

---

# HET VISSERIJBLAD

---



---

51e JAAR – PRIJS 50 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 12 OKTOBER 1984 – NR. 37

---

# sterke plastieke bennen



**44 LITER : ± 35 KG.**

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.  
boven 48 cm.

**58 LITER : ± 50 KG.**

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.  
boven 53,5 cm.

wend U tot :

## S.C.A.P.

H. Baelskaai 27, Oostende ☎ 059/32 29 51  
32 09 31

# Gullevisiers

Gebruikt voor de

**DANISH PAIR VISSERIJ**

onze speciaal

**„DUIVELSTERK” KABEL**

van 16 mm. 6 × 7

gegalvaniseerd



(korting 10 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

## S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE

☎ (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

WERKHUIZEN : ☎ (059) 32 39 79  
(059) 32 08 20

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR. – BUITENLAND 2.200 FR. – NEDERLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR.  
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE – TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 – P.C.R. 000-0418987-44 OF BANK BRUSSEL LAMBERT 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST, 8400 OOSTENDE – B.T.W. 412.522.588.  
VERANTW. UITGEVER: P. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het  
visserijblad

Vrijdag 12 oktober 1984 – Nr. 37

**België is nu ook een oceanografisch vaartuig rijk**

## KONINGIN FABIOLA KWAM „BELGICA” DOPEN

Gisteren, donderdag, heerste er in de onmiddellijke nabijheid van de Sluis Demey een bijzonder grote drukte. Vele hoogwaardigheidsbekleders en personaliteiten uit de diverse ministeriële departementen waren present en ook Koningin Fabiola had zich in hoogst eigen persoon naar Oostende verplaatst. In een, voor die gelegenheid opgetrokken tent, werd immers de in bedrijfsname gevierd van het eerste oceanografisch onderzoekingschip voor de Belgische vloot, met name de „Belgica”. In feite gaat het hier om een laatkomstje want de „Belgica” had eigenlijk al in de voorbije maand mei moeten gedoopt zijn maar toen kon dat, door omstandigheden, niet doorgaan. Vandaar dus dat de „Belgica” pas nu werd gedoopt.

In de voorbije dagen was de „Belgica” dus aan opvoetsbeurt toe want het vaartuig had reeds een eerste activiteit achter de rug. Gedurende zes weken werd het immers ingezet bij de bergingswerken na het zinken van de „Mont Louis”. Toen werd inderdaad voortdurend de radio-activiteit en de fluorconcentraties gemeten.

In feite is de „Belgica” samengesteld uit een reeks laboratoria die dan werden ondergebracht in een... scheepsromp. De voornaamste opdracht van de „Belgica” zal er in bestaan waarnemingen te doen voor het Mathematisch Model van de Noordzee en de Scheldemonden. Alsnog werden hiervoor eenheden van de Zeemacht ingezet, met name mijnnevagers, om de onderzoeken en waarnemingen uit te voeren. Niettegenstaande de Zeemacht – het Ministerie van Landsverdediging dus – zich terzake bijzonder bereidwillig toonde bleek het toch wel een handicap dat de onderzoekers niet over een eigen vaartuig konden beschikken waardoor de belangrijkste onderzoeken en analyses ter plekke konden gebeuren. Bovendien gebeurde het wel meer dat op bepaalde momenten geen vaartuig van de Zeemacht ter beschikking was.

Daaraan werd nu verholpen door het in bedrijfsnemen van de „Belgica”, een vaartuig dat uitsluitend is ingericht en uitgerust voor wetenschappelijk onderzoek. De „Belgica” werd gebouwd op de scheepswerven Boel in Temse, is vijftig meter lang over alles en heeft een brutotonnage van ongeveer 1.200 ton. Belangrijk is dat het vaartuig werd uitgerust met dwarsschroeven aan boeg en hek.

Eigenaar van het vaartuig is Wetenschapsbeleid maar de „Belgica” zal bemand worden door een vijftiental officieren en matrozen van de Zeemacht die dus zullen instaan voor de navigatie. Verder is er accommodatie voorzien voor een dozijn wetenschapslui die vooral zullen bijdragen bij de onderzoeken in het Mathematisch Model. Ook de navigatie-appara-

tuur is bijzonder gesofistikeerd maar dat is ook nodig omdat men soms tot zeer preciese plaatsbepalingen moet kunnen overgaan.

### Mathematisch model

Het Mathematisch Model van de Noordzee en het Schelde-Estuarium is zonder twijfel een van de wetenschappelijke projecten in ons land, waar het buitenland hoog tegenaan kijkt, hoewel het in eigen land eerder zelden in de actualiteit komt. Het eerste begin ervan dateert uit 1971, toen een vierhonderdtal wetenschapslui en technici, van alle Belgische universiteiten en de meeste wetenschappelijke instituten, begonnen aan het opmaken van een theoretisch, op wiskunde gebaseerd, model van onze kust en de monding van de Schelde. Alle informatie uit alle disciplines die met de zee verband houden, werd in dat model gestopt. De eerste bedoeling ervan was voor de overheid een wetenschappelijke informatiebron te zijn, waarop beslissingen over het beheer van de kust en de Belgische wateren, konden gebaseerd worden.

Dergelijke projecten bestaan nergens in het buitenland, omdat de meeste landen kiezen voor geselecteerde afzonderlijke onderzoeksprojecten. Bij ons was het multi-disciplinair, omdat men ervan uitgaat dat een ingewikkeld ecosysteem als dat van de Noordzee en de Scheldemonding samengesteld is uit een zo

enorm aantal elementen, die elkaar op een sterke en complexe wijze beïnvloeden, dat één tak van de wetenschap er onmogelijk los kan beschouwd worden van de andere.

Het duurde tot einde '76 voor een model was opgesteld op basis van puur theoretische gegevens. Dit model wordt nu aan de hand van allerlei vaststellingen en waarnemingen nog verfijnd, en in dat laatste proces moet de Belgica de hoofdrol gaan spelen.

### Prompt bruikbaar

Uiteraard zal aan boord van deze eerste Belgische oceanograaf ook aardig wat fundamenteel wetenschappelijk onderzoek plaatsvinden, maar het grootste deel van de gegevens die verzameld worden, moet direct bruikbaar zijn in het beheer van onze kust en zee. De beheersbaarheid van het mathematisch model gebaseerd in de zeemachtkazerne te Oostende, verzamelt alle gegevens die door de wetenschapslui ter beschikking worden gesteld, en formuleert op basis daarvan adviezen aan de beleidsverantwoordelijken. Het spectrum van beleidsalternatieven die moeten genomen worden in verband met de zee en de exploitatie ervan is ongemeen breed: van het traceren van aanlooproutes naar havens, over vergunningen voor het storten van afval in zee, tot beperkingen op de visserij.

(Vervolg op blz. 2)



(Vervolg van blz. 1)

Het is duidelijk dat voor dergelijke beslissingen een stevige wetenschappelijke grond een primaire noodzaak is. De bijsturing van een theoretisch, wiskundig model aan de hand van vaststellingen en waarnemingen in de praktijk is niet minder noodzakelijk.

Een van de bedoelingen van de Belgica is dan ook aan wetenschappers van allerlei disciplines toe te laten analyses te verrichten, gegevens te verzamelen en waarnemingen te doen die achteraf kunnen gebruikt worden om het mathematisch model te verfijnen en meer precieze voorspellingen mogelijk te maken.

## Toepassingen

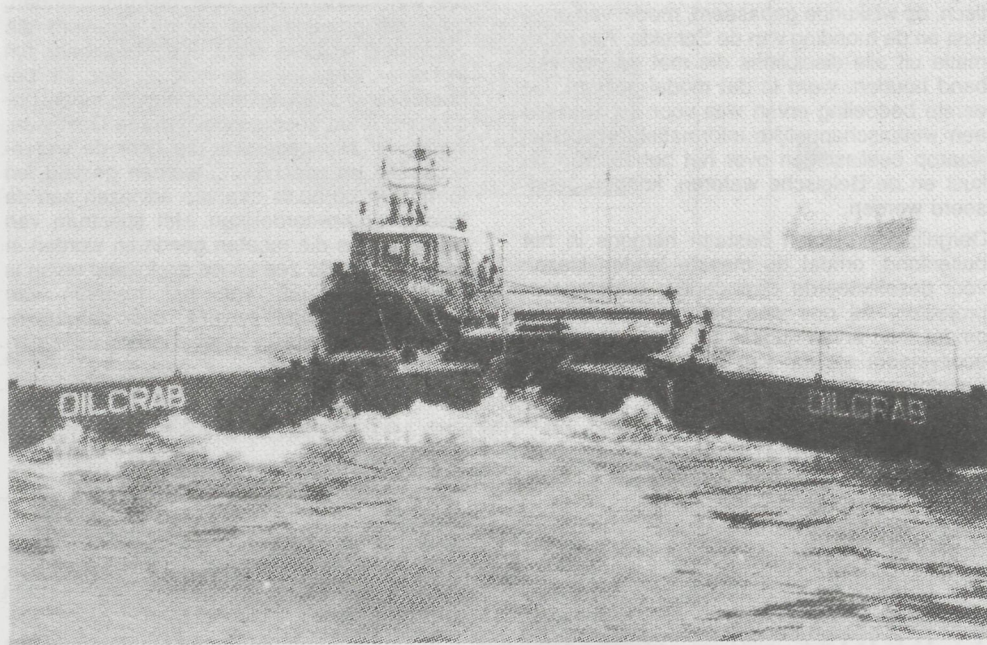
Het mathematisch Model van Noordzee en Schelde-Estuarium vindt nu al concrete toepassingen, zoals bij de voorspelling van stormvloed, de voorspelling van eventuele invloeden van zand- of grintwinning in zee op de fauna en flora onder water, de invloeden van soms zwaar giftige afvalstorting in zee (aan de

hand van het wiskundig model en van de vaststellingen kunnen bijvoorbeeld vergunningen toegekend of geweigerd worden), de invloed van kerncentrales op temperatuur en samenstelling van het zeewater, de verplaatsingen van olievlekken, de bacteriologische verontreiniging van de kustwateren en eutroficatieverschijnselen van de zeebodem.

Complexiteit en kwetsbaarheid van een ecosysteem als de zuidelijke Noordzee, die voor de meest verscheiden doeleinden geëxploiteerd wordt, eisen een vaste hand en geest bij het nemen van beslissingen.

De wetenschappelijke informatie die voor deze beslissingen absoluut nodig is, wordt verstrekt door het Mathematisch Model, dat op zijn beurt gevoed wordt door de gegevens, afkomstig van waarnemingen ondermeer aan boord van de Belgica gedaan. Men kan er dus niet aan twifelen dat dit vaartuig een belangrijk en waardevol instrument zal zijn, zowel voor het puur wetenschappelijk onderzoek als voor de toepassingen ervan op de concrete situatie van allerlei vormen van exploitatie van de zee, van visserij tot en met dumping van afval.

## NEDERLAND BRENGT NIEUW SYSTEEM VOOR OLIEBESTRIJDING OP DE MARKT



In Nederland werd een systeem voor de zuivering van oppervlaktewaters ontwikkeld. Gekend onder de naam Oil Crab kan op effectieve wijze olie uit het water worden geschept.

De installatie bestaat uit een ponton die voorzien is van veegarmen, een schuimspaangedeelte, een filtergedeelte en een opslaggedeelte.

De „Oil Crab” werd ontwikkeld in samenwerking met Rijkswaterstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het uiteindelijk ontwerp en de configuratie zijn het resultaat van verscheidene testen langs kust- en binnenwaters. Het ontwerp is zodanig dat olieverwijdering ook effectief kan plaatsvinden in wateren met vervuiling zoals zeewier, plastic afval, conserven blikken etc. Overslag van de afgevangen olie kan plaatsvinden via luiken aan de bovenkant van het ponton.

De olie wordt verzameld binnen 2 veegarmen en wordt door de vaarsnelheid over een drempel in het ponton gestuwd. Na deze eerste grove scheiding vindt in het ponton een fijne afscheiding plaats met een effectiviteit tussen 80 en 90%. Dit wordt bewerkstelligd door een van de scheepsschotten die bestaat uit een geperforeerde plaat. Van de instromende vloeistof wordt het water door het filter naar buiten geduwd en blijft de olie in het opslag gedeelte achter. Bij de Oil Crab wordt de energie voor de olie/water afscheiding ontleend aan de stromingssnelheid van het water.

De installatie kan door een schip worden geduwd of getrokken met een maximale snelheid van 3 knopen.

De installatie is geschikt voor verwerkingscapaciteit tot 300 m<sup>3</sup>/uur. (Uit de Lloyd - Antwerpen)

## 125-JARIG BESTAAN VAN DE FIRMA VAN DEN ABEELE

Zaterdag a.s. om 15 uur komt de firma Aug. Van den Abeele centraal in de belangstelling te staan in het Brugse.

Aanleiding hiervoor is de viering van het 125-jarig bestaan van dat bedrijf dat over het hele land en ook daarbuiten een zeer grote waardering geniet.

Reeds eerder grepen festiviteiten plaats maar zaterdag a.s. gaat dan wel een academische zitting door in de Gotische Zaal van het Provinciaal Hof op de markt te Brugge. Tijdstip van gebeurtenis is bepaald om 15 uur.

Tijdens deze academische zitting zal het woord gevoerd door burgemeester Van Acker, provinciegouverneur Vanneste en staatssecretaris De Keersmaecker van Europese Zaken en Visserij.

## Comité West-Vlaanderen voor de Bevordering van de Arbeid, steeds bezorgd om de veiligheid van onze vissers

In de **Algemene Vergadering** van het Provinciaal Comité, welke plaats had op 12 januari 1984, in het Provinciaal Administratief Centrum te Brugge onder voorzitterschap van gouverneur Olivier Vanneste, en in aanwezigheid van de Commissaris-Generaal van het Ministerie van Arbeid en de leden van het Comité, en meer bepaald onder de impuls van de heer Hilaire De Fauw, Gedeputeerde en Afgevaardigde-Voorzitter, werd er beslist een nieuw reddingvlot aan te kopen om Kapitein Van Eeckhoutte G., Commandant van het opleidingsschip „Commandant Fourcault” van de Zeevaartschool te Oostende en Bestendige Deskundige van vernoemd Comité, toe te laten verder zijn acties voor de veiligheid van de zeevisserij verder te zetten.

Laat ons maar eventjes terug denken aan de succesrijke grootscheepse demonstratie van verleden jaar (3 mei 1984).

Ondertussen werd een volledig nieuw automatisch opblaasbaar vlot type 12 MM, mark 4, capaciteit 12 mannen met een volledig overlevingspak voor 12 personen, „A” geleverd.

Vanaf oktober zullen opnieuw demonstraties over het gebruik van opblaasbare vloten, voorafgegaan van projectie diapositieven of film, verzekerd worden ten bate van alle leerlingen van de visserijscholen en ook geldig voor het varend personeel (dat wij tot onze spijt te weinig zien bij deze demonstraties).

Het Comité West-Vlaanderen heeft dan ook een nieuwe inspanning gedaan door het aankopen van nieuwe apparatuur zoals bandopnemer en versterker ten behoeve van deze voordrachten.

Eveneens is het Comité van zins opnieuw een grootscheepse reddingsoperatie te organiseren in de loop van de maand september of oktober 1985.

We hopen dan meer aandacht en meer aanwezigheid te bekomen van het varend personeel van de Belgische zeevisserij (eventjes terug denken aan de ramp van 13 januari II. met de Z.424)

# NEDERLANDS HOSPITAALKERKSCHIP EN FONDS OUDE VISSERS BESTOLEN

We vinden het ergens echt jammer dat zo een prachtig werk en mooie instelling in opspraak komt door het bestelen van het Hospitaalkerkschip „De Hoop” door de boekhouder.

In de voorbije jaren heeft deze man, de 52-jarige D.P., 1,850 miljoen fr. ontvreemd, iets dat onlangs bij het controleren van de boekhouding van de balans, winst- en verliesrekening 1983 aan het licht kwam.

Daar aan de hand van valse stukken de uitgaven op te voeren kon hij sinds 1979 regelmatig belangrijke bedragen aan de Stichting onttrekken.

De man werd onmiddellijk ontslagen en aangifte hiervan werd bij de politie gedaan, zodat hij voor de rechtbank rekenschap zal moeten geven.

Als we hierbij nagaan hoe er op een bepaald ogenblik sprake was om het Hospitaalkerkschip af te schaffen omdat men de nodige fondsen nog moeilijk bijeen kon krijgen om het schip varende te houden, hoe men bij particulieren giften vergaarde en zo meer, dan is de houding van de boekhouder des te moeilijker aanvaardbaar.

Ondertussen heeft D.P. reeds laten weten dat hij de ontvreemde bedragen zal terug betalen. Een boerderijtje dat op zijn naam stond in Friesland heeft hij hiervoor reeds van de hand gedaan voor ongeveer 1,5 miljoen B.Fr. en hij zou ook nog een flat verkopen om de rest aan te zuiveren.

Hopen we nu voor het Hospitaalkerkschip dat men ondertussen reeds bewarend beslag gelegd heeft op de goederen van betrokkene, want verkopen is één, maar het geld teruggeven is geen verplichting zolang er geen bewarend beslag op de goederen of op de verkoopsom werd gelegd.

## Fonds ter ondersteuning oude vissers leeggehaald

In 1978 nam D.P. het beheer van dit Fonds ter ondersteuning van oude vissers over. Een bestuur van dit Fonds bestond er niet meer en het was D.P. die het in zijn eentje bestuurde.

De 50.000 gulden van dit Fonds (nagenoeg 925.000 B.Fr.) schreef de boekhouder op zijn rekening over en de drie vissers die nog een

uitkering van één ... gulden per week ontvingen betaalde hij dan maar verder uit eigen zak.

Men zal nu dus moeten beginnen een nieuw bestuur op te richten voor dit Fonds, minstens wanneer men terug aan de centen geraakt, terwijl ondertussen de Vereniging van het Hospitaalkerkschip „De Hoop” de zorg zal dragen voor de verdere uitkering van de drie vissers.

Wat het Hospitaalkerkschip betreft, zal dit geval zeker de zaak van deze Stichting geen goed gedaan hebben, omdat het niet de eerste maal is dat men het nut van „De Hoop” in vraag stelt.

Inderdaad moeten we enigszins toegeven dat de omstandigheden niet meer zijn wat ze vroeger waren. Aan boord van de treilers, is alles

gemoderniseerd, waardoor men in regelmatige verbinding staat met de kustwachtstations en reddingdiensten die over helikopters beschikken die in heel korte tijd gekwetsten en zieken overbrengen naar de klinieken.

Anderzijds, wat de mechanische defekten betreffen, beschikt men thans aan boord van de moderne treiler over een zeer goed ingerichte smidse zodat men ook op dit gebied niet meer zo afhankelijk is van hulp van buiten, zoals de „Hoop” deze meer dan eens bracht.

We menen dan ook dat er hiervoor nog een aardig woordje zal vallen omdat de Nederlandse overheid zo jaarlijks rond de 36 miljoen bijpast in de begroting van het Hospitaalkerkschip. (2 miljoen gulden - volgens gegevens uit Stuurboord-Visserij-Editie).

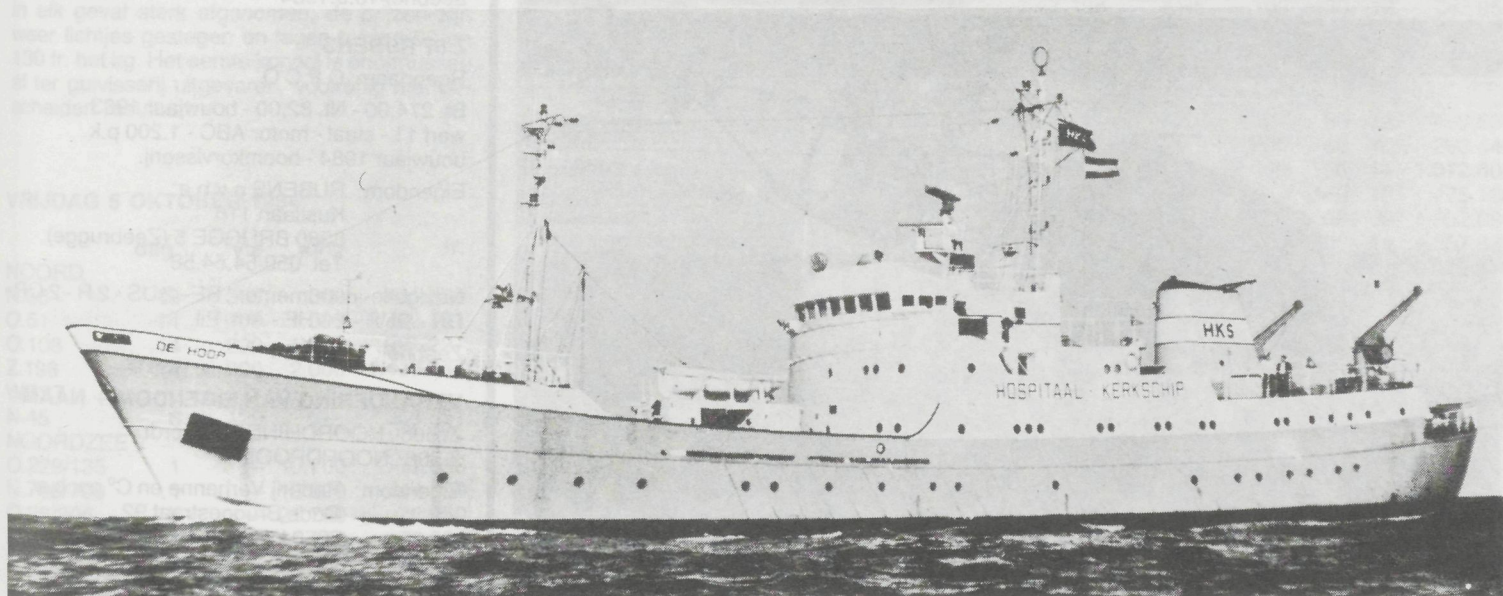
## HET GEBRUIK VAN DE VHF-KANAAL 11 WAARSCHUWING AAN DE REDERS

De Centrale Directie van de Nederlandse P.T.T.-administratie heeft met aandrang de Radio Maritieme Diensten van de R.T.T te Oostende verzocht, dringend maatregelen te treffen, om de misbruiken tegen te gaan, die door Belgische vissersvaartuigen worden begaan, meer bepaald door het voeren van langdurige onderlinge gesprekken op het maritiem VHF-kanaal 11.

Kanaal 11 is in gebruik door een verkeerspost te Terneuzen voor havenoperaties en scheepsbewegingen. Dit kanaal is derhalve van vitaal belang voor de veiligheid van de scheepvaart in het algemeen.

Het internationaal radioreglement bepaalt dat kanaal 11 uitsluitend moet worden aangewend voor werkzaamheden die, o.a. door de hierboven genoemde verkeerspost worden verricht en bijgevolg, in geen geval, voor schip-schipgesprekken mag worden aangewend.

Dit betekent een voldoende waarschuwing die ongetwijfeld gehoor en gevolg zal vinden bij de verantwoordelijken van de Belgische vissersvaartuigen en kanaal 11, van nu af aan, ongestoord zal kunnen worden benut voor het doel dat door het internationaal radioreglement werd vastgesteld.



# DUMPEN VAN MOSTERD GAS- OBUSSEN IN ZEE

# CURSUS SCHIPPER TER VISSERIJ

Volksvertegenwoordiger Geyselings zag zich verplicht een nieuwe vraag te richten aan Staatssecretaris voor Volksgezondheid en Leefmilieu omdat op zijn vorige vraag niet geantwoord werd.

De vorige vraag werd gesteld op 25 maart 1983 en de nieuwe vraag op 10 augustus 1984. Hierop kwam er dan wel een antwoord.

**Vraag:** *Op 28 oktober 1980 werd door België 225 ton giftige ammunitie in de golf van Gascogne gedumpt op het punt gelegen 47°38'N-10°30'W, op een diepte van 4.800 m en op afstand van 200 zeemijlen van de dichtst bijzijnde kust (internationale wateren).*

*Welke natie of instantie controleert na dumping van deze en nog andere giftige stoffen dit gebied betreffende de mogelijke bezoedeling van het zeewater? Hoe gebeurt deze controle en hoe frequent?*

*De Internationale Commissie van London gaf in 1980 haar fiat aan de Belgische regering om het verzamelde mosterdgas (225 ton) te dumpen in zee. Welke landen maakten toen deel uit van deze Commissie en welke landen hebben op dit ogenblik inspraak in deze Commissie?*

## Het antwoord

1. De dumping van giftige ammunitie, die plaats had op 28 oktober 1980 in de golf van Gascogne, werd uitgevoerd na een belangrijke voorafgaande beraadslaging tussen België en de Deelnemende Partijen van de Conventie ter voorkoming van mariene verontreiniging tengevolge stortingsoperaties vanaf schepen en luchtvaartuigen (Oslo, 1972).

2. Als besluit van deze beraadslaging heeft de „Oslo Commissie” beslist dat storting in zee de enige toelaatbare mogelijkheid was voor eliminatie van deze zeer speciale categorie afvalstoffen. Dit besluit werd genomen door de goe-

vernementele deskundigen van Duitsland, België, Denemarken, Spanje, Finland, Frankrijk, IJsland, Noorwegen, Portugal, Groot-Brittannië en Zweden.

De deskundigen van Ierland, dat als enig land de Oslo-Conventie nog niet bekrachtigd had, namen deel aan de studies in de hoedanigheid van waarnemers.

3. De toxicologische risico's, waaraan het mariene ecosysteem zou kunnen blootgesteld worden ten gevolge van dumping van mosterdgas afkomstig van gestorte ammunitie, werden als zeer klein beschouwd. Langs de andere kant bestaan er grote moeilijkheden om een significatief monster te nemen in de onmiddellijke nabijheid van de betonblokken die op 4.800 m diepte gestort werden. Om deze twee redenen werd het niet verantwoord gevonden om een zeer duur programma op te stellen voor het toezicht van de stortingsplaats.

We voegen hieraan toe dat de „lobby” der vervuilers een zeer machtig syndicaat is, een mafia op zichzelf, die invloeden weet te gebruiken.

Het mosterdgas (yperiet tijdens de wereldoorlog), onlangs nog door één der strijdende partijen in de oorlog tussen Irak en Iran gebruikt, is een zeer zwaar toxilogisch gif.

Deze giftige ammunitie is wel in betonblokken ingepakt zodat ze zeker geen onmiddellijk gevaar vormen voor het marieneleven en voor de mens, maar het is een feit dat de zee als stortplaats gebruikt wordt voor alles en nog wat.

Principieel zou er niets in zee mogen gedumpt worden, maar als de deelnemende partijen van de Conventie ter Voorkoming van Marineverontreiniging zelf reeds hiermede akkoord gaan, dan vragen we ons af of deze Conventie hiermede niet haar eigen doel verloochent, ofwel of de „lobby” der vervuilers, via allerlei regeringsinvloeden, tenslotte toch eigenmachtig hun wil kan doordrukken!

De directie van de visserijschool te Knokke-Heist deelt mee dat op 5 november 1984 in de school een cursus start voor **SCHIPPER TER VISSERIJ**.

Om toegelaten te worden tot de examens, die doorgaan in februari 1985, moet de kandidaat minstens 57 maand vaartijd doen blijken indien hij in het bezit is van het diploma van aspirantschipper ter visserij. Is hij niet in het bezit van dit diploma, dan wordt minstens 69 maand vaartijd vereist.

Op te merken valt, dat met de wijzigingen van 10 mei 1984 aan het brevetten-besluit van **schipper ter visserij** in de plaats komt van de vroegere brevetten van schipper 2de klas en 1ste klas.

De houders van het nieuw brevet krijgen de bevoegdheid om het bevel te voeren op vissersvaartuigen tot 300 BT. Na 24 maand bevel gevoerd te hebben op vissersvaartuigen groter dan 70 BT, wordt de bevoegdheid automatisch uitgebreid tot alle vissersvaartuigen.

Diegenen die de cursus wensen te volgen dienen zich (indien dit nog niet is gebeurd) zo spoedig mogelijk te laten inschrijven op het secretariaat van de school (Kursaalstraat 55, Heist) liefst voorzien van hun zeemansboekje.

Het is bovendien ook noodzakelijk zich in verbinding te stellen met de R.V.A. te Zeebrugge.

## VERANDERINGEN „OFFICIELE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN” Maand: SEPTEMBER 1984

### NIEUW VAARTUIG

#### O.137 „TWILIGHT”

Roepnaam: O P F G  
Bt. 247,00 - Nt. 74,00 - bouwjaar 1983  
werf 29 en 16 - staal - motor Bolnes - 1020 p.k.  
bouwjaar 1984  
Boomkorvisserij

Eigendom: Rederij Coudekercke p.v.b.a.  
Victorialaan 47 - 8400 Oostende

Navigatie-instrumenten: 2 RF - 2 US - RG - 2R -  
2 OP - DN - DNP - 2 VHF - Aut. pil. - N.P.

Zeebrief 10.9.1984

#### Z.67 RUBENS

Roepnaam: O P C O  
Bt. 274,00 - Nt. 82,00 - bouwjaar 1983  
werf 11 - staal - motor ABC - 1.200 p.k.  
bouwjaar 1984 - boomkorvisserij.

Eigendom: RUBENS p.v.b.a.  
Kustlaan 116  
8380 BRUGGE 5 (Zeebrugge)  
Tel. 050/54.54.58

Navigatie-instrumenten: RF - 2 US - 2 R - 2 OP -  
DN - DNP - 2 VHF - Aut. Pil.

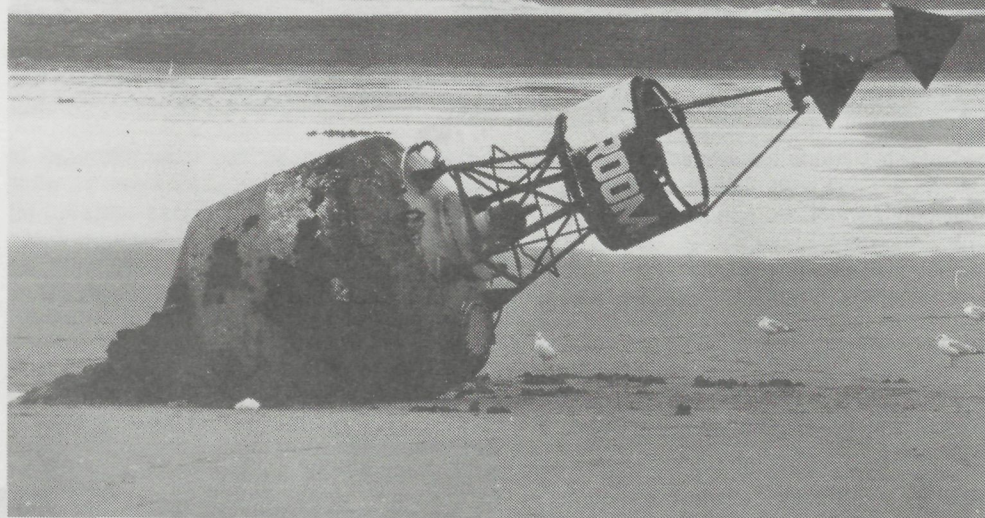
Zeebrief: 17.9.1984

### VERANDERING VAN EIGENDOM + NAAM

Z. 506 „NOORDHINDER” wordt  
Z. 506 „NOORDPOOL”

Eigendom: Rederij Verhenne en C° p.v.b.a.  
Oude Bruggestraat 92  
8050 WINGENE  
Tel. (051) 65 53 83

Zeebrief: 26.9.1984



De „Buiten Stroombank Boei” die vastligt op 2,8 mijl van Oostende en die de schepen aangeeft dat ze op 10 minuten varen zijn van de Oostendse haven, is zaterdagmorgen tijdens de storm losgeslagen en aangespoeld op het strand van Raversijde.







# Tong- en pladijsprijzen

## TONG

### OOSTENDE

	8 okt.	9 okt.	10 okt.
Lappen .....	344	.....	340
Grote .....	280	.....	270 276
3/4 .....	276	.....	256 265
Bloktongen .....	280 288	.....	240 247
Vóór-kleine .....	230 254	.....	200 220
Kleine .....	185 195	.....	160 170
Slips .....	156	.....	135

### ZEEBRUGGE

	8 okt.	9 okt.	10 okt.
Grote .....	335 366	334 346	353 385
Bloktongen .....	268 294	276 278	260 274
Fruittongen .....	248 279	247 259	256 262
Schone kleine .....	227 244	227 235	237 248
Kleine .....	182 220	182 188	183 196
Tout petit .....	146 152	146 160	145 160
Slips .....	119 127	127 136	122 130

### NIEUWPOORT

	8 okt.	9 okt.	10 okt.
Tong I .....	.....	.....	.....
Tong II .....	.....	.....	.....
Tong III .....	.....	.....	.....
Tong IV .....	302 318	.....	270 320
Tong V .....	.....	.....	.....
Slip .....	.....	.....	.....

## PLADIJS

### OOSTENDE

	8 okt.	9 okt.	10 okt.
Platen .....	65 73	.....	60 66
Iek (groot-klein) ..	62 67	.....	63 67
Derde slag .....	40 50	.....	52 54
Platjes .....	25 30	.....	26

### ZEEBRUGGE

	8 okt.	9 okt.	10 okt.
I .....	60 66	62 67	59 60
II .....	60 66	60 68	60 67
III .....	40 45	44 46	38 44
IV .....	25	25	25 26
V .....	.....	.....	.....

### NIEUWPOORT

	8 okt.	9 okt.	10 okt.
Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs .....	70 74	.....	46 54
Platjes .....	40 48	.....	26 30
Drielingen .....	63 70	.....	46 54

*Eén van de duizend Bank Brussel Lambert-kantoren is in uw buurt.*

*Zijn raadgevingen en diensten kunnen u het dagelijkse leven vergemakkelijken.*

*U bent er van harte welkom.*

*Denk eraan.*

**De BBL denkt aan u...**

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

**A. LOWYCK &  
ZOON**

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



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en depothouder voor de Visserij :

**Scheepsverven  
Sigma Coatings**

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	8/10	5/10	8/10	4/10	9/10	8/10	9/10	10/10	10/10	8/10	10/10	8/10	10/10	8/10	10/10	
Tarbot groot	490	503	454	484	.....	.....	432	457	.....	.....	420	441	.....	.....	460	490
Tarbot middel	382	440	320	347	.....	.....	334	415	.....	.....	334	260	.....	.....	250	290
Tarbot klein	203	184	165	204	.....	.....	209	270	.....	.....	223	189	.....	.....	.....	.....
Griet groot	265	269	261	321	.....	.....	275	303	.....	.....	320	336	.....	.....	.....	.....
Griet middel	182	.....	164	247	.....	.....	186	190	.....	.....	179	193	.....	.....	.....	.....
Griet klein	130	.....	109	155	.....	.....	180	152	.....	.....	155	127	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	68	70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	22	82	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	129	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	109	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	62	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	67	71	.....	.....	62	67	.....	.....	48	50	.....	.....	.....	.....
Keilrog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	72	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	75	90	70	90
Tilten	70	74	60	64	.....	.....	61	.....	.....	.....	40	54	66	70	.....	.....
Scherpstaart	51	73	84	90	.....	.....	74	75	.....	.....	50	64	.....	.....	.....	.....
Halve Mans	62	81	54	59	.....	.....	59	.....	.....	.....	60	58	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	50	56	.....	.....	55	.....	.....	.....	49	50	.....	.....	.....	.....
Katrog	30	44	21	36	.....	.....	19	22	.....	.....	25	29	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	98	122	209	116	.....	.....	102	.....	.....	.....	169	147	.....	.....	126	130
Gul (groot)	98	102	84	97	.....	.....	95	.....	.....	.....	90	101	.....	.....	110	.....
Gul (middel)	75	86	74	81	.....	.....	71	.....	.....	.....	88	104	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	24	53	42	27	.....	.....	22	30	.....	.....	39	43	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	260	280	190	344	.....	.....	202	272	.....	.....	209	345	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	63	69	44	58	.....	.....	49	64	.....	.....	55	57	.....	.....	42	50
Wijting klein	32	44	20	29	.....	.....	20	35	.....	.....	33	27	.....	.....	20	25
Schar	16	33	19	21	.....	.....	23	.....	.....	.....	25	30	40	45	35	50
Stenschol	33	157	32	135	.....	.....	40	137	.....	.....	36	147	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	58	66	50	54	.....	.....	34	45	.....	.....	40	46	.....	.....	20	25
Hondshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	44	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80	124	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	90	104	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	402	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	30	34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48	45
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	40	65	45	51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	39	45	95	100	80	85
Grauwe poon (knorhaan)	16	32	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	85	104	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

# NEDERLAND

## IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 2 oktober** werd aangevoerd: 120 kg tong; 5 kisten tarbot en griet; 562 kisten kabeljauw; 790 kisten wijting; 68 kisten schol; 12 kisten schar en 61 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 16,60; grote tong 26,60; grootmiddel tong 15,40-15,00; kleinmiddel tong 14,00-13,60; tong één 12,40-12,00; tong twee 9,00-8,60; zalm 22,40.

Per 40 kg.:

tarbot 816-408; griet 432-224; kabeljauw één 186; kabeljauw twee 216-180; kabeljauw drie 240-174; kabeljauw vier 190-160; kabeljauw vijf 158-44; schol één en twee 194-172; schol drie 150-114; schol vier 71-45; wijting vier 57-38; schar 86-48; steenbolk 41-35; horsmakreel 28-15; harders 132-126; bot 27-26; rode poon twee 218; rode poon drie 124-96.

**De besommingen waren:**

UK 27 + UK 307 f 9.200; UK 48 + UK 49 f 15.400; UK 89 + UK 215 f 12.400; UK 135 + UK 145 f 13.600; UK 142 + UK 271 f 13.100; VD 6 f 1.900; VD 18 f 4.700; VD 19 + VD 73 f 17.600; VD 54 + VD 77 f 13.400.

Aan de **woensdagmarkt van 3 oktober** werd aangevoerd: 293 kg tong; 1 kist tarbot en griet; 394 kisten kabeljauw; 481 kisten wijting; 74 kisten schol; 22 kisten schar; 2 kisten sardien en 23 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

grote tong 24,80; grootmiddel tong 17,60-16,40; kleinmiddel tong 15,40-14,80; tong één 12,60; tong twee 10,20-9,20; ongestripte twee 11,40.

Per 40 kg.:

tarbot 656-472; griet 408; kabeljauw drie 242-192; kabeljauw vier 218-190; kabeljauw vijf 142-54; schol één en twee 194-192; schol drie 166-120; schol vier 72-48; schar 104-74; wijting drie 72-25,20; sprout (sardien) 38; fint 42 16; bot 16; horsmakreel 32-31.

**De besommingen waren:**

UK 27 + UK 137 f 8.900; UK 48 + UK 49 f

6.500; KW 142 + UK 271 f 7.600; VD 6 f 2.100; VD 18 f 1.100; VD 19 + VD 73 f 14.000; VD 54 + VD 77 f 7.000; WR 152 f 6.900; verder twee Texelaars met één gezamenlijke besomming van f 13.000.

Aan de **donderdagmarkt van 4 oktober** werd aangevoerd: 70 kg tong; 1 kist tarbot en griet; 402 kisten kabeljauw; 1 kist schelvis; 598 kisten wijting; 15 kisten schol; 12 kisten schar; 11 kisten sprout en 35 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

grootmiddel tong 19,60; kleinmiddel tong 16,80; tong één 12,60; tong twee 11,40; paling 7,60.

Per 40 kg.:

tarbot 540; griet 408; kabeljauw drie 260-200; kabeljauw vier 228-194; kabeljauw vijf 150-55; schol twee 194; schol drie 192-142; schol vier 92-61; wijting vier 67-25,20; schar 96-82; sprout 35-17; schelvis vier 102; steenbolk 32; horsmakreel 52-32; harders 156-118; rode poon 164; finten 20-16.

**De besommingen waren:**

HD 103 ■ VD 24 f 2.700; UK 27 + UK 137 f 6.700; KW 48 + KW 49 f 2.800; UK 89 + UK 215 f 11.400; UK 138 + UK 208 f 22.400; UK 142 + UK 271 f 1.800; UK 233 + UK 234 f 1.700; VD 6 f 2.320; VD 19 + VD 73 f 6.600; VD 20 f 950; VD 77 + VD 54 f 5.700.

Aan de **vrijdagmarkt van 5 oktober** werd aangevoerd: 12.620 kg tong; 134 kisten tarbot en griet; 960 kisten kabeljauw; 137 kisten schelvis; 960 kisten wijting; 1.283 kisten schol; 224 kisten schar en 240 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 26,78-24,89; grote tong 26,21-23,50; grootmiddel tong 18,32-16,23; kleinmiddel tong 13,60-12,79; tong één 12,06-11,22; tong twee 11,67-7,73; zalm 22,40.

Per 40 kg.:

krabbepoten 102-90; rode poon één 260; rode poon twee 170-128; rode poon drie 164-72; haai 166; poontjes 46-23; steenbolk 42-35; horsmakreel 54; harders 146-124; tarbot 978-499; griet 583-324; kabeljauw één 210-168; kabeljauw twee 274-220; kabeljauw drie 264-193; kabeljauw vier 234-170; kabeljauw vijf 146-54; schelvis vier 164-50; schol één 192-168; schol twee 176-162; schol drie 69-48; wijting vier 64-25,20; schar 92-32; tongschar 376-100; hake

320-250; hammen met kop 320-228; kleine kreeft 380-336.

**De besommingen waren:**

KW 4 + KW 149 f 22.700; KW 12 f 6.100; KW 152 f 2.600; UK 27 + UK 137 f 9.300; UK 78 f 6.300; KW 152 f 17.300; UK 27 + UK 137 f 9.300; UK 141 f 12.800; VD 6 f 1.700; VD 19 + VD 73 f 14.200; VLI 27 f 83.100; ARM 23 f 46.100; IJM 17 f 12.400. Verder drie Goedereeders, vier Texelaars en drie IJmuidenaren met een gezamenlijke besomming van f 260.000.

Aan de **maandagmarkt van 8 oktober** werd aangevoerd: 17.280 kg tong; 217 kisten tarbot en griet; 936 kisten kabeljauw; 2 kisten koolvis; 254 kisten schelvis; 840 kisten wijting; 1.530 kisten schol; 77 kisten schar en 323 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 24,07-21,14; grote tong 22,00-20,98; grootmiddel tong 14,51-13,26; kleinmiddel tong 12,51-12,02; tong één 10,93-10,17; tong twee 7,90-7,56; zalm 17,60.

Per 40 kg.:

haai 114-62; krab 28-27; krabbepoten 85-50; bot 26; horsmakreel 30-27; hammen met kop 334-168; hammen zonder kop 688-474; tarbot 818-348; griet 554-304; kabeljauw één 290-248; kabeljauw twee 254-212; kabeljauw drie 240-186; kabeljauw vier 212-202; schelvis één 212-202; schelvis twee 204-172; schelvis drie 176-108; schelvis vier 36-50; schol één 176-150; schol twee 176-152; schol drie 120-100; schol vier 74-45; wijting drie 72-57; wijting vier 76-27; schar 82-42; witte koolvis drie 164; poontjes 56-36; wolf 334-294; tongschar 352-100.

**De besommingen waren:**

KW 4 + KW 49 f 2.300; KW 11 f 48.600; KW 22 f 59.600; KW 25 f 53.900; KW 26 f 28.000; KW 34 f 46.700; KW 36 f 42.900; KW 45 f 21.000; KW 51 + KW 221 f 33.400; KW 88 f 23.500; KW 113 f 23.300; KW 145 f 62.900; KW 167 f 23.200; KW 173 f 18.200; KW 189 f 39.000; IJM 44 f 27.200; IJM 154 f 22.600.

## GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 1 t.e.m. 5-10-1984

Door 87 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
72.391 kg.	Tong	f 872.783,43	van f 12,06
22.060 kg.	Tarbot	f 318.703,32	van f 14,49
204.480 kg.	Schol	f 387.774,47	van f 1,90
64.500 kg.	Kabeljauw	f 118.370,36	van f 1,84
3.519 kg.	Griet	f 37.213,39	van f 10,58
9.840 kg.	Schar	f 11.582,75	van f 1,18
16.615 kg.	Wijting	f 17.297,04	van f 1,04
149.858 kg.	Diversen	f 919.961,68	
<b>543.203 kg.</b>		<b>f 2.683.686,44</b>	

## COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 30 sept. t.m. 6 oktober 1984

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	55.128	3,03
Handels Garnalen	2.256	3,30
Tong	125	16,34
Schol	1.135	2,46
Schar	265	1,94
Bot	159	0,65
Tarbot	157	10,41
Griet	84	7,92
Kabeljauw	5.876	3,91
Wijting	7.437	1,03
Zeebaars	1.105	20,98
Harder	572	2,50
Paling	1.336	12,94
Krab	115	1,15
Diversen	9.935	—



# NEDERLAND

## LAUWERSOOG

Twintig schepen met een totale vangst van bijna zesduizend kisten vis zorgden op maandag voor een grote drukte.

Van twee Deense kotters bracht de grote gul f 4,60-4,80 per kg. op. Kabeljauw II lag boven de vijf en kabeljauw I een paar centen onder de vijf gulden.

Gestrippte schol III leverde f 243-232 per kg op en de grotere soorten tot f 3,77. Veel schol IV bleef onverkocht achter. De laptong zakte van f 24,60 tot beneden de f 24. Ook de grootmiddel kon geen stand houden, beginnend op f 15,87 zakte deze soort tot f 14,51.

Kleinmiddel bleef boven de twaalf gulden, tong I moest ook prijs geven terwijl de slips begonnen op f 7,55 opliep tot f 8,27.

Dinsdag en woensdag 25 ton vis van de kleine vloot. Donderdag de kleine vloot en twee platviskotters. Alle schol werd verkocht.

Ook op vrijdag weer een behoorlijke drukte met bijna zesduizend kisten. Schol III boven de f 2,40 en de grotere soorten op 3,60-3,80. Bij de dichte schol IV werd tot f 1,18 gegeven en schol III ging over voor f 2,31-2,18. De schol I en II lagen gelijk aan de gestrippte. Slechts enkele partijtjes kleine schol draaiden door.

De rondvis bleef vrij stevig in de markt met kleine kabeljauw V voor 1,46-1,20. Kabeljauw I bracht f 3,12-2,51 per kg. op. Middel gul ruim boven de vier en grote gul tegen de vijf gulden.

Bleef de klok voor de schelvis op de minimum prijs staan, de kleinmiddel bracht daarentegen drie gulden op en de grootmiddel en grote tot f 3,50. Voor twee spanvissers konden besommingen van f 54.000 geboekt worden en bij de platviskotters kwam als hoogste een resultaat van f 49.367 op papier.

Door 40 garnalen schepen zijn er deze week ruim 52 ton ter verkoop aangeboden. Wederom dinsdag en donderdag de grootste aanvoer met 25 en 17 ton.

De prijzen bleven redelijk met opbrengsten van f 2,85 tot f 4,05 per kg. De gemiddelde weekprijs kwam uit op f 3,50. Slechts voor een tiental schepen konden besommingen geboekt worden tussen zes en tienduizend gulden.

### Aanvoer en prijzen visafslag Lauwersoog

Pellerij garnalen	52.245 kg.	2,85 - 4,05 per kg.
Tong	15.213 kg.	7,49 - 24,61 per kg.
Tarbot	6.347 kg.	10,30 - 26,38 per kg.
Griet	1.263 kg.	7,80 - 10,61 per kg.
Tongschar	2.835 kg.	1,68 - 7,17 per kg.
Schol	199.035 kg.	7,49 - 24,61 per kg.
Kabeljauw	121.337 kg.	0,81 - 5,22 per kg.
Wijting	11.383 kg.	0,75 - 1,58 per kg.
Schelvis	18.001 kg.	1,25 - 3,59 per kg.
Schar	3.826 kg.	0,75 - 1,40 per kg.
Bot	862 kg.	0,65 - per kg.
Hamvis	305 kg.	4,60 - 13,77 per kg.
Heek	868 kg.	2,59 - 5,96 per kg.
Leng	184 kg.	2,42 - 2,67 per kg.
Poon	2.624 kg.	0,65 - 3,01 per kg.
Harder	1.360 kg.	2,08 - 3,01 per kg.
Koolvis	115 kg.	2,11 - 3,15 per kg.
Zeewolf	163 kg.	2,43 - 6,03 per kg.
Diverse soorten zeevis	139.573	

## KLEINE SCHOL HAALDE NEDERLANDSE PRODUCENTENKAS LEDIG

De kas van de Nederlandse producentenorganisaties is ledig. De schuld hiervan ligt bij de te grote aanvoer van kleine schol (pladijs) die is moeten opgevangen worden. Anderzijds blijft men maar schol aanvoeren, zodanig dat thans reeds een begin is gemaakt met de opgevangen van pladijs III, dit nog in de hand gewerkt door het feit dat men stiekem de opdracht zou gegeven hebben, pladijs IV te mengen bij de pladijs III, hopen hiermede een gedeelte van de kleinste soort mede aan de man te brengen.

Dit is een heel slechte berekening geweest omdat men het omgekeerd effect bereikte, namelijk door het mengen van kleine pladijs onder de onmiddellijke grotere soort, bleef ook deze gemakkelijker staan.

Komt daarbij het feit dat de koelhuizen vol zitten met doorgaans kleine pladijs omdat deze kon gekocht worden aan de opvangprijs.

Kleine pladijs en na verwerking, kleine pladijsfilets. Ook van deze kant is dus praktisch geen heil meer te verwachten.

We zijn dus wel geneigd om te schrijven dat het geen kwade gedachte was de visser er toe aan te zetten geen schol beneden de 27 cm aan te voeren, maar wie had nu zo een enorme aanvoer van schol verwacht.

De mariene-biologen zitten nu met deze kater want net als voor de haring roepen zij altijd te rap „houdt de dief“.

We zouden dus bijna moeten besluiten dat hun voorspellingen moeilijk of niet uitkomen omdat moeder-natuur zo grillig, zo onvoorspelbaar is.

Het was zowat hetzelfde voor de garnaal, waarvan men reuzevangsten voorspelde. Toen dit niet kwam kon men hier minstens nog de schuld afwentelen op de grote wijting die de garnaal met tonnen binnenspeelde.

Wat er ook van zij, na schol IV loopt schol III nu ook de kans niet meer door de handel opgenomen te worden.

De prijs van schol III is in elk geval reeds gevoelig ondermijnd. En welke vergoeding kan de visser nu nog voor zijn opgevangen pladijs III ver-

wachten met een ledige producentenkas? Men sprak van 11 B.Fr. het kg. (60 cent).

Wie kan daarvoor nog in zee gaan? En zo men het doet wordt dit dan niet een visserij voor vismeel-doeleinden.?

Tussen de Europese producentenorganisaties zou te Rome overeengekomen zijn de onderste aanvoergrens kwa lengtemaat van schol IV op te schuiven naar 27 cm.

Sommigen gewaagden zelfs van 29 cm. Dit zou aan Brussel voorgesteld worden. Maar wat dan indien de schol in het algemeen het plotseling laat afweten, zodanig dat men tevreden zou zijn, en de aanvoerders en de handel, om terug wat verse schol IV te kunnen aanbrengen, respectievelijk kopen van 25 cm?

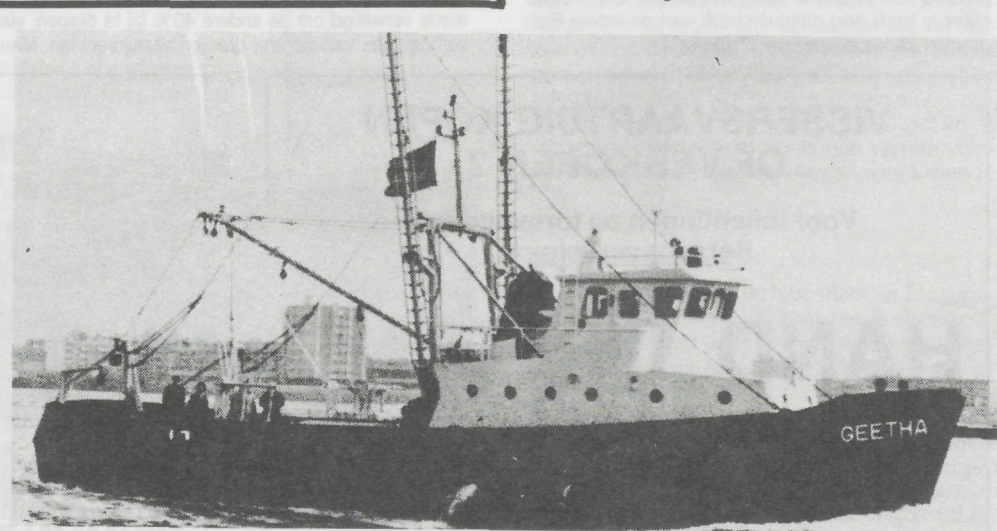
Thans is de handel evenmin gelukkig dat hun koelhuizen zo vol zitten met klein scholfilets.

Steun het  
Nieuwbouwfonds van het



KONINKLIJK WERK  
**IBIS**  
prk 000-0207440-54

■ Van de tien garnaalkotters die de Nederlandse scheepswerf De Hoop te bouwen heeft, waarvan 6 voor Indië en 4 voor Madagascar, zijn er reeds drie aan Indië geleverd. Het zijn prachtige eenheden van 23,50 m lengte aangepast aan de streek waarin zij de visserij moeten uitoefenen. In de komende maanden zullen ook de andere geleverde worden en de laatste tegen de lente van het volgend jaar. De eerste afgeleverde garnaalkotters zijn op eigen kracht naar Indië afgevaaren.



Eén van de garnaalkotters bij de afvaart naar het verre Indië. (Foto: Fishing News International).

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## FRANKRIJK

■ In het Franse La Rochelle, heeft verleden week een gloednieuwe treiler, de 30-meter „Scapria I” voor het eerst zee gekozen. Het vaartuig gaat naar de Ierse Zee voor een reis die ten hoogste 13 dagen zal bedragen. De „Scapria I” behoort tot het type van semi-industriële treilers, waarvan er nog slechts 6 te La Rochelle bedrijvig zijn, terwijl men het strikt minimum op 10 gesteld had. Het is dan ook begrijpelijk, dat ter gelegenheid van de doop, de president van de Coöperatieve Maatschappij voor industriële visserij, de hoop uitsprak dat de „Scapria I” wel dra zou gevolgd worden door een „Scapria II”, en deze treiler terzelfdertijd zou uitgerust worden met machines voor het fileren van vis aan boord.

## DENEMARKEN

■ Denemarken met zijn 43 duizend km<sup>2</sup> oppervlakte, beschikt over een kust van 7.400 km, hetzij in uitgestrektheid 110 maal meer dan de Belgische kust. Het is dus begrijpelijk, gezien ook de vele eilanden, dat Denemarken altijd een grote vissersbevolking gekend heeft en nog kent. Denemarken voert zowat 1,75 miljoen ton visproducten aan, of veertig maal meer dan de Belgische aanvoer. Wel moeten we er aan toevoegen, dat 80% hiervan dient voor vismeel-doeleinden! Denemarken is in de EEG eveneens het grootste... „enfant terrible”, die altijd zijn visie ingewilligd wenst te zien, en hiervoor niet aarzelt dwars te gaan liggen tot dit land bekomt wat het wenst te bekomen.

■ Esbjerg is niet alleen de grootste Deense haven inzake visaanvoer, maar zelfs van gans Europa met een aanvoer tussen de 650 en 700 duizend ton. Wel hoeft er onmiddellijk aan toegevoegd, dat het in Esbjerg is, dat men de vismeelindustrie aantreft, kolossale grote fabrieken. Voor de 80 duizend inwoners is de visserij in elk geval een bron van inkomsten en werkgelegenheid. Erg fris ruikt het er nu ook op bepaalde dagen niet, maar daaraan zijn de Esbjergers gewoon. Het is voor hun boterham. Verleden jaar voerde men in Esbjerg ongeveer 630 duizend ton vis aan voor de industrie en slechts 22.500 ton voor menselijk verbruik. Dit laatste cijfer is toch nog altijd de helft van de totale Belgische aanvoer aan verbruikersvis.

## E.E.G.

■ Noorwegen zal trachten tot een drieledige overeenkomst te komen met IJsland in de E.E.G.-kwestie voor de visserij rond het eiland „Jan Mayen”. Deze kale rots wordt bezet door een Noorse expeditie, die er een weerkundig station open houdt. Dit is echter niet voldoende volgens de internationale normen, opdat men rechten zou kunnen laten gelden op een Noorse visserijzone en dito limieten. Het bezette land moet kunnen voorzien in het onderhoud van zijn bewoners om als dusdanig te kunnen erkend worden, hetgeen niet het geval is. IJsland komt als één der drie onderhandelingspartners voor omdat het eiland minder dan 200 mijlen van dit land verwijderd ligt. Het is dezelfde reden voor Groenland, die hier zou vertegenwoordigd worden in besprekingen door de E.E.G.

## GROOT-BRITANNIE

■ De staking van de vislossers op de Shetland, die samen ging met de staking van de havenarbeiders, heeft voor heel wat schade gezorgd. Sommige waardevolle vis is naderhand voor vismeel moeten verkocht worden aan 7 fr. het kg. De staking heeft aan het visserijbedrijf in Shetland vele miljoenen gekost. In alle beschaafde landen bestaat er echter een wet die degenen die schade veroorzaken aan anderen, hiervoor verantwoordelijk stellen en hen verplichten deze schade te vergoeden. In dit verband is het onaantvaardbaar dat men deze wet niet toepast op de stakers en hun syndikaten. In Groot-Brittannië wordt hieraan gewerkt onder impuls van eerste-minister Thatcher. In België is men nog nergens. Door het feit dat de syndikaten over geen rechtspersoonlijkheid beschikken, kan men ze dan ook niet voor de rechtbank dagen. Men zou ze dus eerst moeten verplichten een rechtspersoonlijkheid aan te nemen, maar de huidige als de vorige regering voor het grootste gedeelte uit afgevaardigden van de syndicale bonzen bestaande, zullen ze er zich wel van wachten. 't Zou economisch te gezond zijn.

■ De Lowestoft havenautoriteiten kregen van het ministerie bericht dat de eertijds beloofde subsidie van 60% voor de verbetering van de kaden en de verkoophalle voor vis, niet meer kan gewaarborgd worden. Met andere woorden dat men hierop niet meer moet rekenen. Het gaat hier over aanpassings- en verbeteringswerken ten bedrage van 110 miljoen B.fr. De visserij was vroeger reeds verwittigd om de andere 40% bij te dragen, via verhogingen van haven-, dok- en vismijnrechten. Men

heeft nu de keus, ofwel de volledige som ten laste van het bedrijf leggen, hetgeen onuitvoerbaar is, ofwel met de verouderde en totaal niet-meer-aangepaste accommodaties verder op zee gaan. Ondertussen heeft men echter reeds de oude constructies op de westkant van Lowestoft's treilerdok, afgebroken!!!

■ De 26 m middenslagtreiler „Boy Andrew” uit het Schotse Wick, die vorig maal in het nieuws kwam vanwege een eerste proefreis naar de Rockall en in 8 dagen een vangst aan land zette ter waarde van 2,56 miljoen B.Fr., haalde verleden week terug de koppen van de media, maar dit maal vanwege een grote brand die aan boord woedde toen het vaartuig met 800 benen op thuisreis was. De schipper die toen nog ongeveer 250 mijl west van de Hebrieden was, verwittigde de kustwacht. Nadien kreeg men echter geen verbinding meer met de schipper en het is duidelijk dat men zich ongerust maakte. De bemanning had echter de brand kunnen blussen en kon op eigen kracht de thuishaven bereiken. De sporen van de brand waren nog goed zichtbaar op het vaartuig.

## FRANKRIJK

■ In het Franse Finistère heeft men een experiment uitgevoerd om brandstof te produceren bij middel van zeealgen. Door het methaniseren van de zeealgen heeft men, bij middel van één ton zeealgen, 75 M<sup>3</sup> biogas bekomen, hetgeen equivalent is aan 40 kg. propaan of 50 liter gasolie. Men noemt dit een buitengewoon goed resultaat, des te meer daar men denkt nog beter te kunnen doen. Van het experiment naar de praktijk ligt echter nog een ganse weg, onder meer voor de eventuele bouw van de installaties voor de methanisatie-eenheden. Indien men er echter in slaagt goede resultaten in de praktijk te bekomen, dan vrezten we toch voor de grondstof, want het is verbaasd hoe snel deze aan uitputting toe is. Denken we maar aan het kappen van de zogezegde onuitputtelijke bossen.

## VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :  
Beroepsvereniging

## HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

☎ (050) 54 41 17 – 54 41 92

– volledig en deskundig advies en bijstand –

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

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## IERLAND

■ Door de Ierse minister, dhr. Paddy O'Toole werd een vergunningsstelsel voor de haringvangst in de Keltische Zee ingevoerd. Volgens de minister is dit nodig om zowel een eerlijke vangstverdeling te waarborgen als wel om te beletten, dat er te veel aangevoerd zou worden. Daarom ook is het aantal vergunningen voor de haringvisserij, dat zal uitgereikt worden, beperkt in aantal. Wij menen dat het inderdaad nodig is om, zelfs overal een vergunningssysteem in voege te stellen en het aantal vergunningen te beperken. Inderdaad kunnen de koelhuizen praktisch weinig of geen haring meer opnemen, en wil men de haring niet naar de vismeelfabrieken verwezen zien, moet men de aanvoer aan de afzet voor verbruikersdoeleinden trachten aan te passen.

■ Het gaat slecht met de Ierse scheepswerven inzake vissersvaartuigen. De Ierse scheepswerven zijn te duur en daarom wenden de Ierse reders zich tot het buitenland, zowel tot Nederland, Noorwegen als tot Polen, voor de bouw van een nieuwe treiler. De Baltimore scheepswerf heeft zelfs reeds een financiële steun van de regering benodigd om te kunnen overleven. Men meent inderdaad dat de Ierse werven niet mogen verdwijnen, op zijn minst voor de herstel-

■ Door de Baltimore scheepswerf in Ierland werd een 27-meter lange hekreiler, zowel voor bodem- als pelagische visserij aan een Ierse scheepswerf uit Dieppe, Ateliers et Chantiers de la Manche geleverd. Frankrijk heeft zich de laatste tijd merkbaar opgewerkt en levert niet alleen rompen aan het buitenland, maar is even goed bekend voor zijn speciale netten, waarvan er heel wat aan boord gaan van Britse en Ierse vaartuigen. De Britse en/of Ierse schipper wordt dan gewoonlijk voor enkele maanden op de visserij, voor wat het gebruik van de netten betreft, bijgestaan door een Franse meester.

lingen aan de vaartuigen. Er dient nochtans opgemerkt, dat de Ierse reders zeer lui zijn zodat splinternieuwe vaartuigen, na drie jaar er uitzien alsof ze meer dan 20 jaar oud zijn.

■ Ter gelegenheid van het bezoek van de Spaanse eerste-minister aan Ierland in verband met de visserijrechten bij een toetreding tot de E.E.G., hebben de Ierse vertegenwoordigende organisaties voor de visserij er op gewezen, dat de thans aan Spanje afgeleverde 118 vergunningen in Ierse wateren, niet belet hebben dat er heel wat Spaanse treilers zonder vergunning binnen de Ierse 200-mijlszone komen vissen, en dat men wel eens met een invasie van Spaanse vissersvaartuigen zou kunnen geconfronteerd worden.

■ De Ierse minister voor de visserij zond een secretaris naar Polen om er een afzet te vinden voor haringprodukten, voornamelijk onder de vorm van bevroren filets. Ierland kreeg een bijkomend haringkwotum van 11 duizend ton in de Keltische Zee en gezien het optrekken van de haringkwota uit de Noordzee is de concurrentie in de afzet van haringprodukten zeer groot. Hierbij komt nog dat Noorwegen dit jaar 30 duizend ton vrij mag invoeren en Zweden zorgt voor 77 duizend ton.

■ Een wetenschappelijk onderzoek heeft uitgezonden dat blauwe haaien, waarvan er heel wat geboren worden op de Ierse kust, uitzwermen naar de Amerikaanse kusten bij het volwassen worden. Voor Ierland is dit een geluk, want de volwassen blauwe haai is gevaarlijk en valt te water mensen aan. Van door Ierse mariene-biologen gemerkte kleine blauwe haaien werden er 4 terug gevangen voor de kusten van New-York, twee voor Barbados in de Caraïbische Zee, één voor de Noord-Afrikaanse kust en één te midden van de Atlantische Oceaan.

■ In Ierland, in de vissersplaats Ballycastle, werd onlangs een inspecteur van de visserij in het water gewipt toen deze aan boord van een vissersvaartuig netten controleerde, die onwettelijk zouden gebruikt geweest zijn voor zalmen forelvisserij. Toen de inspecteur, de 63-jarige Tony Moyles, zichzelf uit het water hielp, werd hij dan nog maar eens aangevallen door een ander lid van de bemanning. Tegen deze mensen wordt thans een strafrechtelijk onderzoek ingesteld dat met een daging van de betrokken vissers voor de rechtbank zal eindigen.

■ Gezien meer en meer Ierse treilers naar de Porcupine en Rockallgebieden ter visserij uitvaren heeft de Ierse producentenorganisatie aan de Ierse Meteorologische Dienst gevraagd om eveneens de weervoorspellingen voor deze gebieden door te spelen. Vooral Rockall gaf in de laatste tijd mooie vangsten. De soevereiniteit voor de Rockallrots wordt ondertussen opgeëist door 4 landen, nl. IJsland, Groot-Brittannië, de Faroër en Ierland.

■ Spanje heeft zijn eerste-minister Felice Gonzales naar Ierland gestuurd om deze te overtuigen dat hun land een zeer verantwoordelijk lid zal zijn van de Gemeenschap, en zeker de Ierse visserijwetten niet zal overtreden. We vragen ons af waarom de Spaanse eerste-minister de mensen moet overtuigen dat zij reglementen en wetten zullen eerbiedigen? Zou het toch juist zijn dat er in verband hiermede, iets schort? Hij trachtte de Ierse regering te overtuigen van het economisch belang van de visserij voor de Noord-Spaanse kuststreek en dat zij genoeg zouden nemen met kwota, vastgelegd op basis van de bescherming van de visbestanden. We hebben hier slechts één antwoord op: als de vos de passie spreekt, boer pas op uw ganzen!!!

## IJSLAND

■ Veel IJslandse treilers hebben reeds sinds eind augustus hun viskwotum opgeëist. Dit stelt wel problemen voor de IJslandse regering, vooral door het uitvallen, zowel aan boord als aan land van heel wat werkverschaffing. Nochtans wenst de regering niet in te gaan op verzoeken om de kwota op te trekken. Het regeringsparool is dat de visbestanden onder gelijk welke omstandigheden, wat het ook kosten moge, dienen beschermd te worden. De visvangst en de visverwerkende nijverheid is één van de voornaamste bronnen van inkomsten voor IJsland.

## NEDERLAND

■ Op 1 oktober heeft de Nederlandse Staatssecretaris dhr. A. Ploeg, de zogenoemde eerste officiële spadesteek gegeven van de havenuitbreidingswerken te Lauwersoog. Hierdoor krijgt de vissershaven een gevoelige uitbreiding met bijkomende kadellengte van 230 m en ligplaatsen voor 45 treilers. Er komen ook 3 nieuwe steigers en het industrieterrein wordt uitgebreid met een kleine 50 duizend M<sup>2</sup>. Het totaal der werken wordt geschat op nagenoeg 400 miljoen B.Fr. (21 miljoen gulden). De officiële eerste spadesteek gebeurde door het in de grond heien van een eerste kadepaal verricht door dhr. Ploeg.



De nieuwe 27-meter lange hekreiler, die zowel voor de pelagische als voor de bodemvisserij ingericht is. Aan boord bevinden zich 3 geïsoleerde tanks voor de bewaring van de pelagische vis in ijsgekoeld water. Er is accommodatie voorzien voor tien personen en zowel de schipper en de stuurman beschikken over een eigen cabine. Men kan anderzijds meer dan duizend bennen vis aan boord nemen (foto: Irish Shipper Dublin).

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## FRANKRIJK

■ Een Franse maatschappij die scherfijsmachines levert, heeft thans studies laten uitvoeren om in het voortgebrachte ijs een klein percentage metabisulfit van natrium toe te voegen, hetgeen vooral zou aangewend worden door de kreeftjess vissers om hun kreeftjes beter te bewaren. De kreeftjes zijn erg gevoelig aan oxydatie en na een bepaalde tijd opgeslagen te zijn, krijgen zij een licht zwarte kleur. Thans vermengt men met de hand wat metabisulfit bij de kreeftjes, maar dit strooien gebeurt niet gelijkmatig en de bemanningsleden behandelen dit produkt niet graag met de hand, daar dit onaangename dampen verwekt. In ijs verwerkt ligt de oplossing voor de hand en het is anderzijds een troef te meer voor de verkoop van ijsmachines.

■ De kleine (?) ijsmachine van Frigo France die ongeveer een ton ijs per 24 uur produceert, kost toch ongeveer 800 duizend B.fr. De grote ijscherfmaschine die 2,5 ton per dag voortbrengt kost 1,3 miljoen B.fr. Het zijn gewoonlijk de nieuw te bouwen vaartuigen die dergelijke machine aan boord nemen. Bij een bouwkost van vele tientallen miljoen valt dit minder op. De afmetingen van de ijsmachine voor 1 ton per 24 uur, zijn 1,9 m X 0,90 X 1 m en gebruiken 3,5 K/ uur. Het verbruik aan zoet water voor 1 ton per 24 uur is ongeveer duizend liter. Dit komt er dus ook nog bij.

■ In de Baai van Quiberon werd een uitzonderlijk grote sterfte van de platte oester vastgesteld. Bij het vissen op de oesterbanken van de platte oester die nu ongeveer twee jaar telt, werd een sterfte van 70% vastgesteld. De verwachtingen waren nochtans hoog bij de oestertelers van de coöperatieve S.C.O.M. de 80 hectaren grote oesterbanken had men verwacht een honderd ton oesters op de markt te kunnen brengen. Het loont nu omzeggens de moeite niet de oester te gaan opvissen. Dezelfde toestand doet zich voor op 168 hectaren verpachte banken. Men mag dus aannemen dat, minstens voor de platte oester, de Baai van Quiberon veroordeeld is.

■ Het is niet alleen de vis die overbevist wordt, maar thans ook de sector van de zeewieren. In 1983 werd door de Bretoenen 40 duizend ton zeewieren gevestigd. Thans was dit reeds begin september meer dan 50 duizend ton. Alles werd opgenomen door de fabrieken. De marinebiologen hadden echter berekend dat 45 duizend ton niet mocht overschreden worden. Verder werd nu ook vastgesteld dat natuurlijk de beste en de gemakkelijkst te bereiken velden het risico van overbevissing lopen. Ook komen er elk jaar meer en meer vissers bij. Er zal dus naar een regeling dienen uitgekeken te worden.

■ Eén der laatste zijtrawlers uit Concarneau, de „Giralda”, gebouwd in 1961 en uitgerust met een motor van 750 p.k. hetgeen voor een 38-meter lange treiler thans natuurlijk aan de lage kant is, werd aan een Griekse rederij verkocht. De Franse eigenaar heeft dit vaartuig door een nieuwe moderne treiler laten vervangen en is waarschijnlijk gelukkig voor zijn oud vaartuig een koper gevonden te hebben. De „Giralda” zal de visserij uitoefenen van uit de West-Afrikaanse haven Dakar.

■ Het zelf fabriceren van ijs aan boord van de vissersschepen neemt gevoelige uitbreiding, vooral dan in Frankrijk. Daar heeft de maatschappij „Frigo France” in één jaar 50 ijsmachines aan boord van treilers en kotters ingebouwd. Onlangs werd een bestelling geplaatst voor 8 dergelijke machines door de rederij „Jégo Quéré” uit het Frans Lorient. Thans brengt dezelfde maatschappij eveneens een kleiner ijsmachine op de markt, die 900 tot 1 ton ijs per 24 uur voortbrengt die dienstig zou zijn voor de kleine treilers, gaande van 16 tot 20 meter. Het gaat over scherfijsmachines.

■ In de afslag van het Franse La Rochelle is men afgestapt van de verkoop per lot in één enkele aanbieding, naar de verkoop per kg. Dit geeft een beter overzicht voor de koper en zou zelfs gunstiger liggen voor de visser. Anderzijds verloopt de verkoop echter trager, ten ware elk een nog niet ingespeeld is op het nieuw systeem. Ook voor de afslagers is er meer werk, omdat naderhand eerst nog het verkoopcijfer van het lot moet nagerekend worden, terwijl

men dit anders onmiddellijk op het notitieblad heeft.

■ Op verzoek van de lokale autoriteiten van Frans-Guyana, heeft men de vergunningen voor visserij voor vaartuigen uit derde landen vermindert. De E.E.G. heeft deze terug gebracht, onder meer voor de garnaaltreilers van 81 tot 72, terwijl de autoriteiten van Frans Guyana verder nog geweigerd hebben het kontrakt van 7 Amerikaanse garnalentreilers te waarmaken. Sinds 1983 kent de garnaalvangst een gevoelige achteruitgang die nog groter werd in 1984. Beschermende maatregelen drongen zich dus op.

## „HET VISSERIJBLAD”

„Het Visserijblad” is ook verkrijgbaar bij dagbladverkopers, per los nummer, te Knokke-Heist, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.

## BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1984

De editie 1984 van de Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak, die nu al aan de 46e jaargang is, omvat dit jaar zo maar eventjes 1.400 bladzijden, en loopt voor de rest in de trend van de voorgaande edities, met name de zeeman bijstaan in de steeds complexer wordende maritieme wetgeving.

Dit boekwerk is verkrijgbaar door storting van 1.200 fr., vermeerderd met 72 fr. BTW (niet verschuldigd voor levering aan boord van vissersvaartuigen) en de verzendingskosten, ten bedrage van 132 fr. op, hetzij postrekening 000-0418987-44, hetzij bankrekening Brussel Lambert 384-1605797-46, op naam van Drukkerij Nieuwsblad van de Kust te Oostende.

GEEN ENKEL EXEMPLAAR WORDT TOEGEZONDEN ZONDER VOORAFGAANDE BETALING.

## WAAR VERKRIJGBAAR?

### IN BELGIE:

Drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.  
Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende.  
Beroepsvereniging Hand in Hand, Rederskaai 21, te Zeebrugge.  
OVA, Vismijn, Oostende.

Martin en Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen.  
Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

### IN NEDERLAND:

Kantoor „Stuurboord” editie te Urk.  
IJmuiden Stores, Trawlerkade 44, IJmuiden.  
Maritiem, Vissersweg 46, te Scheveningen.  
Observator, Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam.  
Van Beelen, Middenhavenweg 58, IJmuiden.  
Coöperatieve Inkoopvereniging, Texel.

De kostprijs in Nederland bedraagt 1.200 F., vermeerderd met 160 F voor verzendingskosten. Bestellingen kunnen eveneens geschieden door storting op een van de eerder vernoemde rekeningnummers. Pas na ontvangst van de storting wordt de bestelling uitgevoerd.



# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## GROOT-BRITANNIE

■ Gezien men in Groot-Brittannië overtuigd is dat men het vastgesteld kabeljauwkwotum niet zal halen, is men alvast begonnen met de diskriminatie tussen leden en niet-leden van de producentenorganisaties bij de vangst van kabeljauw, weg te laten. Ook de niet-leden worden nu niet meer gebonden door de 30 ton-grens per maand. Het vastgelegde 93.110 ton kabeljauwkwotum zal, op basis van wat men aanvoert, met enkele duizenden tonnen niet gehaald worden. De kabeljauwvangst in het algemeen is 25% minder dan vorig jaar. Anderzijds had men het algemeen kwotum 1984 met 17% vermindert ten overstaan van 1983 en met zit daar nu nog 7% onder!

■ De Spaanse schipper Camilio Freiro is vorige week vrijdag door een rechtbank van Falmouth veroordeeld tot een boete van bijna 2 miljoen B.fr., niettegenstaande de treiler, de „San Antonio”, slechts 3 mijl binnen de 200 mijlszone visserij was, en daarbij nog maar 15 bennen vis aan boord had. De schipper werd door de Britse marine-officier verplicht het net in te halen en er werd vastgesteld dat de maaswijdte slechts 59 mm was (!!). Ook vier andere netten aan boord hadden slechts deze maaswijdte. Het is begrijpelijk dat aldus heel wat ondermaatse vis aan boord gevonden werd, namelijk 46% der totale vangst. De ondermaatse netten en de vis werden eveneens aangeslagen. Onverbetelijk, die tuchteloze Spaanse vissers!

■ Men vraagt zich in visserskringen in Groot-Brittannië af, waar de makreel in de Minch gebleven is. Verleden jaar had men rond deze tijd reeds 30 duizend ton aangevoerd, terwijl dit nu nog maar 2 duizend ton is (!). Dit legt uit waarom zoveel treilers op de haring bleven vissen of terug naar haring overschakelden, met als gevolg dat het haringkwotum voortijdig uitgeput geraakte en het departement verplicht werd deze visserij te sluiten. Ook voor de vloot faktorijschepen die ter hoogte van Ullapool ligt is het een slechte zaak. Ze liggen er inderdaad niets te doen. Om de Britse treilers te laten blijven vissen, werd thans de suggestie gedaan een contingent van 3 duizend ton haring te laten vissen op ... het kwotum van volgend jaar reeds.

■ In Groot-Brittannië heeft men een rekening gemaakt dat de verkoop van visserijvergunningen in een Falkland-200-mijlszone 210 miljoen B.fr. zou kunnen opbrengen. De vergunningen zouden uitgereikt worden aan de belangstellende landen, behalve aan Argentinië, waarvan de Falklandoorlog nog te verse in het geheugen ligt.

■ Thans zal de Britse „Sea Fish Industry Authority” een promotiecampagne starten vanaf half oktober ten voordele van de „kipper”. Publiciteit zal gevoerd worden in nationale dagbladen met een heel grote oplage terwijl anderzijds drie duizend posters zullen verdeeld worden om uit te hangen in welbekende verkooppunten. Dit alles om de afzet van haring te stimuleren. We stellen ons ergens wel de vraag of dit omgekeerd geen concurrentie zal vormen voor de gerookte makreel, waarvan de afzet dan kan dalen.

## ALLERLEI

■ Er is nog altijd geen overeenstemming bereikt over wat en hoeveel de zeerobben per dag aan vis verorberen. Het gaat van 8 tot 4 kg. naar gelang de voedingswaarde van de prooi. Kabeljauw zou rond de 8 kg. liggen. Erger is echter het feit dat de zeerob slechts de beste delen van zijn prooi eet waardoor hij praktisch driemaal zoveel doot dan hij nodig heeft. Voegen we daar nog het jagen en doden van vis uit jagersinstinct aan toe, dan komt men aan indrukwekkende cijfers. De laatste cijfers zijn deze van de marienedeskundigen van de Schotse Redersfederatie; de voorzichtige lage cijfers zijn deze van het hoofd van „Sea Mammal Research Unit”, van het Onderzoeksteam voor Zeezoogdieren”, die normaal gezien de verdediging voor deze laatste opnemen.

■ Het Tyers-meer in Australië, in de staat Victoria, dat in verbinding stond langs een smalle monding met de zee, zag plots door verzanding deze monding afgesloten door een zanddam. Een aantal dolfijnen werden hierdoor verrast en konden niet terug naar zee. Ze voelden zich echter topfijn in het meer en vermenigvuldigden er zich. Toen vissers een jonge dolfijn in het net kregen en dood ophaalden, omdat het beestje wegens ademnood verstikte (kon niet meer aan de oppervlakte komen om lucht te happen), begonnen plots de dolfijnen ter hoogte van de zanddam hartverscheurend te schreeuwen. Dit geschreeuw werd op dezelfde manier voor uren beantwoord door dolfijnen uit de hoge zee aan de andere kant van de dam. Men vraagt zich af of de volwassen dolfijnen om hun verdwenen baby schreiden en hun nood aan de anderen over de dam mededeelden.

■ Er is sprake in EEG-middens dat de Gemeenschap een internationale overeenkomst zou aanvaarden, deze met betrekking tot de tot de

maritieme organisaties van de Conventie van Torremolinos op de veiligheid van schepen van meer dan 24 meter, zowel wat de bouw als de uitrusting betreft, als tevens de veiligheidsnormen op het vaartuig voor de bemanning verhogende.

■ Marijke Van Hemeldonck, een Belgische Europarlementariër, heeft de Commissie te Brussel gevraagd zelf opdracht te geven voor het opzoeken van de laatste 8 vaten Dinosebgif die nog altijd ter hoogte van de Doggerbank ergens op de zeebodem rusten. Dit is de rest van de vaten dat niet gevonden werd. Jammer dat alle politiekers die zich voor een bepaald goed doel inzetten, hier telkens zoveel ruchtbaarheid wensen aan te geven om zich in het zonnetje te zetten. Hierdoor wordt dan ook het publiek telkens gekonfronteerd met zogezegde overdreven gevaar van zeebodembezoedeling en gevaar voor visverbruik.

■ In Frankrijk wordt een zeilplank, zowel wat de burgerlijke als de strafrechtelijke verantwoordelijkheid betreft, gelijk gesteld met een pleziervaartuig. Thans werd ook de bestuurlijke gelijkstelling uitgesproken. Ook de zeilplanken zullen dus moeten gehoorzamen aan de signalen, zoals b.v. verbod om binnen te varen, verbod om aan te leggen, enz. Voor de boeten vallen zij onder de categorie van de schepen van min. dan 25 Brt. Aldus werd een overtreder die in de Franse haven Sète met een zeilplank binnen kwam, zonder dat de haven open was of zonder hiervoor de toelating verkregen te hebben, veroordeeld om het aanlegmaneuver van een vaartuig te hebben bemoeilijkt. Waarop wacht men in België? Des te meer omdat het gewoonlijk zo is dat als het te Parijs regent het te Brussel druppelt. Hier ten eerste gerechtvaardigd.

Apollinaris  
NATURAL MINERAL WATER  
BOTTLED AT THE APOLLINARIS  
SPRINGS (RHEINLAND)  
WORLD WILDLIFE FUND  
e250  
um . . .  
Magnesium . 121.4  
Calcium  
Nitrate  
Niphate  
drogencarbo  
Acid

Neem de magnesium  
daar waar hij is

Natuurlijk gashoudend mineraal water,  
één der rijkste aan magnesium

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## GROOT-BRITANNIE

■ De grote (eertijds) Britse rederij B.U.T. (British United Trawlers) heeft twee, sinds maanden opliggende treilers terug ingezet, namelijk de „Ross Jaguar” en de „Ross Jackal”. Dit in verband met de hoge visprijzen in de afslag. De eerste kwam na een reis op de „Papa Bank” met 1.850 van onze bennen aan de afslag waarvoor 4,4 miljoen B.fr. besomd werd. De tweede voerde 1.755 van onze bennen aan voor een bruto-besomming van 4,228 miljoen B.fr. Voor beiden dus een gemiddelde van 2.400 fr. de ben, voor doorgaans vis van het kleinere commerciële type. BUT's commerciële directeur heeft laten weten dat de stilgelegde treilers terug zullen varen, zolang de huidige, goede visprijzen stand houden.

■ Het door het Brits departement genomen besluit om de visserij op de Noordzeekoolvis voor Britse vaartuigen met ingang van oktober te verbieden opdat er nog slechts een paar duizend ton overblijft van het kwotum, dat als bijvangst op andere visserijen mag aangevoerd worden, tot maximum 10%, heeft heel wat kwaad bloed gezet. Ook de handel heeft tegen deze maatregel geprotesteerd omdat men gebrek heeft aan verse vis. Dit alles des te meer omdat nog op 20 september een schrijven van het ministerie de producenten bereikte waarin duidelijk afstand genomen werd van een eventuele sluiting van de visserij op koolvis in de Noordzee. Anderzijds had de Schotse Redersfederatie, bij eventuele sluiting een bijvangst aan koolvis van 20% voorgesteld.

■ Opvallend in de Londense markt van Billingsgate is de geringe aanvoer van Hollandse mosselen dit jaar. Hollandse mosselen werden andere jaren overvloedig aangevoerd in zakken van 25 kg., 15 kg. en 2 kg. De Hollandse mossel die zeer geprezen werd op de Londense markt is dit jaar echter zo duur, dat de Britse verbruiker zich nu voor een groot deel tot de eigen mosselen wendt, voornamelijk afkomstig uit de Wash en uit Wales, dit met des te meer succes omdat de Britse mosselkwekers, in navolging van de Hollandse kwekers, thans ook meer het aksent op kwaliteit en op presentatie gelegd hebben.

■ De Schotse Redersfederatie geeft nog altijd de strijd niet op tegen de verhoging van de bijvangst aan rondvis bij de industriële visserij op kever door de Denen. De bijvangst werd opgetrokken van 10 tot 20%. De S.F.F. wenst deze zaak warm te houden, om in mei van het volgende jaar, wanneer over een eventuele herziening dient gesproken te worden, de bijvangst terug tot 10% te brengen. We vinden het jammer dat de vertegenwoordigers van de andere lidstaten, België inclusief zo onverschillig ten opzichte waren en zich praktisch niet in het debat mengden dat hoofdzakelijk, om niet te zeggen alleen, tussen Britten en Denen ging.

■ De Britse vissershaven Fleetwood wendt pogingen aan om Ierse treilers naar de haven te trekken. Inderdaad, nu de makreel in de Minch op zich laat wachten maar toch verscheidene treilers op deze visserij zijn overgeschakeld, is er duidelijk een tekort aan rond- en platvis. Het is vooral de rederij J. Marrant Son, die terzeldertijd verkoopsagenten zijn voor de vreemde trei-

lers, die zich inzet om Ierse schepen aan de afslag van Fleetwood te krijgen. Anderzijds liggen de visprijzen in Fleetwood heel wat hoger dan in de Ierse havens. Een paar Ierse treilers zijn reeds op het verzoek van J. Marr ingegaan.

■ Op een 16-meter lange stalen treiler uit het Britse Bridlington brak brand uit op zee die de bemanningsleden tevergeefs poogden te blussen. Reddingboten uit Brindlington en Flamboorough zetten uit, terwijl door helikopters brandweerlieden en pompen werden aangevlogen. Toen men zich klaarmaakte om de pompen op de reddingboten in de nabijheid van het brandend vaartuig te installeren, ontploften plots twee gasflessen aan boord van het brandend vaartuig. Gelukkig waren de bemanningsleden reeds een tiental minuten vroeger aan boord van een andere treiler overgestapt. Men heeft toen gewacht tot het vuur uit zichzelf verminderde. Het wrak werd toen naar de haven van Brindlington opgesleept.

■ Tijdens een onderhoud dat de Britse Europarlementair James Provan had met de Spaanse reder en terzeldertijd vertegenwoordiger van de Noord-Spaanse visserij, Senor Veiga, liet deze laatste weten dat de Spaanse vissers geen belangstelling hadden voor kabeljauw, schelvis, makreel en haring. De Spanjaarden wensen alleen te vissen op zeeduivel (staartvis) en schartong ten zuiden van de Britse kust en west van Ierland. Voor Provan is hiermede geen vuiltje aan de lucht. We verwijten deze, anderzijds zeer vurige verdediger van de visserij, dat hij te goed- en te lichtgelovig is, vooral als het een Spanjaard betreft, en verder, dat, waarin de Britse visser minder belang stelt, dit soms wel eens de visserij van de vissers van de andere landenlidstaten zou kunnen zijn.

## NEDERLAND

■ Dat het slecht gaat met de aanvoer van de eigen Nederlandse mosselen te Yerseke bewijzen de cijfers. De totale aanvoer van Zeeuwse mosselen tot begin oktober dit jaar was 220 duizend ton, verleden jaar waren dit 385.000 mosselton. Anderzijds, wegens het gebrek aan beschikbare eigen mosselen, werden er dit jaar reeds 185 duizend mosselton ingevoerd tegen slechts 50 duizend ton verleden jaar over dezelfde periode. Nu beginnen Denemarken en vooral Duitsland echter reeds rechtstreeks aan België te leveren, dus niet meer via een „ommetje” langs een Nederlandse kweker en/of handelaar. Het is dringend nodig dat men in Nederland in de mosselsektor de koppen eens bijeensteekt.

■ Zullen de Nederlandse syndikaten het de visserijsektor nog wat moeilijker maken? Inderdaad roert er wat onder de gesyndikeerde vissers en dat is dan natuurlijk synoniem van eisen stellen tegenover de rederijen. Het is niet alleen een kwestie over hoger lonen, dubbel zondaguitkeringen, enz... maar eveneens over betere werkvoorwaarden. Waar moeten de reders en rederijen echter naar toe om beter bedeed te worden? Als zij ergens aankloppen wordt er nooit open gedaan, hun geklop wordt zelfs niet eens gehoord.

■ In Nederland tracht men er alles aan te doen om het thuispellen van garnaal hygiënischer te laten verlopen, meer zelfs, om dit thuispellen door machinaal pellen te ondervangen. Maar wat baten soms kaars en bril als de uil niet zien en wil? Machinaal gepeld en dan geprepareerd en uren, zelfs een ganse dag lang in de warmte laten staan. Dan komt men juist in hetzelfde Utrechtse schuitje terecht en dan kan men best ineens alle gepelde garnalen verbieden, gelijk hoe ze gepeld werden.

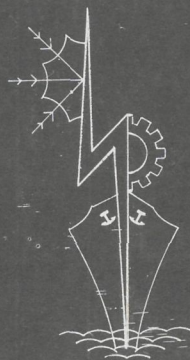
■ In Nederland beklagt men er zich over dat de tentoonstelling „Vis '84” praktisch geen belangstelling van de overheid kreeg. Geen minister, noch staatssecretaris, geen vertegenwoordiger van de Directie Visserij! Sommigen hadden zich verontschuldigd, voor anderen was zelfs een verontschuldiging te veel! En dan maar verklaringen, natuurlijk voor een gehoor van visserijkringen, visverwerkende bedrijven en/of de handel, dat de visserij in al haar geledingen de overheid nauw aan het hart ligt. Woorden, woorden, maar geen daden!

■ In bepaalde Nederlandse kringen meent men dat er zoveel kleine schol (pladijs) van minimum 25 cm. aangevoerd wordt, omdat de opvangprijs te hoog ligt, namelijk 25 B.fr. (1,37 gulden). Voor deze prijs zou de visser alleen reeds voor de opvang kunnen vissen. De opvangprijs moet tamelijk hoog gehouden worden om te beletten dat de handel die nog hier en daar wat kleine pladijs kan gebruiken, zich deze nog aan lagere prijzen zou kunnen aanschaffen. Of de producentenorganisaties echter niet verplicht zullen worden een veel lagere prijs dan de opvang aan hun leden toe te kennen zit er echter dik in.

# Apollinaris

- HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!
- NATUURLIJK GASHOUDEND MINERAAL WATER
- ZEER RIJK AAN MAGNESIUM

# WERKHUIZEN s.v. S.C.A.P. OOSTENDE



- MEKANIEK
- ELECTRICITEIT
- KOELING
- SCHEEPSBOUW

VOOR „EUROKOTTERS” TOT DE  
GROOTSTE BOKKENVAARTUIGEN

## S.C.A.P.

*Gratis verzorging van alle  
aanvragen bij nieuwbouw*

OOK VOOR HERMOTORISATIE  
EN HERSTELLING

TELEFOON:

OVERDAG:

(059) 32.39.79 - 32.08.20

NA SLUITINGSTIJD:

(059) 32.31.48 J. PRAET

50.33.27 R. DEDRIE

26.64.99 JOS PRAET



# HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

**H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE**

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



Gedekte risico's:

eigen schade — schade aan derden —  
opslepingen — totaal verlies —  
lichamelijke schade aan derden —  
navigatietoestellen — zeegoed — vistuig



Meer dan 20 miljoen frank kredieten  
werden verleend aan de leden voor nieuwbouw  
tegen zeer lage interesten.

