geboortestad en daarna in Brugge dat hij zijn middelbare studies deed vooreerst de cursussen te volgen van de Gentse universiteit waar hij klasgenoot was van Leo Tindemans en André De Vreker, latere rector van de Gentse universiteit, en waar hij in 1945 met grote onderscheiding de titel behaalde van licentiaat in de Economische wetenschappen.

Hij trad onmiddellijk in staatsdienst, meer bepaald bij het Bestuur van het Zeewezen, een organisme tijdens de oorlog in Engeland opgericht voor het beheer van de opgeëiste schepen. Uit die tijd stammen zijn eerste officiële contacten met de zeevisserij.

Als men dit gezegd heeft, heeft men onmiddellijk de voornaamste kenmerken van zijn leven geschetst.

Vooreerst de Staatsdienst: zijn vader was begonnen bij het Bestuur van Telegrafie en Telefonie en was door zijn kwaliteiten opgeklimmen tot Afdelingschef.

Marcel Poppe ging ook deze weg volgen vermits hij, begonnen als jonge bestuurssecretaris, eindigt aan de top van de administratieve hiërarchie.

Vervolgens het Bestuur van het Zeewezen:

zijn intrede in dat Bestuur was in zekere zin symbolisch voor deze man van de kust die de liefde voor de zee in feite nooit heeft verloren.

Nocitans moest hij het Bestuur van het Zeewezen in 1948 verlaten om de rechtstreekse adjunct te worden van de toenmalige secretaris-generaal, de heer Malderez, die de grondvesten zou leggen van de huidige organisatie van de Besturen die samen het Ministerie van Verkeerswezen vormen. Hij vervulde er die functie gedurende meer dan 10 jaar.

Hij kent dus ook zeer goed de zaken van het Scheepskrediet en de VOZOR aangelegenheden, welke hij met al zijn goede en slechte momenten heeft meegemaakt.

Met dit doel omringde hij zich door enkele jonge adjuncten, met een veelbelovende toekomst, om zijn studiedienst samen te stellen. Marcel Poppe klom er snel in graad, maar behield steeds een bijzondere belangstelling voor alles wat met de zee verband hield.

Het is aldus dat hij gedurende lange jaren secretaris was van het Technisch Comité van het Scheepskrediet en dat hij deelnam aan menigvuldige belangrijke internationale onderhandelingen zoals om enkele maar te noemen, de veelbesproken Schelde-Rijnverbinding die hij trouwens, indien men het zo kan zeggen, in veilige haven heeft gelooft.

Gedurende lange tijd was hij voorzitter van de Belgische delegatie in de Benelux-subcommissiehavens.

Het samengaan van dergelijke bekwaamheid en ervaring moest natuurlijk de aandacht op hem vestigen van Ministers die erop uit waren talentrijke mensen in hun Kabinet op te nemen. Aldus werd Marcel Poppe geroepen om als adjunct-kabinetschef de Vice-Eerste Minister E. Leburton te dienen, die gelast was met de coördinatie van de investeringen in de tijd dat de Regering een poging ondernam om de Ministeries in grote functionele sectoren te hergroeperen. In 1971 en 1972 was hij voorzitter van het Transportcomité van de Verenigde Naties te Genève. Vervolgens was hij achtereenvolgens adjunct-kabinetschef en kabinetschef van de Minister van Verkeerswezen F. Delmotte, E. Anseele en J. Ramaekers.

Tegelijkertijd zette hij zijn administratieve opgang voort. Hij werd Directeur-Generaal van het Bestuur der Luchtvaart, nadien Directeur-Generaal van het Bestuur van het Vervoer om uiteindelijk op 1 februari 1978 als Secretaris-Generaal benoemd te worden aan het hoofd van de administratieve hiërarchie.

Zoals we reeds meldde, is de heer Poppe, weliswaar geboren te Blankenberge, een Oostendenaar en schrijver van de novelle „Van Mannen en de Zee”, waarin hij de geschiedenis weergeeft van de Belgische vissersvloot.

Dat we dus eindelijk een ambtenaar kregen die de Belgische visserij op en top kent in het Ministerie van Verkeer, heeft elkeen in visserijmiddelen ten zeerste verheugd, daar na de Heer Robert Verschelde in datzelfde Ministerie niemand zo goed met onze visserij verwant is als hij.

Om de IJslandse toestanden en visserij beter te leren kennen, bracht hij er een paar malen 's zomers zijn vakantie door en wist hij er een paar jaar geleden een belangrijk artikel over te schrijven.

Hij bezit van de Belgische visserij een ongeëvenaarde documentatie en kent de geschiedenis van al onze rederijen, van klein tot groot.

Zoals hoger gezegd trad hij glansrijk in de voetsporen van zijn vader met het tot een maximum opvoeren van zijn kwaliteiten van energie, werkkracht en kennis.

Aldus kan de loopbaan van een hoge Staatsfunctionaris samengevat die de Administratie in dienst stelde van de gehele nationale gemeenschap en die zonder onderscheid ten dienste stond van de Vlaamse en Waalse Ministers.

Breed open voor de internationale stromingen zoals ten andere iedere Belg het moet zijn, heeft zijn perfecte kennis niet alleen van het Nederlands en het Frans, maar ook van het Engels en het Duits, de vriendschappelijke contacten vergemakkelijkt die hij met zijn Europese collega's had voor het grootste nut van zijn administratieve functies.

(Vervolg volgende bladzijde)

MARCEL POPPE

VAN MANNEN  
EN DE ZEE

Een eeuw  
Vlaamse Zeevisserij

# Marcel Poppe

Wat kan men zeggen van de mens?

Zijn eigenschap van hoge ambtenaar heeft hem steeds gestuwd naar een grote objectiviteit en heeft slechts weinig plaats gelaten voor de uitdrukking van zijn innerlijke gevoelens.

Van de zeevaartwereld en van het vissersmilieu in het bijzonder heeft hij eveneens die weinig mededeelzame karaktertek die de analyse van een gewone waarnemer niet vergemakkelijkt.

Maar de mensen van de kust weten best dat achter dit schijnbaar gesloten gezicht een massa gevoelens schuil gaan die zich nu eens in lachbuien, een andere keer in heilige woede ontladen.

Lachbuien zonder enige kwaadaardigheid, wanneer de naïviteit van de enen of een in het oogspringende vermetelheid van anderen hem in bijzonder goed humeur brengen.

Woede-uitbarstingen ook wanneer zijn zin voor rechtvaardigheid diep geschokt wordt.

Maar het is het aspect tederheid dat mogelijk het minst verborgen is en in het bijzonder zijn liefde voor de vissers van wie hij de bijzonderste karaktertrekken heeft: harde werkers met een hart van goud en een uitgesproken zin voor diepgaande vriendschap.

Vandaar zijn veelvuldig verblijven aan de kust, tijdens de week-ends en het verlof, in het kort iedere keer dat de gelegenheid zich biedt om te praten met de harde zeelui die geen bedriegerij kennen.

Gastvrij ontvangt hij in zijn bureau deze die hij elders niet heeft kunnen ontmoeten en

## VERNIEUWING OOSTENDSE VISMIJN

Het Oostendse stadsbestuur heeft aan het studiebureau Belcoplan, dat ook de werken onder de Leopold II-laan uitvoert, de opdracht gegeven een opiniepeiling te maken over de problemen in de Oostendse vismijn.

In 1992 zullen door de Europese voorschriften belangrijke verbeteringswerken moeten worden uitgevoerd, onder andere aan de pakhuizen. Via de opiniepeiling wil men de wensen van alle gebruikers van de vismijn leren kennen om er rekening te kunnen mee houden in de plannen van de werken.

## MEDELING VOOR KANDIDAAT SCHIPPERS TER VISSERIJ

Met het oog op het examen van **SCHIPPER TER VISSERIJ** start in de Rijksvisserijschool, Kursaalstraat 55 te 8390 Knokke-Heist 2, een cursus op maandag 9 november 1987 te 8.45 u.

Verdere inlichtingen en inschrijvingen op voornoemd adres, elke schooldag tussen 9-12 u. en 14-16.30 u.

al deze die dit voorrecht genoten zullen opgemerkt hebben dat hij er werkt, omringd door foto's van vissersboten, foto's die hij zelf genomen heeft.

In de grond is zijn enige ontrouw aan de zeelui het feit geweest dat hij afstand heeft gedaan van zijn pijp die hem tot voor kort nooit verliet.

Het zou tenslotte onrechtvaardig zijn van zijn echtgenote Nelly, die hem steeds heeft vergezeld en bijgestaan ook in zijn beroepsleven, niet te betrekken bij zijn uitzonderlijk succes. Vergeet vooral niet hun 40e huwelijksverjaardag te vieren in maart van toekomend jaar.

Dank U, Marcel, voor alles wat U gedaan hebt voor Uw land, voor ons allen en blijf dicht bij ons.

Men heeft U nog steeds nodig.

## OOSTENDE: „MASTERPLAN” VOOR MODERNISERING HAVEN

Het stadsbestuur van Oostende, de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij, de Dienst van de Kust van Openbare Werken en de Regie voor Maritiem Transport hebben na maandenlange besprekingen een zogenoemd „Masterplan” voor de haven van Oostende uitgewerkt met de bedoeling de kusthaven te moderniseren en meteen nieuwe mogelijkheden te geven.

De uitvoering van dit plan dat nu op het Ministerie van Openbare Werken ligt, zal 7 tot 10 miljard kosten. In het „Masterplan” wordt er mee rekening gehouden dat in de toekomst grotere schepen zullen varen en dat Oostende vooral geroepen is om een snelle roll-on/roll-off haven te worden.

Daarom wordt voorzien: verdieping van de havengeul en van de aanloopgeul tot de Oostendse haven, een grote zwaikom, een nieuwe zeesluis aan de verbinding van de voorhaven met het kanaal Oostende-Brugge, het dempen van de twee dokken achter de Demeysluis en omvorming ervan tot havenreien, en verder nog tal van veranderingen in de achterhaven.

Ook werden voorstellen gedaan inzake de havenbeheersformule. Het is nu wachten op een regeringsbeslissing in verband met dit havenmoderniseringsplan voor Oostende.

## WONDERBARE HARINGVANGSTEN

Op woensdag 21 oktober jl. had restaurant-houder Peter Sinnaeve van „Au Bon Coin” te Nieuwpoort een aantal mensen uitgenodigd om een nieuwe lekkernij te laten proeven.

Hij had inderdaad gemeend, in de periode van de haringvangst, iets rond deze vis te bereiden.

Zowel burgemeester Mommerency, de schepenen Vermote en Mouton, als raadslid Godelieve Vieren hadden eraan gehouden op de uitnodiging in te gaan. Wijkburgemeester André Verstraete gaf een korte uiteenzetting over de bedoeling van dit gastronomisch gebeuren terwijl ex-mijnbestuurder Jozef Verbanck het meer had over de soort vis die werd opgediend.

In een rustige gemoedelijke sfeer werd menige haring soldaat gemaakt. Uiteraard werd niet vergeten erbij een glaasje (één?) te „consumeren”. Terwijl velen die avond het Europees voetbal volgden, werd te Nieuwpoort de gastronomie terug een trapje hoger geplaatst. Een initiatief om in het oog te houden!

## BRITSE ZEILER VERWACHT TE ANTWERPEN

Het Britse zeilschip „Sir Winston Churchill” wordt in de komende weken te Antwerpen verwacht. Deze eenheid, waar jongeren gedurende een aantal dagen zeilopleiding kunnen ontvangen zal op vrijdag 30 oktober in de Scheldehaven aankomen en er blijven tot dinsdag 3 november.

Het vaartuig heeft reeds verschillende bezoeken aan de haven afgelegd.

De „Sir Winston Churchill” zal afgemeerd liggen aan de Scheldekaaien ter hoogte van het Steen.

## SPECIALE HULPDIENT BIJ ZEERAMPEN

De Europese Commissie heeft een speciale hulpdienst opgericht voor onmiddellijke actie bij zeerampen. Dit om tegemoet te komen aan de eisen die gesteld worden.

De wateren rond de Gemeenschap behoren tot de drukst bevaren wateren van de wereld en er doen zich regelmatig ongelukken voor met schepen die gevaarlijke chemische stoffen of olie vervoeren.

Deze speciale hulpdienst van de E.G. is samengesteld uit deskundigen uit alle lidstaten.

Reeds een paar minuten na de melding van de ramp kunnen de specialisten volgens de plannenmakers in het geweer komen om zaken als zee- en kustvervuiling aan te pakken.

De nieuwe dienst is een vervolg op het informatiesysteem van de E.G. over zeevervuiling. De ramp met de „Herald of Free Enterprise” heeft de oprichting van deze nieuwe dienst bespoedigd.

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

# LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

## SCHIPPERS GAAN BUITEN HUN VAARWATER

Het nieuwe rechterlijk jaar bracht voor de Onderzoeksraad voor Zeevaart van Oostende, weinig of niets nieuws op het programma. Woensdagnamiddag 28 oktober II. werd volledig gewijd aan het behandelen van overtredingen op de voorschriften inzake verkeersscheidingsstelsels.

Onze schippers schijnen maar niet te kunnen of te willen begrijpen dat een „lane” dient te worden gekruist onder een rechte hoek en dat zig-zaggen en laveren in dergelijke verkeersbanen uit den boze is.

### Z.69 „DE KAPER”

Betrokkene schipper Carton werd door de Raad geïnterpelleerd betreffende het overtreden van de voorschriften inzake verkeersscheidingsstelsels waarbij zijn schip een Britse koopvaarder hinderde.

Bijkomende nalatigheid is wel dat hij verzuimde in het logboek te noteren wie er op dat ogenblik wacht liep.

Zodoende zal hij – wanneer de uitspraak valt – zich verantwoordelijk gesteld zien voor deze overtreding.

### Z.509 „TELSTAR”

Voor de feiten die dateren van december '86 diende schipper Georges Meyers zich te verantwoorden.

Ook hier bleek het logboek geen uitsluitel te geven op de vraag wie er toen wacht liep.

In zijn onmiddellijke vordering eiste Rijkskommissaris Carly een schorsing van 3 dagen.

Ook is het niet de eerste maal dat onze Rijkskommissaris de schippers op het hart drukt om persoonlijk op de brug aanwezig te zijn wanneer verkeersscheidingsstelsels dienen te worden gekruist.

### O.369

#### „KONINGIN DER ENGELEN”

Schipper Marnix Verleene hoorde eveneens de vordering aan voor de overtreding van november '86, toen hij met zijn vaartuig door de Britse overheid in overtreding werd genomen om in de S.-W.-lane tegen de verkeersstroom in te hebben gevaren, waarbij hij eerlijk toegaf dit oprecht te hebben gedaan.

Gevraagd naar de reden voor dit euvele feit...: „omdat daar veel vis te vangen is”!

Ook voor hem vordert de Rijkskommissaris drie dagen.

### Z.37 „ORCA”

Betrokkene Vlietinck werd verhoord voor de feiten daterend van april jongstleden, toen zijn vaartuig in overtreding werd genomen door een vliegtuig van de Engelse Marine.

Bij wijze van uitzondering wordt er eindelijk eens een plausibele uitleg verstrekt, die bij – hoge uitzondering – lijkt te kunnen worden gestaafd met het scheepslogboek!

Tijdens het beoefenen van de visvangst was immers de visboel vastgeslagen aan een oud stokanker van circa 2,5 à 3 ton (!) Teneinde de ketting te kunnen losbranden en het anker overboord te zetten liet de schipper enkele koersveranderingen uitvoeren, die hij op dat ogenblik noodzakelijk achtte, doch die tegen het verkeersscheidingsstel-

sel ingingen. Om te beletten dat het anker een belemmering zou vormen voor de visserij zette hij het overboord buiten de visgronden en deze plaats werd, naar zijn zeggen, in het logboek vermeld.

Deze zaak wordt verdergezet op latere datum...

### Z.96 „JAN VAN GENT”

Schipper Robert Desmidt van de Z.96 hoorde zich woensdag door de Raad veroordelen tot een schorsing van twee dagen, eveneens om een inbreuk op het verkeersscheidingsstelsel.

Bij zijn verhoor door de Zeevaartpolitie verklaarde hij zelfs dat hij daar heen en weer gevist had, wat dus wijst op meerdere inbreuken. Het vaartuig werd door de Franse overheid in overtreding genomen en geïdentificeerd door een vliegtuig van de Britse overheid.

De Z.96 bedreef toen de visserij ter hoogte van de Vergoyerbank.

### N.512 „INGRID”

Beslissing inzake het vergaan van het vaartuig in het Bristol Kanaal op 21 augustus 1986.

De N.512 vertrok op 8.8.1986 uit de thuishaven om de visserij te bedrijven in de omgeving van het lichtschip St.-Gowan in het Bristol Kanaal.

De bemanning bestond uit schipper/eigenaar René Calcoen, stuurman T'Jaecx Jean-Pierre, matroos Hillebrandt Roland en matroos Verbeke Peter.

Op 10.8.1986 werd de visserij aangevat in visvak 907.

De N.512 liep op 16.8.1986 de haven van Milford binnen om 3 ton ijs en water aan boord te nemen, waarna het terug uitvoer om de visserij verder te bedrijven.

Op 20.8.1986 werd opnieuw de haven van Milford aangedaan om nog eens 1,5 ton ijs aan boord te nemen.

De visserij werd verdergezet tot 21.8.1986 omstreeks 11.00 u., waarna de terugreis werd aangevat met de bedoeling de thuishaven te bereiken de zaterdagavond.

Nog dezelfde dag, vermoedelijk na 16.30 u., is het schip tijdens de terugreis vergaan, waarbij schipper Calcoen, stuurman T'Jaecx en matroos Hillebrandt om het leven zijn gekomen.

De enige overlevende, nl. Verbeke Peter, werd op 24.8.1986 omstreeks 16.00 u. opgepikt door het Panamese tankschip „Lyford” in positie 51°04' N en 06°35' W, zijnde ongeveer 72 uur na het vergaan van de N.512.

Hij werd op 26.8.1986 door een helikopter van de basis Koksijde opgehaald van het schip in de omgeving van de Sandettie en naar de basis van Koksijde overgebracht.

De Raad stelt vast dat de juiste positie van het vergaan van de N.512 niet met zekerheid kan vastgesteld worden en dat de getuigenissen daaromtrent strijdig zijn.

Volgens Verbeke vertrok de N.512 omstreeks 11.30 u. van zijn visserij in de omgeving van het lichtschip St.-Gowan en had slechts 25 mijl afgelegd, zijnde een

goed 2 1/2 uur na het vertrek, toen het verging; dus omstreeks 14.30 uur.

Schipper Hennebert van de N.52 verklaarde dat de N.512 rond de middag moet vertrokken zijn.

Schipper Vandierendonck van de Z.93 verklaarde echter dat schipper Calcoen hem had laten weten om 09.30 uur de laatste keer te winden en dan de terugreis te zullen aanvatten. Tussen 16.00 u. en 16.30 u. had hij nog een gesprek met hem.

Volgens zijn verklaring is dit dus een zestal uur na het vertrek en had de N.512 ongeveer 60 mijl afgelegd, waarbij het schip dus voorbij Trevese Head zou zijn geweest en op 25 mijl van de Longships. Dit is volledig in strijd met de verklaring van Verbeke.

Laatstgenoemde werd echter opgepikt in positie 51°04' N en 06°35' W, zijnde ongeveer 65 mijl bewesten de Lundy en ongeveer 65 mijl NW van Trevese Head.

Ook met betrekking tot de weersomstandigheden lopen de verklaringen van de getuigen sterk uiteen:

- schipper Hennebert van de N.52 wind WSW kracht 4 à 5 zeegang 5 à 6 vanaf 15.00 u. is het weer beginnen te beteren.
- schipper Vandierendonck van de Z.93 wind SSW kracht 6 à 7 met woelige zee tijdens zijn gesprek met schipper Calcoen, omstreeks 16.30 u. was de wind verminderd tot kracht 5.
- schipper Lachat van de 0.500 wind SW kracht 6 à 7 met woelige zee
- schipper Vlietinck van de Z.300 van 00.00 u. tot 12.00 u. SE kracht 3 golvende zee van 12.00 u. tot 24.00 u. S kracht 5 ruwe zee
- schipper Vlietinck van de Z.80 wind SE kracht 3 à 5 en redelijk weer om te vissen
- volgens Verbeke tenslotte stond er een S wind kracht 5.

Schipper Lowyck van de Z.70 die op 19.8.1986 uit het gebied vertrok had schipper Calcoen aangeraden dat ook te doen omdat de Britse radio depressies voorspelde in dat gebied.

Volgens het weerrapport van het Seven Stones lichtschip ter hoogte van Land's End, waar zoals bekend altijd meer deining bestaat dan op andere plaatsen, stond er een W wind kracht 6, zeegang 6, wat overeenkomt met golven van 2,75 tot 3,25 m. met een golfperiode van 6 seconden. Er dient dus opgemerkt te worden dat ook al waren de weersomstandigheden niet ideaal, deze alleen niet van aard waren het vergaan van de N.512 te veroorzaken. Al de vissersvaartuigen die in de omgeving vissende waren en in grootte vergelijkbaar met de N.512, hebben trouwens zonder moeilijkheden de thuishaven kunnen bereiken.

Aangezien de golven uit het SE of SW kwamen en de N.512 een SSW koers stuurde, moeten de golven voorlijker dan dwars ingekomen zijn, vermoedelijk aan bakboord, zodat het schip behoorlijk moet gerold hebben.

De Raad stelde ook vast dat de N.512 bij het vertrek van de visgronden zware stuurlast vertoonde en wel om de hiernavolgende redenen.

- Verbeke verklaarde dat het schip tamelijk diep lag met de achtersteven. Hij verklaarde verder dat de voorpiektank nooit gevuld werd om het schip niet te zwaar te maken op zijn kop. Hij schatte de vangst op 250 bennen (= 12.500 kg.) die in de achterste bakken van het visruim geborgen waren. Slechts de drie voorste bakken waren ledig. Het visruim heeft een inhoud van 38 m<sup>3</sup> en is achteraan het schip gelegen.

- Op 19.8.1986 merkte één van de matrozen van de Z.70 op dat de N.512 achteraan diep geladen was, waaruit de schipper van de Z.70 concludeerde dat ze een goede vangst aan boord hadden.

Dit was twee dagen voor het vertrek van de N.512 en toen hadden ze 2000 kg. tong, 170 bennen vis en 20 bennen tarbot aan boord, zijnde 11.500 kg. Op 20.8.1986 werd nog eens 1.500 kg. ijs aan boord genomen in Milford en heeft men nog 30 uur gevestigd. De vangst moet dus minstens 270 bennen geweest zijn die in de achterste bakken geborgen waren.

- De beide drinkwatertanks, die voor de brug gelegen zijn, elk met een inhoud van 2000 liter, moeten voor het grootste deel opgebruikt zijn geweest.

- Na dertien dagen varen moet het grootste deel van de brandstof, nl. 15.000 liter van de 21.000 liter opgebruikt geweest zijn. Aangezien de brandstoftanks mid-scheeps gelegen zijn, kan de trim niet in het verbruik van de brandstof gezocht worden.

De reden van de zware trim dient gezocht te worden in de grote vangst in het visruim en in het feit dat achteraan op het dek een aantal reservekettingen gestapeld waren in een vijftal plasticen bakken, waarvan proefondervindelijk werd vastgesteld dat dit een gewicht vertegenwoordigde van tenminste 1.550 kg.

- Ook op de open opbouw van het achterschip werd allerlei materiaal geborgen, waaronder het reservenet.

Bij een bezoek aan de Z.408 „Speranza” door bepaalde leden van de Raad op 15.10.1986, werd vastgesteld dat het schip nogal diep in het water lag ondanks het feit dat het zijn vangst reeds gelost had.

Bovendien is dit schip uitgerust met een kleine Deutz motor, terwijl de N.512 met een veel zwaardere ABC motor was uitgerust en dus nog dieper in het water moet gelegen hebben.

Volgens Verbeke werd er praktisch nooit in de achterpiek gekeken om na te gaan of er daar water in stond.

De vorige eigenaar, getuige Vlietinck had eens ervaren dat er water was binnengedrongen langs een niet goed sluitende pakking van de roerkoning.

Aangezien er niet regelmatig gecontroleerd werd, is het dus mogelijk dat er zich water in de achterpiek bevond. Alles samen genomen verklaart dit de zware stuurlast.

Op zich genomen is dit nog geen reden voor het vergaan van het schip.

Met golven van 2,5 à 3 meter die uit een richting van iets voorlijker dan dwars inkwamen, moet er onvermijdelijk veel water aan boord gekomen zijn, wat trouwens bevestigd wordt door Verbeke die verklaarde dat het water bij momenten tot aan de verschansing kwam. Getuige Serlez, die vroeger een reis met de N.512 meemaakte

onder gunstiger weersomstandigheden, sprak zelfs van een badkui.

Bij het verhoor door de zeevaartpolitie verklaarde Verbeke dat de loospoorten hat niet konden halen, ondanks het feit dat ze goed funktioneerden.

Hij voegde er tevens nog aan toe dat enkel de beide achterste loospoorten vrij waren. De beide voorste loospoorten en deze in de zij waren door de netten geblokkeerd.

Het dek heeft een oppervlakte van ongeveer 52 vierkante meter, zodat wanneer er 50 cm. water staat, dus veel minder dan hetgeen Verbeke beweert, dit een gewicht van 26 ton vertegenwoordigt of 26.000 liter die onmogelijk kan wegvloeien en zeker niet als de golven met tussenperiodes van tien seconden aan dek komen.

Door het overvloedige water op het achterdek zijn de houten bakplanken, die de bakken met kettingen op hun plaats dienden te houden, beginnen te drijven.

Verbeke verklaarde dat die bakken toen begonnen te schuiven van bakboord naar stuurboord en op het ogenblik dat hij het schip verliet deze vijf bakken aan stuurboord waren, iets meer naar het midden van het schip toe.

Daardoor is het water aan dek ook meer naar die kant gevloeid en heeft het steeds meer slagzij gekregen over stuurboord en is het uiteindelijk gekapseisd.

Het is weinig waarschijnlijk dat het visruim en de achterpiek door de overkomende golven zouden volgelopen zijn. Verbeke verklaarde trouwens dat de deksels wel degelijk gesloten en vastgezet waren. Hij verklaarde verder ook nog dat tijdens zijn wacht het toerental van de motor verminderd was van 580 (volle kracht) tot 450, omdat er teveel water aan boord kwam.

Toen het slecht begon te gaan en hij op bevel van de schipper de twee andere opvarenden diende te porren, heeft de schipper de motor nog verminderd en dan de schroef afgetrokken.

Hij maakte echter geen melding van een poging van de schipper om de N.512 met de kop in de wind te leggen, omdat de golven niet meer zijdelings zouden inkomen!

Op het ogenblik dat het schip meer en meer begon te hellen, is Verbeke naar de voorpiek gegaan op het pneumatisch vlot overboord te zetten.

Op de vraag of de „painter line” al dan niet aan een vast deel van het schip verbonden was, kon alleen Verbeke uitsluitel geven aangezien hij de enige getuige was.

Verbeke legde daaromtrent echter tegenstrijdige verklaringen af... Tijdens het verhoor door de zeevaartpolitie dd. 26.8.1986, dus vijf dagen na de feiten, verklaarde hij:

„Ik heb het eindje dat het vlot bevestigd hield aan dek, doorgesneden. Het vlot rolde vanzelf over stuurboord naar het water, gezien de sterke helling die het schip toen had. Ik ben in het water gesprongen heb de lijn van het vlot kunnen grijpen en kon het opentrekken”.

Drie maanden later echter verklaarde hij voor de Onderzoeksraad... „Het vlot aan dek was vastgemaakt met zeilband en een stuk touw. Ik heb dit touw doorgesneden om het vlot los te maken van dek. De lijn voor het openen van het vlot was niet vastgemaakt aan het schip. Ik heb het vlot zelf moeten opentrekken.”

Hij verklaarde eerst al zwemmend het open vlot van het schip te hebben weggetrokken en dat hij achteraf een tijdje de bakboord kimkiel van het gekapseide schip heeft kunnen vasthouden, maar deze heeft moeten lossen daar het vlot door de wind afdreef.

Volgens zijn verklaring heeft hij schipper Calcoen nog gezien die een bakplank vasthield en heeft hij nog gepoogd in zijn richting te peddelen en ook nog een werplijn in zijn richting gegooid, doch tevergeefs.

Van de twee andere opvarenden weet Verbeke enkel dat toen hij hen het laatst had gezien, zij hun zwemvesten aan het aantrekken waren.

Ondanks de opzoekingen door de Britse kustwacht en schepen in de omgeving, onder nochtans behoorlijke weersomstandigheden, werd Verbeke pas 72 uur na het vergaan van de N.512 opgepikt door het Panamees tankschip „Lyford” op 60 mijl bewesten de koers die de N.512 moet gevolgd hebben.

De reddingsoperaties werden bemoeilijkt door het feit dat men de juiste positie van het vergaan niet kende en dat men dus een groot gebied diende af te zoeken.

Uit dit alles blijkt dus – en dat is de eensluidende uitspraak van de Onderzoeksraad – dat het vergaan van de N.512 „Ingrid” op 21.8.1986 vermoedelijk rond 16.30 u. in een positie tussen 12 mijl bewesten Trevose Head en het lichtschip St.-Gowan, te wijten is aan een samenloop van omstandigheden!

Bij gelegenheid van deze uitspraak wenst de Raad nogmaals aan de families en naastbestaanden van schipper Calcoen René, stuurman T’Jaecx Jean-Pierre en matroos Hillebrandt Roland hun gevoelens van medeleven te betuigen met het verlies dat hen is komen te treffen.

Laten we nu echter de lering in beschouwing nemen die kan getrokken worden uit het dramatische en droevige verhaal van deze zoveelste scheepsramp...

Loospoorten dienen steeds, altijd en overal volledig vrij te zijn, niets mag het vrij wegvloeien van het water door deze poorten kunnen belemmeren.

Bij de bouw van de schepen dient men ervoor te zorgen dat de netten niet voor de loospoorten dienen te liggen.

Schippers ter visserij dienen ervoor te zorgen dat de netten zo geborgen worden dat zij op geen enkele wijze het wegvloeien van het water op dek kunnen beletten.

De zeevaartpolitie en zeevaartspectie dient daar nauwgezet controle op te houden en dient bij overtreding onmiddellijk proces-verbaal op te maken.

Zware materialen zoals kettingen dienen geborgen te worden dat ze niet kunnen verschuiven en de stabiliteit van het schip niet in het gedrang kunnen brengen, dus zeker niet helemaal op het achterdek.

Daarbij dient men rekening te houden met de trim van het schip en vermijden dat het schip te diep in het water komt te liggen met de voor- of achtersteven.

De pneumatische vlotten mogen slechts met de voorgeschreven middelen vastgemaakt worden. De pooklijn dienend om het vlot te openen moet steeds aan een deel van het schip bevestigd zijn en mag niet doorgesneden worden wanneer het overboord gezet wordt, doch slechts nadat alle overlevenden veilig in het vlot hebben plaats genomen of wanneer dit voor de veiligheid absoluut noodzakelijk is.

M.V.

en schippers...

Voorschrift 10 c van de Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, goedgekeurd bij wet van 24 nov. 1975 en uitvoerbaar verklaard bij K.B. van 18 mei 1983 bepaalt dat een vaartuig de verkeersbaan onder een zo recht als uitvoerbaar mogelijke hoek moet kruisen!

## VERORDENING (EEG) Nr. 3168/87 VAN DE COMMISSIE

van 22 oktober 1987

betreffende het beëindigen van de  
visserij op kabeljauw door  
vissersvaartuigen die de vlag voeren  
van Nederland

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE  
GEMEENSCHAPPEN

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

Gelet op Verordening (EEG) nr. 2241/87 van  
de Raad van 23 juli 1987 houdende vaststel-  
ling van bepaalde maatregelen voor controle  
op de activiteiten van vissersvaartuigen <sup>(1)</sup>,  
inzonderheid op artikel 11, lid 3,

Overwegende dat bij Verordening (EEG) nr.  
4034/86 van de Raad van 22 december 1986  
de vaststelling van de voor 1987 geldende  
totaal toegestane vangsten voor bepaalde  
visbestanden of groepen visbestanden en  
bepaalde bij de visserij in het kader van de to-  
taal toegestane vangsten in acht te nemen  
voorschriften <sup>(2)</sup>, laatstelijk gewijzigd bij Ver-  
ordening (EEG) nr. 2999/87 <sup>(3)</sup>, quota vast-  
legt voor kabeljauw voor 1987;

Overwegende dat het, om de naleving te  
waarborgen van de bepalingen inzake de  
kwantitatieve beperking van de vangsten uit  
bepaalde bestanden, waarvoor een quotum  
is vastgesteld, noodzakelijk is dat de Com-  
missie de datum vastlegt waarop het toege-  
wezen quotum wordt geacht volledig te zijn  
gebruikt ten gevolge van de vangsten ver-  
richt door de vaartuigen die de vlag voeren  
van een Lid-Staat;

Overwegende dat, volgens de gegevens me-  
gedeeld aan de Commissie, de vangsten  
van kabeljauw in de wateren van ICES-ge-  
bieden II a (EG-zone) en IV, door vaartuigen  
die de vlag voeren van Nederland of die in  
Nederland zijn geregistreerd, het voor 1987  
toegewezen quotum hebben bereikt; dat Ne-  
derland de visserij op dit bestand heeft ver-  
boden met ingang van 10 oktober 1987; dat  
het daarom noodzakelijk is deze datum aan  
te houden,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING  
VASTGESTELD:

### Artikel 1

Door de vangsten van kabeljauw in de wa-  
teren van ICES-gebieden II a (EG-Zone) en IV,  
door vaartuigen die de vlag voeren van Ne-  
derland of die in Nederland zijn geregi-  
streerd, wordt het aan Nederland voor 1987  
toegewezen quotum geacht volledig te zijn  
gebruikt.

De visserij op kabeljauw in de wateren van  
ICES-gebieden II a (EG-zone) en IV, door  
vaartuigen die de vlag voeren van Nederland  
of die in Nederland zijn geregistreerd, is ver-  
boden alsmede het aan boord houden, de  
overlading en het lossen van dit bestand dat  
door vermelde vaartuigen is gevangen in de-  
ze wateren na de datum van toepassing van  
deze verordening.

### Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de  
dag volgende op die van haar bekendmaking

in het Publikatieblad van de Europese Ge-  
meenschappen.

Zij is van toepassing vanaf 10 oktober 1987.

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

Gedaan te Brussel, 22 oktober 1987.

Voor de Commissie

António CARDOSO E CUNHA

Lid van de Commissie

<sup>(1)</sup> PB nr. L 207 van 29.7.1987, blz. 1.

<sup>(2)</sup> PB nr. L 376 van 31.12.1986, blz. 39.

<sup>(3)</sup> PB nr. L 285 van 8.10.1987, blz. 2.

## SCHRIFTELIJKE VRAAG Nr. 3137/87 VAN DE COMMISSIE

van 20 oktober 1987

tot intrekking van Verordening (EEG)  
nr. 1677/87 betreffende het beëindigen  
van de visserij op kabeljauw door  
vissersvaartuigen die de vlag voeren  
van België

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE  
GEMEENSCHAPPEN

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

Gelet op Verordening (EEG) nr. 2241/87  
van de Raad van 23 juli 1987 houdende  
vaststelling van bepaalde maatregelen voor  
controle op de activiteiten van vissersvaar-  
tuigen <sup>(1)</sup>, inzonderheid op artikels 11, lid 3,

Overwegende dat bij Verordening (EEG) nr.  
1677/87 van de Commissie <sup>(2)</sup>, gewijzigd bij  
Verordening (EEG) nr. 1791/87 <sup>(3)</sup>, de visse-  
rij op kabeljauw in de wateren van ICES-  
gebieden VII (uitgezonderd VII a), VIII, IX,  
X; CECAF 34.1.1 (EG-zone) verboden werd  
vanaf 29 juni 1987 voor vaartuigen die de  
vlag voeren van België of die in België gere-  
gistreerd zijn;

Overwegende dat bij Verordening (EEG) nr.  
2999/87 van de Raad <sup>(4)</sup> is overgegaan tot  
wijziging van de quota voor kabeljauw in de  
wateren van ICES-gebieden VII (uitgezon-  
derd VII a), VIII, IX, X; CECAF 34.1.1 (EG-  
zone), vastgesteld bij Verordening (EEG) nr.  
4034/86 van de Raad van 22 december  
1986 inzake de vaststelling van de voor  
1987 geldende totaal toegestane vangsten  
voor bepaalde visbestanden of groepen vis-  
bestanden en bepaalde bij de visserij in het  
kader van de totaal toegestane vangsten in  
acht te nemen voorschriften <sup>(5)</sup>; dat daarom  
de visserij op kabeljauw in de wateren van  
ICES-gebieden VII (uitgezonderd VII a),  
VIII, IX, X; CECAF 34.1.1 (EG-zone) door  
vaartuigen die de vlag voeren van België of  
die in België zijn geregistreerd, opnieuw  
moet worden toegelaten; dat het daarom  
noodzakelijk is Verordening (EEG) nr. 1677/  
87 in te trekken,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING  
VASTGESTELD:

### Artikel 1

Verordening (EEG) nr. 1677/87 wordt hierbij  
ingetrokken.

### Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de  
dag volgende op die van haar bekendma-  
king in het Publikatieblad van de Europese  
Gemeenschappen.

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

<sup>(1)</sup> PB nr. L 207 van 29.7.1987, blz. 1.

<sup>(2)</sup> PB nr. L 157 van 17.6.1987, blz. 7.

<sup>(3)</sup> PB nr. L 168 van 27.6.1987, blz. 30.

<sup>(4)</sup> PB nr. L 285 van 8.10.1987, blz. 2.

<sup>(5)</sup> PB nr. L 376 van 31.12.1987, blz. 39.

## BRAKS WIL DRASTISCHE SANERING VAN VISSERSVLOOT

Om de problemen in de visserij op te lossen  
moet een vierde van de Nederlandse vis-  
sersvloot verdwijnen.

Dat wil zeggen dat er ongeveer 600 vaar-  
tuigen uit de vaart moeten genomen worden.

Minister Braks meldde dit voor de TROS-  
radio en de NCRV-televisie.

De visserijproblemen worden veroorzaakt  
door overbevissing in de Noordzee, gecombi-  
neerd met EG-afspraken over de verde-  
ling van de hoeveelheden vis die elk land  
mag vangen. Minister Braks vindt het geen  
goede oplossing schepen gedurende een  
half jaar aan de ketting te leggen. De enige  
manier om scherpe controlemaatregelen bij  
het aan land brengen van vis te voorkomen  
is het inkrimpen van de vissersvloot.

Braks wil hoe dan ook voorkomen dat  
opnieuw de hand gelicht wordt met de inter-  
nationale afspraken over de hoeveelheden  
vis die elk land mag vangen.

Hij voorzag dat duizenden processen ver-  
baal uitgeschreven worden als de vissers  
zich niet aan de afspraken houden. „Mis-  
schiezen zien de vissers liever dat ik boten  
aan de ketting houd, maar de rechter vond  
dat in het verleden een te zwaar middel, en  
daar ben ik afhankelijk van”.

Minister Braks wil de vissers die meer van-  
gen dan de aan hun toegestane quota, vol-  
gend jaar korten op deze quota. In samen-  
werking met de visserijorganisaties wil de  
Minister een sanering van een vierde van  
het totale motorvermogen van de Neder-  
landse vissersvloot. Dat komt overeen met  
ongeveer 600 vaartuigen. Het is niet de  
bedoeling dat alleen kleine vaartuigen ver-  
dwijnen.

Minister Braks ziet graag dat vissers zich  
vrijwillig melden voor sanering. De voor-  
waarde is dat de andere vissers meebeta-  
len. Hoe meer de hele sektor bijdraagt, hoe  
hoger de premies en hoe gemakkelijker het  
overschot aan vissersvaartuigen verdwijnt.

# MARKT- EN VISMIJNECHOS

## OOSTENDE

Ook deze week bleef de aanvoer vooral beperkt tot de maandagmarkt. De IJslander die vrijdag verkocht kreeg geen te beste prijzen waarbij alleen voor „bonen” een uitzondering kan gemaakt worden. Maandag een paar ruime tongvangsten en verschillende Westschepen met gul en wijting. Na een volle week zonder storm is er blijkbaar terug overal vis genoeg. In elk geval was de prijs voor de meeste soorten niet te fameus. Alleen kabeljauw, die nog eens uitermate schaars in de markt stond, hield stand en kreeg doorgaans nog tussen 130 en 150 fr. Voor gul werd tussen 55 en 90 fr. betaald.

Kleine tongen, er waren bijna geen andere maandag, gingen in prijs dalen. De kleine sortering rond de 230 fr., de slips rond de 205 fr. Alleen grote en driekwartsortering bleven duur en noteerden tussen 430 en 500 fr. Pladijs is het blijven doen en kreeg tussen 55 en 95 fr. met de grote platen weer het duurst.

Steenschol noteerde tussen 50 en 190 fr. terwijl voor staartvis tot 420 fr. betaald werd. De andere fijne soorten even als tarbot en griet deden het iets minder goed maar krijgen toch nog zulke prijzen dat niet iedereen ze kan kopen. (in de winkel).

Voor de kustvissers was het een drukke week met zaterdag even geen mogelijkheid tot verkoop omdat de vis niet afgeijsd werd. Een maatregel die trouwens alleen nog te Oostende toegepast wordt, waar het waarschijnlijk veel warmer is dan te Zeebrugge en te Nieuwpoort. Dat die vis daar door een hogere prijs krijgt valt zeer te betwijfelen. In de zomer laten afrijzen is normaal, wanneer de temperatuur is zoals deze week zal dat wel niet veel aarde aan de dijk brengen. Wel nog eens kosten voor de reder.

Garnaal is sedert begin deze week opnieuw duurder geworden en noteerde tussen 65 en 100 fr.

### VRIJDAG 23 OKTOBER 1987

	dag.	vis	tong	fr.
IJSLAND				
O.216	18	650	—	1.725.266
WEST				
N.40	12	150	—	391.972
KREEFTENPUT				
B.181	12	40	3.500	718.433
NOORD				
O.303	12	180	—	578.450
KANAAL				
O.369	14	200	—	728.892

### MAANDAG 26 OKTOBER 1987

	dag.	vis	tong	fr.
KREEFTENPUT				
Z.307	12	70	1.100	534.387
KANAAL				
O.275	17	260	—	766.124
O.231	14	100	8.000	2.662.185
O.333	14	160	9.000	2.594.157
WEST				
O.26	11	200	—	625.972
O.229	12	140	—	493.958
O.232	12	150	—	429.166
N.709	12	170	—	673.802
O.309	8	110	—	388.921

Z.502	12	300	—	777.267
NOORD				
Z.483	12	350	500	1.470.164

Z.578/580	212.150
Z.56/548	203.580
Z.447/554	191.760
Z.201/601	319.730
Z.403/472	195.734
	13.347.477

## Verwachtingen

### VRIJDAG 30 OKTOBER

WEST:	O.206, 170 vis
	O.135, 150 vis
	Z.296, 50 vis, 1800 tong
	O.402, 40 vis, 900 tong
	O.427, 50 vis, 1000 tong

### MAANDAG 2 NOVEMBER

IJSLAND:	O.318, 900 vis (270 kab. & gul, 420 rode zeebaars, 50 schelvis, 50 gutvis, 50 mieten, 20 leng, 20 koolvis, 15 heilbot, 25 varia)
	O.129, 600 vis (100 rode zeebaars, 60 schelvis, 325 blauwe leng, 25 gutvis, 30 koolvis, 10 varia)
KANAAL:	O.137
WEST:	O.500, Z.583, Z.96, N.752, N.3, N.719, O.108, Z.128

### DINSDAG 3 NOVEMBER

KANAAL:	O.51
WEST:	*N.708, Z.582

### WOENSDAG 4 NOVEMBER

KREEFTENPUT:	O.306 (vermoedelijk)
--------------	----------------------

## ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

### MAANDAG 26 OKTOBER 1987

Z.67	KN	2.800	350	20	2.260.348
Z.80	W	600	60	13	477.260
Z.59	N	—	550	16	2.002.081
Z.47	N	—	350	15	1.116.106
Z.284	W	1.500	250	10	1.565.520
Z.30	N	350	430	16	1.898.622
Z.54	W	1.800	250	13	1.795.710
Z.321	N	1.200	90	13	937.098
Z.324	N	400	250	15	1.039.475
Z.462	N	—	320	14	1.170.751
Z.86	Kust	—	—	—	27.130
Z.578/580					288.600
Z.201/601					239.260
Z.447/554					234.610
					15.052.571

### DINSDAG 27 OKTOBER 1987

Z.186	W	800	200	14	1.367.224
Z.78	N	—	650	16	2.441.556
BR.6	Krp	—	40	5	63.365
					3.872.145

### WOENSDAG 28 OKTOBER 1987

Z.162	N	—	430	10	1.698.788
Z.19	KN	1.500	250	19	1.526.700
Z.85	W	500	80	15	707.693
Z.506	W	200	250	14	914.637
N.16	W	1.800	200	12	1.164.856
Z.39	KN	2.500	350	18	2.345.396
Z.89	W	1.600	330	10	1.998.884
Z.99	W	1.800	300	14	1.189.034
Z.134	KRP	—	75	10	678.535

## VISAANVOER

### NIUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)
23 okt.	9		14.452	1.288.784
26 okt.	12		51.264	3.509.934
28 okt.	8		14.763	1.066.009

## GARNAALANVOER

### NIUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
22 okt.	1	191	24.401	93	101	
23 okt.	2	375	34.480	72	107	
24 okt.	1	251	15.801	56	69	
28 okt.	1	173	22.570	99	100	

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

## NIUWPOORT

### DONDERDAG 22 OKTOBER 1987

GARNAAL			
O.494	191 kg.	24.401 fr.	

### VRIJDAG 23 OKTOBER 1987

VIS			
N.350	894 kg.	173.963 fr.	
N.706	5.710 kg.	346.654 fr.	
N.58	1.474 kg.	111.356 fr.	
N.95	1.324 kg.	77.760 fr.	
N.575	1.552 kg.	76.095 fr.	
N.49	252 kg.	32.572 fr.	
N.22	630 kg.	35.759 fr.	
N.720	630 kg.	35.760 fr.	
N.700	1.009 kg.	55.470 fr.	
N.88	3.005 kg.	168.608 fr.	
N.590	3.005 kg.	168.609 fr.	
GARNAAL			
O.494	215 kg.	22.998 fr.	

Er werd op de vrijdagmarkt door twee bokkenvissers, twee vaartuigen van de West, drie kustvaartuigen en twee koppels spanvissers samen 14.452 kg vis gelost voor een totaal bedrag van 1.288.784 fr. Tong nr. 1 kreeg 445 à 452 fr./kg en tong nr. 2 494 à 498 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 495 à 502 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 450 à 462 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 320 à 334 fr./kg en kleine tong 228 à 246 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 504 à 611 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 280 à 490 fr./kg, varia tegen 280 à 496 fr./kg. en griet tegen 240 à 398 fr./kg. Voor grote pladijs noteerde men 3000 à 3250 fr. de ben, voor middenslag- of drieling pladijs 2750 à 3000 fr. de ben en voor visjes 2200 à 2400 fr. de ben. Staartvis kreeg 442 à 456 fr./kg, zonnevis 290 à 448 fr./kg, tongschar 98 à 130 fr./kg en koningsvis 200 à

208 fr./kg. Rode soldaten bekwam 75 à 86 fr./kg, robaard 65 à 80 fr./kg en knorhaan 610 à 1100 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 150 à 178 fr./kg opgetekend en voor gul 2800 à 6000 fr. de ben, dit volgens de grootte - klasse. De voorkleine gul bekwam 2840 à 2980 fr. de ben. Grote wijting boekte men tegen 3200 à 3400 fr. de ben en kleine wijting tegen 1300 à 1600 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 1700 à 1800 fr. de ben genoteerd en voor kleine zandschar 1280 à 1400 fr. de ben. Moerrog haalde 3700 à 3900 fr. de ben, tilten 3500 à 3750 fr. de ben, scherpstaarten 3400 à 3600 fr. de ben en katrog 2500 à 3000 fr. de ben. Zeehond werd tegen 2600 à 2800 fr. de ben aangekocht en zee- of zandhaai tegen 1100 à 1400 fr. de ben. Een goede aanvoer met een lonende prijsnotering vormden de voornaamste kenmerken der vrijdagmarkt.

#### ZATERDAG 24 OKTOBER 1987

##### GARNAAL

O.494 251 kg. 15.801 fr.

#### MAANDAG 26 OKTOBER 1987

##### VIS

N.57	4.039 kg.	367.817 fr.
N.15	10.962 kg.	961.673 fr.
N.563	6.212 kg.	321.533 fr.
N.75	6.326 kg.	464.058 fr.
N.95	1.066 kg.	76.602 fr.
N.49	280 kg.	34.961 fr.
N.736	1.540 kg.	162.119 fr.
N.700	1.460 kg.	75.878 fr.
N.575	2.160 kg.	126.263 fr.
N.152	2.513 kg.	128.507 fr.
N.723	2.514 kg.	128.507 fr.
N.88	2.058 kg.	111.875 fr.
N.590	2.058 kg.	111.875 fr.
N.22	4.063 kg.	218.881 fr.
N.720	4.063 kg.	218.882 fr.

Op de maandagmarkt werd door vier bokkenvissers, drie koppels gulle vissers, één vaartuig van de West en vier kustvaartuigen samen 51.264 kg vis aangevoerd voor een totaal bedrag van 3.509.934 fr. Er werd tong, varia en ook Westvis aangevoerd zodat iedere handelaar in de mogelijkheid werd gesteld de voor hem nodige soorten aan te kopen. Tong nr. 1 kreeg 438 à 444 fr./kg en tong nr. 2 468 à 479 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 474 à 486 fr./kg en tong nr. 4 of fruittong 405 à 418 fr./kg. Tong nr. 5 bekwam 290 à 296 fr./kg en kleine tong 228 à 248 fr./kg. Voor grote tarbot noteerde men 430 à 458 fr./kg, voor middenslag tarbot 230 à 340 fr./kg, voor varia 396 à 458 fr./kg en voor griet 160 à 310 fr./kg. Staartvis werd tegen 348 à 364 fr./kg geboekt, tongschar tegen 96 à 192 fr./kg, robaard tegen 75 à 86 fr./kg en rode soldaten tegen 38 à 86 fr./kg. Voor grote pladijs werd 3400 à 3600 fr. de ben opgetekend, voor drieling- of middenslag pladijs 2850 à 3100 fr. de ben en voor visjes 2200 à 2400 fr. de ben. Kabeljauw kreeg 154 à 182 fr./kg en gul 2650 à 6000 fr. de ben, dit à rato der sortering. Voor grote wijting werd 2750 à 3000 fr. de ben opgetekend en voor kleine wijting 1250 à 1600 fr. de ben. Grote zandschar haalde 1780 à 1870 fr. de ben en kleine zandschar 1080 à 1160 fr. de ben. Voor zeehond werd 2550 à 2750 fr. de ben neergepend, voor zee- of zandhaai 1250 à 1500 fr. de ben en voor knorhaan 900 à 1200 fr. de ben. Een grote aanvoer en een ruime belangstelling vanwege de handelaars kenmerkten de maandag. Tevens werd er voor alle aangevoerde soorten een lonende prijsnotering geboekt.

#### WOENSDAG 28 OKTOBER 1987

##### VIS

N.738	3.301 kg.	177.067 fr.
N.350	1.390 kg.	192.866 fr.
N.58	1.191 kg.	178.042 fr.
N.95	702 kg.	50.862 fr.
N.22	2.134 kg.	116.228 fr.
N.720	2.134 kg.	116.228 fr.
N.49	266 kg.	23.996 fr.
N.88	1.497 kg.	89.507 fr.
N.590	1.496 kg.	89.507 fr.
N.700	533 kg.	26.286 fr.

Op de veiling der woensdagmarkt werd door twee bokkenvissers, één vaartuig van de West, twee koppels gullenvissers en twee kustvaartuigen samen 14.763 kg vis aangevoerd voor een totaal bedrag van 1.066.009 fr. Tong nr. 1 werd tegen 411 à 418 fr./kg aan de man gebracht en tong nr. 2 tegen 446 à 454 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong kreeg 448 à 456 fr./kg en tong nr. 4 of fruittong 390 à 406 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 309 à 322 fr./kg en kleine tong 209 à 218 fr./kg. Grote tarbot werd aan 420 à 490 fr./kg genoteerd, mid-

denslag tarbot aan 330 à 390 fr./kg, varia aan 340 à 430 fr./kg en griet aan 220 à 310 fr./kg. Voor staartvis boekte men 396 à 438 fr./kg, voor tongschar 90 à 148 fr./kg, voor rode soldaten 66 à 88 fr./kg en voor robaard 80 à 85 fr./kg. Grote pladijs haalde 3250 à 3500 fr. de ben, drieling- of middenslag pladijs 2600 à 2800 fr. de ben en visjes 2000 à 2250 fr. de ben. Kabeljauw kreeg 140 à 148 fr./kg en gul 2800 à 6000 fr. de ben, dit volgens de sortering. De voorkleine gul bekwam 2780 à 2940 fr. de ben. Voor grote wijting werd 2850 à 3000 fr. de ben neergepend en voor kleine wijting 1200 à 1400 fr. fr brn. Grote zandschar boekte men tegen 1720 à 1840 fr. de ben en kleine zandschar tegen 1080 à 1230 fr. de ben. Voor rog die slechts in geringe mate werd aangevoerd, werden de volgende prijsnoteringen opgeschreven. Moerrog aan 4750 à 5000 fr. de ben, tilten aan 4500 à 4750 fr. de ben, scherpstaarten aan 4000 à 4500 fr. de ben en katrog aan 2300 à 2600 fr. de ben. Zeehond kreeg 2300 à 2500 fr. de ben. Zee- of zandhaai 1100 à 1400 fr. de ben en knorhaan 1400 à 1700 fr. de ben.

**Nieuw!**

Drukkerij  
Nieuwsblad van de Kust  
Het Visserijblad

## KLEURENFOTOCOPIES

van foto's, posters,  
voorwerpen, dia's, enz.  
op mat, blinkend papier  
op transparant.

Goed voor cursus, eindwerk,  
presenteermat, enz.

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

Verzorg al uw drukwerk bij het «Nieuwsblad van de Kust»  
Vraag naar inlichtingen: H. Baelskaai 30 Oostende - tel. (059) 32.11.13

# Tong- en pladijsprijzen

## TONG

### OOSTENDE

	26 oktober	27 oktober	28 oktober
Lappen .....	430 445	.....	.....
Grote .....	452 499	.....	.....
3/4 .....	451 474	.....	.....
Bloktongen .....	398 447	.....	.....
Vóór-kleine .....	276 356	.....	.....
Kleine .....	228 286	.....	.....
Slips .....	200 242	.....	.....

### ZEEBRUGGE

	26 oktober	27 oktober	28 oktober
Grote .....	417 478	456	400 444
Bloktongen .....	466 507	474	462 483
Fruittongen .....	440 550	466 487	420 496
Schone kleine .....	383 418	374 390	374 392
Kleine .....	282 296	260	257 272
Tout petit .....	221 251	226	218 228
Slips .....	215 224	203	204 210

### NIEUWPOORT

	26 oktober	27 oktober	28 oktober
Tong I .....	438 444	.....	411 418
Tong II .....	468 479	.....	446 454
Tong III .....	474 486	.....	448 456
Tong IV .....	405 418	.....	390 406
Tong V .....	290 296	.....	309 322
Slips .....	228 248	.....	209 218

## PLADIJS

### OOSTENDE

	26 oktober	27 oktober	28 oktober
Platen .....	88 96	.....	.....
lek (groot-klein) .....	68 80	.....	.....
Derde slag .....	42 71	.....	.....
Platjes .....	35 55	.....	.....

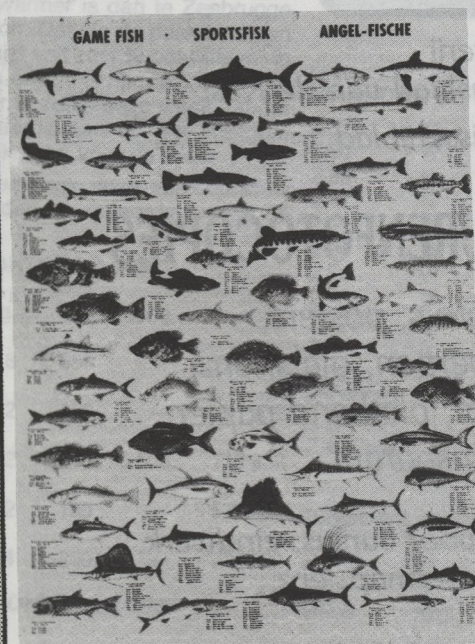
### ZEEBRUGGE

	26 oktober	27 oktober	28 oktober
Platen .....	74 78	72 80	70 86
lek .....	69 74	64 66	61 71
Derde slag .....	56 60	53 57	50 54
Platjes .....	38 44	42 44	38 41

### NIEUWPOORT

	26 oktober	27 oktober	28 oktober
Moeien .....	68 72	.....	65 70
3e slag .....	57 62	.....	52 56
Platjes .....	44 48	.....	40 45

### 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. '1 stuk + 110 fr. verzendingskosten bij „Het Visserijblad”, H. Baelskaal 30, 8400 Oostende. P.C.R. 000-0418987-44.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Oostende		Oostende		Zeebrugge		Zeebrugge		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	26/10	27/10	27/10	28/10	28/10	26/10	27/10	27/10	28/10	28/10	26/10	27/10	27/10	28/10	28/10	26/10
Tarbot groot	500	507	.....	.....	.....	594	640	555	566	463	519	430	458	420	490	.....
Tarbot middel	352	425	.....	.....	.....	488	583	399	423	375	400	230	340	330	390	.....
Tarbot klein	303	349	.....	.....	.....	227	330	261	351	307	319	396	458	340	430	.....
Griet groot	303	349	.....	.....	.....	424	439	419	.....	330	.....	160	310	220	310	.....
Griet middel	277	345	.....	.....	.....	331	352	320	.....	267	275	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	230	300	.....	.....	.....	237	249	200	.....	230	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	160	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	75	133	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26	58	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	56	100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	95	100	.....
Rog (grote)	66	101	.....	.....	.....	67	74	80	.....	73	67	.....	.....	90	95	.....
Tilten	69	86	.....	.....	.....	50	56	69	.....	68	.....	.....	.....	90	95	.....
Scherpstaart	43	78	.....	.....	.....	80	90	72	.....	92	69	.....	.....	80	90	.....
Halve Mans (Gladrog)	61	87	.....	.....	.....	40	50	.....	.....	43	23	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	.....	.....	.....	.....	.....	24	35	36	.....	22	11	.....	.....	46	52	.....
Kabeljauw	100	155	.....	.....	.....	114	184	.....	.....	118	160	154	182	140	148	.....
Gul (groot)	90	108	.....	.....	.....	94	110	128	.....	118	144	53	120	56	120	.....
Gul (middel)	61	88	.....	.....	.....	76	94	86	.....	84	48	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	47	65	.....	.....	.....	54	63	57	.....	70	54	.....	.....	.....	.....	.....
Staatvis	230	446	.....	.....	.....	420	470	.....	.....	448	478	348	364	396	438	.....
Wijting groot	52	73	.....	.....	.....	61	74	56	.....	58	34	55	60	57	60	.....
Wijting klein	23	54	.....	.....	.....	38	42	26	.....	22	.....	25	32	24	28	.....
Schar	12	46	.....	.....	.....	15	21	15	19	15	26	22	37	22	36	.....
Steenschol (Tongschar)	48	188	.....	.....	.....	131	162	120	147	100	135	96	192	90	148	.....
Zeehaai	15	64	.....	.....	.....	40	56	.....	.....	15	40	25	30	22	28	.....
Hondshaai (Zeehond)	14	38	.....	.....	.....	14	17	20	.....	14	.....	51	55	46	50	.....
Pieterman (Arend)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel (Poors)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal (Zeepaling)	15	64	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60	.....	.....	.....	45	55	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk (Posten)	20	33	.....	.....	.....	18	24	18	.....	15	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	127	82	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	202	414	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	107	427	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	180	270	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting (Pollak)	66	112	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	82	70	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol (Schartong)	.....	.....	.....	.....	.....	60	23	.....	.....	80	22	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	16	12	16	.....
Rode Poon (Roobaard)	12	57	.....	.....	.....	74	77	63	.....	42	30	75	86	80	85	.....
Grauwe poon (Knorhaan)	12	18	.....	.....	.....	10	.....	10	.....	10	.....	18	24	28	34	.....
Rode knorhaan (Soldaten)	10	93	.....	.....	.....	61	37	.....	.....	10	.....	38	86	66	88	.....
Langoustinen	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	180	.....	344	230	.....	.....	.....	.....	.....
Krab	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	600	800	.....	.....	.....	.....	.....
Krabbenijpers	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wulk (kist)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	460	1.060	.....	.....	.....	.....	.....

# NEDERLAND

## IJMUIDEN

**Aan de maandagmarkt van 19 oktober werd aangevoerd:** 2.682 kg tong; 30 kisten tarbot en griet; 7 kisten wijting; 1.735 kisten schol; 38 kisten schar; 84 kisten diversen.

### Prijzen in guldens:

#### Per 1 kg.:

heilbot 24,52; tarbot 32,92-32,24; grote tong 28,07-27,31; grootmiddel tong 31,55-29,17; kleinmiddel tong 24,23-23,18; tong één 17,47-16,88; tong twee 12,74-12,37.

#### Per 40 kg.:

tarbot 1.112-744; griet 820-718; schol één 202-192; schol twee 210-190; schol drie 160-154; schol vier 138-134; wijting vier 132-126; schar 76-55; tongschar 421-200; schartong 170; haai 134-98; hammen met kop 470-270; krabben 46; kleine kreeft 238-160; poontjes 67-61.

### De besommingen waren:

KW 5 f 34.900; KW 11 f 20.700; KW 25 f 90.500; KW 35 f 136.000; KW 189 f 42.700.

**Aan de dinsdagmarkt van 20 oktober werd aangevoerd:** 40 kg tong; 383 kisten wijting; 317 kisten schol; 70 kisten schar; 588 kisten haring; 41 kisten makreel en 77 kisten diversen.

### Prijzen in guldens:

#### Per 1 kg.:

grote tong 28,80; grootmiddel tong 30,00; kleinmiddel tong 27,20; tong één 18,00; tong twee 12,80.

#### Per 40 kg.:

tarbot 760; griet 520; schol één 218; schol twee 220-214; schol drie 160-144; schol vier 116-104; wijting drie 122-74; schar 94-54; makreel twee 47-40; haring twee 22; horsmakreel 38-19; bor 38-32; rode poon drie 142-134.

### De besommingen waren:

HD 5 f 9.500; KW 72 + KW 77 f 4.400; UK 18 + UK 90 f 6.400; UK 27 f 7.500; UK 89 + UK 307 f 12.000; UK 135 + UK 145 f 4.800; UK 233 f 2.200; UK 234 f 2.700; UK 333 f 1.300; IJM 8 f 1.100; IJM 18 f 12.900; UK 205 + IJM 206 f 12.800; VD 6 f 4.400.

**Aan de woensdagmarkt van 21 oktober werd aangevoerd:** 29 kg tong; 2 kisten tarbot en griet; 2 kisten schelvis; 788 kisten wijting; 300 kisten schol; 98 kisten schar; 960 kisten haring; 74 kisten makreel en 94 kisten diversen.

### Prijzen in guldens:

#### Per 1 kg.:

kleinmiddel tong 27,00; tong één 19,00; tong twee 14,00.

#### Per 40 kg.:

tarbot 1.040-640; griet 720-600; schelvis vier 100; schol één en twee 210-190; schol drie 172-148; schol vier 122-100; wijting vier 130-60; schar 76-50; makreel twee 50-42; haring twee 26; steenbolk 74; bot 36-26; inktvis 416; rode poon drie 146-142; horsmakreel 28-24; fint 30-25; harders 170-140.

### De besommingen waren:

EH 12 f 1.200; HD 5 f 2.000; KW 51 + KW 227 f 7.200; KW 72 + KW 77 f 7.600; UK 11

f 1.200; UK 27 f 4.600; UK 48 + UK 247 f 10.200; UK 51 + UK 52 f 8.000; UK 135 + UK 145 f 4.600; UK 137 f 3.800; UK 142 + VD 19 f 6.400; UK 208 f 5.500; UK 216 + VD 54 f 12.800; UK 233 f 900; UK 234 f 2.000; VD 6 f 400; VD 14 f 1.400; VD 20 f 3.200; WON 2 f 4.000; WR 67 f 6.800; WR 160 + WR 210 f 1.400; IJM 6 f 2.200; IJM 18 f 9.500; verder twee Texelaars welke f 12.300 besomden.

**Aan de donderdagmarkt van 22 oktober werd aangevoerd:** 93 kg tong; 595 kisten wijting; 304 kisten schol; 73 kisten schar; 4.988 kisten haring; 62 kisten makreel en 31 kisten diversen.

### Prijzen in guldens:

#### Per 1 kg.:

grootmiddel tong 31,00; kleinmiddel tong 29,00-26,00; tong één 20,00-17,20; tong twee 15,00-14,80; paling 8,40.

#### Per 40 kg.:

tarbot 696; schol twee 194; schol drie 174-142; schol vier 112-84; wijting vier 114-61; schar 70-47; makreel twee 60-35; haring twee 23-22; horsmakreel 36-29; bot 37-26; inktvis 408; rode poon drie 186.

### De besommingen waren:

HD 5 f 3.200; KW 4 f 5.200; KW 72 + KW 77 f 6.800; UK 11 f 1.800; UK 18 + UK 90 f 10.600; UK 51 + UK 52 f 3.800; UK 89 + UK 307 f 5.200; UK 135 + UK 145 f 8.000; UK 216 + VD 54 f 11.200; UK 221 + VD 77 f 1.800; VD 6 f 1.900; VD 20 f 4.300; WON 2 f 3.300; IJM 6 f 400; IJM 18 f 4.800; IJM 205 + IJM 206 f 61.000; verder drie Texelaars die met elkaar f 55.800 besomden.

**Aan de vrijdagmarkt van 23 oktober werd aangevoerd:** 9.310 kg tong; 56 kisten tarbot en griet; 988 kisten wijting; 1417 kisten schol; 166 kisten schar; 1.258 kisten haring; 90 kisten makreel en 62 kisten diversen.

### Prijzen in guldens:

#### Per 1 kg.:

tarbot 32,61-29,56; grote tong 27,65-26,74; grootmiddel tong 28,96-28,08; kleinmiddel tong 23,08-22,40; tong één 17,10-16,33; tong twee 12,76-12,30.

#### Per 40 kg.:

tarbot 1.120-684; griet 886-644; schol één 214-188; schol twee 188-176; schol drie 170-136; schol vier 116-76; wijting vier 130-65; schar 71-33; makreel 59-47; haring twee 22; tongschar 364-282; schartong 210-184; haai 160-122; fint 25; horsmakreel 40-35; roggen 200-174; wolf 390; rode poon één en twee 306; rode poon drie 180-140; inktvis 480.

### De besommingen waren:

HD 5 f 5.800; KW 36 f 50.800; KW 51 + KW 221 f 5.800; KW 72 + KW 77 f 6.200; UK 27 f 8.800; UK 48 + UK 247 f 8.600; UK 89 + UK 307 f 7.800; UK 135 + UK 145 f 6.200; UK 137 f 5.300; UK 142 + VD 19 f 15.200; UK 159 + UK 160 f 18.800; UK 216 + VD 54 f 5.600; UK 221 + VD 77 f 3.600; VD 14 f 1.700; VD 20 f 2.300; WON 2 f 1.100; WR 67 f 14.400; WR 160 + WR 210 f 800; IJM 6 f 500; IJM 8 f 300; IJM 18 f 3.400; IJM 34 f 1.300; IJM 39 f 1.200; verder vier Goede-reeders en drie Texelaars, deze zeven schepen besomden te zamen f 325.000.

## COLIJNSPLAAT

### DINSDAG 20 OKTOBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Garn. exp. 1			3,75
Garn. exp. 2			2,94
Garn. bnl. 2			3,18
TOTAAL:	47.329	153.278	

### WOENSDAG 21 OKTOBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Garn. exp. 1			3,15
Garn. bnl. 2			3,34
TOTAAL:	28.126	92.992	

### DONDERDAG 22 OKTOBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong I			16,83
Tong II			13,42
Tarbot IV			16,83
Tarb/Griet			13,00
Griet II			14,50
Schol 2 (G)			4,31
Schol 3 (G)			3,37
Schol 4 (G)			2,56
Kab. 3 (G)			4,47
Kab. 4 (G)			3,90
Kab. 5 (G)			3,23
Wijt. 4 (G)			1,95
Schar open			1,27
Schar 2/D			83
Makr. III			1,64
Zeebaars			24,92
Bot			74
Zalm-Forel			9,88
Schol 2 (O)			3,86
Schol 3 (O)			3,23
Schol 4 (O)			2,17
Inktvis zw			4,00
Harder			4,28
Paling			12,25
Diversen			2,23
Garn. exp. 1			3,58
Garn. exp. 2			3,18
Garn. bnl. 2			3,43
TOTAAL:	51.700	157.422	

### VRIJDAG 23 OKTOBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr.			26,14
Tong gm			26,89
Tong km			21,76
Tong I			16,31
Tong II			12,24
Tarbot II			23,00
Tarbot III			18,05
Tarbot IV			16,47
Griet II			14,10
Schol 2 (G)			3,54
Schol 3 (G)			3,25
Schol 4 (G)			2,69
Wijt. 4 (G)			1,93
Schar open			1,18
Schar 2/D			85
Zeebaars			18,38

# NEDERLAND

Poon 2	83
Bot	65
Tongschar	6,00
Schol 2 (O)	3,17
Schol 3 (O)	3,04
Schol 4 (O)	1,89
Harder	4,00
Steenbolk	71
Paling	12,10
Diversen	3,98
Garn. exp. 1	3,31
Garn. exp. 2	2,81
Garn. bnl. 2	3,26
<b>TOTAAL:</b>	<b>22.500 97.608</b>

VRIJDAG 23 OKTOBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr.			28,29
Tong gm			28,40
Tong km			22,01
Tong I			16,51
Tong II			12,34
Tarbot I			30,28
Tarbot II			23,90
Tarbot III			20,12
Tarbot IV			17,96
Tarbot afw.			13,56
Griet I			19,79
Griet II			16,61
Schol 1 (G)			4,10
Schol 2 (G)			4,17
Schol 3 (G)			3,38
Schol 4 (G)			2,71
Kab. 2 (G)			5,86
Kab. 3 (G)			4,44
Kab. 4 (G)			3,98
Kab. 5 (G)			2,81
Kab. (afw.)			55
Wijt. 4 (G)			1,70
Schar 1/D			1,26
Schar 2/D			95
Makr. III			72
Poon gr.			1,46
Poon 1			1,51
Poon 2			74
Rog I			5,09
Rog II			3,97
Koolv. 1 (G)			2,67
Schel. 3 (G)			2,50
Schel. 4 (G)			1,50
Bot			45
Tongschar			9,30
Schol 1 (O)			4,36
Schol 2 (O)			4,18
Schol 3 (O)			3,16
Schol 4 (O)			2,06
Haai + P			3,58
Krab			81
Inktvis W			8,01
Inktvis zw			2,00
Harder			2,62
Steenbolk			95
Mullen			4,50
Hammen			18,71
Paling			9,00
Diversen			1,32
Garn. exp. 1			3,37
Garn. exp. 2			2,96
Garn. bnl. 2			2,93
<b>TOTAAL:</b>	<b>38.078 144.108</b>	<b>TOTAAL:</b>	<b>382.640 2.061.091</b>

## GOEDEREDEE

DONDERDAG 22 OKTOBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			26,71
Tong gm			28,38
Tong km			22,68
Tong I			17,13
Tong II			12,53
Tarbot I			32,13
Tarbot II			24,33
Tarbot III			21,17
Tarbot IV			17,40
Tarbot afw.			12,25
Griet II			17,26
Schol 4 (G)			2,80
Wijt. 4 (G)			2,16
Schar 1/D			1,38
Schar 2/D			1,00
Poon 1			2,29
Poon 2			1,48
Rog II			1,00
Bot			65
Schol 1 (O)			4,75
Schol 2 (O)			4,77
Schol 3 (O)			3,47
Schol 4 (O)			2,40
Harder			3,00
Steenbolk			1,28
Paling			9,83
Diversen			16,67
Garn. exp. 1			3,50
Garn. exp. 2			3,08
Garn. bnl. 2			3,02
<b>TOTAAL:</b>	<b>38.078 144.108</b>	<b>TOTAAL:</b>	<b>382.640 2.061.091</b>

## STROOMVERMINDERING = TE KLEIN VOEDSELAANBOD VOOR MOSSELEN?

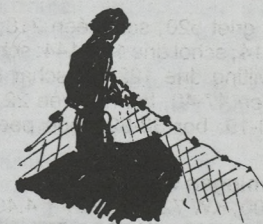
Met het klaarmaken van de stormvloedkering zijn op de Oosterschelde de stroomsnelheden aanzienlijk teruggelopen, hetgeen mogelijkheden blijkt te bieden voor de aanleg van nieuwe mosselpercelen in het westelijk gedeelte.

Het waren juist de grote stroomsnelheden die voor de afsluiting een beperkende faktor daartoe vormden. Drs. Klepper, van de dienst getijdewateren van Rijkswaterstaat sloeg de hoop van de mosselkweker de grond in door tijdens een symposium over de Deltawerken te verklaren, dat juist door die stroomvermindering er een kleiner voedselaanbod voor de mosselen voorhanden is, vooral in het voor- en najaar.

Een sterke uitbreiding van het mosselbestand zou tot gevolg hebben dat er te weinig plankton voor de andere organismen overblijft.

Minder stroom betekent minder opwarreling van de slibdeeltjes, dus een grotere helderheid van het water. Doordat er nu meer licht kan toetreden, zal het proces van voedselopbouw (assimilatie) door het plantaardige plankton versneld worden. Doch anderzijds wordt dit proces vertraagd doordat er minder zoet rivierwater, dat de voedingsstoffen voor dit plankton bevat, de Oosterschelde opkomt.

Bij uitbreiding van de hoeveelheid kweekpercelen naar het westen toe, verwacht de Heer Klepper dan ook dat de mosselen kleiner zullen blijven.



## VISAFSLAG LAUWERSOOG HEEFT WELDRA WINDTURBINE

De visafslag van Lauwersoog zal binnenkort waarschijnlijk kunnen beschikken over een eigen energievoorziening in de vorm van een windturbine. Er bestaan concrete plannen om ten Zuiden van de afslag een windmolen te bouwen.

Deze windmolen heeft een lengte van 24 meter en een vermogen van 75 K.watt. De totale kosten van het project zullen 2 miljoen 700 duizend fr. bedragen.

Het Ministerie van Economische Zaken stelt een subsidie van ± 900 duizend fr. beschikbaar, terwijl het ministerie van VROM een aanvullende premie van ± 270 duizend fr. zal verstrekken. De EGD draagt ± 180.000 fr. bij en ook de provincie Groningen draagt bij. De bouwtijd van de windmolen bedraagt ongeveer twee maanden en de stroom wordt door de visafslag afgenomen. Wanneer de stroomverbruik van de afslag periodiek minder is, zal er weer overgeschakeld worden op het openbare net.

REDERS en VISSERS,

voor uw

## SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

## HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - Ø 32.11.01

# NEDERLAND

## HAVENMAQUETTE IN VISSERIJMUSEUM TE VLAARDINGEN

Het Visserijmuseum te Vlaardingen beschikt over een gloednieuwe en fantastische maquette. Deze maquette is er een van de Vlaardingse vissershaven, meet 6 m lang en ziet eruit zoals deze er in 1870 uitzag.

Burgemeester Van Lier van Vlaardingen omhulde de zeer gedetailleerde maquette in aanwezigheid van een groot aantal relaties van het visserijmuseum, van de Stichting Jubileumproject Visserijmuseum en van Sponsor Mobil Oil bv. De Rotterdamse oliemaatschappij maakte door forse financiële steun de bouw van deze maquette mogelijk. Het Visserijmuseum, Instituut voor de Nederlandse Visserij in Vlaardingen bestaat dit jaar 25 jaar en in het kader van dit jubileum worden er een aantal activiteiten ontplooid. Momenteel is men bezig met de bouw van een vleugel achter het historisch museum pand aan de Vlaardingse Westhavenkade.

Middelpunt van de nieuwe ruimte in het museum is de maquette van de Vlaardingse vissershaven zoals deze er op 11 juni 1870 uitzag. Op deze dag liepen er niet minder dan 6 nieuwe schepen van stapel op de talrijke verven.

Zeker met de grote problemen waarmee de Nederlandse zeevisserij vandaag te kampen

heeft, is het nauwelijks voorstelbaar dat ruim 100 jaar geleden de visserij zorgde voor een zo grote economische activiteit in Vlaardingen. De prachtige maquette geeft een duidelijk beeld van die bloeiperiode.

Naast de maquette zal in het nieuwe gedeelte van het museum presentaties te zien zijn

van tientallen aan de visserij verbonden bedrijven en ambachten.

Het publiek zal nog tot halwege december moeten wachten voordat de maquette te bezichtigen zal zijn. Tegen die tijd zal de uitbreiding van het museum klaar zijn.



De maquette van de vissershaven van Vlaardingen zoals die er in 1870 uitzag.  
Foto Visserijnieuws.

## VIERDE SCHIP TE WATER VOOR NEDERLANDS GROOTSTE PARTIKULIERE KOTTERREDER



Zaterdagochtend 10 oktober jl. ging bij scheepswerf Barkmeijer Stroobos BV het vierde schip te water voor Nederlands grootste partikuliere kotterreder, de UK 366 voor J. Korf (36) uit Urk. In december 1979 haalde Korf nieuw de UK 168 uit bij „De Dageraad” in Woubrugge. Vier jaar later bracht Korf, die altijd graag een rederij wilde, de ARM 22 in de vaart als UK 368 met in november 1983 als derde schip de nieuwe UK 367, die werd afgeleverd door machinefabriek A. Hoekman BV te Urk.

In 1986 werd door Korf de bouwopdracht gegeven voor de UK 366 „Deo Juvante” aan Hoogenraad en Kuyt BV, gevestigd op wat eens heette: Sleephelling Maatschappij Scheveningen.

De UK 366 krijgt een lengte over alles van 44,10 meter en een breedte op spanten van 9 meter. In alle schepen van rederij J. Korf staan 2.400 PK Stork Werkspoor Diesel hoofdmotoren.

De vislier voor de UK 366 is van het fabriekat Ridderinkhof met 10 trommels.

## KABELJAUW IN BESLAG GENOMEN

Vorige week donderdag heeft de A.I.D. kabeljauw van de BR 15 en de BR 35 in beslag genomen.

Van deze rondvissers werd respectievelijk de besomming in beslag genomen en de vangst van 1.000 kg. kabeljauw.

Zoals bekend heeft Minister Braks een week voordien de visserij op kabeljauw gesloten verklaard voor dit jaar, omdat naar zijn mening het quotum opgevoerd is.

De schippers van beide vaartuigen kregen een zozegde economische maatregel opgelegd. Bij een volgende overtreding kunnen ze vervolgd worden.

## UITBREIDING VISSERSHAVEN COLIJNSPLAAT GOEDGEKEURD

Uitstel is niet gerechtvaardigd, ondanks onzekerheden als het aanvoeren in een beperkt aantal havens, de Gedeputeerde Staten van Zeeland besloten de investering van de gemeenten Kortgene, ter grootte van ruim 32 miljoen Bfr., ten behoeve van de uitbreiding van de vissershaven en de vismijn te Colijnsplaat, goed te keuren.

De provinciale overheid besloot overigens eerder om de gemeente te helpen met een bedrag van ± 9 miljoen Bfr., afkomstig uit het fonds voorwaarden scheppend beleid.

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## HET ONGELUK VAN DE ENEN...

De wormenhistorie die in de Duitse vishandel een stormwind ontketende is ten slotte een goede zaak aan het worden voor de verkopers van de doorlichtkast waarop de visfilets gelegd worden om de aanwezigheid van wormpjes op te sporen, in werkelijkheid om aan te tonen dat er geen wormpjes aanwezig zijn en de klant gerust mag zijn.

Ieder vishandelaar die zichzelf respecteert en zijn cliënteel wil behouden is dus aan zichzelf verplicht zo een kast in zijn zaak, indien niet in zijn etalage, te hebben en er de visfilets op te doorlichten vóór ze ingepakt worden.

Dat zal ook maar zijn tijd duren: wie ver genoeg kan terugblikken zal zich herinneren dat Nederland en België in de winter 68-69 een dergelijke tijd meegemaakt hebben en ettelijke consumenten hier na het eten van pekelf- of van gemarineerde haring met darmklachten af te rekenen had.

Na het verplichte invriezen gedurende 24 u. is dat probleem uit ons levensbeeld verdwenen.

Nu zijn de Duitsers geen mensen die bij de pakken blijven zitten, en de nodige maatregelen zullen ook wel volgen.

Intussen wordt daar nog duchtig gediscussieerd: moet er nog vis uit Frankrijk ingevoerd worden? Kan enkel onderhandeld worden om de soorten in te voeren die zeker wormvrij zijn? Dat schijnt niet haalbaar.

## HD 104 „VERTROUWEN” AAN IERLAND VERKOCHT

De motorkotter HD 104 „Vertrouwen” (ex HD55 „Marie Cecile”) eigendom van A. Yff te Den Helder werd door bemiddeling van Westcoasting uit IJmuiden aangekocht door de Heer S. Mc. Quillan uit Clogherhead te Ierland. Het schip werd in 1968 bij scheepswerf Hoogezand te Hoogezand gebouwd en is voorzien van een 700 PK sterke Bolnes hoofdmotor. De lengte over alles is 26,31

meter en heeft een bruto-tonnage van 108 ton. Voor de oplevering werd het vaartuig bij Scheepswerf Visser te Den Helder drooggezet voor de bodeminspectie en schroefasinspectie. Het schip verliet op 23 september Den Helder en kwam op 26 september in haar thuishaven te Kilkeel in Ierland. Het schip zal vooral kabeljauw-visserij in de Ierse Zee uitoefenen.

## IJSLAND EN DE WALVISVAART

„Terwille van de wetenschap” gaat IJsland gewoon door met het afslachten van de walvissen. Dit, hoewel iedereen weet dat er alleen economische belangen met de IJslandse walvisvaart zijn ingediend.

Amerika dreigde met het stopzetten van de import van IJslandse vis en visproducten als IJsland zou doorgaan met de walvisjacht. IJsland had reeds een antwoord klaar. Alle bouwwerkzaamheden op de grote Amerikaanse vliegbasis Keflavik werden gestopt en bovendien dreigde men alle in IJsland gestationeerde Amerikaanse militairen het land uit te sturen indien de V.S. nog steeds bezwaren hadden tegen de IJslandse walvisvaart.

IJsland kreeg Amerika op de knieën, en is daar zeer trots over, en mag nu honderd van de gevraagde tweehonderd walvissen schieten.

## NIEUW VISVERWERKINGSBEDRIJF VOOR SURINAME

In Suriname is men volop bezig aan het opzetten van een eigen visverwerkingsbedrijf, waarin de nadruk zal gelegd worden op de productie van vismeel voor de veevoederindustrie, vismineralen en aromatische producten.

Daarbij zullen vis en visafval de belangrijkste grondstoffen zijn.

De plannenmakers zitten verlegen om informatie over produktielijnen, droogkamers en rokerijen.

De te verwerken vissoorten zijn ondermeer haai, bang-bang, kandra en kabeljauw.

Over de produktielijnen wordt gedacht aan een voor schoonmaken en wassen, een voor het droogzouten van 3 tot 5 ton ineens in een pekelfak, gedurende 1 à 2 dagen, een voor het uitlekken in de zon, een voor het drogen met behulp van droge lucht en een voor het verpakken in ter plaatse gefabriceerde pons- en kilozakken.

De produktielijn voor vismeel wordt vanuit Panamaribo als volgt omschreven: wassen, grofmalen, drogen, fijnmalen, zeven, mixen en verpakken (vacuum of in blik).

Verder is men in Suriname geïnteresseerd in een joint-venture op het gebied van de vis- en garnalenvangst, inblikken en diepvriezen en tenslotte het verwerken van afval tot vismeel. Dat alles is vooral gericht op export. Eventuele joint-venturepartners dienen zelf schepen, machines en deskundigheid mee te brengen, aldus de plannenmakers.

Voor meer inlichtingen: Trans European Business BV., Rode Kruislaan 41, 1111 NE Diemen, tel. 02975-62942.

## EEN DRIJVENDE BROK GESCHIEDENIS



De „Golden Hinde”, een repliek van het schip waarmee Sir Francis Drake tussen 1577 en 1580 een wereldrondvaart maakte, vaart hier de baai van San Francisco binnen. Het schip neemt deel aan de feestelijkheden ter gelegenheid van de 60e verjaardag van de haven van Oakland. Het schip, dat ingericht werd als een drijvend schoolmuseum, heeft verleden jaar 14.000 mijl afgelegd tussen Engeland en Vancouver.

## SCHIPPERS!

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

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## SCHOTLAND MET EEN NIEUW VISSERIJPLAN VOOR DE VISSERIJ...

... in de vorm van een cursus per briefwisseling. Het idee komt van een gewezen MP die eigenlijk uit een landbouwmilieu stamt, waar, zegt hij, massa's dergelijke training voor de jonge landbouwers bestaat, en er van de kant van de visserij niets bestaat.

„Fishing News” wijdt een uitgebreid artikel aan het ontwerp. De „leerlingen” zullen thuis kunnen studeren op uren die hen passen, en bv. daarvoor hun werk niet moeten laten. Er wordt wel beklemtoond dat uiteindelijk een schooldiploma zal nodig zijn, maar dit examen zal dan kunnen afgenomen worden als de leerling oordeelt daarvoor klaar te zijn.

Kursussen worden voorzien voor alle sectoren van de industrie: de vangst, de verwerking, de detailverkoop.

Er staat ook een legertje leraren van verscheidene scholen uit alle delen van het land klaar om de huiswerken te verbeteren, de student te begeleiden en te helpen.

Om de kosten van dit onderwijs te dekken wordt een half miljoen pond uitgetrokken.

Men voelt altijd een zekere bewondering voor initiatiefnemers en wenst hen dan alle succes toe, wat ze hier wel zullen nodig hebben. Theorie kan op die manier wel aangeleerd worden, maar in de visserij komt er toch ook veel „met de handen” om het hoekje kijken en daarin kan niet de praktijk vervangen.

### ...EN EEN VISHANDELAAR MET EEN ANDER PLAN.

In hetzelfde nummer van dezelfde krant zegt een vishandelaar van Plymouth dat het BBC TV programma „Floyd on Fish” méér voor de visserij doet dan Seafish (een officieel orgaan dat o.a. bovenstaande lessen financieert). Hij zegt letterlijk: „Het „Floyd on Fish” programma werd dikwijls hier gefilmd en telkens werden de visstalletjes leeggekocht. Huisvrouwen kochten al wat getoond werd, vooral als er nieuwe recepten gedemonstreerd werden”. Hij schreef ook een brief

naar Seafish maar dat is een andere geschiedenis.

„Floyd on Fish” (in 't Nederlands Floyd over vis), voor wie het nog niet zag is een programma waar Floyd (dat is zijn naam) de kijkers wel eens meeneemt naar een vismijn, ze het lossen van een vissersvaartuig laat bijwonen, toont hoe een visafslag fungeert; hij neemt de vis in de hand en legt er alles over uit zonder wetenschappelijk te doen, spreekt over het produkt met kennis van zaken, heeft het over een vissoort of over verschillende vissoorten, benadrukt er de kwaliteiten van, toont recepten of een of ander plaatsje dat hij ontdekte waar de vis op een goedkope en lekkere manier voorbereid wordt en de presentatie van de schotel tevens zeer aantrekkelijk is.

Hijzelf is zeer eenvoudig en schijnt zo uit het vissersmilieu te komen. De vrouwen bij wie hij naar een recept komt kijken zijn doorsnee vrouwen, ze komen niet pas van de kapper, hebben geen roodgelakte nagels, maar ze koken goed en spreken over hun bereiding met liefde en smaak. En het is dan ook geen wonder dat de huisvrouwen die het programma volgen dit zelf ook eens willen proberen.

Hij gaat ook wel eens bij de Oosterlingen waar rauwe vis klaargemaakt wordt en waar de kneepjes voor de kijkers uit de doeken gedaan worden. Kortom, dat is de stijl: geen gekende namen, geen viertokkenrestaurants, wat tenslotte neerkomt op publiciteit voor die mensen, maar échte liefhebbers van vis, die weten hoe het kan om een lekker en niet te duur maal op tafel te brengen.

... Een ideetje voor onze eigen BRT?



## DE SCHOTTEN EN DE VIS

Er is de laatste dagen nogal wat deining ontstaan onder de Schotse bevolking omdat een toeristisch organisme voorstelde de Highlands om te toveren in ultra moderne skistations die in de wintermaanden ontelbare toeristen zouden aantrekken. De tegenstand van alle lagen van de bevolking is zo groot geweest dat ze het project hebben laten varen.

Ze hebben het laten varen om met een ander voor de dag te komen: het installeren in de Locks van fish farms waarvan ze ook het allerbeste verwachten. Ze zeggen nl. dat als ze er nu mee starten, deze farms in 1990 werk zouden verschaffen aan 1.200 mensen, en dat na 3 jaar reeds 10.000 ton vis zou kunnen geproduceerd worden. Een ander argument dat ze naar voor schuiven is dat de rivieren leeggevisst worden door de stropers, en dit met de farms niet meer zou mogelijk zijn...

Voor de reiziger die twintig jaar geleden door Schotland trok was het beeld van een man in het rivierwater tot aan de lenden, met de lijn in de hand een mooi beeld om te bekijken en te fotograferen. Vanaf nu zal het uit zijn met de lijnvisser, en zal in hetzelfde landschap dit idyllische beeld vervangen worden door houten staken en kisten „door rommel” zei een Highlander, en dit wordt een blijvend beeld. De Schotten, om hun milieu bezorgd, beweren dat dit vervuiling zal teweeg brengen en dat vogelsoorten die zich voeden met waterdiertjes noodgedwongen zullen verdwijnen. Dit, zeggen ze, zal niet enkel de vogels schade berokkenen, het zal ook de toeristen op de vlucht jagen want wie kijkt nu graag op een meer gevuld met staken en kisten op de oever?

Ook de restaurants zijn over de zaak niet te spreken: op een kaart in een up-to-date restaurant kan gelezen worden. „Verse Schotse zalm gevangen met de hengeloede en de lijn.”

Zegt een Highlander: „Zelfs de Lochness zal er moeten aan geloven. Onze enige hoop ligt nu bij Nessie (hun monster). We hopen dat ze in één nacht alle staken en kisten opwreet”.

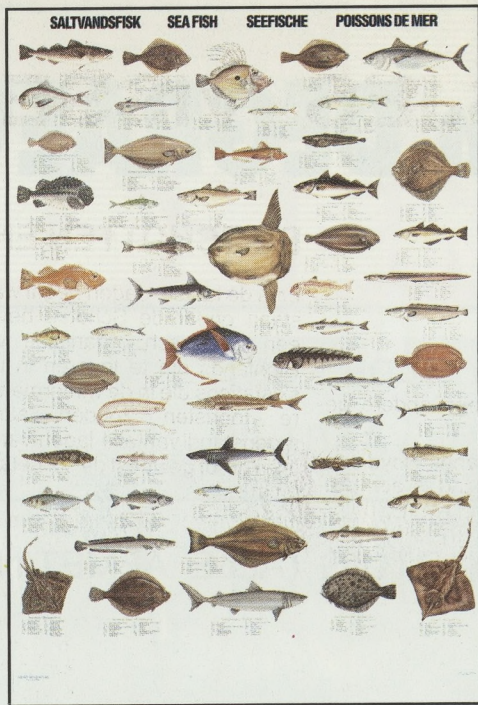


## LIPS n.v. scheepsschroeven

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



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<sup>STE</sup> VAARTUIG

BOUWEN van ELK TYPE VISSERSVAARTUIG (ALLE AFMETINGEN)



NIEUWBOUW EN HERSTELLINGEN VAN VISSERSVAARTUIGEN  
AFDELING MEKANIEK, HOUTBEWERKING,  
ZANDSTRALEN EN METALISEREN

**WERFKAAL 1, 8380 ZEEBRUGGE**

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