

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,

Visserweg 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 27 november 1987 - Nr. 45

MARKTSITUATIE IN DE ZEEVISSERIJ IN OKTOBER 1987

TONGOPBRENGSTAFNAME GROTER DAN BESOMMINGSGROEI VAN DE ANDERE WITVIS, DALENDE OPBRENGSTEN PER ZEEDAG

(teneinde seizoenvariatiën te neutraliseren, werden de gegevens van oktober 1987 vergeleken met deze van oktober 1986)

AANVOER

Nietegenstaande de visserijinspanning uitgedrukt in zeedagen bij een stagnerend gemiddeld motorvermogen, met 6% toenam, verminderden de aanlandingen met 175 ton of 6% tot 2.690 ton. De bodemvisproductie kromp met 229 ton of 9% tot 2.384 ton, terwijl de vangst aan schaal- en weekdieren met een derde verbeterde en terug de 300 ton bereikte.

De vangstverschuivingen onder de witvissoorten waren opmerkenswaardig. Ingevolge de de vangstbeperkingen verminderde de kabeljauwaanvoer met niet minder dan 480 ton of 55% tot 386 ton, wat nog ongeveer 130 ton meer was dan het extreem lage aanvoerniveau van oktober 1985. De felle kabeljauwproductiederving kon bijna volledig worden gecompenseerd door de uitzonderlijke scholvangsten, die nagenoeg voor een verdubbeling tot 986 ton zorgden. De andere platvissen schar, tongschar en rog boekten eveneens een belangrijke productieaanwas. Terwijl voor de edele platvissen tong, tarbot en griet de tegenovergestelde vaststelling gold. De nobele platvis tong boekte een aanvoer van 223 ton, wat een afname van 69 ton of 24% betekende. De vangstafname was bovendien vrij algemeen voor de rondvissen.

De garnaalvangsten groeiden met 82 ton tot 127 ton en bereikten daarmee het niveau van oktober 1985. Terwijl de aanvoer van langoestientjes met 30% verder daalde tot 46 ton en nog amper de helft van oktoberproductie 1985 omvatte.

AANVOERWAARDE:

De aanvoerwaarde daalde met 12 miljoen F. tot 241 miljoen F. (- 5%). De grootste verliespost vormde de tong waar het effect van de minderaanvoer (- 24%) nog werd versterkt door een prijsdaling van 9% wat resulteerde in een besomming van 75 miljoen F., hetzij 33 miljoen F. minder (- 30%). Onder meer het schaarser aanbod van de andere bodemvissen (- 7%) lokte een aanzienlijke prijsstijging van 25% uit zodat die aanvoerwaarde met 20 miljoen F. kon opklommen tot 145 miljoen F. (+ 16%). In feite kon de

opbrengstderving aan de edele platvis tong meer dan gecompenseerd worden door de ontzaglijke besommingstoename voor de gemene platvis schol, waar een felle produktietoename (+ 90%) nog gepaard ging met een prijsstijging van 40%, zodat de scholbesomming met 39 miljoen F. aanzette tot 62 miljoen F. (+ 165%). Bij de pilootwitvis kabeljauw was de positieve prijsresponse van 48% onvoldoende om de invloed van de 55% minderaanvoer te nivelleren zodat de besomming bleef steken bij 26 miljoen F., hetzij een afname van 13 miljoen F. of een derde.

Voor de garnaal werd de prijsdruk tengevolge het ruimer aanbod scherp gevoeld, zodat de garnaalopbrengst ondanks de verdrievoudige produktie met 3,3 miljoen F. oplom tot 9 miljoen F.

PRIJZEN

Alhoewel de algemene gemiddelde visprijs vrij stabiel leek (+ 1%), noteer-

den we toch opvallende prijsevoluties. De kabeljauwprijs groeide met 22 F/kg tot 68 F/kg (+ 48%), doch deze ingrijpende prijstoename is nagenoeg uitsluitend het gevolg van het gewijzigd aanvoer grootte assortiment. De kabeljauwaanvoer bestond in oktober 1986 voor 711 ton of 82% uit grootte 5, terwijl in oktober 1987 de grootte 5 amper 72 ton of 18% omvatte.

De G.P. voor de grootteklasse bedroeg resp. 1 - 113 F/kg (+ 3%), 2 - 99 F/kg (- 10%), 3 - 69 F/kg (- 29%), 4 - 63 F/kg (- 12%) en 5 - 56 F/kg (+ 51%). Nagenoeg de helft van de aanvoer werd ondergebracht onder maat 3, tegenover 34 ton in oktober 1986.

De evolutie van de scholprijs daarentegen is fel stijgend voor alle sorteringen: 1 - 78 F/kg (+ 16 F/kg), 2 - 76 F/kg (+ 23 F/kg), 3 - 62 F/kg (+ 19 F/kg) en 4 - 49 F/kg (+ 15 F/kg).

De G.P. tong daalde met 33 F/kg tot 335 F/kg en de prijsdifferentiatie per grootte-



GETIJTAFELS en SEINEN

TABLEAUX des MAREES
et SIGNAUX

1988

HOOGWATERBOEKJE 1988

Het Hoogwaterboekje 1988 is reeds ter beschikking in de drukkerij van „Het Nieuwsblad van de Kust”.

Het geeft ook de tijdsverschillen voor het hoog water te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwerpen, en al de voornaamste havens van Nederland.

Dit zeer nuttig zakboekje is in alle boekwinkels verkrijgbaar tegen de prijs van 40 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 40 fr. + 26 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust”, H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

VERGELIJKENDE CUMULERENDE ZEEVISSERIJSTATISTIEK OVER DE PERIODE 1985 - 1987 ⁽¹⁾

MAAND JANUARI T/M OKTOBER 1987

SOORTEN	januari-oktober 1985			januari-oktober 1986			januari-oktober 1987 (2)		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis	805.818	33.481.311	41,55	402.966	19.980.694	49,58	268.047	13.184.483	49,19
Kabeljauw	4.209.486	255.278.044	60,64	4.310.269	247.243.712	57,36	5.589.471	309.567.163	55,38
Wijting	1.457.629	52.027.610	35,69	1.525.225	59.661.681	39,12	1.099.506	43.197.503	39,29
Leng	158.850	8.474.577	53,35	152.412	8.569.865	56,23	146.208	7.320.828	50,07
Schol	6.723.920	293.447.714	43,64	5.706.343	240.105.545	42,08	6.860.483	330.154.332	48,12
Schar	489.693	13.067.478	26,69	463.397	13.147.624	28,37	587.534	15.070.079	25,65
Tarbot	211.245	71.552.018	338,72	205.652	71.212.596	346,28	172.233	67.285.679	390,67
Griet	257.949	53.525.588	207,50	278.325	64.553.040	231,93	268.642	69.141.844	257,38
Tongschar	985.637	92.073.203	93,41	657.010	73.396.079	111,71	545.667	56.289.102	103,16
Roggen	1.682.270	75.213.956	44,71	1.415.022	71.612.510	50,61	1.412.734	70.391.521	49,83
Zeeduivel	585.223	146.163.973	249,76	360.990	108.162.934	299,63	241.303	73.801.833	305,85
Noorse schelvis	307.517	18.614.422	60,53	365.002	20.661.770	56,61	280.407	15.489.500	55,24
Doornhaai	389.231	17.816.860	45,77	299.764	15.062.631	50,25	210.351	9.929.392	47,20
Hondshaai	394.116	10.290.320	26,11	444.128	11.052.068	24,88	510.136	11.055.587	21,67
Andere	2.069.065	89.497.135	43,25	1.826.081	85.001.473	46,55	1.665.457	73.113.822	43,90
TOTAAL	20.727.649	1.230.524.209	59,37	18.412.586	1.109.424.222	60,25	19.858.179	1.164.992.218	58,67
b. Tong	3.167.305	805.760.984	254,40	3.943.270	1.214.167.632	307,91	3.469.339	1.242.456.827	358,12
TOT. DEMERSALE VIS	23.894.954	2.036.285.193	85,22	22.355.856	2.323.591.854	103,94	23.327.518	2.407.449.045	103,20
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	1.952.171	23.565.085	12,07	388.405	3.957.296	10,19	1.249	36.205	28,99
Overige	38.026	630.555	16,58	59.196	967.667	16,35	31.490	531.646	16,88
TOT. PELAG. VIS	1.990.197	24.195.640	12,16	447.601	4.924.963	11,00	32.739	567.851	17,34
3. SCHAAL/WEEKDIEREN									
Garnaal	484.005	61.836.947	127,76	459.690	63.384.179	137,88	466.351	55.571.636	119,16
Noorse kreeft	593.348	83.186.295	140,20	302.211	62.843.550	207,95	308.873	65.604.711	212,40
Schelpen	415.295	18.494.618	44,53	489.815	29.457.017	60,14	421.948	26.071.828	61,79
Overige	611.222	16.801.111	27,49	582.753	17.725.657	30,42	537.922	17.298.869	32,16
TOT. SCHAAL/WEEKD.	2.103.870	180.318.971	85,71	1.834.469	173.410.403	94,53	1.735.094	164.547.064	94,83
ALGEMEEN TOTAAL	27.989.021	2.240.799.804	80,06	24.637.926	2.501.927.220	101,55	25.095.351	2.572.563.960	102,51

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens.

(2) voorlopige cijfers

VERGELIJKENDE ZEEVISSERIJSTATISTIEK

OVER DE PERIODE 1985 - 1987 ⁽¹⁾ - MAAND OKTOBER 1987

SOORTEN	oktober 1985			oktober 1986			oktober 1987 (2)		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis	52.307	2.198.181	42,02	16.239	890.820	54,86	23.206	1.049.380	45,22
Kabeljauw	258.896	20.431.789	78,92	865.707	39.722.826	45,88	386.203	26.244.360	67,95
Wijting	186.193	6.254.195	33,59	169.255	5.392.566	31,86	105.455	4.408.597	41,81
Leng	12.212	868.235	71,10	13.452	985.155	73,23	10.060	568.936	56,55
Schol	738.976	34.727.475	46,99	519.107	23.506.111	45,28	985.551	62.319.162	63,23
Schar	56.584	1.625.523	28,73	47.248	1.283.260	27,16	67.923	2.038.420	30,01
Tarbot	32.422	9.313.878	287,27	29.859	9.330.482	312,48	25.152	9.585.092	381,09
Griet	32.074	5.711.518	178,07	39.232	7.543.149	192,27	21.702	5.879.918	270,94
Tongschar	83.703	9.521.121	113,75	52.845	5.669.724	107,29	69.556	6.924.089	99,55
Roggen	172.697	7.823.358	45,30	154.734	7.948.197	51,37	168.821	8.540.491	50,59
Zeeduivel	34.927	9.949.641	284,87	19.595	6.292.161	321,11	15.560	5.212.877	335,02
Noorse schelvis	59.971	3.548.797	59,18	97.349	4.754.771	48,84	37.220	1.974.550	53,05
Doornhaai	75.414	2.674.124	35,46	70.427	2.337.842	33,20	29.491	1.355.177	45,95
Hondshaai	43.211	841.839	19,48	62.088	1.123.965	18,10	61.511	1.039.946	16,91
Andere	156.733	7.401.973	47,23	163.972	7.961.463	48,55	153.628	7.705.254	50,16
TOTAAL	1.996.320	122.891.647	61,56	2.321.109	124.742.492	53,74	2.161.039	144.846.249	67,03
b. Tong	311.982	88.326.674	283,11	291.518	107.296.910	368,06	222.800	74.705.854	335,30
TOT. DEMERSALE VIS	2.308.302	211.218.321	91,50	2.612.627	232.039.402	88,81	2.383.839	219.552.103	92,10
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	1.017.362	12.431.640	12,22	601	32.186	53,55			
Overige	21.975	286.126	13,02	24.902	317.950	12,77	3.542	80.350	22,68
TOT. PELAG. VIS	1.039.337	12.717.766	12,24	25.503	350.136	13,73	3.542	80.350	22,68
3. SCHAAL/WEEKDIEREN									
Garnaal	123.586	11.105.287	89,86	44.990	5.687.777	126,42	127.103	9.020.031	70,97
Noorse kreeft	91.007	11.132.994	122,33	65.962	10.922.272	165,58	46.037	8.258.921	179,40
Schelpen	9.040	634.759	70,22	12.604	839.492	66,61	6.789	632.084	93,10
Overige	118.679	3.427.897	28,88	102.945	3.653.815	35,49	122.759	3.862.101	31,46
TOT. SCHAAL/WEEKD.	342.312	26.300.937	76,83	226.501	21.103.356	93,17	302.688	21.773.137	71,93
ALGEMEEN TOTAAL	3.689.951	250.237.024	67,82	2.864.631	253.492.894	88,49	2.690.069	241.405.590	89,74

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens.

(2) voorlopige cijfers

REEDS DUIZENDE PROTESTHANDTEKENINGEN

TEGEN AFVALEILAND

klasse nam toe ten gunste van de grootste tongmaten. Het prijsverschil tussen de duurste en goedkoopste sortering werd opgevoerd van amper 60 F/kg tot 260 F/kg. De GP per klasse bedroegen: 1 - 449 F/kg (+ 75 F/kg), 2 - 473 F/kg (+ 85 F/kg), 3 - 466 F/kg (+ 62 F/kg), 4 - 394 F/kg (+ 10 F/kg), 5 - 299 F/kg (- 59 F/kg), 6 - 248 F/kg (- 103 F/kg) en 7 - 214 F/kg (- 132 F/kg).

De garnalen werden gemijnd voor 71 F/kg, dit was een afname van 55 F/kg (- 44%). De Noorse kreeftjes kenden nog een prijstoename van 14 F/kg tot 179 F/kg.

INTERVENTIE:

De ter marktondersteuning afgevoerde hoeveelheden visserijproducten verminderten van 119 ton tot 46 ton, hetzij resp. 4,1% en 1,7% van het aanbod. De scholen wijtingdoordraai die 53 ton omvatte in oktober 1986 werd nu verwaarloosbaar. Alleen de hondshaai met een opvang van 21 ton of één derde van de aanvoer vertoonde ernstige marktmoeilijkheden.

VISSERIJEN:

De besomming per zeedag verflauwde met 10% tot 72.100 F., maar was vergelijkbaar met de bruto-opbrengstniveau van oktober 1985.

De visserijintensiteit van de zijtrawlers liep met 6% terug. Daar de vangst per zeedag met 450 kg afslankte tot 700 kg (- 38%) realiseerde de sector een aanvoer van nauwelijks 500 ton, hetzij een afname van 360 ton (- 42%). Een betere prijs kon de besommingsafname ietwat milderden, zodat de besomming beperkt bleef tot 38 miljoen F. (- 15 miljoen F.). De opbrengst per zeedag bleef dan ook haperen bij 54.500 f. (- 22%).

De spanvisserij op kabeljauw, bedreven door de kustvisserij gedurende een honderdtal zeedagen (- 50%) was met een vangst per zeedag van 50 bennen per koppel (+ 75%) zeer lonend daar terzeldertijd de prijs van de vangst met 22% aangroeide zodat de besomming per zeedag en per eenheid verdubbelde tot 70.500 F. De spanvissers voerden in half zoveel zeedagen een vergelijkbare aanvoer van 124 ton aan.

Het nachtelijk slepen op de garnaal werd met de helft opgedreven tot een 500 tal zeedagen. Daarenboven klom de vangst per zeedag met 100 kg tot 300 kg, maar een scherpe prijsdaling zorgde voor slechts een geringe opbrengsttoename van 6%, zodat per zeedag 20.800 F. werd gehaald.

De boomkorvisserij (met gemiddeld 700 PK) verwezenlijkte 2.030 zeedagen (+ 12%), terwijl de vangst stagneerde bij 940 kg per zeedag. De totale produktie groeide dan met 210 ton evenredig met de visserijdruk tot 1.907 ton. Vermits de prijs van de vangst met 11% terugliep kon de globale besomming van 185 miljoen F. wel gehandhaafd worden, maar verminderde het resultaat per zeedag met 10% tot 91.000 F.

Daarnaast valt een toename van de gewogen gemiddelde officiële gasolieprijs zeevisserij te noteren van 0,8 F/l tot 6,8 F/l.

Dienst voor de Zeevisserij

Oostende

De onafhankelijke milieuvereniging „Stichting Noordzee” die enkele maanden het initiatief nam voor een verzoekschriftcampagne tegen de oprichting van een afvaleiland voor onze kust verheugd er zich over reeds meer dan 8.000 handtekeningen te hebben ingezameld.

Onder de onderschrijvers van het verzoekschrift zijn de handtekeningen terug te vinden van de plaatselijke volksvertegenwoordigers en burgemeesters van alle politieke partijen, wetenschappers, vertegenwoordigers van culturele organisaties, horecasector, jeugdverenigingen, enz...enz...

Deze eensgezinde protestactie bewijst dat de overgrote meerderheid van de kustbevolking er geenszins mede gediend is dat voor haar deur rotzooi-eilanden opgericht worden.

Onze Noordzee wordt thans al meer dan genoeg als vuilnisbak gebruikt opdat er nu nog opslagplaatsen voor allerlei smerige chemische en vergiftigde afvalstoffen moeten bijkomen.

Welke enorme gevolgen dit alles met zich kan meebrengen voor het kusttoerisme, voor de zeevisserij en voor de kustbewoners in 't algemeen dient zeker niet onderlijnd te worden.

Dat het grapje op zich voorlopig dan ook nog 35 miljard gaat kosten is werkelijk om van te kotsen.

Het technisch vooronderzoek en de economische haalbaarheid voor de oprichting van

het rotzooi-eiland zijn beëindigd en thans is de „Groep S” ijverig in de weer om zo snel mogelijk tot de realisatie van hun plannen te kunnen overgaan.

Voor de „STICHTING NOORDZEE” een reden te meer om met verdubbelde kracht haar actiecampagne verder te zetten.

Ze roept dan ook alle politici van de kuststreek, alle bonden en verenigingen van horeca, middenstand, visserij, vakbonden, enz... enz... op om waar ook maar mogelijk het nodige protest te voeren.

De protestlijsten van reeds meer dan 8.000 ondertekenaars moet nog met duizenden aangevuld worden.

Wie aan de campagne wenst mede te helpen en verzoekschriften wenst te ontvangen kan schrijven naar het secretariaat „STICHTING NOORDZEE” Christinastraat 110, 8400 Oostende of bellen naar het nummer 059/23 39 92.

Men kan tenslotte ons ook behulpzaam zijn door een financiële bijdrage te storten (naar eigen keus) meer dan noodzakelijk om onze voorlichtingscampagne te ondersteunen.

Te storten op rekeningnummer 001-1783188-16 van de „STICHTING NOORDZEE” Oostende.

VOOR EEN PROPERE NOORDZEE - GEEN ROTZOOI-EILANDEN AAN ONZE KUST!

De onafhankelijke milieuvereniging „STICHTING NOORDZEE”

DOORZETTEN



Aimé DESIMPEL

1ste OPVOLGER SENAAT **PPV**

**UW BOUWSTEEN
VOOR DE TOEKOMST**

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

„STICHTING NOORDZEE”

Geachte,

De feiten zijn vandaag onweerlegbaar dat bepaalde middens bezig zijn met ons leefmilieu grondig te verpesten. Luchtverontreiniging, zure neerslag, waterbezoedeling, overbemesting, geluidshinder, giftige afvalstoffen, radio-activiteit, bodemverontreiniging, enz. tasten ons leefmilieu steeds meer en meer aan.

Rampen met ernstige gevolgen als Bazel, Tsjernobyl, Bhopal, Seveso... zijn iedereen bekend. Het valt te hopen dat alle bewuste mensen tijdig begrijpen dat er dient gereageerd te worden vooraleer meerdere katastrofes zich voordoen.

1987 is uitgeroepen tot het Europees Jaar van het Leefmilieu.

Opdat het niet enkel tot gepraat en show zou blijven hebben enkele vrienden van de kuststreek een onafhankelijke milieuvereniging „STICHTING NOORDZEE” opgericht. Hoewel er aandacht is voor ieder milieuonderwerp, bekommeren ze zich bijzonder over de vervuilingproblematiek van de Noordzee.

Het was de „STICHTING NOORDZEE” die het initiatief nam om tegen de dreiging van de oprichting van een afvaleiland voor onze kust, de noodzakelijke protestcampagne te organiseren.

De „STICHTING NOORDZEE” verheugt er zich dan ook over dat haar aktie in talrijke middens een gunstig respons verkreeg. Meerdere parlementaire tussenkomsten grepen plaats. Duizende personen ondertekenden het verzoekschrift, meerdere gemeenteraden stemden een motie tegen het afvaleiland.

Opdat de campagne tegen de verdere vervuiling van onze Noordzee en tegen alle milieuhinder in 't algemeen sterker zou kunnen worden doorgezet is het meer dan noodzakelijk dat er krachtadig gereageerd wordt.

Financiële belangen van enkele mag niet de gezondheid van eenieder opofferen. Ieder milieuvriendelijk mens kan iets doen, elk

vanuit zijn situatie, inzicht en mogelijkheden.

Beste lezer. Stuur ons zonder verdere verbintenis onderstaand formulier terug, dan hebt U zelf reeds een eerste stap gezet voor een proper leefmilieu.

NU REAGEREN... VOOR EEN MILIEUVRIENDELIJKE TOEKOMST!

Ondergetekende, wenst zonder enige verbintenis regelmatig ingelicht te worden over de activiteiten van de „STICHTING NOORDZEE”.

Naam :

Adres :

Tel. : /

Hij of zij wenst tevens mee te werken aan onze activiteiten.

O Ja

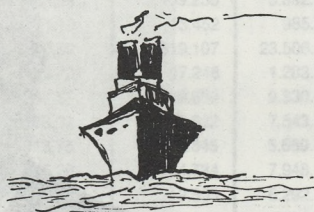
Handtekening:

U kunt ons tenslotte ook behulpzaam zijn door een financiële bijdrage te storten (naar eigen keus) als deelname aan onze voorlichtingscampagne en voor de administratiekosten.

Storten op rekeningnummer: **001-1783188-16** van de „STICHTING NOORDZEE” - Oostende.

Alvast bedankt.

CHRISTINA STRAAT 110 OOSTENDE



DE DUITSCERS EN DE DIEPZEEVISSERIJ

Te oordelen naar de bestellingen van grote treilers die de Duitsers laten uitvoeren, willen ze weer de diepzeevisserij gaan oefenen van twee grote vaartuigen die ze willen laten bouwen (100 m en 62 m) zou de laatste het prototype kunnen zijn van een zestal treilers van dezelfde soort.

Het consortium „Doggerbank Seefischerei” te Bremerhaven gevestigd, dat ook Nederlandse investeerders telt heeft beslist van de 100 m lange treiler een diepvriestreiler te maken. De vriescapaciteit zal 210 ton per dag bedragen. Het eerste exemplaar zal in het voorjaar van 1988 geleverd worden.

WALVISJACHT VOOR TOERISTEN

De Noren hebben een nieuw jachtseizoen op de potvis geprogrammeerd. De harpoen zal echter door een teelens vervangen worden. Dit is in ieder geval het plan opgevat door een groep wetenschappers van Noorwegen, Zweden en Denemarken, die een „vreedzame” jacht willen organiseren.

Ze zouden zelfs voorstellen aan toeristen die van sterke emoties houden, een „wandelingetje” te ondernemen in opblaasbare vlotten om de potvissen in hun natuurlijk milieu te kunnen gade slaan.

SCHOL EN KABELJAUW IN BESLAG GENOMEN

Opnieuw heeft de Algemene Inspectiedienst van het ministerie van Landbouw en Visserij in de haven van IJmuiden de besommingen in beslag genomen van 9 kotters. Het ging over flinke hoeveelheden schol en kabeljauw, nl. 7.610 kg kabeljauw en 22.000 kg schol met een waarde van ongeveer 864.000 fr., aangevoerd door schepen uit IJmuiden, Katwijk, Goedereede en Texel.

REDERS,

ZOWEL EENMANSBEDRIJVEN
ALS VENNOOTSCHAPPEN

VOOR AL UW BOEKHOUDINGEN

- FISCALE 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.

OPNIEUW KABELJAUW VOOR ONZE VISSERS

MINISTERIE VAN LANDBOUW

20 NOVEMBER 1987. - Koninklijk besluit houdende maatregelen tot beheer van de nationale kabeljauw- en tongquota 1987

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
Onze Groot.

Gelet op de wet van 12 april 1957 waarbij de Koning ertoe gemachtigd wordt maatregelen voor te schrijven ter bescherming van de biologische hulpbronnen van de zee, gewijzigd bij de wetten van 23 februari 1971 en 18 juli 1973;

Gelet op de wet van 28 maart 1975 betreffende de handel in landbouw-, tuinbouw- en visserijproducten;

Gelet op de wetten van de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, gewijzigd bij de wet van 9 augustus 1980;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende dat ingevolge de lagere quota 1987, zonder verwijf behoudsmaatregelen dienen te worden getroffen, ten einde de door de EEG toegestane vangsten niet te overschrijden;

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen en Onze Staatssecretaris voor Landbouw,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij:

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder:

1. I.C.E.S.-gebieden: de in de mededeling van de E.G.-Commissie in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* van 24 december 1985 en 31 december 1985 bepaalde gebieden en sectoren.

Art. 2 De aanvoer van kabeljauw met een lengte van minder dan 45 cm is verboden.

Art. 3 In zoverre het nationaal kabeljauwquotum 1987 niet is uitgeput in de I.C.E.S.-gebieden VIIa, Vb (E.G.-zone), VI, XII en XIV is het in deze I.C.E.S.-gebieden verboden dat de vangst van een vissersvaartuig volgens de „Officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen” vermeld als uitgerust voor de boomkorvisserij, uit meer dan 5 pct. kabeljauw t.o.v. het totale gewicht van de vangst bestaat. Met uitzondering van de I.C.E.S.-gebieden IIa (E.G.-zone) en IV (Noordzee) is het in alle andere I.C.E.S.-gebieden waar het nationaal kabeljauwquotum 1987 niet is uit-

geput verboden dat de vangst van een vissersvaartuig volgens de „Officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen” vermeld als uitgerust voor de boomkorvisserij, uit meer dan 3 pct. kabeljauw t.o.v. het totale gewicht van de vangst bestaat.

Art. 4. Voor de vissersvaartuigen die toelating hebben om in de IJslandse wateren te vissen is het tot en met 31 december 1987 verboden kabeljauw aan te voeren uit de I.C.E.S.-gebieden IIa (E.G.-zone) en IV (Noordzee).

Art. 5. In het I.C.E.S.-gebied IV (Noordzee) is het voor de eigenaars of de gebruikers van de vissersvaartuigen die niet zijn vermeld op de „Officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen” tot en met 31 december 1987 verboden om kabeljauw of tong te vissen, deze vissoorten aan boord te hebben of aan land te brengen.

Het verbod voorzien bij het eerste lid, geldt niet voor de zeezeilen van deze vaartuigen tijdens dewelke uitsluitend het zeehengelen wordt beoefend.

Art. 6. Overtreding van de bepalingen van dit besluit wordt opgespoord, vastgesteld, vervolgd en gestraft overeenkomstig de bepalingen van de wet van 12 april 1957, waarbij de Koning ertoe gemachtigd wordt maatregelen voor te schrijven ter bescherming van de biologische hulpbronnen van de zee, gewijzigd bij de wetten van 23 februari 1971 en 18 juli 1973 en overeenkomstig de bepalingen van de wet van 28 maart 1975 betreffende de handel in land-, tuinbouw- en zeevisserijproducten.

Art. 7. Worden opgeheven:

1. Het koninklijk besluit van 14 oktober 1987 houdende maatregelen tot beheer van de nationale kabeljauw- en tongquota 1987.

2. Het koninklijk besluit van 9 november 1987 houdende de beëindiging van de visserij op

kabeljauw in het I.C.E.S.-gebied IV voor de vissersvaartuigen die de kustvisserij beoefenen.

Art. 8. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekend gemaakt en houdt op van kracht te zijn op 31 december 1987.

Art. 9. Onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen en Onze Staatssecretaris voor Landbouw zijn ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 20 november 1987.

BOUDEWIJN

Van Koningswege:

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS

De Staatssecretaris voor Landbouw

P. DE KEERSMAEKER



BRITTEN VANGEN TEVEEL MAKREEL

Uit de cijfers over onder- en overbenutting van quota blijkt dat de Britse vissers dit jaar ruim 110.000 ton teveel makreel aan land zullen brengen.

Voor Nederland werd alleen een overschrijding van bijna 4.000 ton schol genoteerd.

De cijfers, die betrekking hebben op de periode tot en met september, kunnen volgens de Commissie dienen als basis voor het ruilen van quota tussen de lidstaten.

Helaas, op dat punt heeft Nederland niets meer te ruilen.

Hierbij laten wij U weten dat ingevolge het Koninklijk Besluit van 19 november 1987 houdende maatregelen tot beheer van de nationale kabeljauw- en tongquota 1987 vanaf dinsdag 24 november 1987 (00.00 uur) alle beperkende nationale maatregelen voor de visserij op kabeljauw in de i.c.e.s.-gebieden IIa (EG-zone) en IV (Noordzee) voor alle vissersvaartuigen afgeschaft worden.

Op deze algemene regel gelden echter twee uitzonderingen:

- de minimum aanvoerlengte van kabeljauw blijft 45 cm.;
- de vissersvaartuigen die toelating hebben om in de IJslandse wateren te vissen, mogen tot en met 31.12.1987 geen kabeljauw aanvoeren uit de i.c.e.s.-gebieden IIa (EG-zone) en IV (Noordzee).



LIPS n.v. sloopsschroeven

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN
Ø 03/252.73.42

Agent :

JAMES A. LAMBERT

Werfkaai 43,

8380 Zeebrugge

Ø (050) 54.64.26

Privé : (02) 731.74.66

REPAIR, SERVICE AND SALES
LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

MARITIEM EILANDDEPOT

1. INLEIDING

1.1. PROBLEEMSTELLING

In een dichtbevolkt land zoals België bestaan er subtiele evenwichten in het gebruik van de beschikbare oppervlakte. Deze evenwichten hebben betrekking op verschillende domeinen en aspecten van de samenleving: sociaal, economisch, ecologisch, enz.

Zij dreigen ernstig verstoord te worden door de „productie” van „ruimteopslopende” stoffen, met name afvalstoffen enerzijds en baggerslib anderzijds. Bij afvalstoffen dient bovendien rekening gehouden te worden met de bescherming van het omliggend milieu: reukhinder, verontreiniging van het grondwater, enz.

Een eiland bouwen in de Noordzee werd in de jaren zeventig reeds onderzocht en de bouw van de Zeebrugse voorhaven bewijst dat de bouw van een dijk in zee perfect mogelijk is.

Uitgaande van deze twee vaststellingen komt men tot de idee dat door het bouwen van een ringdijk in zee, een enorm grote bergplaats geschapen kan worden. Deze mogelijke oplossing laat toe op een geconcentreerde wijze tot het bergen van afvalstoffen over te gaan.

Deze idee roept aanstonds een aantal vragen op:

- Is het bouwen van een dergelijke ringdijk in de Noordzee technisch en economisch haalbaar?
- Kan het milieutechnisch verantwoord worden?
- Hoe kunnen, op een redelijke manier, de te bergen hoeveelheden bepaald worden?

1.2. STUDIEGROEP

Om deze idee tot een mogelijk alternatief uit te werken, werd een studiegroep opgericht, „GROEP S” genoemd, bestaande uit de maatschappijen N.V. C.F.E., N.V. DREDGING INTERNATIONAL en N.V. HERBOSCH-KIERE, bijgestaan door de gespecialiseerde ingenieursbureaus HAECON & TRACTEBEL.

Dit studieteam bundelt de kennis en ervaring inzake milieutechniek en maritieme waterbouwkunde om deze studie op een degelijke wijze uit te voeren.

1.3. SAMENWERKING

De Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaamse Gewest (OVAM) is in de studie geïnteresseerd omdat het voor de berging van afvalstoffen een milieuvriendelijke en economisch verantwoorde oplossing kan bieden.

Daarentegen zoekt het Ministerie van Openbare Werken op termijn naar nieuwe bergingsmogelijkheden voor het onderhoudsbaggerslib.

1.4. STRUCTUUR

Een eerste gedeelte van de studie betreft dan ook een vooronderzoek naar de haalbaarheid van de bouw van een maritiem eilanddepot voor berging van afvalstoffen, waarna de uitbreidingsmogelijkheid naar de berging van niet verontreinigd onderhoudsbaggerslib is onderzocht.

2. MARITIEM EILAND VOOR BERGING VAN AFVALSTOFFEN

2.1. AANBOD

De gegevens betreffende het te verwachten aanbod op middellange termijn van afvalstoffen berusten op de ramingen uitgevoerd door O.V.A.M. voor het Vlaamse landsgedeelte. Aangezien deze gegevens voor de andere landsgedeelten niet voorhanden zijn, werden zij in dit stadium niet bestudeerd.

De prognose op middellange termijn houdt rekening met een

maximale vermindering van het aanbod tengevolge van de aanwending van andere technieken, zoals recuperatie, verbranden, composteren, enz. Voor een te verwachten productie van 18,9 miljoen ton in 1995 blijft ongeveer 10,1 miljoen ton te bergen. Hiervan is uiteindelijk slechts 6,4 miljoen ton (6 miljoen ton industrieel en 0,4 miljoen ton huishoudelijk afval) in aanmerking genomen voor berging op het eiland. Giftige, nucleaire en vloeibare afval zijn hierbij niet weerhouden.

Overwegend dat deze prognose opgesteld is voor een periode van ± 25 jaar en dat uit financieel oogpunt een termijn van ± 20 jaar nog verantwoord is, werd de voorziene capaciteit van het eiland vastgesteld op: $20 \times 6.000.000 \text{ m}^3$ of een inhoud van ongeveer 120 miljoen m^3 .

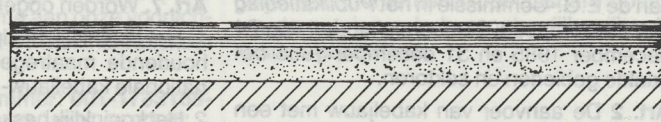
2.2. VERZAMELING EN TRANSPORT VAN DE AFVALSTOFFEN

Een bedrijfszeker scenario is uitgewerkt voor de verzameling van de afvalstoffen uitgaande van de bestaande ophaaldiensten.

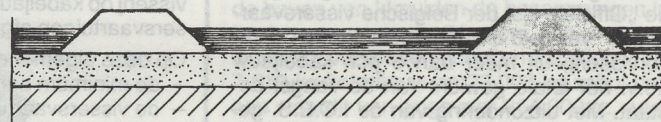
Voor huisvuil zijn verzamelplaatsen voorzien, vanwaar het vervoerd wordt naar zogenaamde laadplaatsen gelegen langs een waterweg. Op deze laadplaatsen wordt eveneens het industrieel afval verzameld. De afvalstoffen worden van hieruit over het water vervoerd naar het eiland en daar met de gebruikelijke systemen geborgen in den droge.

(Vervolg volgende bladzijde)

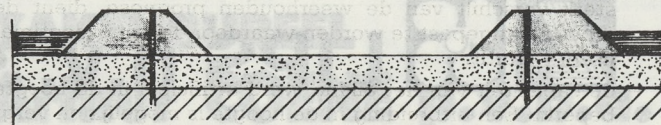
BOUWFASEN



1. BOUW VAN DE DIJK



2. WATERDICHT SCHERM EN LEEGPOMPEN



3. BERGING EN AFWERKING

2.3. ONTWERP

Diverse inplantingsmogelijkheden zijn onderzocht, rekening houdend met een aantal basisgegevens zoals:

- oceanografie - hydrografie
- geologie
- grenzen en gebruik van de zee

Volgende ontwerpeisen of criteria zijn onderzocht:

- grootte
- geometrie van het eilanddepot
- bergingstechniek
- milieutechniek
- werk- en diensthaven

Er is vooral bijzondere aandacht besteed aan de afscherming van het afvaldepot van het mariene milieu door het insluiten van het depot in een waterdichte kuip. Een permanente bemaling van het infiltratie- en percolaatwater veroorzaakt continu een stroming van het mariene milieu naar het depot.

In functie van de basisgegevens en ontwerpcriteria werden type-eilanden geanalyseerd waarvan de bouwkosten konden worden geraamd. Deze zijn toepasselijk op verschillende locaties zodat het in het beperkte kader van dit vooronderzoek niet nodig was één bepaalde locatie te weerhouden.

2.4. ECONOMISCHE EVALUATIE

2.4.1. Basisgegevens

Uitgaande van de basisinvestering voor de bouw van een eiland met een bergingscapaciteit van ± 120 miljoen m^3 , een bedrijfszeker verzamel- en transportscenario en de oprichting van een exploitatiemaatschappij, welke ondermeer instaat voor de financiering, werd een evaluatie gemaakt van de kostprijs voor het bergen van huishoudelijk afval en industrieel afval op het eiland en werd een vraagprijs bepaald. Deze vraagprijzen zijn financiële evenwichtsprijzen en weerspiegelen de resultaten van een modelcalculatie; het is geenszins een definitieve tarifiering welke bepaald zal worden door de exploitatiemaatschappij in het kader van een algemeen beleid inzake verwerking en berging van afvalstoffen.

2.4.2. Resultaten

- De gemiddelde vraagprijs voor de berging van afvalstoffen bedraagt: 1.250 F/ton.
Vastgesteld is dat bij een verhoging van het aanbod deze prijs vlug afneemt.
- Voor huishoudelijk afval bedraagt de vraagprijs 2.000 F/ton en voor industrieel afval 1.200 F/ton.

De structuur van deze vraagprijzen is als volgt:

- de vraagprijs bestaat voor 45 à 60% uit vaste kosten
- de investeringskosten inclusief financiële lasten bedragen 75 tot 90% van de vaste kosten
- de investeringskosten betreffende een type-eiland zijn geraamd op ± 35 miljard frank.

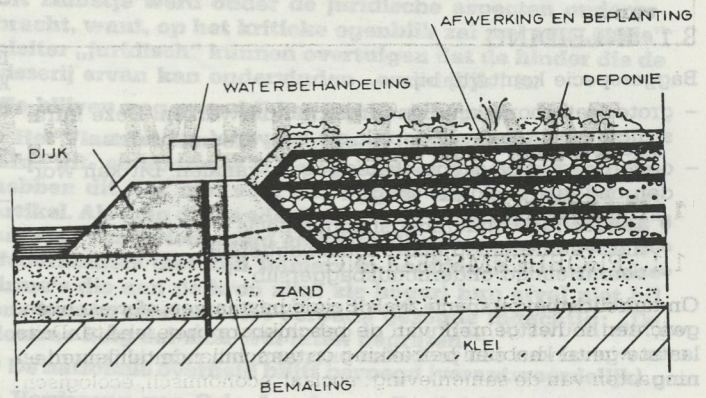
Voor de bepaling van de vraagprijs is uitgegaan van een aantal conservatieve basishypothesen:

- enkel de afvalstoffen geproduceerd in Vlaanderen zijn in aanmerking genomen
- de vraagprijs is bepaald voor een bergingscapaciteit van 120 miljoen m^3 en een afschrijvingstermijn van 20 jaar. Indien uit nader onderzoek zou blijken dat het aanbod sterk verschilt van de weerhouden prognose, dient de grootte aangepast te worden waardoor de prijs geoptimaliseerd wordt.
- de capaciteit van het eiland werd artificieel in de hoogte beperkt. Een uitbreiding in de hoogte is mogelijk en vergt slechts een geringe investering voor een belangrijke verhoging van de bergingscapaciteit.

2.4.3. Conclusie

- Voor huishoudelijk afval: negatief, aangezien de kostprijs voor berging op het eiland de huidige verwerkingsprijzen ver overtreft. Dit is te wijten aan het kleine aanbod dat zeer verspreid is over het land en aan de geringe dichtheid van het materiaal, waardoor de behandelings- en transportkosten per gewichtseenheid sterk oplopen.
- Voor industrieel afval: positief, aangezien de kostprijs voor

SCHEMATISCHE DOORSNEDE



berging van dezelfde grootte-orde is als de thans geldende marktprijzen. Bovendien stelt men vast dat deze prijzen in het buitenland hoger liggen dan in België en sterk toenemen naargelang de reglementering terzake verscherpt wordt en de beschikbare bergingsruimte vermindert.

2.5. JURIDISCHE ASPECTEN

Volgende aspecten zijn onderzocht:

- de juridische implicaties van de bouw en de uitbating van een kunstmatig eiland voor de Belgische kust.

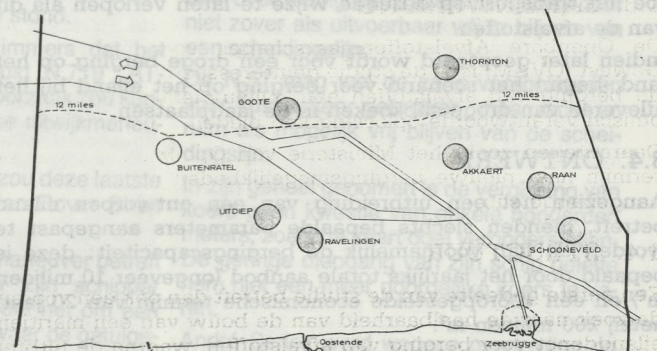
Juridisch gezien lijkt de bouw van het eiland mogelijk, voor zover het geen onredelijke hinder oplevert voor visserij, scheepvaart en andere maritieme activiteiten. Naargelang van de inplanting (territoriale wateren, continentaal plat, exclusieve economische zone,...) dienen nog een aantal wetgevende initiatieven genomen te worden.

- de juridische implicaties met betrekking tot de afvalstoffen wetgeving.

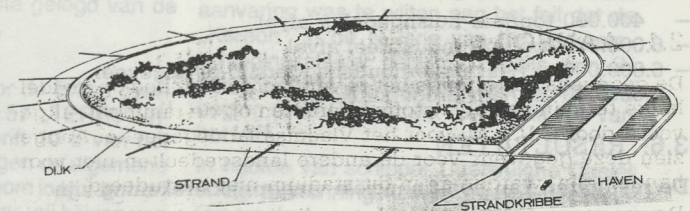
- het Vlaamse Gewest is bevoegd voor de afvalstoffen geproduceerd in het Vlaamse Gewest en voor deze geproduceerd buiten het gewest indien ze binnen het Vlaamse Gewest opgeslagen of behandeld worden.

In-, uit- en doorvoer is geregeld door het nationale KB van 2/6/87.

- De nationale overheid blijft bevoegd voor de verwerking van afvalstoffen op zee.
- De verdragen van Oslo, Londen en Parijs zijn slechts toepasselijk op hetgeen vanaf het eiland in zee terecht komt (lozing) en dus niet op hetgeen wordt geborgen in een op de zee gewonnen eilandpolder.



MOGELIJKE INPLANTING



3. UITBREIDING VAN HET MARITIEM EILAND NAAR BERGING VAN BAGGERSLIB

3.1. INLEIDING

Baggerspecie komt vrij bij:

- grote waterbouwkundige infrastructuurwerken. Deze infrastructuurbaggerspecie wordt als bouwstof gebruikt.
- onderhoud van havens, waterwegen, kanalen. Dit kan worden onderverdeeld als volgt:
 - zandachtige onderhoudsbaggerspecie
 - niet verontreinigd onderhoudsbaggerslib
 - verontreinigd onderhoudsbaggerslib

Onderhoudsbaggerspecie wordt gedumpt in zee of waterwegen, als bouwstof gebruikt of geborgen op het land. In dit laatste geval kan een probleem ontstaan van ruimtelijke ordening.

3.2. AANBOD

Noch de infrastructuurbaggerspecie, noch de zandige onderhoudsbaggerspecie is als bouwstof voor het eiland in aanmerking genomen.

Enkel het onderhoudsbaggerslib dat aan land wordt geborgen, is weerhouden voor berging op het eiland:

- verontreinigd onderhoudsbaggerslib: er bestaan geen voldoende gegevens over de verontreiniging van baggerslib.

Een fractie van het op het land geborgen onderhoudsbaggerslib kan nochtans als verontreinigd aanzien worden en komt dan ook in aanmerking voor berging op het eiland. Voor zover de behandeling, het transport en de berging kan gelijkgesteld worden met deze van industriële slibs, valt deze hoeveelheid binnen het bestek van het aanbod van de afvalstoffen en kan dan ook verwezen worden naar dat deel van de studie.

- niet verontreinigd onderhoudsbaggerslib: gezien de mogelijke problemen van ruimtelijke ordening is rekening gehouden met de hoeveelheid onderhoudsbaggerslib die nu aan land wordt geborgen. Volgens ramingen die sterk kunnen variëren naargelang van de frequentie van de onderhoudsbeurten bedraagt deze hoeveelheid maximum 6.800.000 m³/jaar.

3.3. BEHANDELING EN TRANSPORT

Eenzijds is om milieutechnische redenen geopteerd voor een droge berging. Anderzijds is het economisch niet verantwoord het baggerslib nat te vervoeren, gezien een grote hoeveelheid water wordt meegetransporteerd. Bijgevolg wordt het baggerslib eerst ontwaterd vóór het vervoer naar het eiland. Dit laat toe het transport op dezelfde wijze te laten verlopen als dit van de afvalstoffen.

Indien later geopteerd wordt voor een droge berging op het land, begint het scenario voor berging op het eiland bij het afleveren van droge slibkoeken in de laadplaatsen.

3.4. ONTWERP

Aangezien het een uitbreiding van een ontworpen eiland betreft, dienden slechts bepaalde parameters aangepast te worden en dan voornamelijk de bergingscapaciteit: deze is bepaald door het jaarlijks totale aanbod (ongeveer 10 miljoen m³) en een vooropgestelde economische termijn van 20 jaar, hetzij 200 miljoen m³.

3.5. ECONOMISCHE EVALUATIE

De economische haalbaarheid is onderzocht onder dezelfde voorwaarden als voor het afvalstoffeneiland.

Uitgegaan is van volgend aanbod:

- 400.000 ton/jaar huishoudelijk afval
- 6.000.000 ton/jaar industrieel afval
- 6.800.000 m³/jaar onderhoudsbaggerslib of ongeveer 4.000.000 ton/jaar droge slibkoeken

3.6. RESULTATEN

De resultaten van een financiële vraagprijsberekening zijn:

- De gemiddelde vraagprijs bedraagt: 825 F/ton.

- Huishoudelijk afval: 1.650 F/ton
- Industrieel afval: 950 F/ton
- Baggerslib: 500 F/m³ voor het laden, transport naar en berging op het eiland van droge slibkoeken.

Deze prijzen zijn het resultaat van een financiële kostprijsberekening. De uiteindelijke tarifiëring maakt deel uit van te nemen beleidsopties.

3.7. CONCLUSIES

- Huishoudelijk afval: blijft negatief omwille van de reeds eerder aangehaalde redenen.
- Industrieel afval: positief zoals hoger reeds verklaard.
- Baggerslib: De vraagprijs voor de berging van baggerslib ligt hoger dan de huidige verwerkingsprijs op het land. Aangezien het een ruimtelijk probleem betreft, kan het eiland op dat vlak bedrijfszekerheid bieden voor het onderhoud van havens en waterwegen voor een termijn van minimaal 20 jaar.

4. ALGEMENE CONCLUSIE

4.1. AFVALSTOFFEN

Dit vooronderzoek heeft tot doel na te gaan in hoeverre de bouw en exploitatie van een maritiem eiland voor de berging van afvalstoffen zowel op technisch als economisch vlak een mogelijke alternatieve oplossing kan bieden voor de berging van afvalstoffen op het land.

De studie is gebaseerd op ramingen die opgesteld zijn aan de hand van de beschikbare gegevens.

4.1.1. Technisch / Milieutechnisch

De bouw van een eiland is technisch uitvoerbaar.

De uitvoering van een waterdicht scherm zorgt ervoor dat er geen verbinding bestaat tussen het afvaldepot en het mariene milieu. De centralisatie van de verwerking en concentratie in een groot depot laat een optimale controle toe.

4.2.1. Economisch

Ondanks de aanname van een aantal conservatieve hypothesen zoals hierna vermeld, komt men tot een aanvaardbare vraagprijs die het verantwoord maakt om de idee verder uit te diepen.

Conservatieve hypothesen:

- het aanbod werd beperkt tot het Vlaamse landsgedeelte
- er is op middellange termijn rekening gehouden met een optimale vermindering van de productie en met de bevordering van verwerkingsvormen zoals recuperatie, recyclage, compostering, verbranding...
- de vraagprijzen zijn vergeleken met de huidige marktprijzen in het Vlaamse landsgedeelte, alhoewel deze beduidend lager liggen dan in de naburige landen. In deze landen werd de laatste jaren een aanzienlijke verhoging van de marktprijzen vastgesteld tengevolge van een verscherpte reglementering en toenemend plaatsgebrek.

Het eiland biedt echter geen onmiddellijke oplossing gezien voor de nodige studies en realisaties gerekend moet worden met een termijn van ongeveer 7 jaar.

4.2. UITBREIDING TOT ONDERHOUDSBAGGERSLIB

Het eiland voor de berging van afvalstoffen kan worden uitgebreid voor de berging van onderhoudsbaggerslib.

De ramingen der hoeveelheden dienen met de nodige omzichtigheid behandeld te worden. Aangezien het hier voornamelijk een probleem van ruimtelijke ordening betreft, kan het eiland een bedrijfszekere oplossing bieden voor de onderhoudsbaggerwerken in havens en op waterwegen en dit voor een middellange termijn (20 jaar).

4.3. BIJKOMENDE STUDIES

Het uitgevoerde vooronderzoek dient gevolgd te worden door een haalbaarheidsstudie waarbij de verschillende ramingen geactualiseerd en geoptimaliseerd dienen te worden. Deze verdere studies omvatten:

- de verdere ontwerpstudies ter realisatie van de bouw van het eiland, met o.a. de uitvoering van een uitgebreid grondonderzoek, waterbouwkundige proeven op model, enz.
- een impactstudie teneinde de invloed op het omringende milieu te onderzoeken.
- actualisatiestudies in verband met spreiding, evolutie en karakteristieken van het afvalstoffenaanbod.
- optimalisatiestudies van de verschillende behandelings-, transport- en verwerkingsprocedures.
- financiële en economische omkadering van de bouw en exploitatie van het eiland.

Wie zegt dat industriële afval geen giftige stoffen bevat.

Wie zegt dat binnen onafzienbare tijd (als het eiland er is) niet „noodgedwongen” toch nucleaire afval naar dit eiland zal gevoerd worden?

We lezen wel in § 2 van „Juridische aspecten”: „...voor zover het geen onredelijke hinder oplevert voor vissers,

scheepvaart en andere maritieme activiteiten...”.

Dit zinnetje werd onder de juridische aspecten ondergebracht, want, op het kritieke ogenblik zal wel een „goeie” pleiter „juridisch” kunnen overtuigen dat de hinder die de visserij ervan kan ondervinden „onredelijk” is.

We blijven nog even bij het juridisch aspect.

• **Het Vlaamse Gewest is bevoegd (lees verantwoordelijk) ...In-, uit- en doorvoer is geregeld door K.B. van 2.6.87. We hebben dit K.B. niet vóór ons liggen, wél de kaart bij het artikel. Als men die aandachtig bekijkt ziet men „kanalen” naar (of van?) Nederland en Frankrijk. Waarom zouden de Nederlanders (het zijn immers in hoofdzaak Nederlandse firma's die aan de bron zijn: zie hoger) hun afval niet bij ons komen storten? Het oeroude gezegde indachtig: „De domme Belg zal zich wel laten bepraten.”**

• **De nationale overheid blijft bevoegd (verantwoordelijk).**

• **Verdragen van Oslo, Londen en Parijs? Wind! Niet van toepassing op wat in het eiland terecht komt.**

Met andere woorden: de verantwoordelijkheden zijn voor de anderen.

ONDERZOEKSRaad VOOR ZEEVAART

In een vordering inzake inbreuken op het verkeersscheidingsstelsel eiste Rijkskommissaris Carly 3 dagen schorsing tegen schipper Dirk Vlietinck.

Verontschuldiging als zou de Z.37 „ORCA” deze inbreuk hebben moeten plegen tegen wil en dank om zich te ontdoen van een oud stokanker kon nog worden aanvaard.

Doch na het overboord zetten van het 3 ton zware anker voer de Z.37 nog gedurende een half uur in de „separation zone”, die normaal in 6 minuten tijd kan gekruisd worden. Voor deze inbreuk – en niet voor het anker dus – 3 dagen schorsing.

Tegen Remy Carton van de Z.69 „DE KAPER” werd maar liefst 10 dagen gevorderd.

Ondanks het om een eerder banale overtreding ging, (natuurlijk) weer het verkeersscheidingsstelsel – een overtreding die erg in trek is bij onze vissers –, bleek ook nog dat de betrokken schipper er een zig-zag-koers op nahield en hierbij herhaaldelijk een ander schip voor de boeg liep en aldus hinderde.

De gegeven repliek tijdens het verhoor wekte de indruk dat iedereen maar uit schipper Carton vaarwater moest wijken.

Volgens deze was „er niets gebeurd, omdat het immers toch tot geen aanvaring was gekomen”.

Vroeger werd R. Carton reeds voor gelijkaardige feiten bestraft met 5 dagen schorsing.

Ook voor een inbreuk op het verkeersscheidingsstelsel werd Lucien Verleene van de O.369 „KONINGIN DER ENGELEN” verhoord. Enkele maanden geleden werd zijn vaartuig gepraaid door een patrouillevaartuig van de Franse overheid die hem erop wees dat hij tegen het verkeersscheidingsstelsel van de Casquets invoer.

In eerste instantie probeerde schipper Verleene een slecht functionerende Decca de schuld te geven, doch achteraf bleek ook nog dat de van wacht lopende matroos Kooy over geen enkel brevet of diploma beschikte, zelfs niet eens over een certificaat van bekendheid.

Schipper Verleene – die nochtans bekend staat als een goed schipper – kan eventueel voor deze overtreding verantwoordelijk worden gesteld omdat hij aan het begin van de reis zich ervan had moeten vergewissen wie

wel en wie niet op de brug wacht mag lopen.

Naar aanleiding van de aanvaring tussen de O.118 „Dandy” en het Japanse vrachtschip „Osaka Bay” in februari van dit jaar, werd nogmaals schipper Roger Jungbluth verhoord.

Deze bevestigde slechts wat hij reeds eerder had verklaard. Het schip was aan het winden toen het de „Osaka Bay” aan een snelheid van 21 mijl op zich af zag komen. Slechts door bliksemsnel ingrijpen van schipper Jungbluth werd vermeden dat de „Osaka Bay” de O.118 midscheeps ramde. Door zijn vaartuig achteruit te laten slaan werd slechts het voorschip (bijna) volledig afgerukt.

Het Japanse schip voer haastig voort. Het had noch mistseinen, noch enig teken van herkenning gegeven.

Uit de ondervraging bleek dat het Japanse vrachtschip zonder aanwijsbare reden naar bakboord moet zijn overgedraaid. Verklaring voor dit vreemde gedrag werd wellicht gegeven door Johnny Boulanger die op het ogenblik van de feiten aan de lier stond.

Uit zijn getuigenis bleek immers dat het Nieuwpoortse vissersvaartuig N.719 „ATLANTIC” wel eens aan de oorzaak zou kunnen liggen van het Japanse uitwijkmaneuver.

Volgens de plottingkaarten zou deze laatste tegen de verkeersstroom van Dover Strait hebben ingevaren.

Slechts waar het het uitwijkmaneuver betreft spreekt getuige Boulanger zijn schipper tegen. Hij beweerde immers dat het om een stuurboordmaneuver ging, waar de getuigenis van zijn schipper en de plottingkaarten wijzen op een bakboordmaneuver. De verzekeringsmaatschappij Lloyds heeft inmiddels de opgelopen averij vergoed.

Nog een overtreding inzake verkeersscheidingsstelsels werd ten laste gelegd van de N.57 „TERRY”.

Op 16 november werd door de Britse overheid vastgesteld dat de N.57 „TERRY” inbreuk pleegde op voorschrift 10 b van het IAR, door in de SW-lane tegen de algemene richting van de verkeersstroom in te varen en het niet zover als uitvoerbaar vrij blijven van een scheidingszone.

De overtreding greep plaats tijdens het verleggen van de visserijgronden van Beachy Head naar de visgrond westen van S. Falls. Het vaartuig stond onder bevel van schipper André Serlez en heeft een lengte van 19,35 meter en mag als dusdanig de zone voorbehouden voor kustverkeer gebruiken.

Schipper Serlez gaf deze overtreding toe, maar voerde als verontschuldiging aan dat de automatische piloot onnauwkeurig werkte en dat deze nadien door technici van de SAIT werd bijgesteld. Hij verklaarde nadrukkelijk de overtreding niet met opzet te hebben bedreven.

De Raad neemt dit weliswaar aan, doch het goed zeemanschap vereist dat hij tot plicht heeft regelmatig zijn positie te controleren, MET ALLE MIDDELEN WAAROVER HIJ BESCHIKT, wat hij dus gedurende meer dan 40 mijl niet heeft gedaan. Hij had nochtans de ideale gelegenheid om zijn positie met de radar nauwkeurig te bepalen tussen Dungeness en de CS3-boei. Bovendien beging hij een overtreding op voorschrift 10b)ii) door niet zover als uitvoerbaar vrij te blijven van een scheidingslijn.

De N.57 mag wel de zone voorbehouden voor kustverkeer gebruiken, maar moet zo ruim als mogelijk vrij blijven van de scheidingslijn.

In zijn geheel genomen is de vergissing van koers geen kwestie van enkele honderden meters, zoals de kaart doet veronderstellen. De geringe diepgang van zijn schip belette hem niet een meer noordelijke koers te varen.

André Serlez werd wegens overtreding op deze voorschriften bestraft met een schorsing van twee dagen.

Tenslotte werd er een beslissing getroffen inzake de aanvaring tussen de Z.53 „VAN EYCK” en de Franse treiler „Kereon”. Deze aanvaring was te wijten aan het feit dat de „Kereon” in de N.-lane van het verkeersscheidingsstelsel nabij de Smalls een S-koers stuurde en bijgevolg een overtreding beging op het befaamde voorschrift 10b van het IAR.

In hoofde van schipper Uterwulge Daniël en zijn bemanning kunnen geen beroepsfouten ten laste worden gelegd; aldus de uitspraak van de Raad.

symposia gehouden over de elektronische kaart, die werden bijgewoond door vertegenwoordigers uit hydrografische kringen en het bedrijfsleven.

De hydrografische autoriteiten in NW Europa hebben tezamen een werkgroep gevormd teneinde hun ideeën te bundelen en hun benadering te coördineren en ook in de Verenigde Staten en Japan is veel nuttig onderzoek gedaan.

Problemen

Een gemeenschappelijke benadering door leden van IHO is een eerste vereiste wil een digitale kaart bruikbaar zijn voor elke uitrusting aan boord.

In vele opzichten is standaardisatie tussen de hydrografische diensten van belang en ook noodzakelijk om de makers van apparatuur een leidraad te geven.

Het ligt voor de hand dat, juist in een vroeg ontwikkelingsstadium, men een grote diversiteit kan verwachten in apparatuur ten behoeve van de elektronische kaart.

Zonder een hoge graad van standaardisatie is het niet waarschijnlijk dat een dergelijke situatie kan worden gerealiseerd. De aspecten waar hydrografische diensten, zowel individueel als collectief, hun aandacht op moeten vestigen worden in de volgende alinea's nader belicht.

Details

Het IHO is onlangs akkoord gegaan met standaard specificaties die de lidstaten een uitgebreide leidraad geven inzake de selectie van details die op papieren kaarten moeten komen gerelateerd aan de schalen. Soortelijke standaardisatie voor elektronische kaarten zou als aanzet een groot voordeel zijn en moet gezien worden als een stap naar grotere duidelijkheid, aangezien de selectiviteit vanuit een potentieel grotere gegevens opslag waarschijnlijk wordt bepaald door de beperkingen van de afbeelding op de beeldbuis.

Men zal tot afspraken moeten komen inzake de standaard fasen waarin kaartgegevens kunnen worden getoond, afzonderlijk of gecombineerd, en de wijze waarop details naar keuze kunnen worden verkregen uit verschillende series aanvullende navigatie boeken. Teneinde ervaring op te doen heeft de Britse hydrografische dienst een experimentele digitale versie in bewerking van hun kaartserie met een schaal 1:150 000 van de Zuidkust van Engeland.

Standaardisatie

Beeldbuisen die hun applicaties ten behoeve van de elektronische kaart een mogelijke maximum resolutie hebben van 1280 x 1024 pixels lenen zich in eerste instantie niet voor het fijne lijnenwerk en weergave van symbolen zoals op de papieren kaart, maar het Duits hydrografisch instituut heeft middels experimenten aangetoond dat iets wat op die symbolen lijkt kan worden verkregen. De gedachte om een hele aparte set met symbolen en kleuren ten behoeve van de elektronische kaart samen te stellen lijkt niet wenselijk, aangezien de gebruikers daar in hoge mate moeten aan wennen en men in de verbeelding deze symbolen moet relateren aan symbolen op de papieren kaart.

Middels uitgebreide en dure herzieningsprogramma's worden nu de symbolen op de papieren kaart wereldwijd gestandaardiseerd door de hydrografische diensten. Het is echter niet wenselijk dat het onderzoek naar een optimale weergave van symbolen een integraal onderdeel gaat uitmaken van het ontwikkelingswerk dat fabrikanten van

apparatuur voor de elektronische kaart verrichten.

Dit is een ingewikkeld probleem en een duidelijke oplossing is nog lang niet in zicht. Mogelijkerwijs zal uiteindelijk onvermijdelijk zijn, dat toch een nieuwe set symbolen moet worden ontwikkeld ten behoeve van de elektronische kaart.

Dataformat

Uiteindelijk zullen de hydrografische diensten die behoefte hebben hele series digitale kaarten te produceren en te verkopen proberen tegemoet te komen aan de eisen van een groot aantal configuraties, maar zij zullen niet in staat zijn hun digitale kaarten te voorzien van verschillende formats. Daarom is het in ieders belang dat dit soort standaardisatie in een vroeg stadium wordt bereikt.

Naar de mening van de commissie van experts van het IHO behelst het voorgaande probleem slechts een enkel onderdeel van een breder scala problemen bij de uitwisseling van digitale gegevens.

Jammer genoeg lopen de nationale belangen met betrekking tot hun databanken nogal uiteen en een overeenkomst op internationaal niveau lijkt nog ver weg.

Intussen moeten de ontwikkelingen bij de industrie en de projecten bij de hydrografische diensten het zonder een dergelijke overeenkomst doen. De ontwikkelingen in beide sectoren hangen in hoge mate af van die van de ander. Soms lijkt de situatie een vicieuze cirkel.

Updaten

Uiteindelijk zal de behandeling en het doorsturen van correcties voor de elektronische opgeslagen gegevens vollediger, sneller en moeitelozer plaatsvinden dan de traditionele papieren media het ooit zullen kunnen doen.

Maar de vorm waarin dergelijke correcties moet worden gepresenteerd - of zulks met gedeelten moet plaatsvinden als correctie op de magneetband aan boord of als een complete vervanging als het een nieuwe uitgave betreft - zal onder andere afhangen van kosten en de hard- en software.

Hoe men correcties op de papieren en digitale kaart parallel moet doen plaatsvinden is een probleem dat zorgvuldig moet worden overwogen.

De distributie van Britse kaarten vindt plaats middels een netwerk van 228 hoofdzakelijk op de commercie gerichte agentschappen. Soortelijke regelingen bestaan ook voor andere hydrografische diensten.

Men zal tot een besluit moeten komen of dit soort regelingen wel de meest geschikte zijn voor digitale kaarten.

Auteursrechten

Tot het moment dat officiële versies van hydrografische diensten beschikbaar komen, lijkt het er op dat de ontwikkeling van de elektronische kaart zal afhangen van de bekendheid van fabrikanten van deze apparatuur.

De voortgang kan afhangen van de auteursrechten op het bronmateriaal.

In de Verenigde Staten zijn kaarten openbaar bezit, maar in sommige Europese landen zijn zij door auteursrechten beschermd. Wanneer het volledige gebied voor de digitale kaart officieel aanvaard is zal dit probleem verdwijnen. Een ander probleem dat zich later kan aandienen vindt zijn oorsprong in het gemak waarop magnetische banden gedupliceerd kunnen worden. Niet geautoriseerde en ongecorrigeerde kopieën van officiële versies kunnen een gevaar opleveren voor de veiligheid op zee.

Legale posities

De traditionele zeekaarten worden door de hydrografische diensten uitgegeven in een vorm zoals aan boord wenselijk wordt geacht. Met de komst van de elektronische kaart zal deze relatie tussen uitgever en gebruiker ophouden te bestaan.

De digitale kaarten worden tot op zekere hoogte door de hardware en de software van de apparatuur opnieuw samengesteld en worden op een door de fabrikant bepaalde manier zodanig afgebeeld, dat hij daarmee hoop zijn productie te kunnen verkopen.

De gebruiker van de apparatuur zal bijna altijd de keuze hebben naar keuze een te grote schaal te gebruiken, waarmee goede zee-manschap een nieuwe dimensie krijgt.

Het zou ideaal zijn indien de minister informatie voor een veilige navigatie niet van het scherm kon worden afgehaald, hetgeen technisch mogelijk is maar gecompliceerd, aangezien de minimum informatie afhankelijk is van het schip en de situatie waarin het schip zich bevindt.

Een voortdurende registratie, middels een zogenaamde „black box”, van hetgeen op beeldscherm is gebracht, de positie van het schip etcetera lijkt nu moeilijk te realiseren, maar in die richting zou toch iets gevonden moeten worden.

Ondanks het feit dat vertrouwd kan worden op de juistheid van gegevens ten tijde van de uitgifte, is het duidelijk dat uitgevers van digitale kaarten weinig invloed kunnen uitoefenen op fouten die later kunnen voorkomen door presentatie en keuze van gegevens.

Beleid

Ter overbrugging van de tijd waarin men bezig is met het zoeken naar oplossingen en tot het moment dat men kan beschikken over de eigen serie of officiële digitale kaarten - waartoe zowel fabrikanten als gebruikers hun eisen kenbaar hebben gemaakt - heeft de Hydrographic Department te Taunton onlangs besloten tot een interim beleid.

Men heeft zich voorlopig bereid verklaard, binnen de grenzen van de wet op de auteursrechten, fabrikanten toe te staan om gegevens te verzamelen uit hun kaarten en boeken, met uitzondering van kaarten die zijn samengesteld uit gegevens van andere hydrografische diensten, opdat deze kunnen worden opgenomen in de informatie die fabrikanten verstrekken van hun elektronische kaartsystemen.

De dienst heeft echter duidelijk gemaakt dat zij niet garant staat voor de kwaliteit, nauwkeurigheid of waarde van de door derden gedigitaliseerde gegevens.

Tijdens een vergadering in maart 1986 van de IMO sub commissie voor de veiligheid op zee, heeft men besloten een voorstel aan te nemen van West Duitsland voor een studieconcept betreffende de aspecten inzake elektronische kartering. Een aanvullende studie wordt verricht onder leiding van IHO. Een circulatie werd verstuurd om gebruikers te adviseren om de elektronische kaart met de nodige omzichtigheid te hanteren gezien het vroege ontwikkelingsstadium (BAZ 199/87).

De commissie heeft regeringen aangeraden de zeevarenden te doen weten dat de elektronische kaart niet moet worden gezien als vervanger van de conventionele kaart en hun erop te wijzen dat het hebben van de papieren kaart een vereiste is conform het gestelde in Reglement V/20 van de Solas Conventie 1974.

bron: Berichten aan Zeevarenden
Visserijnieuws.

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Meer schepen dan gewoonlijk op de markt en dit keer ook verdeeld over de verschillende verkoopdagen. Meer gul dan verwacht, vooral van de kustschepen en die sedert dinsdagmorgen opnieuw op kabeljauw mogen vissen. De prijs van die gul is de hele week goed geweest met de hoogste prijzen tot wel op vrijdag en maandag. Kleine sortering is in prijs gedaald en eindigde op 68 fr. het kg. Wat nog lang niet mis is.

Voor wijting is de belangstelling en meteen ook de prijs goed gebleven. Grote sortering rond de 75 fr., kleine tot 50 fr. Schol was duur en noteerde tussen 65 en 95 fr. met de grootste soort ook als duurste.

Voor de rog, die schaars was, bleef de prijs hoog. Grote rog tot 115 fr., de andere sorteringen tussen 60 en 95 fr.

De aanvoer van kleine tong blijft groot. De prijs is vast en schommelde tussen 210 en 230 fr. De middensoorten noteerden tussen 360 en 430 fr. en grote tongen kregen rond de 400 fr. Tarbot en griet bleven nagenoeg op het prijspeil van de voorgaande weken.

Van Ijsland twee vangsten, samen zowat 1350 bennen. Nogal veel rode zeebaars waarvoor tussen 50 en 63 fr. betaald werd. Kabeljauw was hier wel goedkoper dan van de Westgronden en moest het doen met een dikke 90 fr. De gulsoorten kregen hier van 65 tot 70 fr. Meer blauwe leng bij de vangst de laatste weken. De prijs van deze soort is dan ook teruggelopen naar een meer normaal peil.

De storm of de te harde wind maakte het de kustvaarders niet gemakkelijker. Een paar dagen werkloos dus opnieuw en garnaalprijsen die dinsdag toch wel weer schommelden tussen 60 en 90 fr. Dat er nog steeds flink wat garnaal op de kust is blijkt uit de aanvoer die dinsdag genoteerd werd en die boven de 3.000 kg bleef. Dinsdag ook weer de eerste gulvangsten op de markt en opbrengsten die mochten gezien zijn.

VRIJDAG 20 NOVEMBER 1987

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
Z.596	13	70	1.000	569.630

MAANDAG 23 NOVEMBER 1987

IJSLAND				
O.129	18	780	—	2.500.371
O.318	18	600	—	1.965.932
KANAAL				
O.137	17	450	4.000	2.823.808
O.231	12	60	8.000	2.673.927
KREEFTENPUT				
O.306	14	60	2.600	728.570
WEST				
N.709	11	210	—	947.926
O.229	10	160	—	713.323
O.26	11	160	—	649.685
Z.502	11	190	—	667.108
O.232	11	140	—	572.280
NOORD				
O.108	17	270	1.400	1.581.978

DINSDAG 24 NOVEMBER 1987

WEST				
O.275	11	200	—	765.596

O.518	15	200	2.100	1.330.573
O.206	5	120	—	572.352
KANAAL				
O.313	15	140	8.000	2.968.267

WOENSDAG 25 NOVEMBER 1987

WEST				
N.708	11	170	—	586.978
Z.582	2	25	—	88.513
KANAAL				
O.33	15	180	4.000	2.068.984
O.303	11	100	1.000	623.779

IJSLANDSE VISSOORTEN

Schelvis groot	87,00/	95,00
Mid. schelvis	53,00/	65,00
Kleine schelvis	43,00/	57,00
Kabeljauw	87,00/	92,00
Gul	66,00/	84,00
Wijting	49,00/	57,00
Schaat	88,00/	93,00
Zeebaars	35,00/	62,00
Witte leng	53,00/	68,00
Blauwe leng	63,00/	79,00
Schartong (Schotse schol)	22,00/	67,00
Heilbot	234,00/	379,00
Koolvis	56,00/	70,00
Hondstong (mieten)	50,00/	80,00

Verwachtingen

VRIJDAG 27 NOVEMBER

WEST: Z.128, 150 vis
O.51

MAANDAG 30 NOVEMBER

KANAAL: O.274
WEST: Z.296, N.3, N.45, O.135, Z.183,
O.402, N.797, O.369, O.114

DINSDAG 1 DECEMBER

WEST: N.40, O.279, Z.583, O.499

WOENSDAG 2 DECEMBER

WEST: N.752, Z.37

ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

MAANDAG 23 NOVEMBER 1987

BR.6	Krp	—	35	8	444.150
Z.43	KN	1.500	200	—	1.690.460
Z.39	W	4.500	300	21	2.580.480
Z.584	W	200	150	8	806.100
Z.484	W	200	150	—	745.060
Z.122	W	400	70	18	600.320
Z.126	—	2.800	150	16	1.659.240
B.5	—	2.700	200	16	1.555.390
					10.081.200

WOENSDAG 25 NOVEMBER 1987

Z.84	W	3.000	220	17	2.098.176
Z.85	W	400	50	11	549.240
Z.284	W	3.500	350	13	3.039.345
Z.54	W	2.100	320	13	2.240.010
Z.53	N	1.500	190	11	1.496.280

Z.46	KN	3.500	320	19	2.461.137
Z.207	W	400	40	—	479.090
Z.98	W	800	200	13	1.482.725
Z.408	W	350	60	6	434.540
Z.76	N	—	300	—	1.692.350
Z.86	—	350	20	—	389.120
Z.201/601	50 + 10 vis				405.490
Z.56/548	50 + 10 vis				339.520
Z.472/403	50 + 10 vis				294.830
Z.580/578	30 + 10 vis				319.830
Z.447/554					234.090
					17.955.773

NIEUWPOORT

DONDERDAG 19 NOVEMBER 1987

GARNAAL
N.700 285 kg. 16.875 fr.

VRIJDAG 20 NOVEMBER 1987

VIS			
N.75	525 kg.	69.415 fr.	
O.494	999 kg.	73.341 fr.	
N.736	1.000 kg.	73.341 fr.	
N.95	667 kg.	60.115 fr.	
N.88	1.356 kg.	108.320 fr.	
O.590	1.357 kg.	108.320 fr.	
N.723	718 kg.	55.024 fr.	
N.22	1.216 kg.	99.817 fr.	
N.720	1.216 kg.	99.817 fr.	
N.575	824 kg.	61.347 fr.	

Op de vrijdagmarkt werd door vier koppels gullevisers, een bokkennisser en twee kustvaartuigen samen ongeveer 10.600 kg vis aangevoerd voor een totaal bedrag van 863.881 fr. Tong nr. 1 kreeg 404 à 406 fr./kg en tong nr. 2 466 à 474 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 482 à 486 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 404 à 408 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 384 à 286 fr./kg en kleine tong 275 à 278 fr./kg. Voor tongschar werd 140 à 190 fr./kg geboekt en voor varia 380 à 404 fr. Grote pladijs werd aan 4100 à 4300 fr. de ben genoteerd, drieling- of middenslag pladijs aan 3800 à 4000 fr. de ben en visjes aan 2700 à 2800 fr. de ben. Voor kabeljauw boekte men 146 à 158 fr./kg en voor gul 3500 à 5750 fr. de ben, dit volgens de grootte-klasse. De voor kleine gul haalde 3480 à 3640 fr. de ben. Grote wijting kreeg 4200 à 4400 fr. de ben en kleine wijting 2300 à 2500 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2400 à 2600 fr. de ben neergepend en voor kleine zandschar 1820 à 1940 fr. de ben. Zeehand bekam 3500 à 3750 fr. de ben en knorhaan 2250 à 2900 fr. de ben. Op de vrijdagmarkt waren alle aangevoerde soorten aan een fikse prijsstijging onderhevig.

MAANDAG 23 NOVEMBER 1987

VIS			
N.58	619 kg.	57.603 fr.	
N.738	2.190 kg.	192.448 fr.	
N.350	316 kg.	40.712 fr.	
N.706	5.638 kg.	382.378 fr.	

Er werd op de maandagmarkt door twee bokkennisers en twee vaartuigen van de West ongeveer 8.700 kg vis aangevoerd, voor een bedrag van 673.141 fr. Voor tong nr. 1 werd 428 à 434 fr./kg geboekt en voor tong nr. 2 463 à 470 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde

de 452 à 458 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 418 à 446 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 294 à 298 fr./kg en kleine tong 272 à 286 fr./kg. Voor middenslag tarbot noteerde men 296 à 320 fr./kg. Voor varia 196 à 340 fr./kg en voor griet 297 à 310 fr./kg. Voor tongschar werd 182 à 190 fr./kg opgetekend, voor rode soldaten 84 à 90 fr./kg en voor robaard 80 à 90 fr./kg. Grote pladijs kocht men tegen 3750 à 4000 fr. de ben aan, middenslag- of drieling pladijs tegen 3300 à 3600 fr. de ben en visjes tegen 2800 à 3000 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 148 à 156 fr./kg neergepend en voor gul 3400 à 6000 fr. de ben. Grote wijting kreeg 3200 à 3400 fr. de ben en kleine wijting 2300 à 2400 fr. de ben. Grote zandschar haalde 2540 à 2630 fr. de ben en kleine zandschar 1680 à 1840 fr. de ben. Moerrog werd tegen 4750 à 5000 fr. de ben opgekocht, tilten tegen 4500 à 4750 fr. de ben, scherpsaarten tegen 4000 à 4500 fr. de ben en katrog tegen 2750 à 3000 fr. de ben. Doorn- of speurhaai bekam 3250 à 3500 fr. de ben, zeehond 2500 à 2750 fr. de ben en knorhaan 900 à 1200 fr. de ben. Wegens de geringe aanvoer door het stormweer, werd voor alle soorten een lonende prijsnotering geboekt.

DINSDAG 24 NOVEMBER 1987

GARNAAL
N.782 119 kg. 11.186 fr.

WOENSDAG 25 NOVEMBER 1987

VIS
N.15 15.245 kg. 1.542.253 fr.
N.88 2.853 kg. 132.531 fr.
N.590 2.854 kg. 132.531 fr.
N.575 2.359 kg. 155.615 fr.
N.700 512 kg. 37.496 fr.
N.95 769 kg. 55.910 fr.
N.58 975 kg. 74.117 fr.
N.723 2.136 kg. 152.375 fr.
O.494 3.333 kg. 227.785 fr.
N.736 3.334 kg. 227.785 fr.
N.22 1.840 kg. 137.869 fr.
N.720 1.840 kg. 137.870 fr.
N.75 1.339 kg. 114.545 fr.
N.52 4.371 kg. 564.941 fr.

Op de woensdagmarkt werd door vier bokkennisers, vier koppels spanvissers en drie kustvaartuigen samen ongeveer 46.000 kg vis aangevoerd voor ongeveer 4.000.000 fr. De aanvoer bestond uit tong, varia en Westvis zodat iedere handelaar ruimschoots in de mogelijkheid verkeerde de voor hem nodige soorten en hoeveelheden aan te kopen. Tong nr. 1 kreeg 410 à 416 fr./kg en tong nr. 2 414 à 422 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 415 à 426 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 341 à 356 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 258 à 274 fr./kg en kleine tong 218 à 234 fr./kg. Voor grote tarbot werd 490 à 515 fr./kg geboekt, voor middenslag tarbot 290 à 360 fr./kg, voor varia 270 à 460 fr./kg en voor griet 186 à 310 fr./kg. Staartvis noteerde men aan 388 à 430 fr./kg, zonnevis aan 420 à 435 fr./kg en tongschar aan 80 à 190 fr./kg. Voor robaard werd 75 à 85 fr./kg opgetekend, voor rode soldaten 65 à 90 fr./kg en voor knorhaan 500 à 900 fr. de ben. Vlaswijting kreeg 75 à 80 fr./kg en kongel 45 à 60 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 4250 à 4500 fr. de ben aangekocht, middenslag- of drieling pladijs tegen 3500 à 3800 fr. de ben en visjes tegen 2900 à 3200 fr. de ben. Kabeljauw veilde men tegen 142 à 168 fr./kg en gul tegen 3100 à 5500 fr. de ben, dit volgens sortering. De voorkeuze gul haalde 3100 à 3360 fr. de ben. Voor grote wijting werd 3200 à 3400 fr. de ben neergepend en

voor kleine wijting 1900 à 2300 fr. de ben. Grote zandschar haalde 1680 à 1900 fr. de ben en kleine zandschar 1050 à 1300 fr. de ben. Moerrog bekam 3300 à 3500 fr. de ben, tilten 3000 à 3250 fr. de ben, scherpsaarten 3000 à 3400 fr. de ben en katrog 1540 à 1830 fr. de ben. Voor doorn- of speurhaai werd 2750 à 3000 fr. de ben opgetekend, voor zeehond 1400 à 1600 fr. de ben en voor zee- of zandhaai 900 à 1250 fr. de ben. Een grote aanvoer met een ruime belangstelling vanwege de handelaars en een dure prijsvorming vormden samen de voorname kenmerken der woensdagmarkt. Dit alles samen, resulteerde uiteindelijk tot mooie besommingen der vaartuigen.

GARNAALANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
19 nov.	1	265	16.875	60	74	
24 nov.	1	119	11.180	94	94	

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

REDERS en VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

Tong- en pladijsprijzen

OOSTENDE

	23 nov.		24 nov.		25 nov.	
Lappen	384	400	400	405	401	407
Grote	400	430	419	425	402	415
3/4	404	444	405	436	381	398
Bloktongen	336	420	350	415	345	360
Vóór-kleine	261	295	262	270	247	253
Kleine	225	257	228	235	227	230
Slips	210	225	210	215	211	218

ZEEBRUGGE

Grote	404	425	422	457
Bloktongen	457	467	466	470
Fruittongen	435	470	440	470
Schone kleine	324	357	343	361
Kleine	246	261	250	262
Tout petit	222	227	230	239
Slips	216	227	215	220

NIEUWPOORT

Tong I	428	434	410	416
Tong II	463	470	414	422
Tong III	452	458	415	426
Tong IV	418	446	341	356
Tong V	294	298	258	274
Slips	272	286	218	234

OOSTENDE

	23 nov.		24 nov.		25 nov.	
Platen	82	97	85	89	85	89
lek (groot-klein)	71	93	82	89	83	88
Derde slag	71	93	70	82	67	88
Platjes	58	69	59	63	57	63

ZEEBRUGGE

Platen	70	79	79	92
lek	72	85	81	93
3e slag	70	76	74	76
Platjes	60	70	66	68

NIEUWPOORT

Moeien	75	80	85	90
3e slag	66	72	70	76
Platjes	56	60	58	64

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Oostende		Oostende		Zeebrugge		Zeebrugge		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	23/11	24/11	25/11	23/11	24/11	25/11	23/11	24/11	25/11	23/11	25/11	23/11	25/11	23/11	25/11	
Tarbot groot	447	549	.....	529	437	493	.....	.....	492	552	.....	.....	490	515	.....	.....
Tarbot middel	350	440	375	400	378	394	390	404	.....	368	400	296	320	290	360	.....
Tarbot klein	240	315	287	296	263	378	285	300	.....	280	329	196	340	270	460	.....
Griet groot	264	288	289	296	308	.....	343	360	.....	326	401	297	310	186	310	.....
Griet middel	245	270	260	269	.....	.....	232	250	.....	239	300	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	199	237	211	230	224	.....	209	227	.....	210	229	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	50-182	.....	.....	77	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31	55	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	112	122	75	107	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	95	100	66	70	.....
Rog (grote)	84	119	80	87	62	91	63	83	.....	61	65	90	95	60	65	.....
Tilten	90	96	77	84	66	.....	65	69	.....	56	61	90	95	60	65	.....
Scherpstaart	49	86	45	75	37	49	86	94	.....	62	70	80	90	60	68	.....
Halve Mans (Gladrog)	75	105	55	78	43	79	47	52	.....	37	46	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	28	40	35	.....	19	22	10	24	.....	10	19	55	60	30	36	.....
Kabeljauw	121	155	144	175	110	193	110	116	.....	100	184	148	156	142	168	.....
Gul (groot)	100	127	81	134	91	122	100	111	.....	77	164	68	120	62	110	.....
Gul (middel)	78	100	68	91	68	82	80	89	.....	75	100	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	60	91	62	70	54	67	70	74	.....	60	77	.....	.....	.....	.....	.....
Staarvis	220	416	220	365	229-410	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	388	430	.....
Wijting groot	74	87	70	84	69	82	54	64	.....	40	65	64	68	64	68	.....
Wijting klein	37	79	48	75	46	58	24	33	.....	27	39	46	48	38	46	.....
Schar	25	58	40	55	32	56	29	38	.....	38	43	36	52	21	34	.....
Steenschol (Tongschar)	46	210	61	207	60	202	128	206	.....	172	203	182	190	80	190	.....
Zeehaai	49	78	46	.....	56	69	60	64	.....	.....	.....	.....	.....	18	25	.....
Hondshaai (Zeehond)	33	55	15	29	14	20	14	18	.....	14	19	50	55	28	32	.....
Pieterman (Arend)	49	76	82	.....	67	82	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	38	47	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel (Poors)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal (Zeepaling)	28	66	16	59	15	37	.....	.....	.....	17	37	.....	.....	45	60	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk (Posten)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	70	116	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	126	160	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	420	435	.....
Koningsvis	49	240	.....	169	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting (Pollak)	81	112	69	119	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	75	80	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	400	414	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol (Schartong)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	68	69	.....	83	65	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	20	15	20	.....
Rode Poon (Roobaard)	10	48	10	72	10	15	60	64	.....	65	.....	80	90	75	85	.....
Grauwe poon (Knorhaan)	10	26	10	13	.....	.....	10	14	.....	.....	.....	18	24	10	18	.....
Rode knorhaan (Soldaten)	13	64	10	50	.....	.....	38	46	.....	16	.....	184	90	65	90	.....
Langoustinen	.....	.....	.....	.....	.....	.....	258	424	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Krab	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	600	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Krabbenijpers	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2.650	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wulk (kist)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	900	1210	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 16 november werd aangevoerd: 20.410 kg tong; 149 kisten tarbot en griet; 155 kisten kabeljauw; 5 kisten schelvis; 392 kisten schol; 64 kisten schar; 7.527 kisten haring; 131 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:

tarbot 23,95-21,23; grote tong 25,28-24,36; grootmiddel tong 26,73-25,85; kleinmiddel tong 21,90-20,29; tong één 15,35-14,88; tong twee 12,83-12,46.

Per 40 kg.:

tarbot 812-693; griet 600-520; kabeljauw twee 260; Kabeljauw drie 228-200; kabeljauw vier 216-212; kabeljauw vijf 192-150; schelvis vier 174-160; schol één 230-198; schol twee 218-204; schol drie 130-170; schol vier 164-142; schar 108-86; haring twee 22; tongschar 573-169; haai 140-114; poontjes 86; hammen met kop 460-254; roggen 184-74; krabben 39-22; kleine kreeftjes 152; hammen zonder kop 720.

De besommingen waren:

KW 5 f 35.000; KW 22 f 22.500; KW 35 f 38.600; KW 45 f 33.000; KW 51 + KW 221 f 10.400; KW 88 f 13.000; KW 189 f 18.600; UK 208 f 21.900; WR 67 f 23.900; IJM 44 f 25.900; twee Goedereeders f 99.000; zeven Texelaars besomden samen f 223.000.

Aan de vrijdagmarkt van 20 november werd aangevoerd: 11.310 kg tong; 87 kisten tarbot en griet; 128 kisten kabeljauw; 24 kisten wijting; 30 kisten schol; 37 kisten schar; 2.972 kisten haring; 1 kist makreel; 120 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:

forel 8,20-5,75; tarbot 27,73-26,09; grote tong 29,24-27,42; grootmiddel tong 30,48-28,92; kleinmiddel tong 22,80-20,97; tong één 15,22-14,72; tong twee 12,87-12,73.

Per 40 kg.:

tarbot 992-779; griet 667-578; kabeljauw drie 230-220; kabeljauw vier 200-196; kabeljauw vijf 180-150; schol één 202; schol twee 216; schol drie 214-196; schol vier 198-164; wijting vier 187-154; schar 162-116; makreel twee 88; haring twee 16; tongschar 417-300; haai 142-108; horsmakreel 67; roggen 200-92.

De besommingen waren:

Vijf Goedereeders f 262.400; één Texelaar f 40.000; IJM. 27 f 2.800; IJM. 205 + IJM. 206 f 47.200; KW 11 f 7.600. Van dit schip werd bovendien nog f 4.930 in beslag genomen.

GOEDEREDEE

DONDERDAG 19 NOVEMBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr		25,51	
Tong gm		27,31	

Tong km	21,47	Hammen	18,47
Tong I	15,94	Paling	7,88
Tong II	12,75	Diversen	63
Tarbot I	25,33	Garn. exp. 1	4,30
Tarbot II	22,00	Garn. exp. 2	4,00
Tarbot III	19,33	Garn. bnl. 2	3,83
Tarbot IV	17,80		
Tarbot afw.	11,88		
Griet I	15,50		
Griet II	14,00		
Schar 1/D	2,03		
Poon 2	1,67		
Bot	65		
Steenbolk	1,66		
Paling	8,00		
Garn. exp. 1	3,55		
Garn. exp. 2	3,28		
Garn. bnl. 2	3,46		
TOTAAL:	17.089	77.251	

VRIJDAG 20 NOVEMBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr.	27,66		
Tong gm	28,07		
Tong km	20,80		
Tong I	14,79		
Tong II	12,60		
Tarbot I	25,53		
Tarbot II	23,09		
Tarbot III	19,86		
Tarbot IV	19,26		
Tarbot afw.	12,74		
Griet I	15,36		
Griet II	14,21		
Kab. 2 (G)	6,47		
Kab. 3 (G)	5,09		
Kab. 4 (G)	4,14		
Kab. 5 (G)	3,78		
Wijt. 4 (G)	3,68		
Schar 1/D	2,23		
Schar 2/D	1,68		
Poon gr.	4,20		
Poon 1	3,98		
Poon 2	1,71		
Rog I	4,27		
Rog II	3,43		
Koolv. 1 (G)	3,33		
Schel. 3 (G)	4,00		
Bot	66		
Tongschar	10,31		
Schol 1 (O)	4,82		
Schol 2 (O)	5,02		
Schol 3 (O)	3,93		
Schol 4 (O)	3,70		
Haai + P	2,78		
Krab	1,48		
Inktvis W	7,96		
Steenbolk	2,05		
Kreeft	18,00		

SCHIP VAN „ZWARTVISSER” IN BESLAG GENOMEN

In opdracht van het Openbaar Ministerie heeft de Algemene Inspectiedienst van het ministerie van Landbouw en Visserij in de haven van Kornwerderzand (Friesland) het vaartuig van een „zwartvisser” in beslag genomen.

Het schip moet in de haven blijven totdat de rechter heeft bepaald wat er verder mee moet gebeuren.

COLIJNSPLAAT

DINSDAG 17 NOVEMBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong II			13,60
Schar 2/D			1,43
Bot			70
Paling			11,33
Garn. exp. 1			3,99
Garn. bnl. 2			4,14
TOTAAL:	13.561	54.840	

WOENSDAG 18 NOVEMBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Schar 2/D			95
Bot			70
Paling			12,00
Garn. exp. 1			4,07
Garn. exp. 2			3,82
Garn. bnl. 2			4,10
TOTAAL:	14.581	58.842	

DONDERDAG 19 NOVEMBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong II			14,79
Tarbot IV			14,75
Tarb/Griet			10,00
Schar open			1,80
Schar 2/D			1,52
Zeebaars			22,05
Bot			71
Zalm-Forel			9,73
Harder			4,25
Paling			10,36
Diversen			3,67
Garn. exp. 1			4,29
Garn. exp. 2			4,32
Garn. bnl. 2			4,35
TOTAAL:	23.509	101.810	

SCHIPPERS!

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

WANDELENDE VISBAKKEN

Het schijnt dat het probleem van de verdwijnende visbakken in alle vismijnen een probleem vormt.

In Guilvinec (F) waar het verlies van de visbakken de spuitgaten uitliep werd een reglement opgelegd: strenge controle op alle bakken die vertrekken, zowel naar de producent als naar de koper. De vishandelaars krijgen eenzelfde hoeveelheid toebedeeld als het vorige jaar. Het termijn van de teruggave is op 48 u. gesteld. Als het termijn niet geëerbiedigd wordt, wordt een opschorting van aankoop ingevoerd.

Deze maatregel die nu al een paar maand in voege gebracht werd, heeft reeds tastbare resultaten opgeleverd: als het verlies vroeger 800.000 Ffr. beliep, is de uitgave thans gedaald naar 200.000 Ffr. bedrag voor het vervangen van versleten bakken.

ZE ZIJN HET BEU

De Ierse minister Brendan Daly heeft het woord genomen voor een werkvergadering van de visserij, voor de EEG. Hij zei dat heden een 120 tal schepen van Spaanse herkomst onder Ierse vlag varen om de visserij te beoefenen in de communautaire wateren. Hij heeft er verder de nadruk op gelegd dat de Advokaat Generaal van het Luxemburgse Hof, Dublin in het gelijk gesteld had in het konflikt dat het heeft met de Iers-Spaanse maatschappij Pesca Valentina. Hij heeft gezegd dat de Ierse eis om de bemanning te zien samenstellen uit 75% Europeanen andere dan Spanjaarden en Portugezen wettelijk was.

CATAMARAN VOOR DE VISSERIJ

De IJslanders willen een proef beginnen met een catamaran om verse vis te leveren aan verscheidene Europese havens (vooral Schotse en Engelse). De Engelsen voeren reeds IJslandse vis in, maar de diensten door de catamaran bewezen zouden deze hoeveelheden kunnen uitbreiden. De leveringen zouden eveneens aan een vlugger tempo plaats vinden (nog méér versheid) dit dan vooral met het oog op zalm. Deze zou weliswaar wat duurder uitvallen, maar zou vooral ingeschakeld worden voor de edele vissoorten.

IJsland kent zichzelf zes maanden toe om te ondervinden of deze operatie voor hen rendabel uitvalt.

MAROKKO VERKOOPT VISSERIJRECHT

Marokko heeft met Japan een akkoord gesloten voor de tonijnvisserij. Een dertigtal Japanse schepen zullen toegang krijgen tot de Marokaanse economische zone voor het vissen op tonijn.

Deze overeenkomst zal een jaar geldig zijn. Er zal \$ 3.600 per boot betaald worden.

NOORSE SCHEEPSBOUW HEEFT NIET TE KLAGEN

Naar het schijnt zijn de bestellingsschriften voor de scheepsbouw bij de Noren volgeboekt. Niettegenstaande de vele Noorse bestellingen in het buitenland.

Als dat werk zou komen van de Amerikanen van Seattle die de boten voor het petroleumbedrijf laten ombouwen in vaartuigen voor de industriële visserij voor Alaska.

Negen kontrakten voor dergelijke ombouw werden afgesloten. Het gaat om vaartuigen van 75 meter die met koel en verwerkingsinstallaties moeten uitgerust worden.

SEA FARE 88

Van 17 tot 20 februari vindt in de Amerikaanse Long Beach, California de internationale vistoonstelling Sea Fare 88 plaats, waaraan door honderden exposanten wordt deelgenomen. Voor nadere informatie kunt U terecht bij het Nederlandse Ministerie van Economische Zaken, afdeling Exportbevordering, of rechtstreeks bij: Sea Fare Expositions Inc., 3510 1st Avenue NW, Seattle, WA 98107, USA.

JAPANNERS GROOTSTE VISETERS

De Japanners zijn de onbetwiste kampioenen van visinvoer van de hele wereld. Zopas hebben ze hun eigen rekord geklopt. In de eerste helft van 1987 voerden 30% meer in dan vorig jaar hetzij een slordige 996.700 ton.

Nu moet er nog bij gezegd worden dat de tonnage van de tweede helft van het jaar steeds het eerste halfjaar overtreft. Het is dus niet moeilijk uit te rekenen waar het slotcijfer voor 1987 zal liggen.

Hun sukses op de handelsmarkt zou trouwens - zo beweren ingewijden - nauw verbonden zijn met het eten van vis...

VISSERIJ EN ONDERZEEBOTEN

Het botert nog steeds niet tussen Canada en Frankrijk wat de visserij in de wateren van St. Pierre en Miquelon betreft.

De voorzitter van de Algemene Raad van St. P & M stelt een quotum vermindering voor de Fransen voor van 75% voor het vissen buiten de zonewateren (3.600 ton tegen het vroegere 20.500 ton). Het Franse CFDT vraagt een embargo op alle Canadese visserijproducten. Canada laat daarop weten dat het zijn onderzeeboten dat het plant aan te werven misschien in Engeland zal bestellen in plaats van in Frankrijk. Frankrijk repliqueert dat het twintigtal Canadair vliegtuigen dat ze nodig hebben voor het bestrijden van bosbranden en die ze vanuit Canada moeten laten komen, niet meer zo dringend hoeven. Eerst daalde het cijfer tot 15, later tot 12.

Deze bestelling die de Fransen zowat als een soort wapen hanteerden, heeft dus veel van zijn kracht verloren.

INDIE OP ZOEK NAAR INVESTERINGEN

De Indiase industriëlen zijn op zoek naar investeerders voor het uitbaten van hun 200 mijl zone.

Onlangs hebben ze een Russische delegatie ontvangen die de haveninstallaties van Viskakkapatnam op de O-kust van het land bezochten. De sovjetministers Leysenko heeft verklaard dat zijn land bereid was diepzeevaartuigen naar deze wateren uit te zenden op voorwaarde dat Indië de licenties zou leveren. Hij deed voorstellen met het oog op het vangstpercentage dat aan de Indiërs zou toegestaan worden.

Voorlopig werd nog niets definitief afgesloten.

NOREN DOEN AAN MOSSEL CULTUUR

Sedert vorig jaar heeft de Noorse overheid 800 vergunningen beschikbaar gesteld voor mosselcultuur.

Nu zijn er reeds 40 bedrijven die men in de fjorden vindt. De visserij op schelpdieren vormt een belangrijk onderdeel van de Noorse visserij, en meer bepaald de St. Jacobschelp, waarop door gespecialiseerde schepen gevist worden in de Barentszee en rond Spitsbergen.

Sedert enkele weken kweekt men deze soort in de fjorden. De fjorden zijn gunstig voor deze kweek vanwege de beschutting en het voedselrijke water.

Daar doet men eveneens aan mosselcultuur en dat gaat heel goed naar het schijnt.

Vervuiling kent men daar nauwelijks, zodat de mossel van uitstekende kwaliteit is en gegarandeerd „gifvrij“.

De opzet van de Noorse kweekmethode, als ook de gehele organisatie aangaande verwerking en verkoop is afwijkend van hetgeen in Nederland gebeurt.

Een drietal bedrijven zorgen voor de productie, de verwerking en de afzet.

De zaadval laat de Noorse kweker plaatsvinden op touwen, de verdere kweek tot consumptierijk product evenzo, een methode waarbij o.a. krabben en zeesterren weinig schade kunnen aanrichten en de mossel geen ongerechtigheden bevat.

Na anderhalf à 2 jaar worden de touwen opgehaald en door middel van een afschraper van de touwen losgemaakt. Aan wal worden de mosselen in hoeveelheden van 200 kg in netten van boord gelicht en in een trechter gestort, via een transportbank naar schoonmaak- en sorteermachines gevoerd. Vervolgens wordt gecontroleerd en de mosselen gekookt. De drie bedrijven hebben een productiecapaciteit van 80 tot 100 mosselton per week.

De zeer kort gekookte mossel wordt er in de schelp diepgevroren en verpakt in plastic bakjes, waarbij de lucht door stikstof vervangen wordt, zodat een versheid van 6 maand kan gegarandeerd worden.



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 - ☎ (059) 32 11 13



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



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

Scheepswerven **DEGRAEVE**

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

BOUWEN van ELK TYPE VISSERSVAARTUIG (ALLE AFMETINGEN)



NIEUWBOUW EN HERSTELLINGEN VAN VISSERSVAARTUIGEN

AFDELING MEKANIEK, HOUTBEWERKING,
ZANDSTRALEN EN METALISEREN

WERFKAAI 1, 8380 ZEEBRUGGE

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