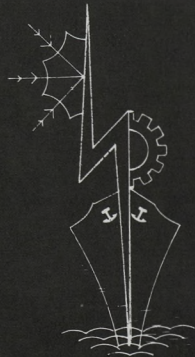

HET VISSERIJBLAD



52e JAAR – PRIJS 50 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 8 FEBRUARI 1985 – NR. 6

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 VOÛR HERMOTORISATIE
EN HERSTELLING

| | |
|-------------------|---------------------------|
| TELEFOON: | (059) 32.29.51 - 32.09.31 |
| OVERDAG: | 32.39.79 - 32.08.20 |
| NA SLUITINGSTIJD: | 32.31.48 J. PRAET |
| | 50.33.27 R. DEDRIE |
| | 26.64.99 JOS PRAET |

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

het visserijblad

Vrijdag 8 februari 1985 – Nr. 6

Ter attentie van de schippers ter zeevisserij

LOGBOEK EN AANLANDINGSVERKLARING WORDT REEDS OP 1 MAART VAN KRACHT

In ons nummer van vorige week hebben wij nog in een bijdrage melding gemaakt van de invoeging van het EEG-logboek en de aanlandingsverklaring die door de EEG-Commissie verplichtend wordt gesteld om een meer sluitende controle op de TAC's en de quota te kunnen uitoefenen. Vorige week meldden wij dat bovenstaande verplichtingen met ingang van **1 APRIL as.** in voege zouden treden. Door de Dienst voor De Zeevisserij te Oostende wordt thans meegedeeld dat voornoemde datum vervroegd werd tot **1 MAART as. maar dan enkel op nationaal vlak.** Het gaat hier dus om een soort inloopperiode in afwachting van de invoeging van de EEG-datum van 1 april as.

De betreffende logboeken en aanlandingsverklaringen berusten ondertussen bij het Waterschoutskantoor in de drie havens, derwijze dat de schippers van de treilers die onder de verplichting vallen deze zullen overgemaakt krijgen wanneer zij zich met hun logboek melden op het Waterschoutskantoor.

De Zeevisserijdienst heeft, ten behoeve van de schippers, ondertussen een aanvullende toelichting opgemaakt waarin zij, op een begrijpelijke manier worden voorgelicht nopens het invullen van het logboek en het aanlandingsformulier.

Onderstaand de toelichting die wij van de Dienst voor de Zeevisserij ontvingen:

Het is de bedoeling van de EEG-Commissie om te komen tot een meer sluitende controle op de TAC's en de quota, vandaar dat alle schippers van vissersvaartuigen vanaf **1 maart 1985 verplicht** worden een logboek bij te houden en aanlandingsformaliteiten te vervullen.

We raden de reders en schippers aan de instructies op de eerste bladzijden (blz. 2-11) van het logboek aandachtig door te nemen. We vestigen speciaal de aandacht op de volgende punten:

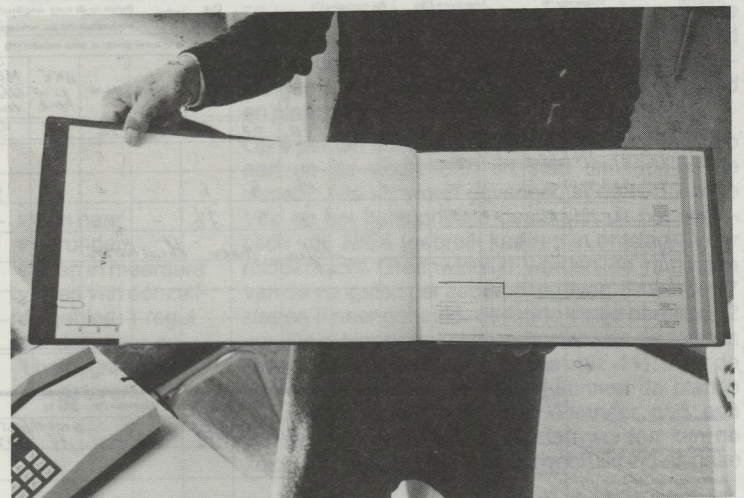
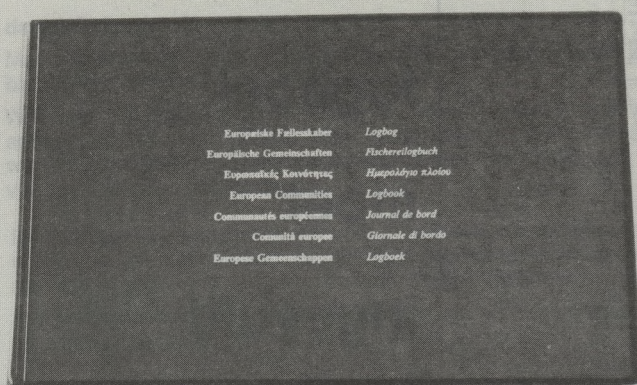
I. LOGBOEK (EG-wateren)

– In principe moeten alle schippers van vissersvaartuigen een logboek bijhouden

uitzonderingen:

- * vaartuigen met een lengte over alles van 10 m of minder
- * vaartuigen met een lengte over alles van 17 m of minder, die een visreis maken van minder dan 24 uur.
- * garnaalvisserij
- De witte bladzijde moet met balpen worden ingevuld. **De blauwe plastic flap moet steeds geplaatst worden tussen de laatste (gele) kopie en de volgende witte bladzijde.** Alle formulieren zijn genummerd en moeten in volgorde worden gebruikt.
- Het logboek wordt dagelijks ingevuld, zelfs wanneer niet wordt gevestigd, bv. bij visverlet op de visgronden of bij het lopen van of naar de visgronden. De gedurende de kalenderdag verwezenlijkte vangsten moeten in het logboek worden genoteerd vóór middernacht 24.00 uur GMT, en wanneer op de laatste zeedag wordt gevestigd uiterlijk bij aankomst in de haven. Ingeval van controle moet de schipper, zijn logboek voor het gedeelte van de controledag vroeger dan aldus voorzien invullen. De na de controle gevangen hoeveelheden worden dan vóór 24 uur GMT ingevuld.
- Bij het aanduiden van het statistisch vakje kan voortaan niet meer worden gewerkt met de nationale nummering, maar moet de ICES-code voor het gebied worden gebruikt. Zo komt het oude vakje 102 overeen met de code 31F2 (zie kaartje omslag).
- De vangstgegevens in het logboek zijn schattingen in levend gewicht, waarop een speling van 20% wordt toegestaan (art. 5 lid 2 van de EEG-Verordening 2807/83). Eenvoudigheidshalve moeten de hoeveelheden alnaargelang de soort geschat worden in bennen van 150 kg, 60 kg, 53 kg en 50 kg levend gewicht, die overeenstemmen met bennen van 50 kg aanvoergewicht (zie volgende tabel).

(vervolg op blz. 3)



Twee beelden van het Logboek dat per 1 maart in voege komt.

Nr. 0815308 LOGBOEK VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Naam van het vaartuig/de vaartuigen en eventueel roepleetters (1) KNAR OPGE

Nummer(s) (2) 161

Naam (namen) van de kapitein (3) SCHIPPER ALFONS

Adres HAVENSTRAAT 25
8390 Knokke-Heist

Vertrek (4) 03 01 08 uit Zeebrugge

Terugkeer (5) in

Aanvoer (6) in

Visttuig (8) T.B.B. Maaswijdte (9) 80 Afmetingen (10) 8x2

Bij overlading (7) Dag Maand Uur Jaar 1985

Buiten op de romp aangebrachte identificatienr.

Nationaliteit van het ontvangende vaartuig

| Datum (11) | Aantal trekken (12) | Vistijd (13) | Statistisch vak (14) | ICES/NAFO-gebied | Visserij-zone derde land (20) | Aan boord gehouden vangst, per soort, in kg levend gewicht of aantal eenheden (15) | | | | | | | | | | | Paraf |
|------------|---------------------|--------------|----------------------|------------------|-------------------------------|--|----------|---------|---------|-------|------|--------|---------|----------|----------------|----------------|-------|
| | | | | | | Kabeljauw | Schelvis | Kooivis | Wijting | Schol | Tong | Haring | Makreel | HKE heek | MEG scher-tong | MON hee-duivel | |
| | | | | | | 60 | 60 | 60 | 60 | 53 | 53 | 50 | 50 | 60 | 53 | 150 | |
| 3-1 | | | | | | loopen naar de oevergrond | | | | | | | | | | | |
| 4-1 | 7 | 22 | 28E | VIe | | 3 1/2 | - | - | 2 | 10 | 9 | - | - | 1 1/2 | 1 | 1/2 | |
| 5-1 | 8 | 24 | 28E | VIe | | 4 | - | - | 3 | 11 | 9 | - | - | 1 | 1 | 1 | |
| 6-1 | 4 | 13 | 28E | VIe | | 2 | - | - | 1 | 5 | 3 | - | - | 2 | 1 1/2 | 1/2 | |
| 7-1 | 8 | 24 | 28E | VIe | | 4 | - | - | 2 | 9 | 10 | - | - | 2 | 1 | 1 1/2 | |
| 8-1 | 3 | 10 | 28E | VIe | | 1 | - | - | 1 | 4 | 3 | - | - | 1 1/2 | 1 | 1 | |
| 8-1 | 5 | 14 | 28E | VIe | | 2 | - | - | 1 | 5 | 6 | - | - | 1 | - | 1 1/2 | |

Aangifte van aanvoer/overlading (*) uitgedrukt in kg of eenheden (18) : kg

Raming van de totale hoeveelheid overboord gezette bijvangst (16)

Handtekening Kapitein/gemachtigde Schipper

Eventueel naam en adres van de gemachtigde

Nr. 0815309 LOGBOEK VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Naam van het vaartuig/de vaartuigen en eventueel roepleetters (1) KNAR OPGE

Nummer(s) (2) 161

Naam (namen) van de kapitein (3) SCHIPPER ALFONS

Adres HAVENSTRAAT 25
8390 Knokke-Heist

Vertrek (4) 03 01 08 uit Zeebrugge

Terugkeer (5) in

Aanvoer (6) in

Visttuig (8) T.B.B. Maaswijdte (9) 80 Afmetingen (10) 8x2

Bij overlading (7) Dag Maand Uur Jaar 1985

Buiten op de romp aangebrachte identificatienr.

Nationaliteit van het ontvangende vaartuig

| Datum (11) | Aantal trekken (12) | Vistijd (13) | Statistisch vak (14) | ICES/NAFO-gebied | Visserij-zone derde land (20) | Aan boord gehouden vangst, per soort, in kg levend gewicht of aantal eenheden (15) | | | | | | | | | | | Paraf |
|------------|---------------------|--------------|----------------------|------------------|-------------------------------|--|----------|---------|---------|-------|-------|--------|---------|----------|----------------|----------------|-------|
| | | | | | | Kabeljauw | Schelvis | Kooivis | Wijting | Schol | Tong | Haring | Makreel | HKE heek | MEG scher-tong | MON hee-duivel | |
| | | | | | | 60 | 60 | 60 | 60 | 53 | 53 | 50 | 50 | 60 | 53 | 150 | |
| 9-1 | 4 | 22 | 28E | VIe | | 3 1/2 | - | - | 3 | 10 | 10 | - | - | 1 1/2 | - | 1 1/2 | |
| 10-1 | 2 | 5 | 28E | VIe | | 1 | - | - | 1 | 2 | 3 | - | - | 1/2 | - | 1 | |
| 10-1 | 6 | 18 | 28E | VIe | | 2 1/2 | - | - | 1 1/2 | 6 | 5 | - | - | 1 | 1 | 1 1/2 | |
| 11-1 | 7 | 23 | 28E | VIe | | 3 | - | - | 2 | 8 | 9 | - | - | 2 | 2 | 1 1/2 | |
| 12-1 | 4 | 11 | 28E | VIe | | 2 | - | - | 2 | 5 | 4 1/2 | - | - | 1 | - | 1/2 | |
| 12-1 | 4 | 12 | 28E | VIe | | 1 1/2 | - | - | 2 | 6 | 4 | - | - | 1 1/2 | 1/2 | - | |
| 13-1 | | | | | | pech versierlet | | | | | | | | | | | |

Aangifte van aanvoer/overlading (*) uitgedrukt in kg of eenheden (18) : kg

Raming van de totale hoeveelheid overboord gezette bijvangst (16)

Handtekening Kapitein/gemachtigde Schipper

Eventueel naam en adres van de gemachtigde

(*) Doorhalen wat niet van toepassing is. Opmerkingen : 12-1-85 controle om 11 uur 30 Inspecteur: KONTAGOR JAMES 27-1-85

Nr. 0815310 LOGBOEK VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Naam van het vaartuig/de vaartuigen en eventueel roepleetters (1) KNAR OPGE

Nummer(s) (2) 161

Naam (namen) van de kapitein (3) SCHIPPER ALFONS

Adres HAVENSTRAAT 25
8390 Knokke-Heist

Vertrek (4) 03 01 08 uit Zeebrugge

Terugkeer (5) 16 01 22 in Zeebrugge

Aanvoer (6) 17 01 in Zeebrugge

Visttuig (8) T.B.B. Maaswijdte (9) 80 Afmetingen (10) 8x2

Bij overlading (7) Dag Maand Uur Jaar 1985

Buiten op de romp aangebrachte identificatienr.

Nationaliteit van het ontvangende vaartuig

| Datum (11) | Aantal trekken (12) | Vistijd (13) | Statistisch vak (14) | ICES/NAFO-gebied | Visserij-zone derde land (20) | Aan boord gehouden vangst, per soort, in kg levend gewicht of aantal eenheden (15) | | | | | | | | | | | Paraf |
|------------|---------------------|--------------|----------------------|------------------|-------------------------------|--|----------|---------|---------|-------|-------|--------|---------|----------|----------------|----------------|-------|
| | | | | | | Kabeljauw | Schelvis | Kooivis | Wijting | Schol | Tong | Haring | Makreel | HKE heek | MEG scher-tong | MON hee-duivel | |
| | | | | | | 60 | 60 | 60 | 60 | 53 | 53 | 50 | 50 | 60 | 53 | 150 | |
| 14-1 | 7 | 21 | 28E | VIe | | 5 | 0 | | | | | | | | | | |
| 14-1 | 4 | 21 | 28E | VIe | | 3 | - | - | 1 1/2 | 9 | 6 | - | - | 1 1/2 | 1/2 | - | |
| 15-1 | 6 | 18 | 28E | VIe | | 3 | - | - | 2 | 9 | 7 1/2 | - | - | - | - | - | |
| 16-1 | | | | | | loopen naar huiskaren | | | | | | | | | | | |

Aangifte van aanvoer/overlading (*) uitgedrukt in kg of eenheden (18) : 50 kg

Raming van de totale hoeveelheid overboord gezette bijvangst (16)

Handtekening Kapitein/gemachtigde Schipper

Eventueel naam en adres van de gemachtigde

(*) Doorhalen wat niet van toepassing is. Opmerkingen : Gestript 36 - - - 25 99 89 - - 17 9 1/2 12 1/4

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 2.000 FR. BUITENLAND 2.500 FR. - 3 MAANDEN 1.200 FR. - 6 MAANDEN 1.500 FR. - 12 MAANDEN 2.800 FR. - 24 MAANDEN 5.000 FR. - 36 MAANDEN 7.500 FR. - 48 MAANDEN 10.000 FR. - 60 MAANDEN 12.500 FR. - 72 MAANDEN 15.000 FR. - 84 MAANDEN 17.500 FR. - 96 MAANDEN 20.000 FR. - 108 MAANDEN 22.500 FR. - 120 MAANDEN 25.000 FR. - 132 MAANDEN 27.500 FR. - 144 MAANDEN 30.000 FR. - 156 MAANDEN 32.500 FR. - 168 MAANDEN 35.000 FR. - 180 MAANDEN 37.500 FR. - 192 MAANDEN 40.000 FR. - 204 MAANDEN 42.500 FR. - 216 MAANDEN 45.000 FR. - 228 MAANDEN 47.500 FR. - 240 MAANDEN 50.000 FR. - 252 MAANDEN 52.500 FR. - 264 MAANDEN 55.000 FR. - 276 MAANDEN 57.500 FR. - 288 MAANDEN 60.000 FR. - 300 MAANDEN 62.500 FR. - 312 MAANDEN 65.000 FR. - 324 MAANDEN 67.500 FR. - 336 MAANDEN 70.000 FR. - 348 MAANDEN 72.500 FR. - 360 MAANDEN 75.000 FR. - 372 MAANDEN 77.500 FR. - 384 MAANDEN 80.000 FR. - 396 MAANDEN 82.500 FR. - 408 MAANDEN 85.000 FR. - 420 MAANDEN 87.500 FR. - 432 MAANDEN 90.000 FR. - 444 MAANDEN 92.500 FR. - 456 MAANDEN 95.000 FR. - 468 MAANDEN 97.500 FR. - 480 MAANDEN 100.000 FR. - 492 MAANDEN 102.500 FR. - 504 MAANDEN 105.000 FR. - 516 MAANDEN 107.500 FR. - 528 MAANDEN 110.000 FR. - 540 MAANDEN 112.500 FR. - 552 MAANDEN 115.000 FR. - 564 MAANDEN 117.500 FR. - 576 MAANDEN 120.000 FR. - 588 MAANDEN 122.500 FR. - 600 MAANDEN 125.000 FR. - 612 MAANDEN 127.500 FR. - 624 MAANDEN 130.000 FR. - 636 MAANDEN 132.500 FR. - 648 MAANDEN 135.000 FR. - 660 MAANDEN 137.500 FR. - 672 MAANDEN 140.000 FR. - 684 MAANDEN 142.500 FR. - 696 MAANDEN 145.000 FR. - 708 MAANDEN 147.500 FR. - 720 MAANDEN 150.000 FR. - 732 MAANDEN 152.500 FR. - 744 MAANDEN 155.000 FR. - 756 MAANDEN 157.500 FR. - 768 MAANDEN 160.000 FR. - 780 MAANDEN 162.500 FR. - 792 MAANDEN 165.000 FR. - 804 MAANDEN 167.500 FR. - 816 MAANDEN 170.000 FR. - 828 MAANDEN 172.500 FR. - 840 MAANDEN 175.000 FR. - 852 MAANDEN 177.500 FR. - 864 MAANDEN 180.000 FR. - 876 MAANDEN 182.500 FR. - 888 MAANDEN 185.000 FR. - 900 MAANDEN 187.500 FR. - 912 MAANDEN 190.000 FR. - 924 MAANDEN 192.500 FR. - 936 MAANDEN 195.000 FR. - 948 MAANDEN 197.500 FR. - 960 MAANDEN 200.000 FR. - 972 MAANDEN 202.500 FR. - 984 MAANDEN 205.000 FR. - 996 MAANDEN 207.500 FR. - 1008 MAANDEN 210.000 FR. - 1020 MAANDEN 212.500 FR. - 1032 MAANDEN 215.000 FR. - 1044 MAANDEN 217.500 FR. - 1056 MAANDEN 220.000 FR. - 1068 MAANDEN 222.500 FR. - 1080 MAANDEN 225.000 FR. - 1092 MAANDEN 227.500 FR. - 1104 MAANDEN 230.000 FR. - 1116 MAANDEN 232.500 FR. - 1128 MAANDEN 235.000 FR. - 1140 MAANDEN 237.500 FR. - 1152 MAANDEN 240.000 FR. - 1164 MAANDEN 242.500 FR. - 1176 MAANDEN 245.000 FR. - 1188 MAANDEN 247.500 FR. - 1200 MAANDEN 250.000 FR. - 1212 MAANDEN 252.500 FR. - 1224 MAANDEN 255.000 FR. - 1236 MAANDEN 257.500 FR. - 1248 MAANDEN 260.000 FR. - 1260 MAANDEN 262.500 FR. - 1272 MAANDEN 265.000 FR. - 1284 MAANDEN 267.500 FR. - 1296 MAANDEN 270.000 FR. - 1308 MAANDEN 272.500 FR. - 1320 MAANDEN 275.000 FR. - 1332 MAANDEN 277.500 FR. - 1344 MAANDEN 280.000 FR. - 1356 MAANDEN 282.500 FR. - 1368 MAANDEN 285.000 FR. - 1380 MAANDEN 287.500 FR. - 1392 MAANDEN 290.000 FR. - 1404 MAANDEN 292.500 FR. - 1416 MAANDEN 295.000 FR. - 1428 MAANDEN 297.500 FR. - 1440 MAANDEN 300.000 FR. - 1452 MAANDEN 302.500 FR. - 1464 MAANDEN 305.000 FR. - 1476 MAANDEN 307.500 FR. - 1488 MAANDEN 310.000 FR. - 1500 MAANDEN 312.500 FR. - 1512 MAANDEN 315.000 FR. - 1524 MAANDEN 317.500 FR. - 1536 MAANDEN 320.000 FR. - 1548 MAANDEN 322.500 FR. - 1560 MAANDEN 325.000 FR. - 1572 MAANDEN 327.500 FR. - 1584 MAANDEN 330.000 FR. - 1596 MAANDEN 332.500 FR. - 1608 MAANDEN 335.000 FR. - 1620 MAANDEN 337.500 FR. - 1632 MAANDEN 340.000 FR. - 1644 MAANDEN 342.500 FR. - 1656 MAANDEN 345.000 FR. - 1668 MAANDEN 347.500 FR. - 1680 MAANDEN 350.000 FR. - 1692 MAANDEN 352.500 FR. - 1704 MAANDEN 355.000 FR. - 1716 MAANDEN 357.500 FR. - 1728 MAANDEN 360.000 FR. - 1740 MAANDEN 362.500 FR. - 1752 MAANDEN 365.000 FR. - 1764 MAANDEN 367.500 FR. - 1776 MAANDEN 370.000 FR. - 1788 MAANDEN 372.500 FR. - 1800 MAANDEN 375.000 FR. - 1812 MAANDEN 377.500 FR. - 1824 MAANDEN 380.000 FR. - 1836 MAANDEN 382.500 FR. - 1848 MAANDEN 385.000 FR. - 1860 MAANDEN 387.500 FR. - 1872 MAANDEN 390.000 FR. - 1884 MAANDEN 392.500 FR. - 1896 MAANDEN 395.000 FR. - 1908 MAANDEN 397.500 FR. - 1920 MAANDEN 400.000 FR. - 1932 MAANDEN 402.500 FR. - 1944 MAANDEN 405.000 FR. - 1956 MAANDEN 407.500 FR. - 1968 MAANDEN 410.000 FR. - 1980 MAANDEN 412.500 FR. - 1992 MAANDEN 415.000 FR. - 2004 MAANDEN 417.500 FR. - 2016 MAANDEN 420.000 FR. - 2028 MAANDEN 422.500 FR. - 2040 MAANDEN 425.000 FR. - 2052 MAANDEN 427.500 FR. - 2064 MAANDEN 430.000 FR. - 2076 MAANDEN 432.500 FR. - 2088 MAANDEN 435.000 FR. - 2100 MAANDEN 437.500 FR. - 2112 MAANDEN 440.000 FR. - 2124 MAANDEN 442.500 FR. - 2136 MAANDEN 445.000 FR. - 2148 MAANDEN 447.500 FR. - 2160 MAANDEN 450.000 FR. - 2172 MAANDEN 452.500 FR. - 2184 MAANDEN 455.000 FR. - 2196 MAANDEN 457.500 FR. - 2208 MAANDEN 460.000 FR. - 2220 MAANDEN 462.500 FR. - 2232 MAANDEN 465.000 FR. - 2244 MAANDEN 467.500 FR. - 2256 MAANDEN 470.000 FR. - 2268 MAANDEN 472.500 FR. - 2280 MAANDEN 475.000 FR. - 2292 MAANDEN 477.500 FR. - 2304 MAANDEN 480.000 FR. - 2316 MAANDEN 482.500 FR. - 2328 MAANDEN 485.000 FR. - 2340 MAANDEN 487.500 FR. - 2352 MAANDEN 490.000 FR. - 2364 MAANDEN 492.500 FR. - 2376 MAANDEN 495.000 FR. - 2388 MAANDEN 497.500 FR. - 2400 MAANDEN 500.000 FR. - 2412 MAANDEN 502.500 FR. - 2424 MAANDEN 505.000 FR. - 2436 MAANDEN 507.500 FR. - 2448 MAANDEN 510.000 FR. - 2460 MAANDEN 512.500 FR. - 2472 MAANDEN 515.000 FR. - 2484 MAANDEN 517.500 FR. - 2496 MAANDEN 520.000 FR. - 2508 MAANDEN 522.500 FR. - 2520 MAANDEN 525.000 FR. - 2532 MAANDEN 527.500 FR. - 2544 MAANDEN 530.000 FR. - 2556 MAANDEN 532.500 FR. - 2568 MAANDEN 535.000 FR. - 2580 MAANDEN 537.500 FR. - 2592 MAANDEN 540.000 FR. - 2604 MAANDEN 542.500 FR. - 2616 MAANDEN 545.000 FR. - 2628 MAANDEN 547.500 FR. - 2640 MAANDEN 550.000 FR. - 2652 MAANDEN 552.500 FR. - 2664 MAANDEN 555.000 FR. - 2676 MAANDEN 557.500 FR. - 2688 MAANDEN 560.000 FR. - 2700 MAANDEN 562.500 FR. - 2712 MAANDEN 565.000 FR. - 2724 MAANDEN 567.500 FR. - 2736 MAANDEN 570.000 FR. - 2748 MAANDEN 572.500 FR. - 2760 MAANDEN 575.000 FR. - 2772 MAANDEN 577.500 FR. - 2784 MAANDEN 580.000 FR. - 2796 MAANDEN 582.500 FR. - 2808 MAANDEN 585.000 FR. - 2820 MAANDEN 587.500 FR. - 2832 MAANDEN 590.000 FR. - 2844 MAANDEN 592.500 FR. - 2856 MAANDEN 595.000 FR. - 2868 MAANDEN 597.500 FR. - 2880 MAANDEN 600.000 FR. - 2892 MAANDEN 602.500 FR. - 2904 MAANDEN 605.000 FR. - 2916 MAANDEN 607.500 FR. - 2928 MAANDEN 610.000 FR. - 2940 MAANDEN 612.500 FR. - 2952 MAANDEN 615.000 FR. - 2964 MAANDEN 617.500 FR. - 2976 MAANDEN 620.000 FR. - 2988 MAANDEN 622.500 FR. - 3000 MAANDEN 625.000 FR. - 3012 MAANDEN 627.500 FR. - 3024 MAANDEN 630.000 FR. - 3036 MAANDEN 632.500 FR. - 3048 MAANDEN 635.000 FR. - 3060 MAANDEN 637.500 FR. - 3072 MAANDEN 640.000 FR. - 3084 MAANDEN 642.500 FR. - 3096 MAANDEN 645.000 FR. - 3108 MAANDEN 647.500 FR. - 3120 MAANDEN 650.000 FR. - 3132 MAANDEN 652.500 FR. - 3144 MAANDEN 655.000 FR. - 3156 MAANDEN 657.500 FR. - 3168 MAANDEN 660.000 FR. - 3180 MAANDEN 662.500 FR. - 3192 MAANDEN 665.000 FR. - 3204 MAANDEN 667.500 FR. - 3216 MAANDEN 670.000 FR. - 3228 MAANDEN 672.500 FR. - 3240 MAANDEN 675.000 FR. - 3252 MAANDEN 677.500 FR. - 3264 MAANDEN 680.000 FR. - 3276 MAANDEN 682.500 FR. - 3288 MAANDEN 685.000 FR. - 3300 MAANDEN 687.500 FR. - 3312 MAANDEN 690.000 FR. - 3324 MAANDEN 692.500 FR. - 3336 MAANDEN 695.000 FR. - 3348 MAANDEN 697.500 FR. - 3360 MAANDEN 700.000 FR. - 3372 MAANDEN 702.500 FR. - 3384 MAANDEN 705.000 FR. - 3396 MAANDEN 707.500 FR. - 3408 MAANDEN 710.000 FR. - 3420 MAANDEN 712.500 FR. - 3432 MAANDEN 715.000 FR. - 3444 MAANDEN 717.500 FR. - 3456 MAANDEN 720.000 FR. - 3468 MAANDEN 722.500 FR. - 3480 MAANDEN 725.000 FR. - 3492 MAANDEN 727.500 FR. - 3504 MAANDEN 730.000 FR. - 3516 MAANDEN 732.500 FR. - 3528 MAANDEN 735.000 FR. - 3540 MAANDEN 737.500 FR. - 3552 MAANDEN 740.000 FR. - 3564 MAANDEN 742.500 FR. - 3576 MAANDEN 745.000 FR. - 3588 MAANDEN 747.500 FR. - 3600 MAANDEN 750.000 FR. - 3612 MAANDEN 752.500 FR. - 3624 MAANDEN 755.000 FR. - 3636 MAANDEN 757.500 FR. - 3648 MAANDEN 760.000 FR. - 3660 MAANDEN 762.500 FR. - 3672 MAANDEN 765.000 FR. - 3684 MAANDEN 767.500 FR. - 3696 MAANDEN 770.000 FR. - 3708 MAANDEN 772.500 FR. - 3720 MAANDEN 775.000 FR. - 3732 MAANDEN 777.500 FR. - 3744 MAANDEN 780.000 FR. - 3756 MAANDEN 782.500 FR. - 3768 MAANDEN 785.000 FR. - 3780 MAANDEN 787.500 FR. - 3792 MAANDEN 790.000 FR. - 3804 MAANDEN 792.500 FR. - 3816 MAANDEN 795.000 FR. - 3828 MAANDEN 797.500 FR. - 3840 MAANDEN 800.000 FR. - 3852 MAANDEN 802.500 FR. - 3864 MAANDEN 805.000 FR. - 3876 MAANDEN 807.500 FR. - 3888 MAANDEN 810.000 FR. - 3900 MAANDEN 812.500 FR. - 3912 MAANDEN 815.000 FR. - 3924 MAANDEN 817.500 FR. - 3936 MAANDEN 820.000 FR. - 3948 MAANDEN 822.500 FR. - 3960 MAANDEN 825.000 FR. - 3972 MAANDEN 827.500 FR. - 3984 MAANDEN 830.000 FR. - 3996 MAANDEN 832.500 FR. - 4008 MAANDEN 835.000 FR. - 4020 MAANDEN 837.500 FR. - 4032 MAANDEN 840.000 FR. - 4044 MAANDEN 842.500 FR. - 4056 MAANDEN 845.000 FR. - 4068 MAANDEN 847.500 FR. - 4080 MAANDEN 850.000 FR. - 4092 MAANDEN 852.500 FR. - 4104 MAANDEN 855.000 FR. - 4116 MAANDEN 857.500 FR. - 4128 MAANDEN 860.000 FR. - 4140 MAANDEN 862.500 FR. - 4152 MAANDEN 865.000 FR. - 4164 MAANDEN 867.500 FR. - 4176 MAANDEN 870.000 FR. - 4188 MAANDEN 872.500 FR. - 4200 MAANDEN 875.000 FR. - 4212 MAANDEN 877.500 FR. - 4224 MAANDEN 880.000 FR. - 4236 MAANDEN 882.500 FR. - 4248 MAANDEN 885.000 FR. - 4260 MAANDEN 887.500 FR. - 4272 MAANDEN 890.000 FR. - 4284 MAANDEN 892.500 FR. - 4296 MAANDEN 895.000 FR. - 4308 MAANDEN 897.500 FR. - 4320 MAANDEN 900.000 FR. - 4332 MAANDEN 902.500 FR. - 4344 MAANDEN 905.000 FR. - 4356 MAANDEN 907.500 FR. - 4368 MAANDEN 910.000 FR. - 4380 MAANDEN 912.500 FR. - 4392 MAANDEN 915.000 FR. - 4404 MAANDEN 917.500 FR. - 4416 MAANDEN 920.000 FR. - 4428 MAANDEN 922.500 FR. - 4440 MAANDEN 925.000 FR. - 4452 MAANDEN 927.500 FR. - 4464 MAAND

Tabel: Equivalent gewicht van de te gebruiken éénheid (ben)
(in kg levend gewicht in te vullen onder de vissoort op het logboek: zie voorbeeld)

| Code | Soort | Ben levend gewicht (logboek) | Ben aanvoergewicht (aanlandingsverklaring) |
|------|-------------|------------------------------|--|
| MON | zeeduivel | 150 kg | 50 kg gekopte vis (staarten) |
| COD | kabeljauw | 60 kg | 50 kg gestripte vis |
| HAD | schelvis | 60 kg | 50 kg " " |
| POK | koolvis | 60 kg | 50 kg " " |
| WHG | wijting | 60 kg | 50 kg " " |
| HKE | heek | 60 kg | 50 kg " " |
| PLE | schol | 53 kg | 50 kg " " |
| SOL | tong | 53 kg | 50 kg " " |
| MEG | schartong | 53 kg | 50 kg " " |
| HER | haring | 50 kg | 50 kg gehele vis |
| MAC | makreel | 50 kg | 50 kg " " |
| SPR | sprot | 50 kg | 50 kg " " |
| HOM | horsmakreel | 50 kg | 50 kg " " |

– Facultatieve gegevens: Voor nationale wetenschappelijke doeleinden moeten de gevraagde gegevens onder ref. nr (10) (12) (13) van het logboek worden genoteerd. De overboord gezette bijvangst ref. nr (16) hoeven niet bijgehouden te worden.

– Indienen van de formulieren

*** het origineel of witte formulier**

Bij aanvoer in een Belgische haven, moeten de volledig ingevulde en ondertekende originele formulieren van het logboek en van de aanlandingsverklaring (onderaan blad logboek) worden ingediend op de kantoren van de stedelijke vismijndiensten of ten laatste afgegeven worden aan de vismijnbedienden **vóór** de aanvang van de afslag van de betrokken partijen. Om de vertrouwelijkheid van de gegevens te waarborgen kunnen deze formulieren onder gesloten omslag worden overgemaakt. Op de omslag dient dan wel het nummer van het vaartuig en datum van verkoop vermeld te worden.

Bij aanlandingen in om het even welke vreemde haven moeten de originele formulieren van het logboek **binnen 48 uur** na het einde van de lossing worden toegezonden aan de Dienst voor de Zeevisserij, Vrijhavenstraat 5, 8400 Oostende.

*** de eerste kopie of het roze formulier**

Bij aanvoer in een haven van een andere EEG-Lidstaat moet de eerste kopie aan de bevoegde instanties van de Lid-Staat van aanvoer worden afgegeven.

Bij overlading op een vaartuig dat de vlag van een Lid-Staat voert moet de eerste kopie worden overhandigd aan de kapitein van het vaartuig waarop de vis is overgeladen.

Bij aanvoer in een Belgische haven, kan het roze formulier gebruikt worden voor de rederij.

*** de tweede kopie of het blauwe formulier**

Is in alle gevallen bestemd voor de Waterschout en moet worden afgegeven bij het voorleggen van het nationaal logboek.

*** de derde kopie of het gele formulier**

Mag in geen enkel geval worden afgescheurd, moet dus in het logboek blijven en minstens 1 jaar worden bewaard.

Wanneer de produkten meer dan 15 dagen na de vangst worden aangevoerd of overgeladen, moeten de gegevens via radiostations worden doorgeseind. Deze gegevens worden schriftelijk aan de bevoegde instanties doorgegeven.

– De schipper is verantwoordelijk voor in het logboek en in het formulier voor aanvoer en overlading opgetekende gegevens. Hij moet elke regel met vangstgegevens parafieren en iedere bladzijde ondertekenen.

Alle bladzijden zijn genummerd en moeten alle worden ingediend, zelfs wanneer deze foutief zijn ingevuld.

N.B.: DRAAG GOED ZORG VOOR UW LOGBOEK.
Eventueel verlies kan zware gevolgen hebben bij controle.
Bovendien zijn ze voor 't ogenblik nog niet in voorraad.

II. LOGBOEK (wateren van derde landen)

– Bij het vissen in wateren van derde landen (bv. Noorse zone) kan het EEG-logboek worden gebruikt, doch dan moet voldaan worden aan de door het betrokken land gestelde eisen. In deze voorschriften is ondermeer bepaald dat in het logboek moet worden genoteerd:

- na elke trek onmiddellijk een nieuwe regel invullen
- de positie in lengte en breedte
- de totale vangst per dag en de totaal gevangen hoeveelheid sinds de visserij in de Noorse zone begon
- de datum, de tijd waarop en het radiostation waaraan de passieve, de actieve en de vangstmeldingen zijn gedaan.

Onder positie (14), in de kolom visserijzone derde landen schrijft mn N = Noorwegen, IS = IJsland.

III. AANGIFTE VAN AANVOER/OVERLADING

Alle schippers van vaartuigen van meer dan 10 meter over alles zijn verplicht een aangifte formulier in te vullen. De aanvoergegevens zijn geen schattingen, maar moeten korrekt zijn en dus gebaseerd op het aantal bennen per soort na weging dat in de vismijn te koop aangeboden wordt.

1) Voor schippers van vaartuigen die een logboek moeten bijhouden

- **aanvoeraangifte formulier te gebruiken, onderaan het logboek-formulier.** (éénheid = 50 kg aanvoergewicht) (eventueel in ¼ bennen werken)
- de opsplitsing naar de visserijzones is hier niet verplicht.

2) Voor schippers van vaartuigen van meer dan 10 m over alles die geen logboek moeten bijhouden

Alle vissersvaartuigen van de Belgische beroepsvisserijvloot moeten een logboek aan boord hebben. Zelfs de vaartuigen van 17 m of minder voor het geval ze reizen maken van langer dan 24 uur en zelfs de garnaalvissersvaartuigen voor 't geval er op vis wordt gevist.

- a) alhoewel de schippers van vaartuigen van 17 m of minder, die minder dan 24 u op zee zijn en geen garnaalvisserij beoefenen, geen logboek moeten bijhouden, worden ze verplicht de aanvoeraangifte onderaan het logboekformulier te gebruiken. (éénheid = 50 kg aanvoergewicht) (eventueel in ¼ bennen werken).
- b) de gewone rode vistabel moet gebruikt worden als aanlandingsformulier voor de garnaalvisserij (hoeveelheid in kg). De schipper of zijn gemachtigde wordt verplicht de vismijntabel binnen 24 uur na de aanlanding voor waar en echt te ondertekenen. De schipper kan evenwel volmacht geven aan de vismijnbediende.

VOORBEELD

Boomkor

normaal:

Vaartuig KNAR (Z.161) roepnaam OPGE met als kapitein SCHIPPER Alfons verlaat de haven van Zeebrugge op 3 januari 1985 om 8 uur. Er wordt koers gezet naar de visgronden VIIe en VIIf. De kapitein neemt zijn logboek ter hand, **plaatst de blauwe plastic flap** tussen de eerste gele kopie en het volgende witte blad. De gegevens over het vaartuig, de kapitein, het vistuig en het tijdstip en haven van vertrek worden genoteerd.

Op de eerste regel onder de diverse soorten vermeldt de kapitein het equivalent van de gebruikte eenheid in levend gewicht (kabeljauw 60 kg, schol 53 kg,...) en plaatst zijn paraaf op 't einde van de eerste regel. **Vóór** middernacht 24 uur GMT werd er niet gevist. In de kolommen voor de vangstramingen schrijft de schipper: lopen naar de visgrond en plaatst zijn paraaf op 't einde van die regel.

lopen naar visgronden vissen in meerdere vakjes van éénzeldig gebied: 1 regel per dag, alles op 't belangrijkste vak noteren.

Op 4 januari om 1 uur 30 's nachts komt het schip aan op de visgronden en start onmiddellijk de visserij. Alle vis wordt gevangen in de ICES-zone VIIe en het belangrijkste deel komt uit het statistisch vak 28E6 (gebruik kaarten in omslag). **Vóór** middernacht Greenwichtijd worden de ramingen van de vangsten per soort opgegeven. Er werden 7 slepen binnengehaald, de totale vistijd bereikte 22 uur. De schipper raamt de vangsten van de soorten die onder TAC staan (zie logboek blz. 11). Voor de heek, schartong en zeeduivel kunnen de blanco kolommen worden gebruikt. Wanneer nog een vierde soort zou gemeld moeten worden kan de kolom van de makreel worden gebruikt indien deze

(vervolg op blz. 4)

vangsten van de laatste nihil zijn. De schipper raamt de kabeljauwvangsten op 3½ bennen. Nu komt 1 benne van 50 kg gegutte rondvis (kabeljauw, schelvis, koolvis, wijting, heek) vrijwel overeen met 60 kg rondvis in levend gewicht, vandaar dat bovenaan de kolom onder kabelkauw bij het equivalent van de gebruikte éénheid in levend gewicht op 60 kg wordt opgegeven. Analooch komt 50 kg gestripte platvis (schol, tong, schartong) overeen met 53 kg levend gewicht. Zo stemt 50 kg staartvis overeen met 150 kg zeeduivel levend gewicht. Pelagische vis wordt niet gegut, het aanvoergewicht is dan ook vergelijkbaar met het levend gewicht. Op 't einde van de lijn parafeert de schipper.

Iedere dag wordt minstens 1 lijntje ingevuld.

verandering van gebied: andere regel Op 8 januari viste men 3 slepen in het gebied VIIe en 5 slepen in VIIf, er worden 2 lijntjes ingevuld.

Het logboekformulier is volgeschreven en wordt voorzien van de handtekening van de schipper. De visreis gaat verder op 9 januari en het volgende logboekformulier wordt gebruikt. **De blauwe plastic flap** wordt nu geplaatst tussen de tweede gele kopie en het volgende witte blad.

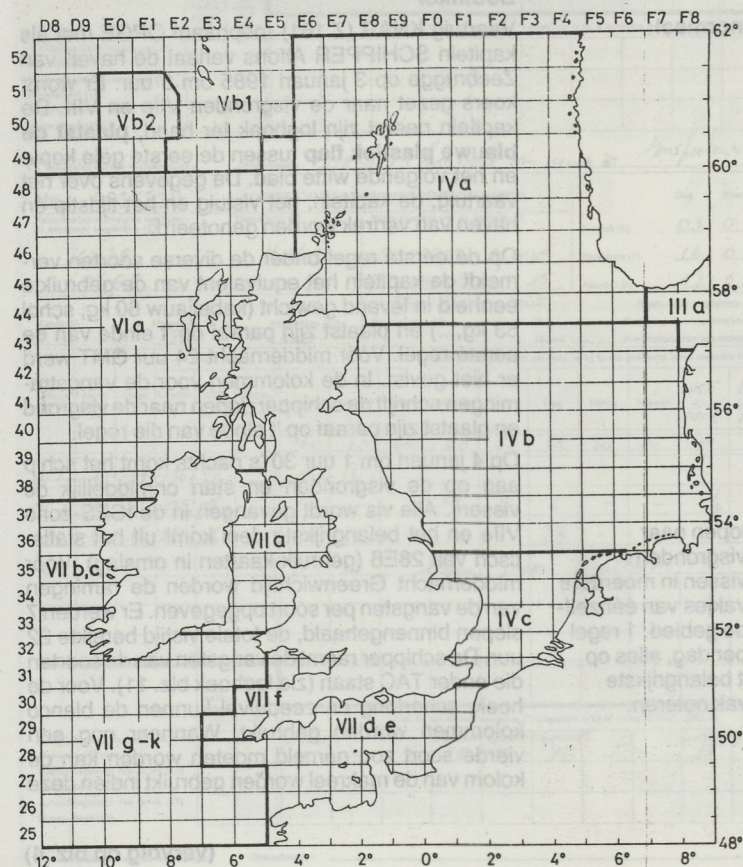
verandering gebied Op 10 januari verlaat men na 2 slepen het gebied VIIf en men komt in VIIe terecht. Er worden 2 lijntjes ingevuld.

kontrole Op 12 januari komt een Engelse inspecteur aan boord om 11u30 en vraagt de schipper de vangsten van dezelfde dag, 4 slepen reeds in te vullen in zijn logboek. De inspecteur kan opmerkingen in het logboek noteren.

Na de controle worden die dag nog 4 slepen gemaakt, deze worden ten laatste om middernacht genoteerd.

visverlet Op 13 januari een volledige dag visverlet, dit wordt genoteerd en gefarfeerd. Het logboekformulier is volgeschreven en wordt nu ondertekend door de kapitein. **De plastic flap** wordt nu tussen de derde gele kopie en het volgende witte blad geplaatst.

DE ICES-GEBIEDEN



fout

Op 14 januari wordt er doorgevist, 's avonds wordt 't logboek ingevuld. De schipper maakt een fout. De volledige regel wordt doorstreept en gefarfeerd. De juiste gegevens worden op de volgende lijn gepend en gefarfeerd.

aankomst en aanlanding

Het tijdstip en plaats van aankomst in de haven van Zeebrugge wordt genoteerd bovenaan 't logboek nl. 16 januari om 22 uur. Er wordt gelost op 17 januari in Zeebrugge en dit wordt eveneens genoteerd.

Het aanlandingsformulier wordt na het lossen en wegen nauwkeurig ingevuld met vermelding van de aanbiedingsvormen en de aangelande hoeveelheden per soort en uitgedrukt in bennen aanvoergewicht van 50 kg. Het laatste logboekblad en aanlandingsverklaring worden ondertekend.

Hoe nauwkeuriger de schatting aan boord gebeurt, hoe dichter de som van de schattingen bij het werkelijk aantal bennen in de markt geplaatst zal zijn.

Restaurant 't SCHURKE

VOORHAVENLAAN 20, (Vuurtorenwijk)
OOSTENDE - Ø (059) 32 36 03

Naar aanleiding van het reuzesukses van vorig jaar organiseren wij dit jaar terug

Plechtige communie- en Lentefeesten

Kleine Beurs - over de Sint Petrus & Pauluskerk

Uiterst gezellig kader met een keuze uit twee gastronomische menu's.

Ambiance verzekerd met disco bar van 16 tot 20 u.

MENU

*Verse roze zalm met
jonge fijne groentjes
licht kruidensausje*

*Zeevruchtencocktail van
Oostendse garnalen
en kreeftjes*

Tomatenroomsoep

aspergeroomsoep

*Kalfsgebraad en
verschillende primeurgroenten
kleine aardappelkroketjes*

*zeeduivel met
kreeftenroomsaus
hertoginne aardappelen*

traditioneel ijslammetje

traditioneel ijslammetje

Het vieruurtje met heerlijke room en fruittaart
met koffie en aangepaste disco muziek

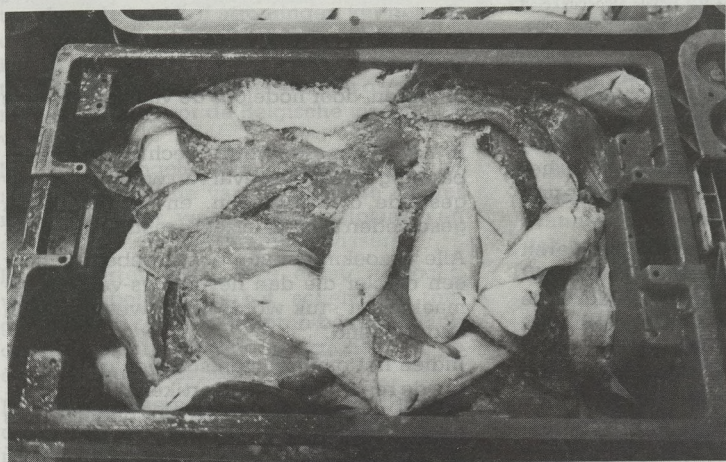
Bespreek tijdig het feest voor Uw kinderen
Mogelijkheid om 's avonds deel te nemen aan een koud buffet.
Neem zo spoedig mogelijk contact met Uw tafelhouder 't Schuurke.

Z.67 „RUBENS” BREEKT OPBRENGSTRECORD

Records zijn er om gebroken te worden maar hetgeen de jongste week gebeurde in de Zeebrugse vismijn mag toch wel het predikaat „fenomenaal” dragen. Het is met name zo dat in amper een dikke week tijd tot drie keer toe het opbrengstrecord in voornoemde haven werd gebroken. Vorige week maandag verzorgde de Z.46 „Neptunus” voor een nieuw record van 3 miljoen 632.780 fr. nadat 13.432 kg tong en 22.967 kg vis in de afslag te koop werd aangeboden. Dat record hield hooguit twee dagen stand want reeds de daaropvolgende woensdag meldde zich de Z.14 „Brandon Star” met een vangst van 13.786 kg tong en 20.822 kg andere vis en dat was goed voor een nieuw record ten bedrage van 3 miljoen 765.520 fr. Dat opbrengstcijfer leek goed voor enkele tijd maar dat bleek achteraf een foute redenering, want gisteren, woensdag, kwam de Z.67 „Rubens” aan de visafslag met een vangst die bestond uit 18.887 kg tong en 26.093 kg andere vissoorten. Het lag dus in de lijn der verwachtingen dat men regelrecht naar nog een recordverbetering aan stevende; woensdag viel dan de bevestiging want de Z.67 lukte een recordomzet van 4 miljoen 651.971 fr. na een 18-daagse reis op de visgronden van de West.

De tong haalde een gemiddelde prijs van 195 fr. terwijl voor de vissoorten – waaronder pladijs, kabeljauw, gul, rog e.a. soorten – een gemiddelde prijs van 37 fr. werd opgetekend hetgeen biezonder laag is maar het is onderhand wel gekend dat de rogsoorten het momenteel niet doen. Voorbij maandag bijvoorbeeld werden 600 ton rogsoorten aangevoerd in de Zeebrugse vismijn waardoor het aanbod ruim de vraag overtrof en dat leidde dan tot de biezonder lage prijzen voor die soort. Woensdagvoormiddag werd reder Robert Gheselle en zijn crew ontvangen in het bestuursgebouw van de Zeebrugse vismijn waar een ontvangst plaats greep.

Onderstaand enkele beelden van de verkoop van de Z.67 „Rubens” met onderaan rechts schipper-eigenaar Robert Gheselle (midden) en zijn crew. De scheepsjongen ontbreekt op de foto.



VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

Ø (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 – Ø 32.11.01

PASTER PYPE EN ZIJN TIJD 1854-1926

DEEL II



DE CONVENTIE VAN DEN HAAG

Vele jaren geleden heerste in het optreden van de vissers van de Noordzee de grootste wanorde.

Overtredingen waren schering en inslag, vooral onder de treilers en de haring-schepen. Het regime van gemeen recht was niet bij machte een akte op te stellen, die de schade kon doen herstellen.

De klachten van de belangstellenden waren algemeen en in alle landen. Er moest een einde komen aan deze toestanden, die de rust verstoorden, bijzonder in de middens van de zeevisserij.

Stilaan stelden de verschillende regeringen een einde aan deze toestand, door het opstellen van de „Conventie van Den Haag”. Daarvoor werd een conferentie gehouden die 13 zittingen in beslag nam, van 8 tot 29 oktober 1881.

België, Duitsland, Denemarken, Frankrijk en Groot-Brittannië waren er vertegenwoordigd en regelden o.a. het politiereglement van de Noordzee.

De Belgische afvaardiging bestond uit de hh. Baron d'Anethan, gevolmachtigd Minister te Den Haag; Leopold Orban, directeur-generaal bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken en Michel, inspecteur-generaal van het Zeewezen.

Op 6 mei 1882 werd te Den Haag een overeenkomst getekend. En de wet van 6 januari 1884 bekrachtigde deze Conventie. Deze Conventie bepaalde het volgende:

- 1) de grenzen van de Noordzee;
- 2) speciale reglementen voor het vissen in de territoriale wateren.

De Conventie van 6 mei 1882 had betrekking op de bijzondere politie op de Noordzee die aan het toezicht van „kruisende” schepen van al de ondertekende landen toevertrouwd werd.

De art. 1 tot 4 toonden aan de vissers de afbakening van de delen volgens de overeenkomst van de Conventie.

De art. 5 tot 13 schreven de maatregelen voor, om toe te laten de identiteit van de schepen vast te stellen.

De art. 14-24 behelsden de regel, die de vissers in acht moesten nemen, ten einde niet te schaden aan het uitoefenen van hun wederzijdse werkzaamheden.

De art. 25 tot 33 handelden over de werkzaamheid die door de oorlogsbodems van de overeengekomen landen uitgeoefend moesten worden en die betrekking hadden op het bewijzen van de nationaliteit en nummering van de schepen.

Het aan boord hebben van verboden waren of instrumenten mocht slechts vastgesteld worden door de oorlogsbodems van dezelfde natie, terwijl alle andere overtredingen mochten vastgesteld worden door de visserijwachtschepen van alle ondertekenende landen.

De bewijzen van nationaliteit, voorgeschreven door artikel 12 werd afgeleverd door de zee-commissaris van de thuishaven volgens een model door de administratie voorgeschreven.

Wanneer, volgens de volmachten toegestaan door de Conventie, de commandant van een Belgisch oorlogsbodem een proces-verbaal opmaakte tegen de schipper of de bemanning van een Belgisch vissersvaartuig, diende dit proces-verbaal zo spoedig mogelijk overgemaakt te worden aan de zeevaartadministratie te Brussel, opdat de vervolging zou kunnen ingeleid worden of, indien het een buitenlands schip was, overgemaakt zou worden aan de bevoegde vreemde overheid.

De commandant van het Belgisch oorlogsschip moest zoveel mogelijk in voeling treden met de commandant van de vreemde oorlogsschepen, eveneens gelast met de waakzaamheid over de visvangst, en, indien mogelijk, met hen handelen.

De Belgische bevelhebber moest aan zijn vreemde collega's ieder inbreuk op de reglementen door een schip van zijn nationaliteit kenbaar maken, en alle gegevens verstrekken, waarin de commandant zou kunnen belang stellen.

In elk geval van overtreding, voorzien in artikel 27, maakt de Belgische Commandant, indien het om een vreemd schip gaat, dit bekend aan de eerste oorlogsbodem van de betreffende nationaliteit en geeft hierbij alle gegevens met het signalement over.

Bij het vaststellen van overtredingen bepaald in artikel 28, handelt de Belgische bevelhebber naar eigen gezag.

Met bijzondere zorg verzekert hij de bewaking van de nationale wateren, beschreven in artikel 27, zonder nochtans de visvangst te

hinderen, door nodeloos de vaartuigen op te houden.

In het algemeen wordt slechts proces-verbaal opgemaakt in geval van werkelijke vastgestelde overtredingen, en aanhoudingen geschieden slechts in zeer ernstige gevallen.

Alle opzoekingen aan boord gebeuren door een officier die dan het proces-verbaal opmaakt. Het stuk wordt door twee getuigen ondertekend.

Indien het om vreemde schepen gaat, moeten de regels bepaald in artikel 31 in acht genomen worden. Het recht van onderzoek is beperkt door de voorschriften van artikel 29. Artikel 33 voorziet dat bij lichte feiten, maar gepaard gaande met schade, de commandant van het wachtschip moet trachten een overeenkomst tussen beide partijen tot stand te brengen.

Indien het nodig is een schip op te brengen, dat in overtreding genomen werd, geschiedt dit naar de dichtsbij gelegen haven van het betreffende land. Daar wordt het, met het nodig bewijsmateriaal aan de bevoegde overheid overgemaakt. Het dubbel van het proces-verbaal dient steeds bewaard aan boord van het wachtschip.

HEVIGE PROTESTEN

In het begin protesteerden de Belgen hardnekkig tegen de uitvoering van deze Conventie over het politietoezicht.

Met het oog op de herziening van dit Protocol, schreef de Handelskamer in 1887: „Tussen de punten die moeten verwijderd worden in de nieuwe Conventie is er het recht van een oorlogsbodem, schepen te onderzoeken, andere dan deze van zijn eigen nationaliteit. Het is een bron van conflicten en onrechtvaardigheden voor de vissersvaartuigen”.

Het was nochtans dit punt niet dat de vissers met het meest beroerde. En in 1887 liep dit uit op een bloedig drama.

Artikel 19 van de Conventie stipuleert dat, indien vissers met sleepnetten in de nabijheid komen van vissers met drijvende netten of lijnen, zij de nodige voorzorgen moeten nemen om alle schade aan deze laatste te vermijden.

(vervolg op blz. 7)

Indien dat toch gebeurt, moeten zij de schade dragen, met uitzondering van het geval waarin ze kunnen bewijzen dat de veroorzaakte schade geheel onafhankelijk is van hun wil en handelingen.

Deze tekst bevat een formele uitzondering op de gewone juridische regels, voor vaststelling en bewijs van fout, ten koste van de „korders” die de schade veroorzaakten aan de vissers met drijvende netten of lijnen. Deze verantwoordelijkheid van de „korders” is niet altijd strafbaar.

Volgens de termen van de Conventie zei Mr. Bara op 28 december 1883 tijdens de zitting van de Kamer van Volksvertegenwoordigers: „Indien er aan de netten schade veroorzaakt wordt, vallen de herstellingen steeds ten koste van de „korders”, doch dat wil daarom niet zeggen dat er op de wet inbreuk gepleegd is”.

Daarop antwoordde Mr. Willequet dat: „Zelfs indien de nodige voorzorgen in acht genomen worden, het mogelijk is dat de netten door de wind of stromingen kunnen af drijven en dus vanzelf kunnen verward raken in de vistuigen der „korders”. Onnodig te zeggen dat deze discussies van de Kamer met aandacht door de Belgische vissers gevolgd werd.

Immers, de Engelse kust, van oktober tot januari, wanneer de vangst op verse vis het meest opbracht, was de verzamelplaats van de Belgische treilers en drijfnetvissers.

De vissoorten door deze eerste gezocht, waren: kabeljauw, tarbot, schelvis en tongen die zich op grote diepten bevonden; op dezelfde plaats waar de haring zich aan de oppervlakte vertoonde.

De haringvissers gooiden hun drijfnetten over een afstand van verschillende kilometers, en deze uitgestrekte oppervlakte, die als het ware de zee afbakt, heeft geen andere verlichting dan deze aan boord van het schip.

De vissersvaartuigen die diepzeenetten sleepten, konden hun kabels zien verwarren in de drijfnetten, en grote schade berokkenen.

Vele Engelse „korders” namen toen de gewoonte, en hebben die heden nog, in „flotilje” te vissen. Het zicht der talrijke schepen spoorde de haringvissers aan tot meer voorzichtigheid.

De Oostendse „korders” daarentegen, die afzonderlijk visten, waren blootgesteld aan veelvuldige ontmoetingen met verschillende haringvangers, meestal Engelsmen, die tijdens de eerste winterhelft langs de Engelse kust visten. Deze ontmoetingen liepen uit op achtervolging.

In 1886 werden op de Oostendse vissers 10 achtervolgingen ingezet. Slechts 1 werd bestraft. In 1887, in negen maanden, steeg de achtervolgingen met 26. Slechts 3 werden in overtreding genomen.

Deze toestand hitste natuurlijk de gemoederen op van de mededingende vissers. Van daar kwam het tot systematisch vijandschap waarbij werkelijke of ingebeelde grieven aanleiding gaven tot spijtige incidenten.

HET CONFLICT VAN 4 JUNI 1887 TUSSEN DE O.37 „ROSALIE” EN DE ENGELSE SLOEP R.275 „BELLE OF THE FLEET”

Op 4 juni 1887 bevond zich de Oostendse sloep O.37 „ROSALIE” (reder A. Wittrock) op de visgronden van Schouwenbank, wanneer

het door de Engelse sloep R.275 „BELLE OF THE FLEET” van Ramsgate aangevaren werd. Dit berokkende veel schade aan het vistuig van het Engels schip. De Engelsmen, die nochtans voor deze aanvaring schuldig waren, legden klacht neer bij de „Board of Trade”, die op hun beurt klacht neerlegden bij de Prince de Chimay, Minister van Buitenlandse Zaken te Brussel, die de zaak aan het Belgisch Gerecht overmaakte. Het geval kwam voor de Koophandelsrechtbank te Oostende, waar Alphonse Wittrock, reder van de sloep O.37 „ROSALIE” volgend verslag neerlegde:

„Op 4 juni 1887 bevonden wij ons op de visserij omtrent tussen Schouwen en Westkappelle, en lagen aan de korre, om 10u30 's avonds met schoon klaar weer en een helder schijnende maan. De wind kwam van het westen en wij lagen met de kop zuid over. Er was, niet ver van ons in de wind, een Engelse smack R.275 die ook aan de korre lag.

Deze is ons voor de wind komen aan boord korren, en toen hij bijna tegen ons was, konden wij duidelijk zien dat er geen mens op het dek was. Wij hebben geroepen en alles gedaan wat wij konden om hun aandacht op te wekken, maar dit hielp niet en zij zijn slechts op dek gekomen wanneer onze beide vaartuigen onklaar waren. Ondertussen hadden wij alle mogelijke middelen ingespannen om het onklaar komen te vermijden. Wanneer de Engelse bemanning eindelijk op dek gekomen is en gezien heeft wat er voor handen was, zijn zij aan het winden gegaan en wij van onze kant zijn eveneens begonnen het touw in te korten omdat wij bang waren dat ze onze boel zouden afkappen, vermits zij de bijl klaar op dek hadden zoals wij het gezien hebben. Vermits het touw van de Engelsman achter het onze onklaar was, zijn de twee vaartuigen op de zijde komen te liggen en alhoewel er zeer weinig zee stond, begonnen de verschansingen van het Engels vaartuig te begeven, en dan hebben zij zelf hun eigen vistuig met de bijl van de zijde gekapt.

Terwijl de beide vaartuigen op de zijde lagen, heb ik het loos einde van de Engelsmans groot schoot genomen en op de achterste bolder van mijn vaartuig vastgemaakt, uit vrees dat de Ramesgatense smack op mijn bun had kunnen komen stoten en ons mogelijk erge averij veroorzaken. Wanneer de

Engelsman zijn korreboel had weggesneden, kon ik dat einde niet meer lossen omdat het beknepen was en ik werd verplicht het af te snijden om te vermijden dat de 2 schepen op elkaars zijde bleven slaan. Verder hebben we niet de minste averij aan het Engels schip veroorzaakt, maar hebben hun wel doen begrijpen hoe nalatig zij wel geweest waren. Eén van die mannen riep ons toe dat hetgene die gebeurd was niet zijn schuld was, maar de schuld van de man die de wacht had. Daarna hebben wij onze reis voortgezet en zijn op 10 juni om 5 u. in de haven van Oostende aangekomen.”

Aldus opgemaakt te Oostende om te dienen voor en waar nodig zal zijn, den 11en juni 1887.

A. Wittrock

De rechtbank kwam tot het besluit dat de Engelsmen volledig schuldig waren en wees alle eisen tot schadevergoeding af.

(Vervolg volgende week)

**Archief E. Vanalderweireld
bewerkt door
Martine Vandenberghe.**

*Niets van deze tekst
of foto's
mag overgenomen worden
zonder schriftelijke toelating
van de uitgeefster.*



UITBREIDING PERSONEELSBESTAND BIJ ZEEVAARTPOLITIE

Volksvertegenwoordiger Laridon richtte onlangs een parlementaire vraag tot Minister De Croo van Verkeerswezen met betrekking tot het personeelsbestand van de Zeevaartpolitie, meer bepaald te Zeebrugge waar L.N.G.-installaties worden opgetrokken. Dat heeft, zo stelt volksvertegenwoordiger Laridon, repercussie op het personeelsbestand.

Onderstaand de vraag van volksvertegenwoordiger Laridon:

De regering heeft op internationaal niveau verantwoordelijkheid opgenomen inzake controle en toezicht op vaartuigen varende onder goedkope vlag (memorandum Den Haag 1978) – overeenkomst van Parijs 1983). De regering heeft ook verplichtingen op zich genomen in verband met de aanvoer van L.N.G. naar Zeebrugge, en meer bepaald wat betreft de begeleiding van de L.N.G.-tankers.

De beslissing om de haven van Zeebrugge uit te bouwen met 400 ha in de voorhaven en 1.300 ha in de achterhaven, waarbij gedeelten van het nieuw havenareaal reeds in gebruik zijn (Zweedse kaai en Noordelijk insteekdok achter-

haven), heeft repercussies op het personeelsbestand van de zeevaartpolitie te Zeebrugge.

Te Oostende dringt zich een kaderuitbreiding op voor een continu bezetting van de politieboot en voor een aangepaste bezetting van het personeel belast met de grenscontrole.

1. Heeft de Minister, in het licht van bovenvermelde vaststellingen, beslist de zeevaartpolitie der kust van een geconstrueerd functioneel kader te voorzien waarbij het haar mogelijk zal worden alle haar wettelijk opgelegde taken naar behoren te vervullen?

2. Wordt rekening gehouden met de hiermee gepaard gaande meeruitgaven?

Het antwoord van de Minister.

Hierop antwoordde Minister De Croo als volgt: Bij koninklijk besluit van 14 november 1984 werd de personeelsformatie van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart uitgebreid met onder meer 10 eenheden voor de Zeevaartpolitie, waarvan 7 voor de kust. Anderzijds werd, met het oog op het in gebruik nemen

van de politieboot te Zeebrugge, een ontwerp van koninklijk besluit aan het Openbaar Ambt voorgelegd houdende de uitbreiding van de personeelsformatie van de zeevaartpolitie met nog 6 bijkomende eenheden.

Vermindering van overwerk en vermindering van het aantal seizoenpersoneelsleden zullen tot gevolg hebben dat de wervingen die uit deze maatregelen voortvloeien tot geen meeruitgave aanleiding geven.

VISSERSMIS

Op zondag 17 februari te 10 u. wordt de jaarlijkse vissersmis georganiseerd door de oud-leerlingen en vriendenbond van de Rijksvisserijschool Vissersvreugd, opgedragen in de parochiale kerk St.-Antonius van Heist. Deze vissersmis wordt opgeluisterd door de muziekvereniging St.-Cecilia Heist en de homilie wordt gehouden door Z.E.H. Pastoor Loncke. Na de vissersmis heeft de jaarlijkse bloemenhulde plaats aan het vissersmonument.

Hierop heeft een academische zitting plaats, gevolgd door een heildronk in de Rijksvisserijschool, Kursaalstraat 55, t.g.v. het afscheid van de Heer Directeur Waeghe, die per 1 maart met pensioen gaat.

De leden van de oud-leerlingen- en vriendenbond van de Rijksvisserijschool „Vissersvreugd” zijn hierop van harte welkom.



belgisch-nederlandse zeemansalmanak 1985

De editie 1985 werd, zoals ieder jaar, volledig nagezien en verbeterd en bevat ± 1.400 blz.

Deze almanak is verkrijgbaar door storting van 1.200 fr. + 72 fr. BTW (niet verschuldigd voor levering aan boord van vissersvaartuigen) + 140 fr. verzendingskosten (voor België) en 175 fr. verzendingskosten (voor Nederland). Te storten op pc. 000-0418987-44, of BBL 384-1605797-46, op naam van pvba Drukkerij Nieuwsblad van de Kust te Oostende.

GEEN ENKEL EXEMPLAAR WORDT TOEGEZONDEN ZONDER VOORAFGAANDE BETALING.

WAAR VERKRIJGBAAR?

De „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak” is verkrijgbaar: **IN BELGIË:**

Drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.

Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende.

OVA, Vismijn, Oostende.

Martin en Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen.

Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

IN NEDERLAND:

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.

Kantoor van Gerechtsdeurwaarder
Jos. RYCKBOST
E. Beernaertstraat 39, Oostende
Tel. (059) 70 64 23

▲
STAD OOSTENDE

DEFINITIEVE TOEWIJZING
NA OPBOD van

MOTORVISSERSVAARTUIG P.653

„HOME WATERS”

op ZATERDAG 16 FEBRUARI 1985
te 11 uur in de vismijkantien,
Kantienestraat, te OOSTENDE.

Het stalen MOTORVISSERSVAARTUIG P.653 HOME WATERS is gebouwd op het scheepswerf Amels & Zonen te Makkum (Nederland) in 1959, en is uitgerust met een defekte motor A.B.C. 525 PK bouwjaar 1970, lengte van het schip 25,66 m, breedte 6,07 m, holte 2,87 m, bruto tonnemaat 92 ton, zoals het thans gemeerd ligt in de vissershaven te Oostende (kant Haringhale ter hoogte van de werkhuizen van SCAP).

Het lastenkohier en de verkoopvoorwaarden liggen ter inzage van de belanghebbers in het kantoor van de werkende gerechtsdeurwaarder.

Bezichtiging: elke woensdag, donderdag en vrijdag van 10 tot 12 uur. Zich wenden: werkhuizen SCAP te Oostende, Anseelekaai, tel. (059) 32 29 51 - 32 39 79.

Na opbod gebracht op 180.000 fr. meer de kosten.

Z.122 „NOORDSTER” TE WATER GELATEN

Op de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp werd gisteren, woensdag, nog een nieuwe treiler te water gelaten die straks het effectief van de Zeebrugse vloot zal aanvullen. Het gaat om de Z.122 „Noordster” die in aanbouw is voor de rederij „Noordster” met als stuwende kracht achter die onderneming reder Louis Vlietinck. Het casco wordt gebouwd door de voornoemde werfven terwijl de technische afbouw zal gebeuren door de firma Perfecta uit Zeebrugge.

Zoals het gebruikelijk is op de Westvlaamse Scheepswerven gebeurde deze tewaterlating in alle stilte met alleen de vertegenwoordigers van de rederij en de werf. Het vaartuig zal nu,



Nog een beeld van de kloeke treiler die binnen afzienbare tijd het effectief van de Zeebrugse vloot zal versterken.



De Z.122 „Noordster”, vlak voor de stapelloop.

via binnenwateren alover zee, naar Zeebrugge gesleept worden voor de verdere afbouw.

TECHNISCHE GEGEVENS

De Z.122 is het 21ste vissersschip dat ontworpen en gebouwd werd op de WESTVLAAMSE SCHEEPSWERVEN N.V. te Oostkamp. Het vaartuig is uitgerust voor de bokkennisserij met volgende hoofdafmetingen en capaciteiten:

lengte over alles: 21,00 m.
lengte tussen de loodlijnen: 18,00 m.
breedte op spant: 6,00 m.
holte in de zijde: 2,73 m.
diepgang achter: 2,53 m.
inhoud visruim: $\pm 47 \text{ m}^3$
bunkerinhoud voor de brandstof: $\pm 14 \text{ m}^3$
drinkwater: $\pm 4 \text{ m}^3$

De brutotonnemaat van het schip bedraagt ± 67 ton.

Het vaartuig is als volgt ingedeeld:

- voorpiek met aanvaringsschot;
- nettenmagazijn voor het bergen van netten en allerhande materialen;
- visruim met een inhoud van $\pm 47 \text{ m}^3$;
- dwarsbunker voor brandstof met een inhoud van $\pm 14 \text{ m}^3$;
- machinekamer voor de hoofdmotor en allerhande hulpwerktuigen;
- logies, bemanningverblijf met slaapgelegenheid voor 5 man en een ingerichte douche; cel;
- achterpiek met afdeling voor de stuurmachine.

Verder is er bovendeks de bovenbouw met kombuis en toilet. Op de brug of stuurhut bevinden zich alle navigatiemiddelen en controleapparaten voor machine- en elektrische inrichting. Onder de brug is een afzonderlijke ruimte voor de vislier voorzien. De hoofdmotor is een DAF met een vermogen van 300 PK, gekoppeld aan een TWIN-DISC keerkoppeling met reductie 5/1 en ingebouwde koppeling.

Een bronzen schroef van 1,40 m diameter draait in een vaste kort-straalbuis.

Het vaartuig is gebouwd volgens de reglementen van de Belgische Zeevaartsinspectie. Het gebruikte staal is in scheepsbouwkwaliteit en het schip is volledig elektrisch gelast.

Het vaartuig is voorzien van een vislier fabrikaat BRUSSELLE, elektrisch aangedreven door middel van een elektromotor van 60 PK. De vislier is voorzien van luchtbediende remmen en koppelingen. Een hydraulische stuurmachine fabrikaat BRUSSELLE wordt geplaatst. De zenders voor sonar en dieptemeter zijn reeds ingebouwd.

EUROPESE VISSERSVLOOT IN EEN NIEUW JASJE

De Europese Commissie heeft in december 1984 besloten meer dan 35 miljoen ECU (1 ECU = momenteel ongeveer 2,52 gulden / 44,6 BF) te verstrekken voor de modernisering van de visserij in de Gemeenschap. De middelen zijn afkomstig van het Europees Oriëntatie- en Garantiefonds voor de Landbouw (EOGFL). De steun is bestemd voor meer dan 400 projecten die betrekking hebben op de vissersvloot, de verwerking en de verkoop van vis en de aquacultuur.

Bij de meeste projecten gaat het om de modernisering van bestaande schepen – 188 projecten – of de bouw van nieuwe – 172 projecten. In Denemarken, Italië en het Verenigd Koninkrijk zal voornamelijk de nadruk gelegd worden op de modernisering van de huidige vloot; In België, Griekenland en Frankrijk gaat het meer om de bouw van nieuwe vaartuigen. In Ierland en Nederland is het aantal projecten min of meer gelijk verdeeld over beide activiteiten.

31 projecten in zeven landen zijn gericht op de bouw, uitrusting of modernisering van fabrieken voor visverwerking. De renovatie van hallen voor afslag en de bouw van nieuwe ruimten staan centraal bij 12 projecten in Griekenland, België, Frankrijk en Denemarken.

Andere activiteiten hebben betrekking op het kweken van vis en andere waterproducten – 22 projecten – en de opslag van vis – 2 projecten.

HOOGWATERBOEKJE 1985

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijden voor Oostende verkrijgbaar.

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

Het bevat insgelijks de haven-, verkeer- en getijseinen voor Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.

Dit zeer nuttig zakboekje is in ALLE BOEKWINKELS verkrijgbaar voor de prijs van 40 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 40 fr. + 24 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

MAIDENTRIP VOOR DE N.563 VAN LEGEIN FRANÇOIS



Legein François, de zeer goed bekende reder uit Nieuwpoort en de ex-eigenaar van de N.346 kocht enkele weken terug de Z.563 aan, om met dit vaartuig onder de N.563 de Westvisserij te bedrijven.

Nadat hij de N.346 verkocht had baatte François een vishandel uit. Doch aan de vele beslommeringen van het handelaarsleven paste hij zich niet zo goed aan. Het vissersbloed kriebelde steeds ontemmend in zijn aderen zodat hij besloot zich opnieuw een vaartuig aan te schaffen.

Sinds de aankoop heeft François een volledige herstelbeurt aan de Z.563 gegeven, zodat de N.563 een klein pronkstuk geworden is.

De N.563 „ZEE ADELTE” meet 56,18 Bruto-Ton en is uitgerust met een motor Cummins van 300 PK. De bemanning der N.563 is als volgt samengesteld. Reder-schipper Legein François, motorist Debruyne Jan, matroos Mussche Fernand, scheepsjongen Laviet Robert.

Op maandagmorgen 4 februari 1985 na een Westreis van 7 dagen heeft François en zijn bemanning dan hun eerste vangst verkocht. Het ceremonieel te Nieuwpoort wil dat een uitgelezen koopje eerst verkocht wordt en de koper hiervan wordt dan als peter van het vaartuig uit-

geroepen.

Voor de N.563 betrof het een koopje van 14 kg tarbot en griet dat verkocht werd aan 796 fr./kg in de afslag van Nieuwpoort en toegewezen aan de heer Vanelverdinghe Michel uit Nieuwpoort, de uitbater van de welbekende viswinkel „La Renommée” gelegen langs de kaai te Nieuwpoort.

De concurrentie voor het peterschap had de prijs inderdaad aardig beïnvloed en de hoogte ingejaagd, zodat voor het koopje de fraaie som van 11.144 fr. werd neergepend.

Het peterschap werd toegewezen onder handgeklap van de vele toeschouwers, vissers en kopers evenals van de mijndirecteur Hovaere C. en van de schepen voor de visserij de heer Bendels Richard. De schepen der haven wenste de nieuwe reder en zijn bemanning het beste voor de toekomst toe en drukte tevens de wens uit dat nog talrijke jonge reders de rangen der Nieuwpoortse vissersvloot zouden vervoegen.

Na de veiling werd door het stadsbestuur aan de peter en de nieuwe reder met familieleden en bemanning een receptie in het bureel der vismijn aangeboden, waarop de heer burgemeester G. Mommerency aanwezig was.

NIEUWE BEDRIJVIGHEID IN DE NIEUWPOORTSE HANDELSHAVENS

Vrijdag 2 februari 1985 werd voor de eerste maal het Koopvaardijchip de „BEN VEEN” uit Ramsey met bier geladen.

Het vaartuig werd onder het impuls van de Nieuwpoortse Handelsmaatschappij en de firma Exhall met als promotor de heer Nollet Gerard door de Brouwerij Haecht gecharterd.

Het betrof een lading die bestemd was voor Mistley in Engeland van 22 camions met bierblikjes.

Er mag vooropgesteld worden dat ongeveer tweemaal per week dergelijke bedrijvigheid zal plaatsgrijpen.

DIEFSTAL MET INBRAAK IN NIEUWPOORTSE VISMIJN

Maandagmorgen omstreeks 3.30 u. stelde de heer Hennebert Jozef, vislosser, vast dat de ruiten van het pakhuis Nr. 11 toebehorende aan de heer Declercq Georges waren stukgeslagen.

Na onderzoek bleek dat L. Franky uit Nieuwpoort zich op die manier toegang tot de visfrigo had verschaft. Er werd vastgesteld dat de ongewenste bezoeker reeds zijn buit in twee rubberen kisten had klaargemaakt.

De indringer werd op heterdaad betrapt en door de rijkswacht werd P.V. opgemaakt.

BIJEENKOMST TECHNISCH COMITE VOOR SCHEEPSKREDIET

Het Technisch Comité voor Scheepskrediet komt bijeen op donderdag 21 februari a.s. Op de dagorde komen meerdere zaken voor in verband met aanvragen voor kredieten voor nieuwbouw terwijl ook aanvragen voor de aankoop van tweedehandsvaartuigen en inbouw van nieuwe motoren zullen behandeld worden. Wij willen er de belanghebbenden andermaal op wijzen dat de aanvragen i.v.m. voornoemde gevallen minstens tien dagen vooraf dienen ingediend te worden.

LANDBOUW- EN VISSERIJWEEK TE NIEUWPOORT

Andermaal zal te Nieuwpoort een „Landbouw- en Visserijweek” georganiseerd worden. Dit jaar gaat deze belangrijke manifestatie door tussen 22 en 28 mei a.s. Reeds vorig jaar kende dit gebeuren een drukke belangstelling en dat heeft de organisatoren geïnspireerd om er ook dit jaar mee door te gaan. Een voornaam onderdeel van deze Landbouw- en Visserijweek is een tentoonstelling in de grote zaal van de stedelijke vismijn waaraan bedrijven kunnen deelnemen die belangen hebben in de visserij of de landbouw.

Bij deze gelegenheid zal het definitief programma bekend gemaakt worden.

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

Voor het eerst in het nieuwe jaar kwam de Onderzoeksraad voor de Zeevaart bijeen te Oostende. Op de rol meerdere zaken maar slechts een deel daarvan kon afgehandeld worden gezien meerdere getuigen of betrokkenen niet kwamen opdagen. Niettemin werd wel een belangrijke zaak behandeld, met name het overvaren door de Z.553 „NOORDSTER” van een magnetische kabel van de mijnenveger „Tongeren”, een eenheid van de Belgische Zeemacht. Reeds eerder werd schipper Louis Vlietinck van de voornoemde treiler aan een onderhoor onderworpen. Gisteren, woensdag, was het de beurt aan luitenant Dejonghe van de „Tongeren” om zijn visie op de gebeurtenissen te geven. Bij middel van een zeekaart geeft getuige de juiste positie op waar de treiler volgens hem de magnetische kabel heeft overvaren.

Daar gaat evenwel de hele discussie over. Schipper Vlietinck gaf aanvankelijk een positie op en toen bleek het vaartuig wel binnen de verboden zone te hebben gevaren maar nadien werd een correctie aangebracht en zou de „NOORDSTER” net buiten het verboden gebied hebben gevaren. In ieder geval geeft getuige Dejonghe toe dat niet de volledige zone van het veeggebied wordt afgebakend door boeien maar alleen de zone waarin werkelijk geveegd wordt zodat het niet is uitgesloten dat schipper Vlietinck in de waan verkeerde dat hij, gezien hij buiten de beboeide zone bleef, geen foute koers liep. Volgens luitenant Dejonghe werd de Z.553 eerst geplot als een stilliggend vaartuig maar nadien, zo zegt getuige, vaarde de treiler verder en had toen naar schatting een snelheid van ongeveer 8 knopen. Getuige Dejonghe zegt nog dat, vlak voor de aanvaring zich voordeed, een vuurpijl werd afgeschoten en tot slot beweert getuige dat de „Tongeren” – met de magnetische kabel op sleeptouw, op geen enkel moment buiten het afgebakende veeggebied is gekomen.

VERKEERDE SEINEN

Een andere zaak betrof het vissen door de N.738 „JOHAN” met verkeerde signalisatie van vissend vaartuig. Terzake wordt schipper Calcoen Raymond, die als betrokkene wordt gehoord, om uitleg gevraagd. Het was inderdaad zo dat bedoeld vaartuig twee boven elkaar staande rode lichten voerde maar schipper Calcoen beweert dat dit gebeurde omdat het groene licht kort voordien defect was geraakt. Op een bepaald moment kreeg hij controle aan boord door de Engelse visserijwacht. Netten en vangst werden wel in orde bevonden maar er werd proces-verbaal opgemaakt omdat de verkeerde signalisatie werd gevoerd. Schipper Calcoen zegt dat hij wel op de hoogte was van die toestand maar dat hij geen verantwoordelijkheid wilde nemen om een opvarende in de mast te sturen voor reparatie van het defecte licht. De minder goede weersomstandigheden lieten dit niet toe. Nadat de weersomstandigheden beter waren geworden, 's anderendaags al, werd het defecte licht wel hersteld maar ondertussen was het kwaad geschied. In zijn vordering laat rijkskommissaris Carly verstaan dat de schipper inderdaad een fout heeft begaan en dat moet dan een schorsing van twee dagen kosten. Althans, als de Raad de rijkskommissaris volgt in zijn vordering.

BESCHOTEN MET RUBBEREN KOGELS

Vervolgens krijgt de Raad een eerder bizar geval te behandelen. Het gaat om de Z.84 „KLAUWAART” die een verboden koers vaarde in de inshore-trafficzone en dat geeft schipper Ackaert Pedro ook toe. Niettemin, zo zegt hij, niemand zou lucht gekregen hebben van de feiten, was ik niet zelf naar de zeevaartpolitie getrokken om een rapport neer te leggen. Niet zozeer omdat de schipper inderdaad een verboden koers stuurde maar omdat hij, op bewuste dag en uur,

werd beschoten met rubberen kogels van een Engelse hekreiler. Trouwens, zo zegt de schipper, ik ben minstens één mijl van het andere vaartuig, een werkschip, afgebleven. Er was dus geen enkele aanleiding om in te grijpen, laat staan mij met kogels te beschieten. De schipper hoorde twee flinke klappen op de boeg terwijl hij in de scheepsbrug was. Het was op aanraden van een collega dat hij besliste klacht neer te leggen maar tot nog toe werd geen verder gevolg gekregen.

TWEE VORDERINGEN

Tenslotte hield rijkskommissaris Carly nog twee vorderingen. Een eerste zaak betrof de scheve koers die schipper Lambrecht Roland zijn vaartuig, de N.719 „ATLANTIC” liet lopen op 11 april 1984. Gedurende ongeveer zes mijl stuurde hij zijn vaartuig in een koers die in strijd is met de voorschriften van het verkeersscheidingsstelsel in South-Westlane van Dover Strait en dat moet volgens de rijkskommissaris een schorsing van drie dagen kosten.

Een tweede identiek geval maar dan zwaarder werd begaan door schipper Vantorre André van de Z.589 „ESPERANZA”. Wel werd bezwaar ingediend bij de Britse autoriteiten omdat de opgegeven uren in het proces-verbaal niet klopten maar dat neemt niet weg dat schipper Vantorre fouten heeft begaan. Hij heeft minstens twee uur in een verboden koers gelopen. In zijn vordering vraagt rijkskommissaris Carly een schorsing van 7 dagen. Een zware sanctie dus maar voornoemde schipper werd vorig jaar, om identieke feiten, reeds veroordeeld werd tot een schorsing van vier dagen.

HARING GELOST IN REKORDTEMPO TE OOSTENDE



Op 30 januari II. was het haringkoppel N.708 en N.709 van de rederij pvba Rammeloo aan de Oostendse afslag met 528 ben haring (26.400 kg). De vangst werd gelost met de nieuwe losinstallatie (transportband) van de Vislossersbond G. Van Waes in een rekordtijd van 2 uur en 20 minuten, het plaatsen en wegnemen van de installatie nam slechts 15 minuten in beslag.

„VAN MANNEN EN DE ZEE”

door Marcel Poppe
(tweede druk)

Prachtig boekje over een eeuw Vlaamse Zeevisserij, welke in al zijn kleuren en geuren de werkelijke geschiedenis is van onze Vlaamse Zeevisserij van de hand van iemand die door en door onze vissers en visserij kent en waarvan de weergave, een brok geschiedenis is, eigen aan de werkelijke belevenissen in onze visserij. Het telt 64 bladzijden en is rijkelijk geïllustreerd.

Het boekje is verkrijgbaar tegen de prijs van 159 fr., BTW inbegrepen, + 18 fr. verzendingskosten, te storten op nr. 000-0418987-44 van de drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

Eveneens verkrijgbaar bij:
Hand in Hand, Federskaai 21, 8380 Zeebrugge.
Standaard Boekhandel, Kapellestraat 103, 8400 Oostende.
Internationale Boekhandel, Ad. Buylstraat 33, 8400 Oostende.
Boekhandel Corman, Ad. Buylstraat 51, 8400 Oostende.

DANK AAN NEDERLANDSE STUURBOORD-VISSERIJ-EDITIE

In de voortdurend aan belang winnende Stuurboord-Visserij-Editie uit Nederland verscheen een artikel van de hand van de redactie, dat de redactie van het Belgisch Visserijblad in het algemeen en Martine Vandenberghe, dochter van Prosper Vandenberghe in het bijzonder, veel troost en sterkte gebracht heeft en een wil om het mooie werk van de vader voort te zetten. We laten hieronder dan ook dit artikel in „extenso” verschijnen.

BELGISCHE VISSERIJMINISTER STEEKT MARTINE HART ONDER RIEM

De Belgische visserijminister de heer H. de Croo (verkeerswezen) heeft Martine Vandenberghe letterlijk een hart onder de riem gestoken. De visserijminister dankte haar voor het mooie kerstnummer van het „Visserijblad”, wat hij met veel plezier en genoeg gelezen had.

Martine die na de dood van haar zo zeer bekende vader „Pros Vandenberghe” het hoofdredacteurschap van „Het Visserijblad” overnam, kwam voor deze taak toch nog vrij plotseling te staan. Het overlijden van Vandenberghe bracht in de visserij, inzonderheid de Belgische een grote schok teweeg, een gevoelige tegenslag, hetwelk de redactie van „Het Visserijblad” dit nog wel in de sterkste mate gevoeld moet hebben. In dit klimaat en op het juiste moment stuurde minister De Croo, zijn erkentelijkheid uit over het mooie Kerstnummer van „Het Visserijblad”. „Laat mij toe dit deze maal met oprecht genoeg te doen”, zo besloot de minister, waarin hij alle medewerkers sterkte en geluk toewenste.

8

REDERSFONDS

Eind januari kwam het Redersfonds bijeen te Oostende onder het voorzitterschap van de heer Marcel Poppe, secretaris-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen. Tijdens die bijeenkomst werden een aantal dossiers behandeld. Reders die beroep wensen te doen op dit organisme kunnen zich wenden tot: Redersfonds, vzw, Hendrik Baelskaai 25 te Oostende.

BLIJDE GEBOORTE

Eind januari werd het echtpaar Patrick Coudeville-Pintelon verrijkt met een flinke zoon die de naam Tom meekreeg. De gelukkige moeder is Martine Pintelon, dochter van de h. Henri Pintelon, voorzitter van de Rederscentrale. De trotse vader is Patrick Coudeville die de mede-uitbater is van een bloeiende vishandel.

Namens onze redactie hartelijke gelukwensen aan de gelukkige ouders en grootouders.

VRAGEN AAN DE EEG-COMMISSIE

ORGANISATIE VAN DE MARKT IN DE VISSERIJSECTOR

Onlangs richtte het parlementslid Maffré-Baugé onderstaande vraag aan de EEG-Commissie in verband met de organisatie van de markt en de visserijsector. Alsnog werd hierop niet geantwoord.

Vraag:

De gemeenschappelijke organisatie van de markt in de sector visserijproducten heeft voor een verstoring van het evenwicht gezorgd, naargelang de vissers al dan niet steun van de Gemeenschap krijgen.

1. Weet de Commissie dat en is zij bereid om het huidige ophoudprijssysteem te wijzigen door een onderscheid in te voeren naar gelang van de bestemming van de produkten, namelijk verdere verwerking of verkoop van het verse produkt?
2. Vindt de Commissie niet dat de ophoudprijzen voor alle vissoorten zou moeten gelden die aan een quotaregeling onderworpen zijn? Is zij bereid om de Raad voorstellen in die zin te doen?
3. Is de Commissie bereid om een wijziging van de bestaande voorschriften voor te stellen, zodat de markt van de Gemeenschap beter tegen import uit derde landen beschermd kan worden?

RESPECTEREN VAN DE VISSERIJQUOTA DOOR DE EEG-LIDSTATEN

Door parlementslid Jaak Vandemeulebroucke werd onderstaande vraag gericht aan de EEG-Commissie, maar het antwoord bleef alsnog uit.

Betreft: Het respecteren van de visserijquota door de EEG-Lidstaten.

Vindt de Commissie het naar aanleiding van de onthullingen in verband met het ontduiken van de vangstbeperkingen door Nederland niet nodig om ook voor andere EEG-landen, zoals Denemarken bij voorbeeld, een diepgaand onderzoek in te stellen naar het respecteren van de vangstbeperkingen?

DISCREPANTIE TUSSEN WERKELIJKE VISVANGSTEN EN VASTGESTELDE QUOTA

De Nederlandse parlementairen Woltjer en Dankert vroegen de EEG-Commissie om nadere uitleg i.v.m. de onderlinge afwijkingen die bestaan tussen de werkelijke visvangsten en de vastgestelde quota. Bedoelde vraag luidt als volgt maar tot op heden heeft de commissie nog geen antwoord verstrekt.

1. Is de Commissie op de hoogte van de beroering welke in de Nederlandse pers is ontstaan naar aanleiding van berichten in de Britse pers over het bestaan van een Commissiedocument, waaruit zou blijken dat Nederlandse vissers meer vis vangen dan waarop ze op grond van hun quorum recht hebben?
2. Kan de Commissie mededelen of zo'n rapport, waarover nu in de Britse en Nederlandse pers geschreven wordt, daadwerkelijk bestaat?
3. Kan de Commissie tevens mededelen of zulke rapporten over de relatie enerzijds de werkelijke vangsten en anderzijds de quota ook bestaan met betrekking tot de situatie in andere Lidstaten?
4. Kan de Commissie de inhoud van de rapporten bekendmaken of, indien dat onmogelijk is, aangeven welke de conclusies zijn uit dit betreffende document?
5. a) Kan de Commissie aangeven op welke wijze in de Lidstaten de controle plaatsvindt op naleving van de vangstbeperking, b) of er tussen de Lidstaten verschillen zijn met betrekking tot de controle en c) op welke wijze de Commissie op de hoogte wordt gebracht van de resultaten van de controle in de verschillende Lidstaten?
6. Kan de Commissie aangeven: a) op welke manier de in de rapporten gesignaleerde zogenaamde grijze markt ongecontroleerd is kunnen ontstaan,

b) in hoeverre met name de Nederlandse overheid en meer nog in het bijzonder de Algemene Inspectiedienst mede verantwoordelijk zijn voor het ontstaan van deze grijze markt,

c) of, en indien dit het geval is geweest, in hoeverre, het bestaan van een grijze markt van invloed is op de prijsvorming in de visserijsector?

7. Wil de Commissie duidelijk maken of er een relatie bestaat tussen de Europese subsidiestroom enerzijds, en de sterk toegenomen vangstcapaciteit anderzijds, waardoor het negeren van de quota door de individuele vissers welhaast in de hand is gewerkt?
8. Is er naar oordeel van de Commissie in Nederland voldoende bereidheid aanwezig om nu, inmiddels bijna een jaar na de totstandkoming van het visserijbeleid, snel en adequaat te komen tot een herstructurering van de vloot, waarbij de vangstcapaciteit wordt teruggebracht tot een meer op de vangstmogelijkheden toegesneden niveau?
9. Op welke wijze denkt de Commissie haar ten gevolge van dit soort zaken snel afkalkende geloofwaardigheid in visserijkringen terug te winnen?

SCHIPPERS!

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

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Rog en kabeljauw hebben tijdens de voorbije week het Oostendse markybeeld beheerst. Beide soorten werden goedkoop verkocht want niet alleen te Oostende werden die soorten gebracht. Tong is er schaars geweest, de prijs van de verschillende soorten bleef zowat op hetzelfde peil als verleden week. De haringvisserij hebben voorgaande week redelijke vangsten binnengebracht. Begin deze week was het echter niet veel bijzonders. De haringprijs schommelde tussen 13 en 18 fr.

De kustvisserij doet het nog steeds kalmpjes aan, zeer kalmpjes zelfs. Er werd één vangst garnaal gebracht, vangstje eigenlijk. Er werd 287 fr. het kg voor betaald wat erg veel geld is voor kleine garnaal, maar niet genoeg om de opbrengst lonend te maken, daarvoor was de vangst die in de afslag stond (24 kg) te klein.

Zeer veel kabeljauw op de maandagmarkt. Hiervoor zorgden een paar Deense schepen (samen 1000 bennen) een container met IJslandse kabeljauw en verder nog onze Westschepen. Van de 100 tot 117 fr. die verleden week betaald werd, is een heel stuk afgedaan. Hooguit 60 fr. voor prima kwaliteit en meestal tussen 45 en 55 fr. het kg. 't Is dus het gepaste ogenblik om wat voorraad aan te leggen.

De rogvangers kwamen ook van een kale reis terug. Zeer lage prijzen nog steeds voor de verschillende sorteringen met keilrog rond de 55 fr., de grote rog rond de 45 fr., de andere soorten tussen 15 en 35 fr.

Voor wijting bleef de prijs behoorlijk duur, vooral grote sortering viel in de smaak en noteerde van 50 naar 63 fr. De kleine wijting werd verkocht tussen 20 en 30 fr. Voor pladijs was de prijs nogal wisselvallig, grote platen rond de 50 fr., iek kreeg rond de 40 en derde slag viel van 35 terug naar de opvangprijs.

De tongen werden vooral maandag gebracht, de grootste hoeveelheid door de O.51 die voor ruim 9.000 kg zorgde en ook de hoogste opbrengst van de week lukte: 2,5 miljoen. Voor tong werd tussen 160 en 270 fr. het kg betaald, dit volgens de grootte waarbij de grootste soorten ook de hoogste prijs kregen.

WOENSDAG 30 JANUARI 1985

| | dag. | vis | tong | fr. |
|-----------|------|-----|--------|---------|
| KUST | | | | |
| N.708/709 | 1 | — | 24.000 | 289.620 |
| N.3/232 | 1 | — | 33.700 | 405.254 |

DONDERDAG 31 JANUARI 1985

| | dag. | vis | tong | fr. |
|-----------|------|-----|--------|---------|
| KUST | | | | |
| N.3/232 | 1 | — | 17.300 | 234.280 |
| N.708/709 | 1 | — | 16.400 | 209.220 |

VRIJDAG 1 FEBRUARI 1985

| | dag. | vis | tong | fr. |
|-------|------|-----|-------|-----------|
| WEST | | | | |
| O.274 | 8 | 80 | 1.000 | 420.615 |
| O.303 | 8 | 75 | 1.100 | 459.851 |
| O.127 | 10 | 70 | 1.000 | 452.636 |
| O.35 | 8 | 180 | — | 427.140 |
| O.108 | 13 | 160 | 4.000 | 1.396.868 |
| KUST | | | | |
| E.202 | 6 | 210 | — | 692.712 |
| RI.11 | 6 | 170 | — | 558.507 |

MAANDAG 4 FEBRUARI 1985

| | dag. | vis | tong | fr. |
|----------|------|-----|-------|-----------|
| KUST | | | | |
| RI.388 | — | 640 | — | 1.618.383 |
| R.244 | — | 340 | — | 1.029.118 |
| KANAAL | | | | |
| O.33 | 17 | 200 | 5.000 | 1.848.529 |
| O.137 | 17 | 400 | 3.000 | 2.230.340 |
| O.206 | 16 | 300 | — | 704.461 |
| O.118 | 16 | 320 | — | 713.741 |
| O.309 | 16 | 260 | — | 715.519 |
| NOORDZEE | | | | |
| O.318 | 16 | 300 | — | 940.974 |
| WEST | | | | |
| Z.80 | 6 | 60 | 1.400 | 578.692 |
| N.723 | 5 | 100 | — | 187.038 |
| N.719 | 8 | 200 | — | 438.442 |
| O.128 | 7 | 180 | — | 376.752 |
| Z.502 | 11 | 300 | — | 549.483 |
| NOORD | | | | |
| O.51 | 15 | 300 | 8.000 | 2.539.860 |

DINSDAG 5 FEBRUARI 1985

| | dag. | vis | tong | fr. |
|--------|------|-----|-------|---------|
| KANAAL | | | | |
| O.499 | 12 | 100 | 1.200 | 763.078 |
| WEST | | | | |
| N.40 | 5 | 100 | — | 227.000 |
| N.738 | 5 | 120 | — | 253.638 |

WOENSDAG 6 FEBRUARI 1985

| | dag. | vis | tong | fr. |
|------|------|-----|-------|-----------|
| WEST | | | | |
| O.83 | 12 | 160 | 2.600 | 1.008.636 |

ZOEKT TE KOOP

STALEN VISSERSVAARTUIG MET BOKKEN.

Bouwjaar vanaf 1970.
Motor tussen 500 en 600 PK.

Z.w. Tel. (050) 33.23.30.

Verwachtingen

VRIJDAG 8 FEBRUARI

WEST: O.705 (100 vis - 3000 tong) - O.303 (40 vis - 200 tong) - O.274 (30 vis - 100 tong) - N.597 (160 vis, waarvan 100 wijting) - O.127

MAANDAG 11 FEBRUARI

IJSLAND: O.129 (420 m. ttz 160 rode zeebaars, 60 kab., 30 schelvis, 100 schotse schol, 70 koolvis)

KANAAL: O.229 - Z.583 - O.275
WEST: Z.296 - N.45 - N.752 - O.279 - Z.196

DINSDAG 12 FEBRUARI

WEST: O.26 - N.706 - O.500

WOENSDAG 13 FEBRUARI

WEST: O.306

ZEEBRUGGE

VRIJDAG 1 FEBRUARI 1985

| | dag. | vis | tong | fr. | |
|-------|------|-------|------|-----|------------------|
| Z.300 | W | 800 | 60 | 11 | 405.240 |
| Z.589 | W | 1.000 | 250 | 13 | 669.930 |
| Z.43 | W | 3.300 | 250 | 12 | 1.235.010 |
| Z.44 | W | 3.500 | 250 | 12 | 1.254.530 |
| Z.569 | KRP | 100 | 160 | 13 | 605.825 |
| Z.483 | W | 1.600 | 250 | 12 | 1.098.548 |
| Z.506 | W | 3.500 | 270 | 14 | 1.262.415 |
| | | | | | 6.531.498 |

MAANDAG 4 FEBRUARI 1985

| | dag. | vis | tong | fr. | |
|-------|------|--------|------|-----|-------------------|
| Z.402 | KRP | — | 42 | 9 | 160.385 |
| Z.431 | W | 2.000 | 170 | 9 | 962.510 |
| Z.526 | W | 1.600 | 300 | — | 1.168.105 |
| Z.53 | W | 4.000 | 360 | 10 | 1.646.580 |
| Z.121 | W | 8.000 | 500 | 13 | 2.839.265 |
| B.5 | W | 6.500 | 450 | 15 | 2.115.143 |
| Z.185 | W | 10.000 | 600 | 20 | 3.326.196 |
| Z.198 | KRP | 100 | 150 | 9 | 485.180 |
| Z.39 | W | 3.500 | 350 | 9 | 1.868.300 |
| | | | | | 14.571.664 |

WOENSDAG 6 FEBRUARI 1985

| | dag. | vis | tong | fr. | |
|-------|------|--------|------|-----|-----------|
| Z.582 | W | 600 | 80 | 9 | 464.350 |
| Z.67 | W | 16.000 | 850 | 19 | 4.651.971 |
| Z.576 | W | 2.500 | 210 | 8 | 969.903 |
| Z.27 | W | 5.500 | 400 | 12 | 2.270.433 |
| Z.19 | W | 2.500 | 200 | 9 | 1.087.805 |
| Z.141 | KRP | 200 | 150 | — | 696.630 |
| Z.465 | W | 1.600 | 70 | 10 | 600.861 |
| N.36 | W | 2.000 | 750 | — | 1.558.250 |

NIEUWPOORT

VRIJDAG 1 FEBRUARI 1985

VIS
N.512 942 kg. 130.352 fr.

Op de vrijdagmarkt loste slechts één Westvaartuig zijn vangst. Tong nr. 1 kreeg 258 à 265 fr./kg en tong nr. 2, 260 à 265 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 282 à 285 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 264 à 266 fr./kg. Tong nr. 5 bekwam 230 à 235 fr./kg en kleine tong 190 à 196 fr./kg. Voor grote tarbot werd 514 à 520 fr./kg betaald, voor middenslag tarbot 260 à 320 fr./kg, voor varia 180 à 230 fr./kg en voor griet 215 à 245 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 2200 à 2500 fr. de ben aangekocht, drieling- of middenslagpladijs tegen 2400 à 2600 fr. de ben en visjes tegen 1400 à 1700 fr. de ben. Kongel bekwam 30 à 35 fr./kg, staartvis 305 à 320 fr./kg en tongschar 90 à 170 fr./kg. Het stormweer der voorbije dagen verhinderde talrijke vaartuigen hun visserij naar behoren te bedrijven en verplichtte zelfs de kleinste vaartuigen hun bedrijvigheid te stoppen en terug de haven aan te doen.

MAANDAG 4 FEBRUARI 1985

| | dag. | vis | tong | fr. |
|-------|------|-----------|------|-------------|
| VIS | | | | |
| N.346 | | 2.528 kg. | | 184.663 fr. |
| N.563 | | 5.472 kg. | | 267.638 fr. |
| N.88 | | 471 kg. | | 20.660 fr. |
| N.590 | | 471 kg. | | 20.660 fr. |
| N.720 | | 2.788 kg. | | 119.452 fr. |
| N.736 | | 2.097 kg. | | 272.833 fr. |

Vier Westvaartuigen en één koppel spanvissers losten hun vangst op de maandagmarkt. Samen werd er 13.827 kg vis aangevoerd voor een bruto-waarde van 825.834 fr. Tong nr. 1 haalde 256 à 260 fr./kg en tong nr. 2, 260 à 265 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong kreeg 278 à 284 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 240 à 260 fr./kg. Tong nr. 5 bewam 218 à 230 fr./kg en kleine tong 172 à 180 fr./kg. Voor grote tarbot werd 546 à 560 fr./kg betaald, voor middenslagtarbot 280 à 330 fr./kg, voor varia 180 à 230 fr./kg en voor griet 140 à 250 fr./kg. Tongschar kreeg 70 à 160 fr./kg en staartvis 278 à 300 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 2100 à 2300 fr. de ben aangekocht, drie- of middenslagpladijs tegen 2000 à 2200 fr. de ben en visjes tegen 1200 à 1300 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 4750 à 5750 fr. de ben

opgekocht en gul tegen 2200 à 4500 fr. de ben. De voorkele gul bekam 2240 à 2400 fr. de ben en kongel 1750 à 2250 fr. de ben. Grote wijting kocht men tegen 2400 à 2600 fr. de ben aan en kleine wijting tegen 1200 à 1500 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2100 à 2300 fr. de ben neergepend en voor kleine zandschar 1700 à 1800 fr. de ben. Moerrog haalde 2100 à 3000 fr. de ben, tilten 1600 à 2000 fr. de ben, scherpsaarten 1250 à 1800 fr. de ben en katrog 800 à 1000 fr. de ben. Doorn- of speurhaai werd tegen 3000 à 3250 fr. de ben aangekocht, zeehaai tegen 1250 à 1500 fr. de ben en knorhaan tegen 1750 à 2250 fr. de ben. Robaard werd tegen 90 à 95 fr./kg genoteerd en knorhaan tegen 1750 à 2250 fr. de ben.

TE GROTE TONGVANGSTEN GEVAAR VOOR TE SNELLE UITPUTTING KWOTA?

In verband met het verbod van de Nederlandse Staatssecretaris de heer A. Ploegom nog verder de tongvisserij uit te oefenen voor Nederlandse vaartuigen in het Skagerak-Kattegat, de Sont en Belt, omdat het aan Nederland toegewezen kwotum van 50 ton reeds overschreden is, hebben wij ons hier in België de overweging gemaakt, of de zeer grote tongvangsten die thans door Belgische bokkers verwezenlijkt worden op de West in de Noordzee, niet zouden kunnen leiden tot een te snelle uitputting van de aan België toegewezen tongkwota.

In dit verband wijzen we op de bijna 19 duizend kg tong die de Z.67 van de rederij „Rubens” dinsdag 5 februari in de afslag te Zeebrugge zette, samen met 520 bennen vis. De Z.67 is een bokker van 35 m., uitgerust met een motor van 1200 PK.

Zoals onze lezers waarschijnlijk reeds weten, heeft de tong, gejaagd door de grote koude van een paar weken terug, de diepere geulen en

passen opgezocht om de minder koude diepe waterlagen op te zoeken. De tong leeft daar nu zowat in scholen en is dan ook een dankbare visgrond voor de bokkers. Een andere vraag is deze of de thans overvloedige vangsten geen nefaste invloed zullen hebben op de tongenstand in de Noordzee. Het is duidelijk dat wij graag onze vissers mooie vangsten gunnen, maar wij denken daarbij toch ook wel een beetje aan de toekomst. Het is nu gelukkig maar op kleine schaal wat in de jaarwende 1962-63 op enorm grote schaal gebeurde, waarna de tongenstand jaren nodig had om enigszins op peil te komen, alhoewel het nooit meer werd als vroeger.

Het zijn vooral kustvissers die ons bepaalde preciese vragen stelden, want deze mensen vrezten nu dat hun voorjaarstongenseizoen in de kustwateren een fiasco wordt. Hopen we nu maar voor deze kustvissers, dat zij de bal mislaan en dat het toch een goed seizoen wordt, al schudden hierbij velen het hoofd.

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, Varossieu en Vettewinkel)

(7772V)

GETIJEN TE OOSTENDE

FEBRUARI

| | | | | |
|-----------------|------|-----|------|------|
| 8 vrijdag | 0243 | 503 | 0942 | 001 |
| | 1517 | 513 | 2151 | 037 |
| 9 zaterdag | 0328 | 508 | 1029 | -004 |
| | 1602 | 510 | 2236 | 042 |
| 10 zondag | 0415 | 505 | 1115 | 004 |
| | 1649 | 499 | 2320 | 057 |
| 11 maandag | 0502 | 494 | — | — |
| | 1738 | 479 | 1201 | 025 |
| LK 12 dinsdag | 0554 | 473 | 0006 | 078 |
| | 1832 | 451 | 1250 | 055 |
| 13 woensdag | 0653 | 446 | 0101 | 103 |
| | 1937 | 420 | 1351 | 086 |
| 14 donderdag | 0809 | 420 | 0214 | 120 |
| | 2058 | 399 | 1508 | 109 |
| 15 vrijdag | 0939 | 411 | 0340 | 122 |
| | 2223 | 399 | 1628 | 115 |
| 16 zaterdag | 1059 | 422 | 0501 | 106 |
| | 2328 | 414 | 1738 | 108 |
| VM 17 zondag | 1158 | 440 | 0608 | 083 |
| | — | — | 1833 | 097 |
| 18 maandag | 0014 | 432 | 0701 | 061 |
| | 1243 | 456 | 1914 | 087 |
| NM 19 dinsdag | 0053 | 449 | 0742 | 044 |
| | 1322 | 469 | 1949 | 077 |
| 20 woensdag | 0128 | 466 | 0819 | 032 |
| | 1358 | 477 | 2023 | 067 |
| 21 donderdag | 0202 | 479 | 0854 | 024 |
| | 1432 | 482 | 2058 | 058 |
| 22 vrijdag | 0239 | 486 | 0929 | 022 |
| | 1507 | 482 | 2132 | 053 |
| 23 zaterdag | 0313 | 487 | 1002 | 027 |
| | 1540 | 477 | 2207 | 054 |
| 24 zondag | 0347 | 481 | 1032 | 039 |
| | 1610 | 468 | 2239 | 065 |
| 25 maandag | 0417 | 468 | 1101 | 059 |
| | 1638 | 453 | 2308 | 084 |
| 26 dinsdag | 0448 | 452 | 1130 | 085 |
| | 1708 | 435 | 2342 | 108 |
| 27 woensdag | 0521 | 433 | — | — |
| | 1745 | 412 | 1206 | 112 |
| EK 28 donderdag | 0605 | 411 | 0028 | 135 |
| | 1837 | 388 | 1257 | 138 |

VERKLARING

- 1e kolom : Uur van het hoogwater.
2e kolom : Hoogte in centimeter boven het nulvlak
3e kolom : Uur van het laag water.
4e kolom : Hoogte in centimeter boven het nulvlak.

BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE :

| | | | |
|-----------------|--------|------|----------|
| Dover | 1 h 13 | vóór | Oostende |
| Boulogne | 1 h 04 | » | » |
| Calais | 0 h 53 | » | » |
| Duinkerken | 0 h 21 | » | » |
| Nieuwpoort | 0 h 10 | » | » |
| Blankenberge | 0 h 17 | na | Oostende |
| Zeebrugge | 0 h 21 | » | » |
| Knokke | 0 h 27 | » | » |
| Vlissingen | 0 h 53 | » | » |
| Terneuzen | 1 h 15 | » | » |
| Antwerpen | 3 h 10 | » | » |
| Hoek v. Holland | 1 h 42 | » | » |
| IJmuiden | 2 h 33 | » | » |
| Rotterdam | 3 h 43 | » | » |

BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE :

| | | | |
|------------|--------|------|----------|
| Duinkerke | 0 h 07 | vóór | Oostende |
| Nieuwpoort | 0 h 00 | » | » |
| Zeebrugge | 0 h 11 | na | Oostende |
| Vlissingen | 0 h 25 | » | » |
| Terneuzen | 0 h 55 | » | » |
| Antwerpen | 3 h 10 | » | » |
| IJmuiden | 3 h 48 | » | » |
| Rotterdam | 4 h 21 | » | » |

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

| | 4 feb. | | 5 feb. | | 6 feb. | |
|-------------------|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| Läppen | 265 | 269 | 256 | 261 | 265 | |
| Grote | 263 | 268 | 266 | | 266 | |
| 3/4 | 218 | 225 | 232 | 239 | 230 | 237 |
| Bloktongen | 200 | 210 | 224 | | 215 | 217 |
| Vóór-kleine | 185 | 196 | 205 | | 185 | 192 |
| Kleine | 164 | 168 | 174 | | 165 | 168 |
| Slips | 148 | 153 | 161 | | 145 | 147 |

ZEEBRUGGE

| | 4 feb. | | 5 feb. | | 6 feb. | |
|---------------------|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| Grote | 271 | 276 | 267 | 269 | 268 | 277 |
| Bloktongen | 266 | 271 | 262 | 267 | 267 | 269 |
| Fruittongen | 223 | 239 | 232 | 243 | 247 | 240 |
| Schone kleine | 206 | 213 | 215 | 222 | 234 | 207 |
| Kleine | 188 | 197 | 188 | 194 | 195 | 201 |
| Tout petit | 165 | 167 | 158 | 161 | 171 | 164 |
| Slips | 150 | 154 | 135 | 150 | 145 | 150 |

NIEUWPOORT

| | 4 feb. | | 5 feb. | | 6 feb. | |
|---------------------|--------|-----|--------|--|--------|--|
| Tong I | 256 | 260 | | | | |
| Tong II | 260 | 265 | | | | |
| Tong III | 278 | 284 | | | | |
| Tong IV | 240 | 260 | | | | |
| Tong V | 218 | 230 | | | | |
| Kleine tongen | 172 | 180 | | | | |

PLADIJS

OOSTENDE

| | 4 feb. | | 5 feb. | | 6 feb. | |
|-----------------------|--------|----|--------|--|--------|----|
| Platen | 27 | 54 | 38 | | 38 | 40 |
| Iek (groot-klein) ... | 30 | 49 | 32 | | 38 | 44 |
| Derde slag | 24 | 39 | 25 | | 40 | 41 |
| Platjes | 19 | | | | 20 | 21 |

ZEEBRUGGE

| | 4 feb. | | 5 feb. | | 6 feb. | |
|-----------|--------|----|--------|----|--------|----|
| I | 28 | 32 | 39 | 37 | 26 | 37 |
| II | 28 | 32 | 35 | 42 | 31 | 34 |
| III | 25 | 27 | 32 | 24 | 37 | 28 |
| IV | 19 | 24 | 13 | 19 | 24 | 19 |
| V | | | | | | |

NIEUWPOORT

| | 4 feb. | | 5 feb. | | 6 feb. | |
|------------------|--------|----|--------|--|--------|--|
| Moeien | | | | | | |
| Platen | 42 | 46 | | | | |
| Derde slag | 40 | 44 | | | | |
| Platjes | 24 | 26 | | | | |

NAAR EEN CATASTROFE VOOR DE KUSTVISSERIJ

Met kustvisserij bedoelen we de vroegere kustvisserijvloot, vóór het in voege komen van de Eurokotter en vooral vóór het in voege komen van de nieuwe scheepsmeting die het thans mogelijk maakt kleine middenslagschepen als kustvisserij te doen doorgaan. We bedoelen hiermede ook deze vloot die beneden de 50 Brt ligt, dat wil zeggen zoals het voor het optrekken tot 70 Brt het geval was.

Welnu voor deze categorie vaartuigen die op de platvisserij (tong, pladijs, schar) met de bokken mochten vissen in de 12-mijlszone wordt het bepaald een catastrofe. Inderdaad, na de vele nieuwbouw van de afgelopen twee jaar aan Eurokotters, vernemen we thans dat nog bouworders lopen in Nederland voor 18 nieuwe Eurokotters. Meer dan één jaar terug hadden we het reeds over de „rage” in deze nieuwbouw en de hieruit te voorspellen nadelige gevolgen voor wat de overbevissing in de 12-mijlszone zelf betreft en voor wat de bescherming van de eigenlijke kleine kustvisserij aangaat. We kunnen nu nogmaals besluiten dat het van kwaad tot erger gaat. In België werd er sinds het optrekken van de brutotonnemaat voor de kustvisserijvaartuigen tot 70 pk vooral op aandringen van de toenmalige Nederlandse minister die de visserij onder zijn bevoegdheid had, slechts één enkele Eurokotter gebouwd. In Nederland werd het een ganse vloot. We hebben vorig jaar en zelfs over twee jaar reeds voorspeld dat, als gevolg van de getrukeerde scheepsmetingen, de inzet van Eurokotters (24-meter vaartuigen!) een ramp zou gaan betekenen voor de eigenlijke kustvisserij. Welnu we mogen thans zeggen dat men zo ver is.

De 12-mijlszone uit de kust zal letterlijk overspoeld en leggevist worden door een vloot Eurokotters en de kleine kustvisserij zal hiervan het slachtoffer worden. Inderdaad kunnen de Eurokotters nog aan een verder afgelegde visserij

doen, hetgeen niet of zeer moeilijk het geval is voor de werkelijk kleine kustvisserij die opgeofferd werd. Ook de functie van de kustzone als kinderkamer voor jonge vis is daarmede op de helling geplaatst, meer zelfs als totaal afgeschreven te beschouwen.

Men had inderdaad nooit mogen toegeven aan de eisen van de Nederlandse minister Braks die de normen als kustvisserij wenste opgetrokken te zien tot 70 Brt en 300 pk en ook niet aan een herziening van de scheepsmeting op basis van vlieg- en kunstwerk. Hopen we anderzijds voor de Eurokotters wier eigenaars waarschijnlijk gedroomd hebben van een enorm vangstgebied in de 12-mijlszone wanneer zij er de eersten bij waren, dat de bouw van deze schepen voldoende genoeg polyvalent opgevat werd om ze ook andere mogelijkheden te bieden. Dit is echter niet het geval voor de kustvisserij met beperkte mogelijkheden en deze worden vast en zeker het slachtoffer van de Eurokotterij. Hopen we dat we ons vergissen.

BELGISCHE VAARTUIGEN VERKOCHTEN TE GRIMSBY

Verleden week verkochten weer 3 Belgische vaartuigen te Grimsby, namelijk de Z.84, Z.319 en de Z.105.

De Z.84 „DE KLAUWAERT” zette 624 bennen in de afslag waarvoor 1,942 miljoen B.fr. besomd werd, hetzij een gemiddelde prijs per ben van 3.100 fr.

De Z.319 „PHILADELPHIA” voerde 630 bennen aan voor een brutobesomming van 1,832 miljoen B.fr., hetzij een gemiddelde prijs per ben van 2.910 fr.

Ten slotte verwezenlijkte de Z.105 „ATLAS” een brutobesomming van 1,480 miljoen B.fr. voor een aanvoer van 428 ben, hetzij een gemiddelde prijs per ben van 3.450 fr.

GROOT-BRITANNIE

■ De Schotse Redersfederatie S.F.F. heeft de zaak nog altijd niet verteerd waarbij de Deense visserij op kever voor vismeelbodeleinden thans 18% bijvangst mogen hebben aan beschermde vis, zoals wijting, gul, enz. Ze gaan niet akkoord met de EEG-beslissing van september ter zake, niet alleen omdat hierdoor heel wat meer vis bestemd voor menselijke consumptie naar de vismeelfabrieken gaat, maar ook omdat de Denen hierdoor gelegenheid krijgen heel wat meer visgronden aan te boren. Wat ze vroeger niet konden, vanwege het feit dat op deze plaatsen te veel bijvangst gerealiseerd werd. Voegen we er nog aan toe dat de kevervisserij (pout) begint op 1 oktober en normaal duurt tot eind mei.

■ De grote Britse rederij B.U.T. British United Trawlers heeft 9 van haar 11 eenheden met thuishaven Grimsby, verkocht. Samen met eveneens drie eenheden uit de J. Marr-vloot, zullen deze vaartuigen allen ingezet worden als dienst- en bevoorradingsschepen voor de petroleumbooreilanden. Van de J. Marr-vloot worden aldus de zeer gekende topreilers „Luneda, Gavina en Irvana” overgemaakt. Van de B.U.T.-vloot die thans 11 eenheden telt, staat nog niet gans vast welke 9 eenheden zullen overgemaakt worden.

■ Door het overmaken door de Britse United Trawlers van 9 schepen om ingezet te worden ter bevoorrading van de booreilanden, komen 20 bedienden hun werk te verliezen, samen natuurlijk met een groot aantal bemanningsleden. Deze laatste krijgen echter de kans op een herscholing om op de bevoorradingvaartuigen van B.U.T. ingezet te worden. Voor Grimsby is deze verkoop toch een fameuse aderlating. Hiermede zijn praktisch de laatste eenheden van de eens zo roemrijke Britse IJslandvloot verdwenen. Deze vaartuigen waren het laatste voorbeeld van de klassieke diepzeetreiler van vóór de intrede van de hekreiler.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

| | Oostende | | Zeebrugge | | Oostende | | Zeebrugge | | Oostende | | Zeebrugge | | Nieuwpoort | | Nieuwpoort | |
|------------------------|----------|--------|-----------|--------|----------|--------|-----------|--------|----------|--------|-----------|--------|------------|--------|------------|--------|
| | 4 feb. | 4 feb. | 4 feb. | 4 feb. | 5 feb. | 5 feb. | 5 feb. | 5 feb. | 6 feb. | 6 feb. | 6 feb. | 6 feb. | 6 feb. | 6 feb. | 6 feb. | 6 feb. |
| Tarbot groot | 456 | 466 | 554 | 570 | 466 | 453 | 483 | 485 | 548 | 561 | 546 | 561 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Tarbot middel | 285 | 320 | 430 | 473 | 310 | ..... | ..... | 352 | 439 | 320 | 280 | 330 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Tarbot klein | 133 | 255 | 183 | 240 | 133 | 250 | 293 | 184 | 229 | 199 | 239 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Griet groot | 177 | 205 | 245 | 263 | 177 | ..... | 189 | 253 | 197 | 235 | 261 | 250 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Griet middel | 152 | 165 | 169 | 189 | 152 | ..... | 132 | ..... | 157 | 163 | 172 | 140 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Griet klein | 97 | 122 | 93 | 107 | ..... | ..... | ..... | ..... | 138 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schelvis groot | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schelvis middel | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schelvis klein | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Heek grote | 85 | 105 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Heek middel | 66 | 74 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Heek klein | 23 | 42 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Lom | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Leng | 45 | 61 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Rog I | 35 | 46 | 45 | 50 | 42 | ..... | 25 | 37 | ..... | 44 | 37 | 42 | 50 | ..... | ..... | ..... |
| Keilrog | 42 | 47 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 54 | ..... | ..... | 32 | 40 | ..... | ..... | ..... |
| Rog | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Tilten | 20 | 35 | 20 | 24 | 35 | ..... | 28 | 27 | ..... | 37 | 20 | 32 | 40 | ..... | ..... | ..... |
| Scherpstaart | 15 | 31 | 20 | 34 | 28 | 39 | ..... | ..... | 22 | 36 | 55 | 45 | 25 | 36 | ..... | ..... |
| Halve mans | 17 | 42 | ..... | ..... | 33 | 40 | ..... | ..... | 35 | 47 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Teelt | ..... | ..... | 12 | 19 | ..... | ..... | 20 | 22 | ..... | 24 | 35 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Katrog | 10 | ..... | 10 | ..... | 15 | ..... | 13 | 10 | 14 | 13 | 10 | 16 | 20 | ..... | ..... | ..... |
| Kabeljauw | 42 | 74 | 72 | 79 | 54 | 65 | ..... | ..... | ..... | 74 | ..... | 95 | 115 | ..... | ..... | ..... |
| Gul (groot) | 35 | 61 | 67 | 72 | 64 | ..... | ..... | 60 | ..... | 60 | ..... | 90 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Gul (middel) | 45 | 52 | 49 | 66 | 64 | ..... | 63 | 54 | 57 | 63 | 50 | 44 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Gul (klein) | 23 | 41 | 23 | 30 | 23 | 47 | 20 | 26 | 20 | 37 | 27 | 29 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Hozemondhamme | 170 | 286 | 160 | 302 | 176 | 280 | 134 | 305 | ..... | ..... | ..... | 278 | 300 | ..... | ..... | ..... |
| Wijting groot | 52 | 63 | 54 | 58 | 52 | 64 | 37 | 55 | ..... | 56 | 66 | 48 | 52 | ..... | ..... | ..... |
| Wijting klein | 22 | 32 | 30 | 34 | 29 | 31 | ..... | 25 | 29 | 31 | 27 | 24 | 30 | ..... | ..... | ..... |
| Schar | 21 | 40 | 28 | 30 | ..... | ..... | 29 | ..... | ..... | 33 | 36 | 36 | 44 | ..... | ..... | ..... |
| Steenschol | 63 | 170 | 94 | 165 | 62 | 160 | 35 | 139 | 66 | 160 | 79 | 170 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeehaai | 60 | 77 | 54 | 59 | 74 | 76 | ..... | ..... | 72 | 76 | 62 | 64 | 25 | 30 | ..... | ..... |
| Hondshaai | 21 | 32 | ..... | ..... | 26 | 32 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 60 | 65 | ..... | ..... | ..... |
| Doornhaai | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Pieterman | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Makreel | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Horsmakreel | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeekeeft | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schaat | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeebaars (klipvis) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Kongeraal | 15 | 25 | ..... | ..... | 24 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schartong | 16 | 45 | ..... | ..... | 18 | 47 | ..... | ..... | ..... | ..... | 70 | 160 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Volle haring | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Ijle haring | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Haringshaai | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Steenholk | 12 | 31 | ..... | ..... | 23 | 25 | ..... | ..... | 12 | 16 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Heilbot | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Steur | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Koolvis | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeewolf | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Pollak | 40 | 63 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zonnevis | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Koningsvis | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Vlaswijting | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeeduivel | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schotse schol | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeehond | ..... | ..... | 30 | 37 | ..... | ..... | 55 | ..... | ..... | 39 | 58 | 40 | 46 | ..... | ..... | ..... |
| Bot | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 10 | 15 | ..... | ..... | ..... |
| Rode Poon (roobaard) | 35 | 61 | ..... | ..... | ..... | ..... | 64 | ..... | ..... | ..... | ..... | 90 | 95 | ..... | ..... | ..... |
| Grauwe poon (knorhaan) | 35 | 42 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 35 | 45 | ..... | ..... | ..... |
| Rode knorhaan | 80 | 94 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Posten | ..... | ..... | 20 | 27 | ..... | ..... | 23 | ..... | ..... | 21 | 12 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de **donderdagmarkt van 31 januari** werd aangevoerd: 679 kisten kabeljauw, 1 kist schelvis, 294 kisten wijting, 2 kisten schol, 13 kisten schar, 1.507 kisten haring en 20 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg:

kabeljauw één 174-118, kabeljauw twee 180-154, kabeljauw drie 163-136, kabeljauw vier 160-142, kabeljauw vijf 152-104, schelvis vier 214, schol vier 162, wijting vier 140-61, schar 176-140, bot 26, steenbolk 96, haring twee 33,20-22,80.

De besommingen waren:

KW 173 + KW 214 f 30.100; SL 9 f 24.000; UK 48 + UK 49 f 5.000; UK 90 + UK 307 f 10.300; UK 141 + UK 271 f 25.600; UK 142 + UK 171 f 4.200; VD 19 + VD 73 f 3.200.

Aan de **vrijdagmarkt van 1 februari** werden aangevoerd: 20.620 kg tong, 142 kisten tarbot en griet, 1.579 kisten kabeljauw, 9 kisten schelvis, 157 kisten wijting, 1.883 kisten schol, 101 kisten schar en 463 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 32,10-29,74, grote tong 15,75-14,56, grootmiddel tong 14,69-14,18, kleinmiddel tong 13,62-12,95, tong één 12,89-11,86, tong twee 10,95-8,56.

Per 40 kg:

krab 46-45, poontjes 120-90, roggen 146-96, hammen met kop 324-174, tongschar 395-189, tarbot 1160-515, griet 482-291, kabeljauw één 168-114, kabeljauw twee 160-126, kabeljauw drie 164-128, kabeljauw vier 146-118, kabeljauw vijf 144-63, schelvis vier 152-144, schol één 112-94, schol twee 112-96, schol drie 108-92, schol vier 76-48, wijting vier 110-66, schar 104-60, bot 27-26, steenbolk 84-57.

De besommingen waren:

ARM 23 f 151.700; KW 4 + KW 149 f 3.400; KW 77 f 650; Kw 51 + KW 221 f 46.600; KW 35 f 76.400; UK 90 + UK 307 f 2.700; UK 138 + UK 208 f 22.500; IJM 44 f 41.400; IJM 154 f 30.300. Verder twee Goedereeders en drie Texelaars die te samen f 310.000 besomden.

LAUWERSOOG

Maandagmorgen 28 januari werd de vangst van 34 schepen gesorteerd en verkocht. Onder de aanvoerders was één Deen met kabeljauw. De kabeljauw I en II van dit schip bracht f 4,73 tot f 4,64 per kg op en de grote gul f 4,36. Het resultaat van deze reis was f 16.422. Van de eigen vloot bracht de kleine torrenkul gemiddeld f 1,83 per kg op. Kabeljauw V werd verkocht van f 2,45 - f 2,80. Middengul leverde rond een rijksdaalder op en grote gul f 3,76 - f 3,95.

Bij de platvissoorten ging schol IV over in andere handen voor f 1,78. Schol III voor f 2,30 en de grotere soorten respectievelijk f 2,66 en f 2,44.

Dinsdag slechts acht schepen waaronder vier buitenlanders. De kabeljauw van een deense

kotter bracht twee kwartjes minder op, de overige soorten lagen gelijk aan maandag.

Woensdag en donderdag een rekord aantal schepen aan de markt, nl. 90. Veel schepen die ter hoogte van Ijmuiden vissen proberen nu voor de oost de rondvis visserij uit te oefenen. De vangsten liepen sterk uiteen. Donderdag lag de kleine torrenkul op f 2,16 - f 1,95 per kg. Voor kabeljauw V bleef de klok op f 2,98 - f 2,62 staan. Middengul leverde f 3,12 - f 3,44 op en grote gul tot f 3,72. Voor gestreepte wijting moest de handel rond de f 3,50 betalen en voor dichte f 3,10.

De opbrengsten van woensdag waren iets lager.

Daar veel schepen reeds woensdag en donderdag waren binnengelopen bleven er voor vrijdag veertien schepen over. Ondanks een mindere aanvoer dan voorgaande dagen waren de prijzen twintig tot dertig cent lager.

Ook deze week weinig garnalen. Slechts een partijje pellerij garnalen met een opbrengst van f 7,52 per kg. Voor 561 kg export garnalen bleef de klok op f 9,30 staan.

De weersomstandigheden voor de visserij waren deze week niet best maar toch was er dagelijks een redelijke tot grote aanvoer, zodat de week afgesloten kon worden met een omzet van 1,3 miljoen gulden.

GOEDEREDE

DONDERDAG 31 JANUARI 1985

| VISSOORT | KGS | Guldens | Gem. |
|--------------|-----|---------|-------|
| Tong GR | | | 15,93 |
| Tong GM | | | 15,22 |
| Tong KM | | | 13,86 |
| Tong I | | | 13,19 |
| Tong II | | | 9,59 |
| Tarbot I | | | 28,30 |
| Tarbot II | | | 20,77 |
| Tarbot III | | | 16,25 |
| Tarbot IV | | | 13,39 |
| Tarbot afw | | | 8,57 |
| Griet I | | | 12,15 |
| Griet II | | | 7,57 |
| Schol 1 (G) | | | 2,50 |
| Schol 2 (G) | | | 2,73 |
| Schol 3 (G) | | | 2,75 |
| Schol 4 (G) | | | 1,80 |
| Kab 1 (G) | | | 3,89 |
| Kab 2 (G) | | | 3,95 |
| Kab 3 (G) | | | 3,67 |
| Kab 4 (G) | | | 3,35 |
| Kab 5 (G) | | | 2,59 |
| Kab (afw) | | | 90 |
| Wijt. 4 (G) | | | 2,70 |
| Schar 1/D | | | 2,61 |
| Rog I | | | 3,67 |
| Rog II | | | 1,62 |
| Schel. 3 (G) | | | 2,36 |
| Bot | | | 76 |
| Zalm-Forel | | | 14,00 |
| Tongschar | | | 7,50 |
| Schol 1 (O) | | | 2,71 |
| Schol 2 (O) | | | 2,96 |
| Schol 3 (O) | | | 2,75 |
| Schol 4 (O) | | | 2,19 |
| Kuit/Lever | | | 2,33 |
| Steenbolk | | | 1,75 |

| | | | |
|----------|--------|---------|-------|
| Hammen | | | 16,25 |
| Diversen | | | 4,95 |
| TOTAAL: | 52.476 | 193.789 | |

VRIJDAG 1 FEBRUARI 1985

| VISSOORT | KGS | Guldens | Gem. |
|---------------|---------|-----------|-------|
| Tong GR | | | 15,30 |
| Tong GM | | | 13,96 |
| Tong KM | | | 13,13 |
| Tong I | | | 11,90 |
| Tong II | | | 8,93 |
| Tarbot I | | | 30,40 |
| Tarbot II | | | 22,30 |
| Tarbot III | | | 14,78 |
| Tarbot IV | | | 13,25 |
| Tarbot afw | | | 9,12 |
| Griet I | | | 11,64 |
| Griet II | | | 7,48 |
| Schol 4 (G) | | | 1,79 |
| Kab 1 (G) | | | 3,28 |
| Kab 2 (G) | | | 3,31 |
| Kab 3 (G) | | | 3,26 |
| Kab 4 (G) | | | 3,07 |
| Kab 5 (G) | | | 2,11 |
| Kab (afw) | | | 90 |
| Wijt. 3 (G) | | | 1,99 |
| Wijt. 4 (G) | | | 1,70 |
| Schar 1/D | | | 1,72 |
| Poon 2 | | | 2,41 |
| Rog I | | | 4,33 |
| Rog II | | | 2,43 |
| Koolvis 1 (G) | | | 2,18 |
| Schel. 3 (G) | | | 2,24 |
| Bot | | | 53 |
| Tongschar | | | 7,32 |
| Schol 1 (O) | | | 2,10 |
| Schol 2 (O) | | | 2,45 |
| Schol 3 (O) | | | 2,19 |
| Schol 4 (O) | | | 1,56 |
| Haai + P | | | 4,02 |
| Krab | | | 2,14 |
| Inktvis ZW | | | 3,44 |
| Kuit/Lever | | | 3,65 |
| Steenbolk | | | 1,29 |
| Hammen | | | 16,73 |
| Diversen | | | 4,68 |
| TOTAAL: | 408.855 | 1.567.401 | |

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 27 jan. t.m. 2 febr. 1985

| | kg. | gem. prijs |
|------------------|-------|------------|
| Export Garnalen | 3.201 | 10,76 |
| Handels Garnalen | 30 | 7,23 |
| Tong | 3 | 14,06 |
| Schol | 48 | 3,50 |
| Schar | 500 | 2,36 |
| Bot | 198 | 0,74 |
| Tarbot | 2 | 11,97 |
| Griet | 5 | 8,50 |
| Kabeljauw | 3.018 | 3,44 |
| Wijting | 1.015 | 2,63 |
| Zeebaars | 41 | 10,27 |
| Paling | 64 | 13,87 |
| Kuit | 108 | 2,24 |
| Schelvis | 29 | 2,72 |
| Steenbolk | 9 | 2,33 |
| Diversen | 2.871 | — |

IERSE VISSERIJMINISTER HOUDT SPANJAARDEN BUITEN DE 50 MIJL

De Ierse minister voor de visserij, Paddy O'Toole wenst bij het intreden van Spanje en Portugal op 1 januari 1986, de Spanjaarden (de Portugezen vissen weinig of niet in de gemeenschapswateren) minstens nog voor een periode van tien jaar uit de 50 mijlszone uit de kust te houden.

Tijdens de onderhandelingen over de toetreding van Spanje, was één hunner voornaamste verlangens en eisen een vrije toegang van de gemeenschapswateren voor de Spaanse vissersvloot, waarbij zij een bijzondere nadruk legden op de visserijgronden van West-Ierland. Hiertegen zal Paddy O'Toole desnoods het Iers veto stellen, maar gelukkig had hij eveneens de Franse vertegenwoordiger aan zijn kant. Inderdaad weet men in het Franse kamp best wat men aan de Spaanse visser te verwachten heeft. Een speciale Franse wachtdienst in de Golf van Gascogne is nog niet bij machte om de Spaanse stropers van zich af te houden. Ook vallen de incidenten tussen Franse vedetten en

Spaanse vissers, en deze tussen Franse en Spaanse vissers zelf, niet meer te tellen. Een andere reden waarom de Ierse minister absoluut tegen toelating van Spaanse vissers in de 50 mijlszone is, is het feit dat Ierland dan zeker zou verplicht zijn de wachtschependienst zodanig uit te breiden en dit zoveel geld zou kosten, dat hierdoor heel wat andere projecten niet zouden kunnen uitgevoerd worden of in het gedrang komen. Men rekent er dus mede dat de Spaanse visser, waar hij ook toegelaten wordt, voortdurend zal moeten op de vingers gekeken worden. Inderdaad moet de reputatie van de Spaanse visser op dit gebied niet meer gemaakt worden.

Ook een tweede voorstel vanwege Spanje om de Spaanse vissers stap per stap toe te laten, namelijk het eerste jaar zoveel mijl, het tweede jaar zoveel mijl dicht bij de kust enz. haalde ook de goedkeuring van de Ierse minister niet. Volgens deze laatste zit men reeds genoegzaam opgescheept met zware Nederlandse visserijdruk vooraleer op de makreelstock.

OUD IERSE MINISTER WENST E.E.G.-LIDMAATSCHAP TE HERZIEN

Is het de uittreding van Groenland sinds 1 februari die aanstekelijk werkt op bepaalde Ierse parlementsleden? Feit is, dat enkele vooraanstaande en invloedrijke Ierse parlementsleden, onder wie de vroegere minister Ray Mc Sharry, van de zeer invloedrijke Fianna Fail Partij, in het Iers Parlement een lans gebroken hebben, niet zozeer voor een uittreding uit de EEG, maar dan toch voor een herziening van de voorwaarden van het lidmaatschap. Dit standpunt nemen gebeurde ter gelegenheid van een bespreking over het uittreden van Groenland uit de Gemeenschap. Het is trouwens door de nalatigheid van het Iers parlement, namelijk door het niet tijdig ratificeren van het besluit tot uittreding en van de overeenkomst EEG-Groenland (Denemarken), dat Groenland de oorspronkelijke uittredingsdatum van 1/1/85 heeft moeten verschuiven naar 1/2/85.

Voornaamste reden voor uittreding van Groenland uit de EEG was het in gemeenschap zetten en uitbaten van de rijke Groenlandse visgronden. Ook Ierland beschikt over rijke en uitgestrekte visgronden en men hoort dikwijls Ierse klachten over de uitverkoop van het Ierse visrijdom. Met de voor de deur staande toetreding van Spanje tot de Gemeenschap, is die vrees in

Ierland nog toegenomen.

Het is wel zo dat, door een visserijbril bekeken, Ierland geen nood heeft aan een EEG-lidmaatschap wat de beschikking over visgronden betreft, maar toch is het dank zij de EEG, die speciaal voor de Ierse visserij veel kapitaal voor nieuwbouw, modernisering, bouw van vishallen en aanlegplaatsen, enz. ter beschikking stelde via subsidies, dat de Ierse visserij thans uitgegroeid is tot een belangrijke industrie. Ook de bouw van een ultra-modern visserijwachtsschip werd mogelijk gemaakt door grote E.E.G.-subsidies. De hr Ray Mc Sharry en anderen schijnen dit wel enigszins vergeten te hebben. Het zal dus wel niet zover lopen, ook al kreeg de partij van Mc Sharry reeds regeringsverantwoordelijkheid, dat Ierland de EEG zou kunnen verlaten, des te meer de balans van dit lidmaatschap in het voordeel van Ierland uitdraait, vooral door landbouwsubsidies, en dit jaarlijks ter hoogte van 4 miljard B.fr. Het is anderzijds eveneens duidelijk dat, vooral parlementsleden uit visserijarrondissementen voorstander zijn van een uittreden van Ierland uit de EEG vanwege hun kiezersklieëntel. Een lokaal belang dat primeert op het nationaal belang.

ALLERLEI

■ Grote makreelscholen zijn nader gekomen tot de Ierse kust, in het bijzonder ter hoogte van Killybeg, waardoor de makreelvisser van deze haven nu hun vangsten in eigen haven kunnen lossen. De scholen bevinden zich nu ongeveer 40 mijl noordwest van Arranmore. Een eigenaardigheid is wel dat de makreelscholen dit jaar niet op de Minch aanwezig waren, terwijl de vangsten op de Cornwallkust in zuidwest-Engeland eveneens zeer arm waren. Het omgekeerde doet zich nu voor op de Schotse en Ierse noordkust, met grote scholen van makreel van uitstekende kwaliteit en grootte.

■ James Provan een Britse Europarlementair, zeer gekend in visserijmiddens vanwege zijn belangstelling voor de visserij, heeft voorgesteld Spanje alternatieve visserijrechten te geven in de Falklandwaters in vervanging van een deel visserijrechten in de gemeenschapswateren. Wijzen we er echter op dat Spaanse grote treilers reeds aardig in de Falklandwateren vissen, samen met vaartuigen uit Japan, Korea, Polen, Oost- en West-Duitsland, enz. We vrezden dan ook, gezien de Falkland wateren nog niet beschermd zijn, dat de Spanjaarden, voor deze dode mus zullen bedanken.

■ In 1984' werd er door de gezamenlijke Ierse reddingsboten 230 maal uitgevaren voor reddingsacties en juist geteld honderd drenkelingen gered. Aan verscheidene reddingsstations werden in dit verband herinneringsmedailles gegeven en trofeeën uitgereikt.

■ Volgens de verklaringen van een Iers duikbootcommandant, is men op een duikboot meer bang voor vissersvaartuigen, dan omgekeerd. Vooral de duikboten die op periskopdiepte varen moeten altijd één en al oplettendheid zijn, vooral bij het vieren van de netten en voor pelagische visserij... ook beklagen de duikbootcommandanten er zich over dat de vissersvaartuigen zich zo weinig aan de reglementen ter voorkoming van ongevallen op zee houden.

■ Niettegenstaande Japan de eerste plaats inneemt onder de visaanvoerende landen, met meer dan 10 miljoen ton, worden er nog door de Japanners stappen aangewend om vis uit andere landen in te voeren. Onlangs werden in dit verband nog twee zetels in de Verenigde Staten geopend om de Amerikaanse uitvoer naar Japan te bevorderen, namelijk een bureel te Washington en een bureel in de grote visaanvoerhaven op de kust van de Stille Oceaan in Seattle. Wel is Japan uiterst streng op de kwaliteit van de naar Japan uit te voeren vis uit andere landen. Landen die naar Japan vis wensen uit te voeren kunnen zich bij hun ambassade in Japan of tot de Japanse ambassade in hun land wenden voor meer inlichtingen.

■ Als deel van de door de Britse eerste-minister voorgestelde privatiseringen in de staatssector, mag het station voor visserijonderzoek te Aberdeen, dat reeds 50 jaar in voege is, nu ook voor het privaats opdrachten uitvoeren, dit vooral in verband met de visbe- en verwerking, zoals proeven over het invriezen, bewaren, het zouten, roken, en het gebruik van bepaalde bewaarsstoffen. Verder bestraling, inpakken, laboratoriumtesten, enz.

INVLOED VAN BODEMVISTUIGEN OP HET BODEMLEVEN

(VERVOLG VAN VORIGE WEEK)

In 1971 werd onderzoek uitgevoerd door het RIVO (DE GROOT & APELDOORN, 1971; DE GROOT, 1973).

Aangezien de Nederlandse tongen- en garnalenvissers afhankelijk zijn van het gebruik van de boomkor werd besloten alle aandacht aan dit vistuig te schenken en de bordentrawl buiten beschouwing te laten. Aangezien het Nederlandse visserijonderzoek, door zijn geringe aantal onderzoekers en hulpmiddelen niet in staat is om te beschikken over duikteams en de juiste, doch zeer kostbare, technische hulpmiddelen van het Engelse en Schotse visserijonderzoek, moest gekozen worden voor een eenvoudige proefopzet. Besloten werd om te gaan kijken wat er aan bodemorganismen in de kuil wordt aangetroffen, hoe deze organismen al of niet beschadigd zijn en hoe hun aantallen zijn als er gevist wordt met verschillende treksnelheden en aantallen wekkers.

De experimenten werden uitgevoerd met de 'Tridens' (13-23/4-1971) en 'Willem Beukelsz' (17-28/5-1971). In een gebied vlak boven de Waddeneilanden respectievelijk voor de kust bij Scheveningen. De meeste trekken werden gedaan met een garnalen boomkor van 6 meter (2 cm maas). Elke serie experimenten bestond uit blokken van 3 x 3 trekken, waarin vervolgens in een willekeurige volgorde de treksnelheid (2, 3, 4 mijl/uur) en het aantal wekkers (0, 2, 4) werden gevarieerd.

De willekeurige volgorde maakt het mogelijk om bij de verwerking van de gegevens alle andere factoren zoals tijd van vissen, windkracht, tij, bodemtype, enz. buiten beschouwing te kunnen laten en de gegevens te benutten om de invloed van treksnelheid en aantal wekkers op de vangst te onderzoeken.

De trekduur was steeds 15 minuten. Met de 'Tridens' werden 90 trekken gedaan, met de 'Willem Beukelsz' 37 trekken. Door zware netschade is het aantal trekken gedaan met de 'Willem Beukelsz' aan de lage kant gebleven.

RESULTATEN

Ongewervelde dieren:

Hydroidpoliepen. De schade veroorzaakt aan de Tubulariasoorten is groot. Deze schade wordt echter veroorzaakt door het slepen van de buik en kuil van het net over de bodem. De mazen werden gevuld met een brij van tubulariën en bij het boven water komen van het net was het water dat uit de kuil liep vaak roodachtig gekleurd door deze brij. Het is aan te nemen dat vrijwel alle tubulariën in het pad van welk bodemnet dan ook vernield zullen worden.

Kwallen. Kwallen en ribkwallen worden vrijwel allemaal zwaar beschadigd door de stuwdruk in het net. Er is geen invloed van het aantal wekkers op de hoeveelheid gevangen kwallen.

Bryozoën. Niettegenstaande dat grote hoeveelheden bryozoën (mosdiertjes) gevangen werden, is de schade veroorzaakt aan de individuen onbelangrijk. Vrijwel de hele vangst werd weer onbeschadigd overboord gezet. Bij gebruik van 4 wekkers werd ongeveer driemaal zoveel gevangen vergeleken met de situatie als wij geen wekkers gebruikten.

Wormen. Onder de groep van wormen vallen onder andere borstelwormen, zagers, koker-

wormen en goudkammetjes. De schade aan deze diergroep is moeilijk vast te stellen maar is zeer waarschijnlijk aanzienlijk. De wekkers zullen er vele beschadigen maar verreweg de meeste spoelen door de mazen van het net.

Uit grondmonsters genomen met een bodemhapper bleek dat er ongeveer gemiddeld 30 wormen per m² in de bodem zaten. Zoveel vonden we er nooit in het net na 15 minuten vissen.

Schaaldieren. Heremietkreeften werden in grote aantallen gevangen. Door het feit dat ze in stevige schelpen leven, overleven zij vrijwel allemaal het verblijf aan boord. Het aantal heremietkreeften nam met 1.6 maal toe als met vier wekkers werd gevist tegenover geen wekkers. Het aantal zwemkrabben nam zelfs met een factor 5 toe. Zwemkrabben daarentegen werden zwaar beschadigd. Spinkrabben verloren veel ledematen in het net. Garnaal werd maar weinig meer gevangen bij gebruik van wekkers.

Weekdieren. Inktvissen, zeeekat, dwerginktvis, pijlinktvis werden allen zwaar beschadigd of gedood in het net. Er is echter geen enkel verband tussen het aantal gebruikte wekkers en de mate van beschadiging. Een inktvis is dermate gebouwd dat beschadigingen reeds spoedig optreden. De treksnelheid is wel van invloed op het aantal gevangen inktvissen, bij lage snelheden ontsnappen ze beter.

Schelpdieren. Messchedes en zwaardschedes worden zwaar beschadigd door de wekkers. De lange, slanke schelpen worden uit het zand getrokken en verbrijzeld door de kettingen. De meeste schelpdieren overleven echter het opvissen zeer goed, zoals grote en ovale strandschelpen, kokkels, zaagjes en venus-schelpen. Het aantal levende schelpdieren is laag in de vangst vergeleken met het dode schelpmateriaal.

Stekelhuidigen. Zeeëgels en zeeappels worden zwaar beschadigd door de wekkers. Het aantal beschadigde exemplaren neemt 3-4 maal toe als wij vier wekkers gebruiken in plaats van geen. Uit bodemhappen bleek dat gemiddeld deze dieren 10 cm. onder het zand zaten.

Regeneratie komt bij deze dieren niet voor zoals bij de zeesterren die ook tot deze groep behoren. Het aantal zee- en kamsterren neemt met een factor drie toe als we het aantal wekkers op vier brengen. Het percentage beschadigde zeesterren in de vangst aangetroffen bedroeg 3%. Slangensterren worden naar verhouding minder gevangen dan zeesterren, daarentegen zijn zij vrijwel allemaal zwaar beschadigd door het samenpersen van de vangst in de kuil. Er werden nooit geregenereerde slangensterren gevonden, zodat wij kunnen aannemen dat slangensterren een verblijf in het net vrijwel niet overleven.

Gewervelde dieren - vissen

Er werd geen verandering in de gemiddelde lengte per vissoort waargenomen als de treksnelheid en/of aantal wekkerkettingen werden gewijzigd. De gegevens werden verkregen met de garnalen boomkor.

Kabeljauw. Er werd slechts een geringe toename, ongeveer 1.3 maal, geconstateerd van de vangst, als het aantal gebruikte wekkers tot vier toenam.

Wijting. Er was nauwelijks een toename in de vangst waarneembaar als er meer wekkers werden gebruikt.

Dwergbolk. Bij deze soort zagen wij zelfs een afname in de vangst optreden als wij met meer wekkers visten, ongeveer 0.75 maal.

Zandspiering. De vangst verdubbelde als het aantal wekkers tot vier toenam.

Pitvis. De vangst nam 1.8 maal toe als het aantal wekkers tot vier toenam.

Tong. De vangst nam toe met een factor 4 als wij met 4 wekkers visten. Dit zal niemand verbazen want de tongvisserij met behulp van wekkers heeft dit onderzoek op gang gebracht.

Dwergtong. De vangst nam 1.5 maal toe als er met vier wekkers werd gevist.

Schol. Er was nauwelijks sprake van een toename van de vangst als er met meer wekkers werd gevist.

Schar. Er was nauwelijks sprake van een toename van de vangst als er met wekkers werd gevist.

DISCUSSIE

Het is mogelijk de hierboven beschreven resultaten als volgt in te delen in vier groepen.

- Een toename van de vangst bij gebruik van wekkers van meer dan 200% vergeleken met de vangst als er geen wekkers worden gebruikt.
- Een toename van 50 - 200%.
- Een toename van 0 - 50%.
- Een afname.

De onder groep A vallende dieren en voorwerpen gedragen zich, meer of minder, zoals we zouden verwachten van passieve voorwerpen. Het feit dat veenkluiten, stekelhuidigen als zeeëgels, zeeappels en zeesterren hiertoe behoren is begrijpelijk, daar deze niet of weinig bewegen. Verrassend is echter dat de zwemkrab ook tot deze groep behoort. De onder groep B vallende dieren bezitten het vermogen om aan de trawl te ontsnappen.

De beschadigingen door de wekkers veroorzaakt aan de dieren van deze groep is betrekkelijk gering. Kamsterren, heremietkreeften en bryozoën worden nauwelijks beschadigd door de visserij. Wel zal men moeten bedenken, dat deze dieren aan dek van de vissersvaartuigen dood gaan als ze niet spoedig weer worden teruggezet in zee. Tot groep C behoren vrijwel alle economisch belangrijke vissoorten, behalve de tong, waarvoor men juist de wekkers is gaan gebruiken, en voorts de slangsterren. Dieren van deze groep zijn in staat het effect van de wekkers te verkleinen. Het aantal wekkers kan wel nadelig zijn voor de kwaliteit van bijvoorbeeld schol. Ontvelde en met bloeditstortingen voorziene schollen zien er beslist onaantrekkelijker uit dan gave exemplaren. Tot groep D behoren de dwergbolk en de inktvissen. We zien nu zelfs een negatief effect van het gebruik van wekkers op de vangstgrootte.

Naast de hierboven genoemde groepen, zagen we dat bepaalde groepen ongewervelde dieren, Tubularia (Hydroidpoliepen), kokerwormen en goudkammetjes (wormen), zwaar beschadigd worden, zowel door het over de bodem slepen-de net als wel door de wekkerkettingen.

HOUGHTON c.s. (1971) bestudeerden de effecten van bordertrawl en boomkor. Zij vergeleken de vangsten van Engelse schepen (bedrijf en onderzoek) en van een Nederlandse boomkorkotter in de Liverpool Baai (N.O. deel van de Ierse Zee). Zij stelden vast dat de vis gevangen door de boomkor, met zware wekkers, meer beschadigd was dan die door de boomkor. De beschadigingen werden veroorzaakt door de meegevangen hoeveelheden debris („vuil”) en bodemfauna. De beschadigingen van de vis wordt aangebracht tijdens het verblijf in de kuil van het net. De selectiviteit van boomkor werd niet beïnvloed door de grotere totaal vangst, ondermaatse vis wist vrijwel onbeschadigd het net te ontsnappen. De aanwezigheid van dode en rotte vis op de visgrond werd veroorzaakt door vis die na vangst en verblijf aan dek als ongeschikt overboord werd gezet en werd niet veroorzaakt tijdens het vissen met boomkor of bordentrawl.

Grote hoeveelheden ongewervelde dieren en bodemfauna werden met name gevangen door de boomkor uitgerust met wekkers. De beschadigingen van deze dieren hingen sterk af van de meegevangen hoeveelheden debris. Aan epifauna, met name *Buccinum undatum/Neptunia* spp. (onder ander wulk), *Eupagarus bernhardes* (heremietkreeft), *Metridium senile* (zeeanemoon), *Asterias rubens* (zeester), ving de boomkor 27% ten opzichte van de bordentrawl 80%. Aan infauna, met name *Acanthocardia echinata* (zeeëgel), *Echinocardium caudatum* (zeeëgel) ving de boomkor 20% ten opzichte van de bordentrawl 4%.

Aan gedeeltelijk ingegraven dieren, met name *Corystes cassivelaunus* (krab), *Astropecten irregularis* (zeester), *Ophiura spec.* (slangster) ving de boomkor 45% ten opzichte van de bordentrawl 12% en aan „zeldzame dieren”; de boomkor 8% ten opzichte van de bordentrawl 4%.

Als eerder gezegd hingen de beschadigingen van de ongewervelde dieren sterk af van de grootte en samenstelling van de vangst. Modderige zandbodem veroorzaakte meer beschadigingen dan zandgrond.

MARGETTS & BRIDGER (1971) vervolgden het onderzoek van 1970 (**BRIDGER, 1970**) op dezelfde visgronden maar nu met een boomkor in plaats van een bodemtrawl. Het doel was het nagaan van de effecten van het gebruik van wekkerkettingen op de bodemtopografie. De experimenten waren niet opgezet om de effecten van de boomkor op de vissen en de bodemfauna. Wat dit laatste betreft werden wel enkele waarnemingen gedaan. Gebruik werd gemaakt van duikers. Trawlsporten konden worden gevonden tot 3 1/2 uur na het passeren van de boomkor.

Vastgesteld kon worden dat de trawl niet diep in de bodem groef. De boomkorsloffen waren te zien als een 15 mm diepe en 200 mm brede gladde voor over de zandribbels. De kettingen veegden op zachte bodem de zandribbels weg en veroorzaakten oppervlakkige groeven. Op harde zandgrond was het effect veel geringer en werden alleen de zandribbels gladgestreken. Stenen werden over korte afstand door de kettingen verplaatst. Waarnemingen aan de bodemfauna betroffen kokerwormen, vulken, slangsterren, kamsterren, *Corystes* en heremietkrabben. Scharen waren afgebroken van een enkele *Corystes* (krab) en slangsterren werden gebroken. Een tiental minuten na het passeren van de trawl was het water nog troebel boven de trawlsporten.

Samenvattend komen **MARGETTS & BRIDGER** tot de conclusie dat bepaalde soorten zoöbenthos, zoals kokerwormen, weten weg te trekken in de bodem bij een naderende trawl. Het feit dat zij weer uit het zand kwamen na passage van vierwekkerkettingen, toonde aan dat

de ingraafdiepte van het vistuig niet groot was. Het aantal beschadigde dieren aangetroffen in de trawlsporten was niet groot. Het type bodem en de daarbijbehorende fauna zullen bepalend zijn in welke mate de verstoring en beschadiging optreedt. De effecten in een modderachtige bodem behoefde volgens hen nog verder onderzoek, alvorens algemene conclusies konden worden getrokken.

DE GROOT (1972) zette het eerder aangevangen onderzoek voort en ging ook de effecten van het bodemvistuig op de bodem na. De invloed van de trawl op de zeebodem werd nagegaan met behulp van een speciale sonar, de „transit-sonar”, ook wel de „sidelooking sonar” genoemd. Dit type sonar legt met behulp van geluidsgolven een beeld vast van de zeebodem. Het principe waarop de transit-sonar werkt is eenvoudig. Een vaste transducer zendt een waaivormige bundel uit, zeer smal in het horizontale vlak, terzijde van de koerslijn van het schip. Na elke uitzending van geluidsgolven, worden de echo's, afkomstig van een smal stuk zeebodem, opgevangen. Naarmate het schip vooruitgaat worden de „scans” op de recorder vastgelegd op zodanige wijze dat een acoustisch gevormd beeld van de zeebodem ontstaat. In de week van 20-24 maart 1972 werd een transit-sonar tijdelijk geïnstalleerd aan boord van de „Tridens”.

De gebieden die uitgekozen werden voor de onderzoeken moesten voldoen aan twee voorwaarden:

1. Het gebied moest een belangrijke grond zijn voor de tongvisserij in de periode van het onderzoek.
2. De bodemgesteldheid, structuur, moest representatief zijn voor het gebied.

De eerste voorwaarde kon eenvoudig ontleend worden aan de vangstgegevens van de tong. Voor wat betreft de tweede voorwaarde werd advies gegeven door de Rijks Geologische Dienst.

De onderzoeken werden op vier plaatsstations, verricht.

Station 1 - Klaver Bank - 53°58'N 03°41' (diepte 22 vadem; 21-03-1972.

Station 2 - Klaver Bank - 53°58'N 03°41' (diepte 22 vadem; 21-03-1972.

Station 3 - Z.O. van Bruine Bank - 52°08'N 03°00'0 diepte 17 vadem; 22-03-1972.

Station 4 - Z.O. van Bruine Bank - 52°10'N 02°59'0 diepte 17 vadem; 23-03-1972.

De procedure bij het onderzoek was als volgt. Twee boeien werden ongeveer 500 m van elkaar gelegd. Deze boeien waren voorzien van vlaggen opdat ze reeds op enige afstand goed gezien konden worden. Aan de kabel van elke boei was ongeveer 6 m boven de bodem een sonar reflector bevestigd.

Door deze reflectoren kon de afstand schip - boei eenvoudig bepaald worden met de „gewone” sonar van de „Tridens”. Er werd ongeveer 100 m meer of minder evenwijdig aan de boeienlijn (de denkbeeldige lijn te trekken tussen de twee boeien) getrawld met twee 6 meter boomkorren elk voorzien van wekkerkettingen en een kettingmat (2200 kg/net). Na het trawlen werd dicht langs de boeienlijn gevaren met bijstaande transit-sonar. Het trawlspoor kon nu bekeken worden. Door het trawlspoor regelmatig op te nemen met de transit-sonar kon nagegaan worden hoelang het ongeveer duurt voordat het spoor weer uitgewist is. De resultaten van de waarnemingen laten zich het beste in tabelvorm weergeven.

Uit de onderzoeken kunnen we de conclusie trekken dat de mate van verstoring door de trawl van de zeebodem voornamelijk afhangt van de bodemsoort en stroomsnelheid. De duidelijkste bodemverstoring werd waargenomen als er getrawld werd op een zachte zandbodem. Na 150 minuten was het trawlspoor nog steeds te zien. In een modderachtige bodem is het spoor waarschijnlijk vrij spoedig uitgewist. Na ongeveer 30 minuten was het spoor nog matig zichtbaar. De invloed van de boomkor op een harde zandbodem is slechts gering, ongeveer 75 minuten na het trawlen was het spoor vervaagd. Trawlsporten worden door het voortdurend zandtransport, wat plaats vindt door de zeestroming vlak over de bodem, vrij spoedig uitgewist. Dit geldt in ieder geval voor de visgronden waar wij het onderzoek hebben verricht.



BESCHERMKLEDIJ

en

Werkkledij

voor

Visser

bij de
Reders-
koöperatieven

S. C. A. P.

H. Baelskaai 27

8400 OOSTENDE

Tel. (059) 32.29.51 - 32.09.31

Telex 81.229

Ook

voor AANNEMERS,

INDUSTRIELEN

en WERKGEVERS

BESCHERMKLEDIJ voor VISSERS met PUNTEN :

KNIELAARS
LAARS gevoerd met wol
DIJLAARS
HEUPLAARS
OVERALL blauw goed -
van maat 42 tot 64
BROEK blauw goed
VEST blauw goed -
van maat 42 tot 64
BROEK met borststuk -
van maat 42 tot 64
JUMPERS blauw goed
Small — medium
large — extra-large

ZUIDWESTER (lange kap)
OLIE-HEMD zonder kap
OLIE-HEMD met kap
OLIESCHORT
OLIEBROEK met bretels
GUTTERS
AIRCOAT BROEKEN
BROEKEN met bretels
van maat 42 tot 64
JUMPERS aircoat

De punten zijn om te zetten bij :

S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende
HAND IN HAND, Zeebrugge

In de magazijnen van SCAP zijn ook nog
te verkrijgen

ANDERE WERKKLEDIJ voor VISSERS, WERKLIEDEN, WERKGEVERS, AANNEMERS

DETERGENTZEEP : 10 Liter
EUROCOLOR VERF
HEMPELS VERF - alle kleuren
REGENKLEDIJ (broek en vest)
WOLLEN DEKENS
MESSEN PIJKENAAS

PRISMAKIJKERS
REDDINGSVESTEN
UURWERKEN met stuurwiel
BAROMETER met stuurwiel
UURWERKEN elektrisch
BAROMETER
DUFFLE COATS grijs en groen
echte engelse, blauw
WERKSCHOENEN
anti-slip & versterkte top
laag en hoog model

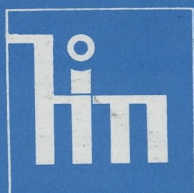


HULP IN NOOD

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.

