



**het
visserij
blad**

VRIJDAG 12 AUGUSTUS 1977 — PRIJS 30 FR. — Nr. 30 — 44e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

het visserijblad

Vrijdag 12 augustus 1977 — Nr. 30

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.500 FR — 6 MAANDEN 750 FR. —
3 MAANDEN 380 FR — BUITENLAND 1.700 FR — NEDERLAND 110 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 70 77 13 - 70 77 14 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 —
B.T.W. 412.522.588 DIREKTEUR: PR. VANDENBERGHE

Na het vertrek van de O.254,
O.120 en O.316

DE TeloORGANG VAN DE BELGISCHE VISSERIJ GEVOLG VAN EEN BETREURENSWAARDIGE VISSERIJPOLITIEK

Toen we gisteren, woensdag 10 augustus 1977, opnieuw drie van onze mooie vissersvaartuigen de Oostendse haven zagen verlaten, gans opgefrist, tot in de puntjes verzorgd, ditmaal om naar het verre Afrika af te reizen, en we de vele vrouwen en kinderen, vaders en moeders, wendend of met een krop in de keel afscheid zagen nemen van die 10-moedigen die het geluk gaan beproeven in het verre Senegal, toen was het ons ook te machtig en dachten we onwillekeurig eens te meer aan die wroeters die de moed hebben anderen onze visserijmethodes te gaan aanleren.

Maar we dachten ook aan de thuisblijvenden voor wie de toekomst van hun bedrijf voorlopig niet rooskleurig is tengevolge van het uitblijven van een gezonde en krachtige visserijpolitiek, waar zowel de verantwoordelijke regeringsmilieus als enkelen uit het bedrijf moeten instaan.

Als we de maatregelen of liever de weinige ernst waarmee men ten onzent een visserijpolitiek voert, bekijkt en de wijze waarop ambtenaars ingaan op het geroddel van een triestig beleid van enkele beheerders van een Rederscentrale, WAAR ELKEEN SLECHTS AAN ZICHZELF DENKT EN ONBEKWAAM IS ONZE VISSERIJ KRACHTDADIG TE DOEN STEUNEN, dan komt er in ons gemoed bij dat langzaam ONNODIG ontmantelen van onze visserij, een gevoel op van bitterheid enerzijds en de vaststelling van onbekwaamheid der verantwoordelijken anderzijds.

Het verplicht ons te zeggen, dat het vijf vóór twaalf is, als we binnen vijf jaar niet tot de folklore willen behoren.

Als we daarentegen zien op welke krante wijze, de Duitsers, de Fransen, de Engelsen, de Ieren, de Noren, de Denen en de Hollanders, een visserijpolitiek voeren, dan vragen we ons af of er nog bij ons mensen zijn, bekwaam onze regering en ambtenaars behoorlijk voor te lichten en een visserijpolitiek aan

te wijzen die tot een heropstanding kan en moet leiden, als de wil en de bekwaamheid er maar voor bestaat.

Honderden miljoenen en miljarden worden op het huidig ogenblik in allerlei holdings en niet leefbare bedrijven geïnvesteerd, zoals Fabelta, hoogovens, koolmijnen en noem maar op.

Maar voor de visserij, welke miljarden deviezen aan het land kan bijbrengen, geen gehoor, GEEN PLANNING, geen initiatieven, tenzij een 50-tal miljoen om een 40-tal schepen te slopen en de kracht van het bedrijf in volk en vangkracht te verminderen om, als zo voort gewroeteld wordt, de rest langzaam te zien mee verdwijnen bij gebrek aan financiële belangstelling en geloof in wat wij noemen «HET SCHOONSTE BEDRIJF EN DE NOG MEEST WERKZAME MENSEN VAN ONS LAND».

Met deze wrangheid in het gemoed, stoppen we vandaag om volgende week met meer krachtdadigheid en bezinning aan te tonen, hoeveel miljoenen er meer worden uitgegeven om aan ambtenaars een loon te geven, dan financiële steun voor een werkelijke visserijpolitiek.

Ondertussen willen we deze droevige dag niet sluiten met een hartelijke groet te brengen aan de moedigen die opnieuw ons land, onze visserijgronden verlaten hebben, om daar in de vreemde, verre weg van huis, van vrouw en kinderen, van moeder en vader, dag en nacht in vreemde wateren te gaan zwoegen voor den brode en er te tonen dat onze Vlaamse vissers nooit versagen.

Reder André Van Lul, wij wensen u en uw bemanning geluk voor de moed, de kransigheid en de wilskracht waarmee gij dit avontuur zijt ingestapt.

Wij hopen met u dat gij moogt slagen tot welzijn van diegenen die in u hebben geloofd en tot fierheid van ons Vlaamse vissersvolk.

P. Vandenberghe.

Buitenlands aanbod voor een politieboot aan onze kust

Onze lezers zullen zich zeker wel de dag- en weekbladartikels herinneren waarin de hoofdwaterschout te Oostende, zich in een interview beklaagde over het feit, dat hij over geen politieboot beschikt voor zijn talrijke opdrachten en controles op... zee en verder over een absoluut gebrek aan personeel om de talrijke taken langs de Belgische kust uit te voeren. Dit is grote waarheid en moest men goed ingeburgerd zijn omtrent de vele verplichtingen uit dit ambt voortvloeiend, dan zou zeker kunnen uitgemaakt, hoeveel onaanvaardbare tekortkomingen en wantoestanden hier ontstaan zijn, tengevolge een gebrek aan personeel en materiaal. Een vergelijking met andere landen zou triestige toestanden in het belang van de openbare veiligheid aan het licht brengen. Slechts nadat zware voorvalen zich hebben voorgedaan, meent elkeen zich geroepen om zich te verrechtvaardigen, maar weinigen, om praktische maatregelen te nemen om ze in de toekomst te vermijden.

En daar is meer moed en daadkracht voor nodig dan men gewoonlijk bij de administratie vaststelt.

Uit Nederland bereikt ons een schrijven dat de havensleepdienst van de «Fenstra Shell Bunker Service» uit Den Helder, een aanbod gedaan heeft een ex-politieboot te verhuren of te verkopen aan het waterschoutsambt (?). Deze boot zou nog in perfecte staat zijn en wordt voor het ogenblik gebruikt voor het vervoer van personen en voor... de sportvisserij! Het is een 27 meter vaartuig gebouwd in 1961 op de Kerstholt Scheepswerf te Groningen VOOR DE HAVENPOLITIE VAN ROTTERDAM. Het is een stalen vaartuig en de bovenstructuur is vervaardigd uit, aan zeewater weerstandbiedend aluminium. Er is doorlopende akkomodatie voor 4 bemanningsleden en verder een passagiersruimte. Het vaartuig loopt 15 mijl per uur, heeft een bunker capaciteit van 6000 liter en een autonomie van 50 uur en 750 mijlen.

BESCHAMEND VOOR ONS LAND

Wat ons hier in feite in dit aanbod treft, is een gevoel van schaamte en onmacht omdat een nationale dienst van uitzonderlijk belang, zoals onze maritieme diensten aan de kust, een aanbod uit het buitenland dient te komen voor een wellicht nog nuttige, maar toch verwezen politieboot. Een gevoel van onmacht en schaamte omdat hiermede in het buitenland publiekelijk op een ongelooflijk tekort en verzuim in onze zeebewakingsdienst gewezen wordt. Men heeft wel miljoenen ter beschikking om bepaalde opperofficieren van het leger met hun familie naar Zuid-Frankrijk te vliegen, zagezegt om de speciale kostelijke machines aan hun vliegreuen... te helpen! Liefst met vrouw en dochter! En daar brengt men dan nog zoveel lef op, om dit in bepaalde ministeriële diensten te verschonen!!!

Geld voor een noodzakelijke politieboot is er echter niet voor handen. Er is echter wel genoeg geld voor handen voor vele nutteloze reizen, diners en feesten. En dan is men verwonderd dat er in sommige kringen een latente haat aan het groeien is tegen het «establishment», tegen een bepaalde oligarchie.

Schandalig noemen we inderdaad deze toestand dat de zeevaartpolitiek praktisch uitgelachen kan worden door enkele vrijbuiters en modern uitgeruste jachtpiraten. Beschamend daarbij omdat men in het buitenland, ter goeder trouw, een medelijdende offerte doet om het ONDERONTWIKKELD België aan een politieboot te helpen. Beschamend voor onze kust-

(vervolg blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

BUITENLANDS AANBOD VOOR EEN POLITIEBOOT AAN ONZE KUST

mensen, beschamend voor ons land, maar toch nog altijd niet doorgedrongen tot de Brusselse potentaten. De kust ligt trouwens maar in het Vlaamse land, en het Vlaamse «zeer» voelt men niet zo gemakkelijk te Brussel.

We begrijpen goed de machteloosheid van de zeevaartpolitie en wij allen moeten zorgen dat deze machteloosheid niet leidt tot een zekere moedeloosheid bij deze mensen met tenslotte een begrijpelijk «m'enfoutisme» voor gevolg.

We krijgen regelmatig beelden van overgegaloneerde officieren van de zeemacht. We hebben in ons fier (?) landje zelfs een vice-admiraal ! Maar één enkele politieboot kan er niet van af !

Het ONTWIKKELINGSLAND «SRI-LANKA» (Ceylon) ontving een paar maanden terug een eerste ultra-moderne patrouilleboot van een serie van vijf voor de bescherming van hun kustwateren. Maar aan België dat tot de zeven rijkste landen van Europ behoort, moet het affront aangedaan worden van een aanbieding van een tweedehandse politieboot door onze Benelux-partner !

Welnu Mijne Heren, graag ! En dat men deze boot met zijn nu misschien nog 12 mijlen-speed (?) in hel rood schildere, namelijk de kleur van de schaamte !

We kunnen dan ook best eventuele spektakulaire akties van de zeevaartpolitie onderschrijven, akties die dan nog eenvoudig ingegeven zijn door noodwendigheid. We roepen dan ook op tot een regionale campagne en misschien, als het begrip wat medezit, tot een nationale campagne opdat men te Brussel zou begrijpen dat een soldaat over een geweer moet beschikken en de zeevaartpolitie minstens over een eigen boot ! Hoe zijn dergelijke toestanden toch mogelijk !

En waar blijven onze parlementairen om het niet te laten bij een eenvoudige parlementaire vraag aan een minister, die zeer waarschijnlijk niet op de hoogte is van zo'n ONAANVAARBARE en DRAMATISCHE toestand.

En als er zich eens écht iets ernstigs zou voordoen ! Wat dan... ?

Billiau Leo.

Politie te water in bootnood...

In het weekblad «Schuttevaer» van 29-7-1977 lezen we omtrent de toestand van onze maritieme politiediensten aan de kust het volgende :

Hoofdwaterschout Vermeulen van de haven van Oostende heeft met enkele krasse verklaringen voor behoerlijk wat beroering gezorgd in het gezapig Belgisch maritiem leventje. Hij klaagt dat hij voor de havens van Oostende, Nieuwpoort en Zeebrugge de beschikking heeft over nauwelijks 60 man, daar waar er in feite 200 nodig zijn...

De Zeehavenpolitie aan de Belgische kust beschikt zelfs niet eens over een eigen patrouilleboot en kan derhalve weinig of niets ondernemen tegen drug- en mensensmok-

kel, net schaamteloos lozen van gevaarlijke afvalstoffen in open zee nauwelijks enkele mijlen uit de kust en is evenmin in staat enige controle uit te oefenen op pleziervaartuigen e.d. Zelfs internationale verplichtingen kan de Zeevaartpolitie langsheen de Belgische kust — «een open gat» — niet nakomen.

Hoofdwaterschout Vermeulen: we hebben weet van alle overtredingen, doch we staan machteloos, door gebrek aan personeel én door gebrek aan materiaal.

Tot daar «Schuttevaer».

xxx

In verband hiermede verwijzen we naar ons voorgaand artikel: «BUITENLANDS AANBOD voor een politieboot aan onze kust» van onze maritieme medewerker B. L.

REDERS en VISSERS

koopt steeds bij Uw
KOOPERATIEVE

HAND IN HAND

Tijdokstraat 34, ZEEBRUGGE

Tel. (050) 54 41 17 / 54 41 92 - 54 46 56

Na de uren

Joz. DEROOSE — Tel. (050) 51 17 40

(7773V)

Schadegevallen in de zeevisserij

De O.303 «Girl Linda» van reder O. Martinsen diende met kor in de schroef opgesleept te worden naar de haven Tyboron, door de O.127 «Okeanos» van Haelewyck en Goutsmit.

De O.491 van Zwertvaegher Wilfried diende met motorschade opgesleept te worden door de O.710 «Zeemansblik».

De Z.564 «Poolster» van Jonckheere Leon, liep schade op aan BB galg, waardoor de visserij diende gestaakt en de thuishaven aange-

daan voor herstelling.

De Z.465 «Asdic» van Vandierendonck Raymond, kreeg defekt aan de keerkoppeling waardoor het schip diende opgesleept door de Z.484 «Fox» van de gelijknamige rederij. De sleep verliep normaal en er werd veilig gemeerd te Zeebrugge.

De Z.30 «Westhinder» van de rederij Noordhinder, diende met schade aan SB bok de haven Zeebrugge aan te doen. Een nieuwe bok werd opgezet waardoor het vaartuig terug zee kon kiezen.

Verrassend veel vis op de maandagmarkt te Oostende

Men is zo traagjes aan de maandag gewoon geraakt aan een halve mijn vis en verder op de andere dagen wat... klikjes garnaalvisjes en een paar halve bennen butts. Het werd dan ook voor velen een verbazing toen er maandagmorgen een ganse mijn goedgevuld stond met vis. Het was wel wat eentonig, allemaal ronde vis, namelijk koolvis, kabeljauw en gullerij en de O.180 die voor wat afleiding zorgde met tong, rog en wat tarbot en griet. Het is waarschijnlijk ook voor veel kopers een verrassing gewor-

den, want het was precies of het hen niet aanging en ze er geen rekening mede wensten te houden.

De vis die in het begin van de markt nog een fatsoenlijk prijsje haalde, kreeg naar achter toe de weerbots en de koppels kregen gewis geen loon naar werken. De mooie gullen kregen slechts iets boven de 1300 F en kleiner slag even boven 1100 fr de ben. Een week eerder was dit minstens 500 fr de ben meer. En nu maar klagen dat er anders zo weinig vis is.

Van vishandel gesproken !

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Drie vaartuigen van Rederij Van Lul naar Senegal

Beduiden we onmiddellijk dat het voorlopig niet om alle vaartuigen van de rederij gaat, maar om de O.316, de O.254 en de O.120. De overige vaartuigen, de O.180, O.181 en de O.182 blijven hier nog vissen met Oostende als thuishaven.

De eerste drie zijn gisteren, woensdag, uitgevaren voor een reis naar Dakar, Senegal, de vroegere Franse kolonie.

Aan boord van elk der vaartuigen bevinden er zich telkens drie bemanningsleden van hier, namelijk een schipper, een stuurman en een machinist of motorist.

Voor de O.316 is dit schipper Pots Marcel, Schottey Roland als stuurman en Van Craeynest Wilfried, de knappe zoon van schipper Van Craeynest van de O.29, als 2de stuurman.

Voor de O.254 is dit schipper Toulouse, motorist Van Lul Yves, zoon van reder Van Lul en verder stuurman Laurens Adrien.

De O.120 wordt bemand door schipper Ghys August, stuurman De Brauer Jean-Pierre en motorist Debré Daniel.

Voor hun overtocht naar Senegal worden deze bemanningen telkens aangevuld door één Senegalese machinist per vaartuig. Deze laatste zijn hier reeds sinds een veertiental dagen ter plaatse en hebben zich duchtig ingewerkt en bewezen dat ze knappe motoristen zijn.

Ter plaatse worden de O.120 en de O.254 aangevuld met minstens elk 7 inlandse vissers, zodat elk

vaartuig tien bemanningsleden zal tellen. De O.316 zal in totaal 14 bemanningsleden gemonsterd zien.

De O.316 wordt de DAKAR 467 «Suzon-Clarisse»; de O.254 wordt de DAKAR 465 «Anna-Diagne» en de O.120 wordt de DAKAR 466 «Madeleine».

De blanke bemanning zal regelmatig in verlof komen om de twee maanden voor 14 dgen.

In elk geval is met de afvaart van deze vaartuigen aan een lang verhaal een einde gekomen. Ook aan veel geroddel is hiermede een einde gesteld en tenslotte komt reder Van Lul er op zijn voordeligst uit. Hij heeft bergen werk verzet om het project te doen slagen en dit voor de neus van veel andere rederijen, voornamelijk uit het buitenland, die eveneens geïnteresseerd waren in het Senegalese project. Hij heeft de heer Jean Dieng kunnen overtuigen zowel op financieel gebied, als op gebied van uitrusting, ervaring en stielkennis. Om de vele administratieve sleur en slenter te boven te komen heeft hij zich veel maanden totaal en volledig ingezet. Hiertoe waren verscheidene reizen naar Senegal en tientallen besprekingen te Brussel op ambassadehoogte nodig. Telkens werden nieuwe moeilijkheden door André, hetzij persoonlijk, hetzij in samenwerking met de heer Jean Dieng, uit de weg gewerkt en het is zeker slechts aan een nijdige doorzetter zoals hij er een is, dat het gegeven is tot de uiteindelijke realisatie van dergelijk project te komen.

● EEN SENEGALESE SELF-MADEMAN MET VEEL INITIATIEVEN

● DE MAATSCHAPPIJ PROPECSEN

Het industrieel bedrijf Propescen, waarvoor de 3 Oostendse vaartuigen werden aangeworven, werd in 1971 plechtig geïnstalleerd door de Senegalese Eerste Minister. Propescen is een bedrijf opgericht voor de aankoop, de verwerking en de kommersialisatie van de Senegalese kreeften en garnalen. Deze laatste zijn van een bijzonder grote soort en zeer smakelijk.

De heer Dieng bekleedde voorheen een zeer voornam plaats in de Senegalese administratie waarvan hij één der topambtenaren was. Hij studeerde rechten in Frankrijk aan de Universiteit van Bordeaux, waar hij het licentiaat behaalde evenals een titel in het strafrecht en in de kriminologie. Hij is gehuwd met een Franse.

Groot was dan ook de verbazing in de ambtenarenkring toen Jean Dieng zijn ontslag indiende om zich als industrieel te gaan vestigen in de visserijsector en er van «zero» te beginnen! In de mondingen der rivieren en in de beddingen der stromen gaan talrijke inlanders met hun prauwen op de garnalen- en kreeftenvangst. In het Senegale-

se klimaat was echter aan al deze produkten slechts een kort leven beschoren want aan opslagplaatsen, koelkamers en verwerkingsbedrijven, enz... was er minder dan niets. Aldus was een doorbraak voor deze visserij totaal onmogelijk. Het was met dit doel voor ogen, dat de heer Dieng te Ziguinchor zijn installaties inplante, namelijk twee diepvriestunnels op -30° met een verwerkingscapaciteit van 5 ton daags, een stockkamer op -20° met een bergruimte van 15 ton en verder een verwerkingsbedrijf bestaande onder meer uit een speciale zaal voorzien van 5 kookfornuizen met een capaciteit van elk 500 kg per uur. Dit alles aangevuld met de nodige inpak- en laadruimten.

In 1975 kocht «Propescen» 35 ton garnalen aan. In 1975 werd dit reeds 75 ton en het jaar daarop 158 ton. In de aanvangperiode werkte Propescen met 65 vissers van wie zij de volledige vangst kocht. In 1972 waren er reeds 265. Nu zijn het er reeds 380 die hun vangst aan de maatschappij verkopen en door deze laatste volledig uitgerust worden tot de netten en het vistuig toe.

Het is met de heer Jean Dieng, directeur-generaal van Propescen, dat André Van Lul kennis maakte en onderhandelde. Dit gebeurde na een verzoek om inlichtingen door André over een Senegalees project voor uitbreiding van de Senegalese nationale zeevisserij.

Wat de kreeft- en garnalenvangst betreft, is het objectief van Propescen om tot een volume van 350 ton te komen door de inzet van de O.120 en de O.254 op deze vangst. Voor dit doel heeft Jean Dieng nu een nieuwe diepvriestunnel laten

(Vervolg blz. 4)



De bemanning van respectievelijk de O.120 (links) en de O.254



(Vervolg van blz. 3)

bouwen tot op -35° en een bijkomende koelruimte en bewaringsopslagplaats van 45 ton op -20° . De O.254 en de O.120 zullen in zee en in de zeemonding van de rivier Casemanche op garnaal en kreeft vissen, terwijl de inlanders met hun prauwen op de rivier zelf blijven.

In bijkomende orde wordt nu ook de mogelijkheid bestudeerd om de afval van de garnaal te verwerken tot vismeel. Propecsem heeft 53 vaste werkkrachten in dienst met daarbij nog gelegenheidspersoneel dat op bepaalde ogenblikken tot 100 oploopt en verder nog 12 ophalers.

Het doel van het bedrijf is tot 100 vaste werknemers te komen, hetgeen men veronderstelt te zullen bereiken met de inzet van de twee middenslagtreilers van de rederij Van Lul. Al het verwerkte product is bestemd voor de uitvoer en voor het ogenblik wordt hiervoor aan prospectie gedaan in Zwitserland, België, Libanon en Marokko. Voor t vervoer naar de haven Dakar, vanwaar de produkten per vaartuig naar het buitenland verzonden worden, beschikt Propecsem over een frigokamion van 5 ton op -20° .

DE SENEGALESE GARNAAL

De Senegalese garnaal is volwassen van 10,5 cm tot 11 cm groot en per kgr telt men dan van 130 tot 150 stuks. Volgens een regeringsdecreet mag deze garnaal niet gevangen worden wanneer er meer dan 200 stuks zijn in één kg. Dit om de vissoort te beschermen en overbevissing tegen te gaan. De prauwvissers verwezenlijken een gemiddelde van 3 kgr per net en per dag. In het garnalenseizoen kan dit oplopen van 30 tot 40 kgr per dag en per net en in het dode seizoen nog niet eens tot 0,5 kg! In deze periode bewerken de prauwvissers dan hun land en wachten gunstiger tijden af om te vissen. De prijs per kgr die de visser voor zijn garnaal krijgt, niet getrieerd, is 90 BF. Deze gambas worden getrieerd in België en aan de groothandel doorverkocht.

DE SENEGALESE VISSOORTEN

De Senegalese vissoorten, om de voornaamste te noemen, zijn: tong, kabeljauw, dorade, haring, sardienen. Senegal produceert jaar-

lijks ongeveer 350 duizend ton, waarvan 50 procent naar Europa gaat, waaronder praktisch alle tong, garnaal en kreeften. De vis die anderzijds op de nationale menu staat en bijzonder gezeerd is door de Senegalezen, is de kabeljauw en de doraden. De haring en de sardien wordt praktisch in dit land niet verbruikt maar worden des te meer gevraagd in de aangrenzende landen, zodat dit voor Senegal bijzonder goed uitkomt. De dure vis gaat naar Europa en zorgt voor buitenlandse deviezen. De haring en de sardien wordt door de omliggende landen bijzonder graag, en in eigen land niet gewild. De kabeljauw en dorade wordt niet gevraagd in de aangrenzende landen, maar des te meer ter plaatse in het eigen land. Men zegt wel eens meer ter plaatse dat «de goede God hierdoor gezorgd heeft, dat elk zijn eigen hebboinge en goesting krijgt».

Het is vooral de O.316 die op de kabeljauw en de dorade zal gaan vissen. Dit vaartuig zal één der grootste eenheden zijn die in Senegal ingezet worden.

Wat nu de overtocht betreft, vertrekken de schepen voorlopig onder Senegalese vlag, omdat ze een nationaliteit dienen te hebben op zee. Bij hun aankomst in Senegal krij-

gen ze dan hun definitieve signalisatie door de eventuele goedkeuring der schepen wat hun zeewaardigheid en uitrusting betreft. Het is slechts na het uitschrijven van deze dokumenten dat ze definitief de Senegalese nationaliteit kunnen verkrijgen. De betrokken vaartuigen zijn dus aan een Senegalese reder of Senegalese maatschappij verkocht en hebben de Belgische nationaliteit en het recht op het dragen van het Belgisch paviljoen verloren. Het is dus geen uitwijken van Belgische schepen naar een ander land om er hun geluk te gaan beproeven zoals we dit enkele tientallen jaren terug medegemaakt hebben op Argentinië, Chili, Ghana, enz... Het is hier een werkelijke verkoop aan het buitenland en zo ooit deze schepen terug wensen te komen naar België om hier onder Belgisch paviljoen de visserij terug te bedrijven, dan moeten ze eerst opnieuw van nationaliteit veranderen en door een Belg aangekocht worden.

De rederij Van Lul bezit 40 pct der aandelen in de nieuwe maatschappij die een gemengde Senegalese - Belgische is, hetgeen volgens de wet toegelaten is voor zover de Senegalese participatie meer dan 50 pct is. Met het oog op de uitbreiding van de vangstcapaciteit

aan kreeft, garnaal en tong, heeft de maatschappij 'n uitvoerovereenkomst afgesloten met de fa «Hoteles» uit Mortsel bij Antwerpen die op de Europese ranglijst van verkoop van diepvriesprodukten op de 5e plaats staat.

Het is inderdaad zo dat dank zij reder Van Lul 60 pct van de door de nieuwe maatschappij verwezenlijkte vangsten in België zullen verkocht worden via de firma «Hoteles». Aldus heeft André niet alle bruggen verbrand en gezorgd dat de nationale ekonomie nog gebaat wordt. Inderdaad, iedere levering aan België, waardoor Senegal buitenlandse deviezen verwerft, wordt gekompenseerd door een levering van België aan Senegal, die aldus deze deviezen valideert.

INTERVIEW MET DE BELGISCHE BEMANNING

Even voor het vertrek der schepen konden we vlug een paar schippers op de kop tikken om hun indrukken te vragen.

Voor de 44 jaar oude SCHIPPER POTS MARCEL is het een vraagteken omdat het de eerste maal is, dat hij dergelijke job aanvaardt in het buitenland te gaan vissen. Verder zegt hij duidelijk de Senegalese visserij niet te kennen. Hij is echter vol vertrouwen omdat hij weet dat alles tot in de kleinste details geregeld werd en het niet meer een avontuurlijk vertrek is zoals dit een paar tientallen jaren gewoonlijk met buitenlandse visserij het geval was. Wat de scheiding thuis betreft, is het wel zo dat hij eerst niet weg mocht van moeder de vrouw, maar dat naderhand de hoekjes een beetje afgerond werden. Het om de twee maanden naar huis komen en het feit dat men telkens desgewenst voor goed mag thuis blijven na iedere twee maand, heeft vrouwlief echter kunnen overtuigen. Wellicht is een gewaarborgde goede verdienste daar ook niet vreemd aan, want de blanke bemanningsleden worden «per fixe» betaald.

Voor SCHIPPER TOUROUTE die de O.254 voert, is het vertrek naar het buitenland absoluut geen nieuwigheid meer. In 1961 vertrok hij reeds met de «Johnny» van de rederij Sechers naar Marokko en in 1969 was hij weer van de buiten-

(Vervolg blz. 5)



Nog even onder de Oostendse rede. V.l.n.r. de O.316, de O.254 en de O.120. Voor deze drie vaartuigen ligt een elf dagen durende reis voor de boeg met het Senegalese Dakar als eindbestemming. Buona fortuna!

(Vervolg van blz. 4)

landse partij met reder Van Lul naar Ghana. Bij het vorige vertrek naar Marokko en Ghana had het telkens meer iets weg van een avontuur, van een zoeken en tasten omdat absoluut niets geregeld was en men daar in het buitenland praktisch aangewezen was op zichzelf. Beide schippers zijn nu echter overtuigd dat het deze maal gesmeerd zal lopen. De akkomodaties zijn er zowel voor de bemanning als voor de gevangen vis, die opgevangen wordt in koelinstallaties en onmiddellijk verwerkt en gediepvriest. De bemanning zal de beschikking hebben over een zeer degelijk logement en alle comfort. We mogen dus wel zeggen dat het moreel hoog zit bij de afvarenden en anderzijds dat de rederij en de nieuw gevormde Senegalese-Belgische maatschappij ditmaal niets aan het toeval heeft overgelaten.

Van de O.316 zijn de schipper en machinist gehuwd, de twee andere bemanningsleden zijn ongehuwd. Ook van de O.254 zijn de schipper en machinist gehuwd, zoon Van Lul heeft nog niet in het trouwkarretje gezeten. Van de O.120 is de schipper en machinist eveneens gehuwd. Voor de gehuwden is een vertrek naar het buitenland natuurlijk een groter probleem dan voor de ongehuwden. De overtocht zelf zal 10 tot 11 dagen in beslag nemen.

Hierna de lijst der bemanningsleden bij vertrek uit Oostende :

DAKAR 465 — Anna-Diagne gewezen O.254

TOURLOUSE Henri — schipper
Zeesterlaan, Bredene
VAN LUL Yves — 1ste machinist
Klemskerkestraat 15, Bredene
LAURENS Adriaan — stuurman
Hennepstraat 15, Oostende
DIOP Khar — 2de machinist
Dakar

DAKAR 466 — Madeleine gewezen O.120

GHYS August — schipper
Zeelaan 71, Oostende
DEBREE Daniel — machinist
Noordzeestraat 6, Bredene
DEBRAUWER Jean-Pierre —
stuurman
A. Liebaertstraat 22, Oostende
DIA Abdoukarim — 2e machinist
Dakar

DAKAR 467 - Suzon-Clarisse gewezen O.316

POTS Marcel — schipper
J. Besagestraat 84, Oostende
PARSONS Gerard — 1e machinist
Doornebilkstraat 27, Bredene
SCHOTTEY Roland — stuurman
L. Parellaan 33, Bredene
VAN CRAEYNST Wilfried — 2e
stuurman
Nieuwpoort
LY Mamadou — 2e machinist
Dakar
HUCHARD Paul — 2e machinist
Dakar

WAREN AANWEZIG BIJ HET VERTREK

Op het ogenblik van het losgaan van de kade was een delegatie van de Senegalese ambassade tegenwoordig, namelijk eerste ambassadeur, de heer Niaré, en ambassadekretsaris de heer Séné. Verder merkten wij de aanwezigheid op van de h. Serruys Désiré uit Oostende, konsul van Senegal voor West-Vlaanderen.

Ook onze directeur had er aan gehouden de schepen en bemanning goede vaart toe te wensen, want zoals we hem kennen, liggen de belangen van de visserij en ZIJN vissersvolk hem nauw ter herte.

Firmaleider, de heer Hottélet, van het gelijknamig diepvriesbedrijf uit Mortsel bij Antwerpen en behorende tot één der belangrijkste uit Europa, was eveneens aanwezig. De heer Hottélet sloot immers een kontrakt af met de nieuwe gevormde Senegalese - Belgische firma Propeesen voor de uitvoer naar België van minstens 60 pct der gevangen tong, kreeft en garnaal.

Het is duidelijk dat ook de familieleden van de vertrekkende aanwezig waren en daarbij nog heel wat nieuwigierigen. Een ploeg van de Belgische TV onder leiding van dhr Roger Claeys, maakte een film van het afscheidsgebeuren, waarvan men en korte sekwentie heeft gezien woensdagavond bij de nieuwsberichten.

Hier en daar werden tranen gewegeed. Ons vissersvolk is immers een volk met een ruwe korst, maar een gevoelig hart wiens werklust overal mag geprezen worden.

L. B.

DE «DAKAR 367» (O.316) WEGENS PECH TERUG NAAR OOSTENDE

Nog maar nauwelijks een klein half uurtje buitengaats of de O.316 had reeds met pech af te rekenen. De hoofddynamo van de grote motor werd verbrand door één of andere oorzaak en onze nieuwe «DAKAR 367» mocht rechtsomkeer maken terug naar Oostende om het euvel te verhelpen. Ondertussen vervolgden de Dakar 465 en 466 hun weg naar het beloofde land in afwachting dat de O.316, die gelukkig sneller loopt, hen zal bijhalen.

Naar we in laatste instantie vernemen ligt de oorzaak bij de collector van de hoofddynamo. De herstelling zal 24 uur in beslag nemen. De O.316 loopt een goede 3 mijl sneller dan de beide andere vaartuigen die echter wel een goede 200 mijl ver zullen zitten vooraleer de nieuwe «Dakar 367» de achtervolging zal kunnen beginnen, zodat het een goede 3 dagen zal duren vooraleer de achtervolger kans zal zien de twee andere vaartuigen te vervolgen.



Een beeld van de verwerkings- en verpakingsactiviteiten waar de garnaal (op foto) en kreeftenvangsten klaar gemaakt worden voor de uitvoer.

Waarvoor dient het tijdok aan de visserijhaven ?

Het is een uitgewezen feit dat het tijdok van de vissershaven destijds gebouwd werd om de garnalvissers toe te laten aan te leggen om er hun garnaal of vis of sprot of haring te lossen en in de vismijn te verkopen.

Door het bestaan van de garnaal-mijn in het stadsgedeelte van de Montgommerydok werd dit destijds vooral door de stad over het hoofd gezien, welke weliswaar steeds klaagt over gebrek aan inkomsten (hier mijnrechten) MAAR ER ZELFS NIETS VOOR DOET, om hier een regeling te treffen.

Inderdaad allerlei schepen komen in het tijdok aanleggen en wanneer men de schepen van de vissershaven er op wijst, dan schuift hij het vraagstuk van zijn nek en verwijst naar de waterschout of de Dienst van Openbare Werken.

Dit is natuurlijk de gemakkelijkste oplossing. Dan is men niet verantwoordelijk.

Maar er iets voor doen opdat hier een praktische regeling zou getroffen worden, is moeilijker en wordt niet gedaan.

Na grondig onderzoek valt al wat aan de kaal, dus op vaste grond gebeurt en op de kuisbank, in de bevoegdheid van het Ministerie van Openbare Werken.

De politiediensten vallen in de bevoegdheid van de hoofdwaterschout en het aanduiden van ligplaatsen valt, zonderling genoeg, in de bevoegdheid van de loodsdiens-

Vooraleer men dus goed weet tot wie men zich moet richten, zijn er enkele maanden gepasseerd en als men denkt aan het goede adres te zijn, dan worden nog allerlei middelen gebruikt of redenen aangehaald om vooruit te zetten dat dit ook om te melden dat het verrechtvaardigd is, dat dit dok door anderen gebruikt worde.

Door de afschaffing van de garnaal-mijn en de verkoop aan de

trap, zijn de kustvissers meer en meer aangewezen op de vismijn, waar nochtans schikkingen getroffen werden om daar de verkoop van vis, garnaal, sprot, haring en gul te vergemakkelijken.

Maar deze mensen lopen elke dag risico's om kleine of grote avarijen op te lopen door vaartuigen, hetzij lijnvissers of andere, die daar ook een plaats innemen en voor de ene of andere reden niet in het vlotdok aanleggen.

Straks of liever binnen een jaar, zal ook het nieuwe vlotdok uitgebouwd zijn. Het zal misschien alleen nog moeten dienen om wrakken, afgedankte schepen en museumstukken te bergen in plaats van voor de doeleinden waarvoor het één miljard zal gekost hebben. Want alle werken zijn ver van ten einde.

Anderzijds stellen we vast dat de sportvisserij een grote uitbreiding risico's kleine of grote avarijen neemt.

Deze moet ook geholpen worden omdat ze een grote toeristische attractie is. Maar elkeen op zijn plaats en plaats voor elkeen is iets, waarvoor de overheid geroepen is er de hand aan te houden.

De Zeevaartinspectie heeft hier goede veiligheidsnormen vastgelegd, maar moet er nog toe gemachtigd zijn, ook de boten van 6 m en minder aan bepaalde normen te onderwerpen.

Waarom wordt de volledige sportvisserij dan niet verwezen naar het Montgommerydok ?

Het is toch ook een tijdok. Is gelegen in de stad. Men kan er laden en ontschepen en men levert er minder gevaar op dan in de kleine tijhaven van het visserijdok, welke speciaal voor de visserij gebouwd is.

Met ligplaatsen aan te duiden en orde te scheppen, zou dit voor de sportvisserij een goede aangewezen plaats zijn en tezelfertijd een aantrekkelijkheid. Wacht men opnieuw op een zware aanvaring tussen sportvissers en een vissersvaartuig ?

En hebben onze reders en vissers het een huidige dage al niet hard genoeg, dat ze nog door zware avarijen geteisterd, nog meer moeten verliezen ?

Mr Debock, directeur van de Loodsdienst, vermits elkeen zich aan zijn bevoegdheid onttrekt, zult gij met ons willen inzien, dat een maatregel hier dringend gewenst is.

De visserij wacht op uw beslissing, vooraleer verder te moeten

aandringen.

P. Vandenberghe.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

KORTE BERICHTEN

Russische fabrieksschepen in Britse (EEG) wateren kopen en verwerken de makreel

Een rode vloot van fabrieksschepen van minstens 10 duizend Brt elk, wordt voor het komend makreelseizoen verwacht op de kusten van Cornwall om... de door de EEG-vissers gevangen makreel op te kopen en aan boord te verwerken, waarna het afgewerkte produkt terug in de EEG zal ingevoerd en verkocht worden. Het is een projekt dat zeker niet in goede aarde zal vallen bij de vismeelfabrieken die zich onder meer in de vorige makreelkampagne nagenoeg verslikt hebben aan de massas aangevoerde makreel.

Indien de verwerkingscapaciteit van de rode fabrieksschepen inderdaad zo groot is als men het voorhoudt, dan zullen de Schotse seinevissers en de Britse vissers meer dan de netten vol moeten hebben om deze reuzen te kunnen bevoorraden. Een voorspraak kwam hiervan met het Russisch fabrieksschip «Rybak latvi» van 162 meter lang met een tonnemaat van 13.500 Brt en een bezetting van 260 man. Ze namen al de voorradige makreel van de Schotse vissers aan boord aan prijzen gelijk aan een veelvoud van hetgeen de vismeelindustrie kan bieden. Dergelijk fabrieksschip kan 120 ton per dag invriezen. Vermits meerdere van deze fabrieksschepen, waaronder 2 Russen, één Pool en één Oostduitsler naar de Britse zuidkust zullen komen, zullen deze samen toch een verwerkingscapaciteit hebben van 500 ton en een opslagmogelijkheid van verscheidene malen deze hoeveelheid. Waar vroeger de Schotten en de Britten allergisch waren voor de grote treilers en fabrieksschepen uit het Oostblok, is dit nu plots veranderd met betrekking tot deze verwerkingschepen, omdat de Britten nu een groter prijs voor hun makreel krijgen en de Oostblokschepen zelf niet tussenkomen in het vissen.

In feite zijn het drijvende fabrieken die toch ergens wel schade aan de nationale verwerkingsbedrijven moeten veroorzaken, vermits het produkt weer in Groot-Brittannië ingevoerd wordt en eventueel door Britse firmas terug uitgevoerd naar Derde Landen.

Intussen heeft Rusland nu toch een oplossing gevonden om zijn fabrieksschepen in werking te houden,

al worden ze nu niet bevoorradt door een eigen vloot treilers. Anderzijds kon zowel de Britse producentenorganisatie als de Britse regering en de EEG hiermede instemmen. Dit is trouwens wat de rode vloot eiste, namelijk een «zwart-op-wit» akkoord vanwege zowel de Britse als de EEG-autoriteit. Dit is intussen gebeurd. Toch werd er in verband met de aangekondigde komst van deze schepen een vraag gesteld in het Lagerhuis en meer in het bijzonder met betrekking tot de hierboven reeds genoemde «Rybak Latvi», waarbij in zijn antwoord de Schotse Staatssekretaris Hugh Brown het duidelijk stelde, dat dit schip de haven van Ayr in Schotland had aangedaan, alleen om makreel te kopen en niet om te vissen. Nochtans is wel toespeeling gemaakt geworden dat het onbegrijpelijk en zelfs onaantvaardbaar is, dat de Britse makreel binnen de eigen wateren door schepen uit het Oostblok moet verwerkt worden en dan terug aan Groot-Brittannië verkocht. Men stelt zich de vraag waarom de eigen verwerkingsindustrie dit niet aan kan. Volgens een schatting verricht door de «White Fish Authority» zou voor eigen verwerking, vooral omdat de makreel een seizoensvis is, een investering noodzakelijk zijn tussen de 650 tot 1000 miljoen en dit om een in 1978-1979 voorzien vraag van 40 duizend ton, hetgeen omgerekend een verwerkte waarde van 1,3 miljard B. Fr. zou betekenen. Apart van de kolossale investering zou men dan nog altijd gekonfronteerd staan met het probleem de Japaners van de markt te krijgen. De Japanse invoer in Groot-Brittannië alleen reeds betekent 7 duizend ton, terwijl anderzijds, altijd volgens een studie van de White Fish Authority, de EEG zelf bij machte zou zijn 300 duizend kartons makreel-steaks en 320 duizend makreel-filets op te nemen. Dit zou ongeveer overeenkomen met 10 duizend ton verse makreel. Verder zouden de Derde Landen zo een 23 duizend ton verwerkte makreel kunnen opnemen, zodat dit samen 30 duizend ton zou maken. In elk geval vinden we het terug hoopgevend dat heel wat vis die vroeger de weg naar de vismeelfabrieken opging, nu toch een ander bestemming krijgt, namelijk voor consumptie.

Het belang van de Ierse visserij

We hebben het in onze uitgaven meer dan eens gehad over de Ierse eisen voor minstens een eksklusieve 50 mijlszone en over de door dit land eenzijdig geproklameerde verbodsmaatregelen die onbetwistbaar een diskriminatie ten opzichte van de partnerlanden inhielden. In de Visserijwereld, nummer 31, lezen we nu over de relatieve waarde en over het relatief belang van de Ierse visserij, zodat we inderdaad kunnen aanvaarden dat het vele kabaal door de Ierse visserij gemaakt, het minstens een kunstmatig opgeblazen ballon is die noodzakelijk dient doorprikt.

De totale Ierse vloot, afstand genomen van de gelegenheidsvisserij die met open bootjes en yollen uitgeoefend wordt, was in 1975 volgens de Visserijwereld de volgende :

van 11 tot 15 Brt	26 eenheden	
16	25	32
26	50	53
51	75	102
meer dan 75		54

Voor een land met dergelijke uitgestrekte kusten, is deze visserij eerder onbelangrijk. Zoals de Visserijwereld het uitdrukt, is dit aan gemiddeld 4 man per vaartuig, toch nog altijd maar 1000 vaste vissers. Tegenover de landbouw, die gevoelig van het EEG-landbouwfonds profiteert, is dit eerder aan de zeer lage kant. Wel moeten we toegeven, dat ondertussen de Ieren hun vloot uitgebouwd hebben vooral dan omdat de Raad van de ministers van de EEG in oktober 1976 in Den Haag bijeengekomen, enigzins te-

gemoet gekomen zijn aan de Ierse wensen en hen een groter kwotum toegezegd dan ze redelijkerwijze aankonden. Dit heeft hen toegelaten aan expansie te doen en hiervoor enkele moderne buitenlandse eenheden aan te trekken en aan nieuwbouw te doen waaraan de Feoga ook tegemoet gekomen is. Men heeft nu zelfs reeds Ierse purse-seiners namelijk de door de Ieren zo gehate manier van visserij waarmee men werkelijk bepaalde visstanden, zoals onder meer de haring, grote schade kan berokkenen. Het is dus duidelijk dat het vele Ierse geschrei en geblaas tegen de buitenlandse vissers en tegen overbevissing in feite maar ingegeven is door afgunst en dat ze, van zodra hen zelfs de kans gegeven wordt, er met de grove borstel doorgaan. Wat ded Ieren in feite willen, is dat het traditioneel buitenlands visje van de EEG-partners aan hen zou toekomen. Het is dan ook eerder miselijk egoïsme de Ieren te horen betogen uit beschermingsgronden. Er uitbreidingsmogelijkheden gelaten is de visserij in dit land voldoende en er is hen voor de verschillende vissoorten kwota voorzien die hen eerder gelukkig moet stemmen, want ze zijn nog altijd niet haalbaar. Anderzijds moeten de andere landen met een vermindering van hun kwota genoegen nemen. Het is dus duidelijk slechte wil vanwege de Ieren die het zover drijven gemeenschapskredieten binnen te rijden voor uitbouw van hun vloot en aan diegenen die hen bij de uitbouw de mogelijkheden verlenen, ondankbaar te verjagen. Men moet in feite toch maar durven !

NOORS-RUSSISCH INCIDENT BIJ HET KONTROLEREN VAN SOVJETTREILER

Een normale inspectie van het 2800 Brt grote Russische fabrieksschip de «Kometas», door de Noorse marine, gaf aanleiding tot moeilijkheden en tot een klein incident.

Het Russisch vaartuig viste met maaswijdte van 58 mm terwijl dit 120 mm had moeten zijn. De Sovjets visten echter op rosevis voor vismeel en hierop liggen er geen beperkingen. Voor normale visserij moet men echter met een 120 mm met vissen en de Noren lieten opmerken dat men de kans loopt, met de 58 mm mazen eveneens kleine kabeljauw te vangen, hetgeen verboden is. De Noren maakten een proces-verbaal van vaststelling op, maar toen ze de Sovjettreiler wensden te verlaten, mochten ze de hangladder niet gebruiken. Deze werd tot driemaal toe weer opgetrokken, zodat ze hun kleine vedette onderaan het schip niet konden bereiken. Tenslotte werd van boord

van de Noorse patrouilleboot een waarschuwingsschot gelost dat echter niet onmiddellijk iets uithaalde. Slechts wanneer de patrouilleerboot zijn kanon op het Russisch vaartuig richtte en het signaal opstak «iedereen van dek» waarbij het de intentie liet blijken dat er zou geschoten worden, lieten de Russen aan de Noren toe het fabrieksschip te verlaten en werd de hangladder neergelaten.

Naar het schijnt mag men werkelijk op «rosevis» met netten van gelijk welke maaswijdte vissen, zonder evenwel andere ondermaatse vis op te halen. Of dit echter vermisbaar is, is een andere kwestie. Om overtredingen te vermijden, moet de Rus dus zorgen dat hij geen enkel ondermaatse visje van een beschermde vissoort aan boord heeft of deze voldoende kunnen kamoufleren of onmiddellijk tot vismeel verwerken, zodanig dat geen vaststelling meer mogelijk wordt.

VAN BELANG VOOR ONZE VISSERS

"KINGFISHER" - ZEEKAARTEN

Beschadigde treiler- of seinenetten tijdens de visserij betekent een groot tijdverlies en bijgevolg een even belangrijk geldverlies. Dat weet de visser best.

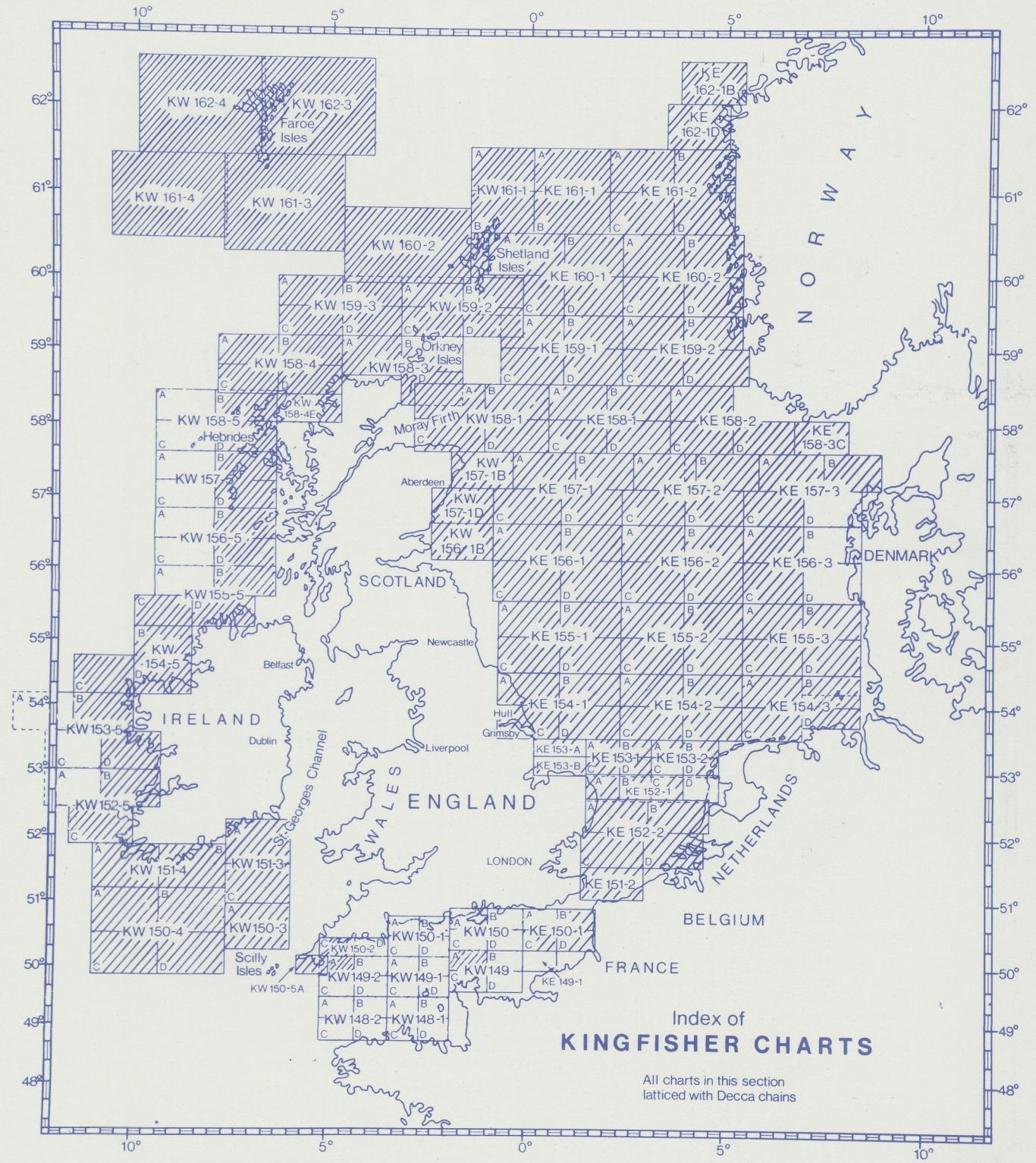
Er zijn duizenden wrakstukken en andere onderwaterhindernissen op de zeebodem, zowel dicht bij de kust als verder verwijderd, die het vistuig kunnen beschadigen. Heden is het echter mogelijk een groot gedeelte van deze beschadigingen te vermijden door de uitmuntende Kingfisher-zeekaarten te gebruiken opgesteld door de "White-Fish-Authority".

Goede zeekaarten voor de zeevisserij moeten aan bepaalde eisen voldoen in verband met de schaalgrootte en de inlichtingen die ze weergeven. Jammer genoeg zijn de kaarten uitgegeven door de hydrografische diensten van de meeste landen niet geschikt voor de visserij. Doorgaans zijn deze kaarten van een te kleine schaal en geven zelden of totaal geen inlichtingen over de toestand van de zeebodem.

De Kingfisher-zeekaarten bezitten deze nadelen niet. Ze zijn opgesteld op grote schaal en geven nauwkeurige inlichtingen over de zeediepten en de gekende hindernissen en wrakken. Om de wrakstukken, grote bodemstenen en oneffenheden te vermijden, die zoveel schade aan het vistuig berokkenen, kan men niet zonder deze kaarten.

Al de Kingfisher-zeekaarten worden verkocht met de Decca-Loran A of Loran C vierkanten en de posities van alle bodemhindernissen aangeduid op de kaart vindt men eveneens met helling aangeduid in de rand. De schaalgrootte die 1/45.000 is onder de kust, 1/100.000 voor de Noordzee en 1/200.000 voor de kustwateren, laat aan de schipper toe om er de te doorlopen weg van het sleepnet aan te duiden samen met de bijkomende inlichtingen over het profiel van de zeebodem, namelijk deze inlichtingen die van bijzonder nut zijn voor de aard en manier van zijn visserij. Wij kunnen een ganse serie Kingfisher-zeekaarten bezorgen voor het merendeel der visserij in diepe wateren, in wateren van gemiddelde diepte en voor de visserij op korte afstand van de kust. Ondertussen gaat men door met nieuwe aangepaste kaarten aan de reeksen toe te voegen. De invoering van kartografische technieken met gebruik van ordinaten heeft toegelaten de produktie van nieuwe zeekaarten te bespoedigen.

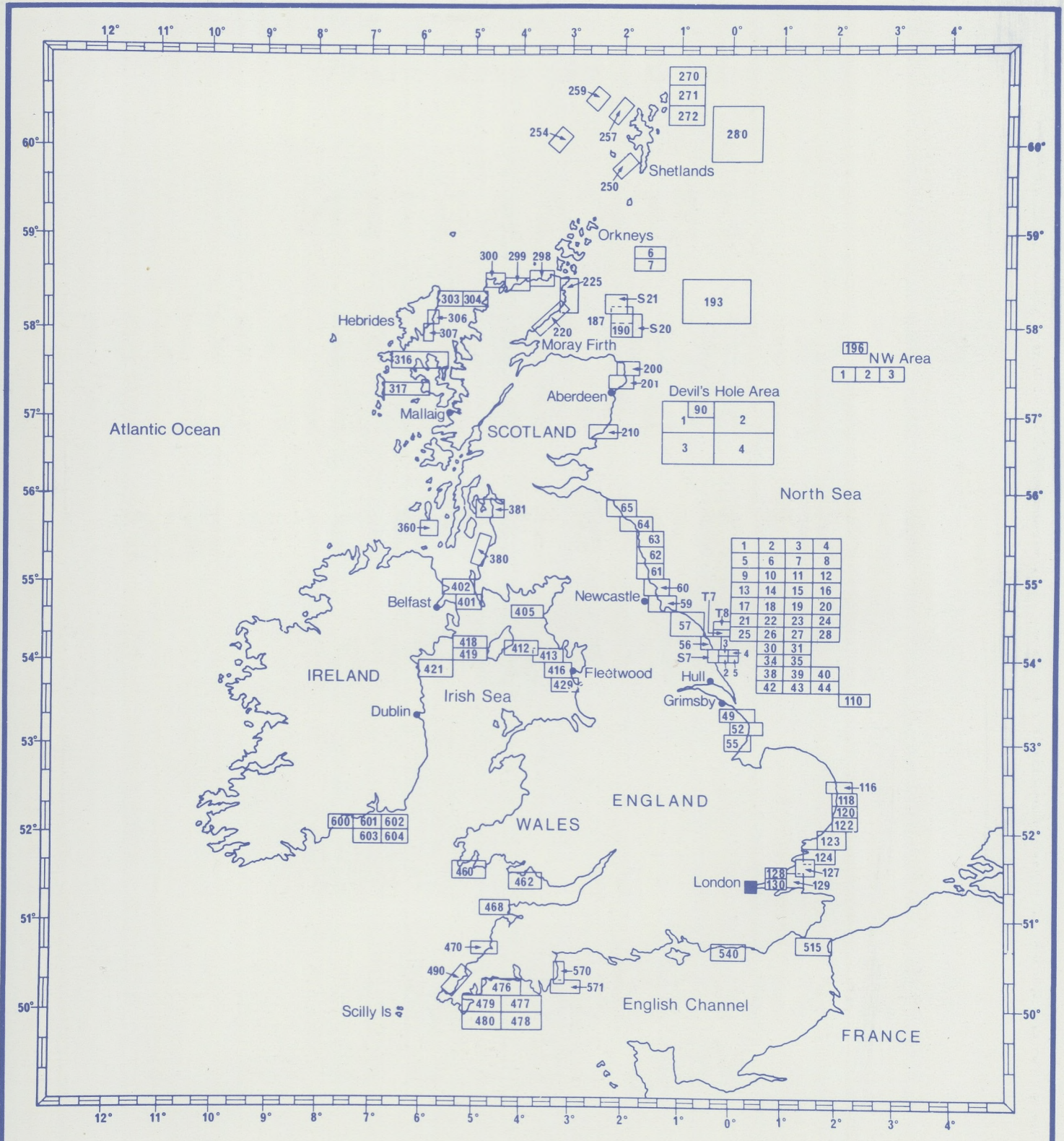
De drukkerij „Het Visserijblad”, H. Baelskaai 30, Oostende, tel. (059) 70.77.13, kan de reders deze kaarten bezorgen. De bestelling kan volgens de plaats van de visserij gedaan worden. Bij bestelling moeten de kaarten nochtans kontant betaald, samen met de kosten er aan verbonden.



kingfisher
charts

HOME WATERS

All charts in this section latticed with Decca chains
Shaded areas show charts on sale



kingfisher INSHORE charts

BESTEL AL UW

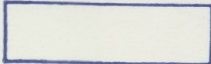
ZEEKAARTEN

**BELGISCH-NEDERLANDSE
ZEEMANSALMANAK**

HOOGWATERBOEKJES

VISMAPPEN

BIJ DE DRUKKERIJ

Nieuwsblad
 **van de** **KUST**

**HENDRIK BAELSKAAL 30 OOSTENDE
TELEFOON 059/70.77.13 - 059/70.77.14**

KORTE BERICHTEN

Canada herwaardeert zijn haring

Terwijl vroeger jaren de Canadese haring vooral voor vismeel doeleinden gevangen werd, zijn in de paar laatste jaren hierin veel veranderingen gekomen. Alleen reeds door het beter bestemmen van de haring voor verbruiksdoeleinden zal de seinevisserij in de Funday Baai in 1977 het dubbele in aanvoerwaarde opleveren tegenover 1975.

Voor het veranderen van de bestemming van de gevangen haring van verwerking voor vismeel tot konsumptieharing, heeft het Ministerie van Visserij onder de leiding van minister Romeo Le Blanc, een krediet van 50 miljoen uitgetrokken. Inderdaad verhoogde de aanvoerwaarde in 1976 van de haring van 100 miljoen B.fr. in 1975 tot 150 miljoen en dit voor 20 duizend ton minder! Dit voornamelijk omdat de verhouding van de consumptieharing ten overstaan van de vismeelharing verhoogde van 20 tot 66 t.h., terwijl de gemiddelde waarde per kg. van de totale aangevoerde haring verdubbelde, zonder nochtans hoge toppen te scheren. Inderdaad verhoogde de gemiddelde haringprijs van 1,10 fr. per kg tot 2,20 fr! Nochtans hoopt men ook in 1977 de aanvoerwaarde ten overstaan van 1976 opnieuw gevoelig te verhogen, zodat dit bijna het driedubbele zal betekenen tegenover '75 en rond de 250 miljoen B.fr. zal komen te liggen.

De door het Ministerie uitgetrokken kredieten worden vooral aangewend voor de uitbouw en modernisering van de verwerkingsnijverheid onder meer inleggerijen, conserverijen, enz..... Nochtans blijft de Canadese opvangcapaciteit voor consumptiedoelstellingen nog altijd onvoldoende voor de 72 duizend ton haringkwota. In de Funday Baai zal men nu trachten de bereidingscapaciteit op te trekken van 30 tot 50 duizend ton, terwijl men in Oost-

Nova Scotia en in Noord-New-Brunswick de verwerkingscapaciteit zal optrekken tot 5 duizend ton. Verder werd er een overeenkomst getroffen meteen Pools fabriekschip, die 15 duizend ton van de seinevisserij zal kopen.

We delen dit onze lezers mede om hier een prachtig voorbeeld te geven van een ombouw van een visserij voor industriële doeleinden, namelijk voor vismeel, tot consumptiedoelstellingen. Terzelfdertijd wordt de aanvoerwaarde voor de visserij verveelvoudigd en wordt de werkgelegenheid uitgebreid. Inderdaad is een verwerkingsbedrijf veel meer arbeidsintensief dan een vismeelfabriek.

De Canadese Federale regering zal in dit verband zelfs een programma opstellen om een spreiding in de aanvoer van de haring te verzekeren om piekaanvoeren te vermijden waarbij noodzakelijk een moeilijk op te vangen partij toch naar de vismeelproductie zouden gaan. Er zullen ook meer ijsfabrieken opgericht worden om de vis beter te kunnen bewaren. Verder zullen onderzoeken gedaan worden voor een beter bewerking en bewaring van de vis. Met Derde Landen en bijzonder met Polen wordt een handelsovereenkomst afgesloten waarbij dit laatste land bewerkte producten afneemt.

CORNWALL - VISSERS WENSEN EEN MAKREELVERBOD VOOR VISMEEL

Door de Devon en Cornwall gemeenten is een campagne gestart waarbij de gemeenteraden zich in moties uitspreken tegen het vissen van makreel voor industriële doeleinden. Voor deze protesterende kustgemeenten gaat het in de eerste plaats om de Schotse seinevisserij weg te krijgen. Deze komen de makreel voor de kusten van Devon en Cornwall in massa wegvisseren voor de neus van de traditionele lokale vissers. De seinevisserij geraken met hun vangst terecht bij de vismeelfabrieken en door de enorme hoeveelheden die zij vangen, rendeert deze visserij nog altijd. Als de lokale visserij uit Devon en Cornwall nu eist dat de makreel niet meer mag gevangen worden voor industriële doeleinden, is het duidelijk dat ze hier niet zo plots de vis wensen te beschermen, maar concurrenten uitschakelen. Indien de reuzevangers hun makreel niet meer kwijt kunnen aan de vismeelfabrieken, zullen zij de visserij moeten staken, ten profijte van de lokale visserij.

SNELLE VISSERIJ- PATROUILLEBOTEN VOOR SRI-LANKA (Ceylon)

trouilleboot van een serie van vijf voor de bescherming van zijn viswaters in ontvangst genomen. Het gaat hier om een kleine snelle 17 meter boot die een top bereikt van 24 mijl. Aan een kruissnelheid van 18 knopen bezit dit vaartuig een aktieradius van nagenoeg 800 mijl. De tanks kunnen 5000 liter brandstof opnemen. Er zijn 7 man aan boord. We menen dat Sri-Lanka best eerst had gezorgd voor de uitbouw en modernisering van zijn vloot in plaats van superdure patrouillevaartuigen te laten bouwen. Veel ontwikkelingslanden proklameren een economische zone en zijn nog niet eens bij machte deze ter waarde te brengen. Ondertussen gaan dan honderden miljoenen naar prestige-projecten. Ondertussen bezit het Europees België zelfs geen boot om een behoorlijke controle te doen op smokkel, visserijlimiten, sluiklozingen, zeereglementovertredingen, enz...

DE DOLFIJNEN IN GEVAAR

Volgens de Sovjet-bioloog Yakoblov wordt het bestaan van de dolfijnen ernstig bedreigd door overbevissing. In de Zwarte Zee zal men praktisch geen dolfijnen meer vinden indien men de passende maatregelen niet neemt. Nochtans werd de jacht op de dolfijn verboden door alle landen die langs de Zwarte Zee liggen, behalve dan door Turkije. Volgens de Sovjetgeleerde worden op die manier nog elk jaar zowat 40 duizend dolfijnen vernietigd en moet dit tenslotte op een ramp uitlopen. De andere oeverstaten zoals Rusland, Roemenië, Bulgarije en Griekenland, hebben echter een verbod op de dolfijnenjacht uitgevaardigd en dringen tevergeefs bij Turkije aan opdat deze eveneens een dergelijke maatregel zou nemen. Ook de dolfijnenstand in de Stille Oceaan gaat gevoelig achteruit, eensdeels door een onbelemmerde jacht en anderzijds door de immer voortdurende pollutie.



TOEGELATEN ALS BIJVANGST

Het verbod op haring te vissen houdt niet in dat men in alle toevallige kleine hoeveelheden in het net te krijgen. Deze hoeveelheden mogen echter een bepaald verhouding niet overschrijden.

Bij het vissen op sprout bv. mag men hoogstens 10 % haring als bijvangst behouden op het einde van de reis. Op 1000 kgr. gevangen sport mag men dus 100 kgr. haring aan boord nemen. Wanneer men op andere visserij gaat, dan mag men niet meer dan 5 % haring als bijvangst aan boord nemen of aan boord hebben op het einde van de reis. Voor ieder land wordt er dan nog een globaal cijfer voor de ganse visserij voorzien dat niet mag overschreden worden.

Ondertussen geven we nog eens de gebieden weer waar de haring niet mag gevangen worden:

- 1) in de Noordzee en het Oosten van het Engels Kanaal is de haringvisserij verboden tot 30 september 1977, volgens recente beslissing van de ministerraad van de E.E.G.
- 2) In het Bristol Kanaal, de Keltische Zee, het Westen van het Engels-Kanaal en het St Georges-Kanaal, is de haringvisserij verboden tot einde 1977.
- 3) In de Ierse Zee is de haringvisserij verboden in de 12 mijlszone langs de Ierse kust ten Noorden van de 53°20'.
- 4) West van Ierland is de haringvisserij tot 31 augustus verboden, evenals West van de Keltische Zee.

Dit alles wil niet zeggen dat nu de uiterste data van de verboden visserij, vrij zal mogen gevist worden. Inderdaad kan het verbod verlengd worden, terwijl voor de gebieden bepaald onder 4) hierboven vanaf 31 augustus (met uitsluiting van de Donegal-baai) bepaalde kwota per partnerland mogen weggevisst worden.

UITGEVALLEN NOORSE HARINGVISSERS VERGOED

Een bedrag van nagenoeg 14 miljoen B. Fr. werd onder 400 Noorse vissers verdeeld die verleden jaar getroffen werden door 'n verbod op de Atlantische-Skandinaafse haringvisserij. Het zijn slechts de specifieke haringvissers die hiervan hebben kunnen genieten en niet de seizoenharingvissers. Aldus waren in het begin 1000 aanvragen voor een vergoeding, maar ongeveer 600 aanvragen werden geweerd. Voor de overige betekende dit zowat een kleine 35 duizend B. Fr. per visser. Dat dit protest uitgelokt heeft, valt te begrijpen.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

AAN WIE DE SCHULD ?

Vis bleef aan boord zitten

Na het dieptepunt van verleden week zijn we deze week toch iets geklommen op de aanvoerladder. Vier IJslanders op de maandagmarkt, verder enkele spanvisseren en ook een paar Kanaalvangsten. Dat er echter niet zoveel vis nodig is als soms beweerd wordt, kon dit keer wel vastgesteld worden. Alhoewel er maandag in het geheel maar 10 beurten waren, viel de markt op het einde in elkaar. Voor de O.334 heeft daar schade van ondervonden. Schelvis en rode zeebaars, kabeljauw en gul kregen toen duidelijk lagere noteringen dan bij de marktinzet. IJslandvis dus veel goedkoper dan verleden week. Ook vis van de spanvisseren aan sterk gedaalde prijzen. Kabeljauw kreeg nog amper 36 fr, gul varieerde tus-

sen 15 en 35 fr het kg. Kleine wijting moest opgevangen worden en ook kleine gul vond niet steeds afnemers. Het moet gezegd dat het hier om zeer kleine sortering ging die men in feite best zou laten zwemmen.

Ook dure soorten, die van altijd : tarbot, tong, staart heilbot, rog, rode knorhaan, zonnevis en heek. Soorten die eigenlijk te weinig gebracht worden. Op de woensdagmarkt een mooie vangst schol die een beter lot verdiende. Er wordt momenteel zowat overal veel platvis gevangen zodat het niet alleen hier is dat de prijs onder renderend peil blijft.

EINDELIJK MEER GARNAAL

Uiteindelijk zullen we dus toch nog een garnalaanvoer krijgen, die naam waardig. Deze week zelfs al meer dan 4000 kg, 4267 kg om juist te zijn. De opbrengst van die aanvoer bedroeg 396.199 fr nadat de prijs schommelde tussen 148 en 158 fr. De laagste prijs kregen we donderdag toen 61 fr genoteerd werd. De gemiddelde prijs bedraagt toch nog 86 fr zodat met de grotere vangsten nog mooie resultaten bereikt worden. Sommige schepen brengen al meer dan 200 kg op de markt, andere geraken maar aan een 80 kg (en minder). De visvangsters blijven het ook behoorlijk doen en krijgen voor tong, schol en schar hoge prijzen.

WEER GOEDKOPER IJSLANDVIS

Na de heropflakking verleden week toen de meeste IJslandse soorten flinke prijzen haalden, zijn de meeste van die prijzen deze week nogal sterk teruggevallen. Vooral kabeljauw en schelvis lieten van hun pluimen zodanig dat op het einde van de maandagmarkt sommige sorteringen geen 20 fr haalden. Grote schelvis varieerde tussen 23 en 30 fr wat ook niet is om over naar huis te schrijven. Rode zeebaars kreeg tussen 32 en bijna 40 fr terwijl blauwe leng (die schaars blijft) nog tot 50 fr kreeg. Schotse schol en hondstong waren erg goedkoop, vooral hondstong deed het niet en haalde nauwelijks 30 fr. Voor heilbot werd tussen 99 en 165 fr betaald, dit volgens de sortering. Koolvis, de meest gebrachte IJslandse soort, kreeg tussen 18 en 27 fr. Vooral de kleine sortering kreeg op het einde van de markt een fikse klap.

Toen men, na de lossing van de O.282 van Charles Christiaan, en dit schip reeds verhaald was naar de overzijde, het visruim ging controleren, stelde men vast dat nog 25 ben rode poon was blijven zitten.

De O.282 werd nu verplicht op de dinsdagmarkt te gaan verkopen met zijn overschotje ! Behalve het feit dat men nu nogmaals 's morgens vroeg uit de veren moest voor de dinsdagmarkt, zit de reder met nieuwe kosten voor het lossen, rapen en wegen. Voor wie weet wat het minimumtarief hiervoor is, kan zich best voorstellen dat Charles er een hertelijke vloek doorgehaald heeft. Anders ware dit al in «één ruzie en één kost» doorgegaan.

Daarbij komt nog dat op de maandagmarkt de rode poon een zeer goede prijs kreeg en dat «Charel», na de vaststelling van de fout, toen absoluut niet wist wat hij de dinsdagmorgen zou krijgen voor zijn bonen. Nog een reden te meer voor onze joviale Charel om er een «fermen» door te draaien. Intussen vraagt men zich werkelijk af hoe dat inderdaad mogelijk is. En het is niet de eerste keer dat dit voorgekomen is.

Anderzijds schijnt het dat men geen lossersbaas een verwijt kan maken voor de eenvoudige reden, dat er geen lossersbazen zijn. De lossers worden individueel door de reder aanvaard, ofwel is het de visrapersbaas die er voor zorgt. Men kan dus moeilijk iemand verantwoordelijk stellen, want in feite moet de reder het lossen controleren en eens gaan kijken of niets is blijven zitten. Het is de stuurman die binst de reis een schema maakt hoe en waar de vis is weggestoken. Dit plannetje wordt dan aan de reder overhandigd, die er normaal met de lossers over spreekt of het hen overhandigt opdat zij zouden weten waar de vis zit en hoe de vis is weggestoken. De nalatigheid is ontstaan doordat men dacht, dat een bak volledig geledigd was aan vis en slechts ijs overbleef, terwijl het onderste van de bak nog 25 bennen vis bevatte. Naar ingewonnen inlichtingen zijn de lossers ter

goede trouw en gaat het hier werkelijk om een toevallige vergissing.

EEN DUUR GRAPJE VOOR DE REDER

We schreven reeds dat de reder hierdoor voor nieuwe kosten van lossen, rapen en wegen zit, terwijl het anders in één keer kon doorgaan. Daar is echter voor de reder en de vissers nog een tegenslag bijgekomen. Waar de rode poon op de maandagmarkt 1950 fr per ben kreeg, werd dit de dinsdagmorgen nog slechts 1550 fr, hetzij 400 fr per ben in min. In totaal maakt dit toch nog altijd 25 maal 400 fr of 10 duizend frank verlies voor reder en bemanning en het zijn voor het ogenblik tijden waar elke duizend frank goed kan gebruikt worden.

O O S T E N D E

VRIJDAG 5 AUGUSTUS 1977

WEST				
O.37	14	175	—	274.700
KANAAL				
N.759	15	75	2720	508.889

MAANDAG 8 AUGUSTUS 1977

IJSLAND				
O.282	18	480	—	599.011
O.202	18	880	—	1.238.269
O.236	17	700	—	971.090
O.334	18	640	—	808.931
O.141-369	12	950	—	1.134.530
Z.209-509	12	1200	—	1.224.710
NOORDZEE				
KANAAL				
O.180	18	250	360	567.683
NOORD				
O.229	13	220	—	206.110
WEST				
N.45	9	320	—	407.540
N.720	6	150	—	206.285
N.408	3	5	268	55.051

DINSDAG 9 AUGUSTUS 1977

WEST				
O.123	12	540	—	486.975
KANAAL				
O.66	12	135	—	252.871
IJSLAND				
O.282 (rest)		25	—	42.700

WOENSDAG 10 AUGUSTUS 1977

NOORDZEE				
O.279-Z.597	12	455	—	454.340
NOORD				
N.15	6	500	—	501.350

OOSTENDE DOVER/FOLKESTONE Uurtabel der overvarten

Uurtabel der overvarten voor de week van 14 tot 20 augustus 1977.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Alle dagen te 5.20 8.35 11.05 15.40 en 20.45

Op 15, 19 en 20 augustus 1977 bijkomende afvaart te 10.45.

Op 19 en 20 augustus bijkomende afvaart te 16.30.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 4.55 8.15 11.15 14.15 17.15 20.15 23.15

Op 15, 6, 17, 18, 19 en 20 augustus 1977 bijkomende afvaart te 2.15

Op 19 en 20 augustus 1977 bijkomende afvaart te 9.25

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Alle dagen te 1.00 10.55 12.40 16.45 en 19.40

Op 15, 19 en 20 augustus 1977 bijkomende afvaart te 15.55

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Alle dagen te 1.45 6.00

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 0.20 3.20 9.20 12.20 15.20 18.20 21.20

Op 15, 16, 17, 18, 19 en 20 augustus 1977 bijkomende afvaart te 6.20

Op 19 en 20 augustus 1977 bijkomende afvaart te 13.30

Afvaarten uit Folkestone :
Alle dagen te 19.00 23.30

VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek
Oude Stationsweg 15
Zaltbommel Holland
☎ 00-31-4180-2654

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
☎ 00-31-1150-94117

Reparatie-werkplaats voor België
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7, Rupelmonde
☎ 031-752051

(5723V)

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Maks.	Gem.
-------	----------	------	-----	------	-------	------

VISAANVOER TE OOSTENDE

5-8	2	15.220	825.954
8-8	13	282.618	7.533.369
9-8	3		820.652

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

3-8	6	647	61.169	78.—	114.—
4-8	9	332	71.664	66.—	105.—
5-8	9	800	65.015	61.—	102.—
6-8	3	268	38.448	148.—	158.—
8-8	7	1.007	92.949	74.—	107.—
9-8	7	713	66.954	74.—	110.—
	41	4.267	396.199		86.50

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

4-8	3	519	59.226
5-8	3	297,—	35.850
6-8	2	318	40.911
8-8	8	25.864	672.475
9-8	1	99	9.758
10-8	5	6.714	377.960

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

5-8	2	176	19.070	97,—	117,—
6-8	2	224	27.728	120,—	128,—
9-8	2	259	24.859	95,—	98,—
10-8	2	183	18.868	96,—	106,—

TE KOOP

Een VISSERSVAARTUIG in 1958 gebouwd op de gekende scheepswerf Deweert, hebbende een bruto ton van 74,57 en voorzien van een Caterpillar van 370 PK. in gebruik genomen in november 1973.

Voor voorwaarden zich wenden bureel blad nr 4705N.

(4705N-8036V)

ZEEMANSALMANAK 1977

De prijs is vastgelegd op 650 fr. waaraan dient bijgevoegd 36 fr. B.T.W. en 60 fr. verzendingskosten, te storten op postchecknummer 000-0418987-44 van het „Nieuwsblad van de Kust”, H. Baelskaai 30, Oostende.

De BTW is niet verschuldigd voor rederijen.

VERKRIJGBAAR :

A. IN BELGIE

- ter drukkerij „Nieuwsblad van de Kust”. Hendrik Baelskaai 30 te Oostende ;
- Beroepsvereniging „Hand in Hand”. Tijdokstraat 34, te Zeebrugge ;
- O.V.A. Vismijn, Oostende ;
- MARTIN & Co, Brauwervliet 28, 2000 Antwerpen ;
- Fa. BOGERD, Brauwervliet 36-38, 2000 Antwerpen.

B. NEDERLAND

- Handelsondernemingen MARITIEM, Vissershavenweg 46, Scheveningen ;
- N.V. Handel en Industriële Maatschappij J. VAN BEELEN, Middenhavenstraat 58-62, IJmuiden ;
- Harri Prins, Hendrikkade 90, Amsterdam ;
- Nieuwe Rotterdamse Instrumentenfabriek Observator, Steen IJmuider stores, Haven IJmuiden ;
- houwervliet 15, (Hoogvliet) Rotterdam.

Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

NIEUWPOORT

DONDERDAG 4 AUGUSTUS 1977

N.349 14.543
N.788 21.752
N.700 22.931

Platvis van 35 à 50 fr.
Tongen van 200 à 245 fr.
Kleine tong 133 fr.

VRIJDAG 5 AUGUSTUS 1977

N.498 8.000
N.349 12.507
N.700 15.343

ZATERDAG 6 AUGUSTUS 1977

N.700 29.783
N.349 10.500

MAANDAG 8 AUGUSTUS 1977

N.723 262.190
N.738 125.680
N.715 95.033 + RC 18.512
N.590 87.672 + RC 3.853
N.346 75.849 + RC 123
N.700 13.552
N.349 7.242
N.498 5.257

Vijf vaartuigen van de West en de kustvissers losten 25.860 kg vis, met inbegrip van slechts 700 kg tongen ! Voor wat de tongen betreft was er een merkelijke daling vast te stellen van de kleinste soort, die verkocht werden aan 120 à 125 fr. De andere soorten kregen : 1ste 220, de 2e 242, de 3e 264, de 4e 250, en voor de 5e soort werd 195 à 210 fr gegeven. Tarbotjes, zonnevis, grieten werden ook goed verkocht. Kabeljauw ging weg aan 2500 fr, de gullen van 2400 à 2000 fr de benne. De voor-kleine 1000 fr, de mini's aan 650 fr en sommige partijen moesten opgevangen worden. Grote platvis kreeg 2300 fr, maar de drielingen kregen slechts 1300 à 1500 fr. Visjes van 800 à 1200 fr. Grote wijting was in trek : 2 200 fr, kleine echter van 650 à 1000 fr. Rogsoorten waren duur : moers van 2800 à 3300 fr, de tilten 2650 fr s,cherpstaarten 2550 voor de grote, de kleine 2000 fr. Op de zeehonden, doggen en speerhaaien werden verschillende prijzen vastgesteld en daar speelde de kwaliteit natuurlijk de grote rol. Zo verliep de maandagmarkt met een eindresultaat van 672.475 fr.

WOENSDAG 10 AUGUSTUS 1977

N.470 136.432 + RC 6.608
Z.12 204.196
N.788 14.289
N.700 8.012
N.349 15.031

Deze vaartuigen losten 6.700 kg vis. Aanvoer van tongen 1200 kg. De tongprijzen waren de volgende : voor de vier grootste soorten van 218 à 229 fr, de 5e 177, de kleine 134 fr de kg. De Z.12 zorgde voor de rare vis en deze werden dan ook goed verkocht aan de winkeliers. Kabeljauw of gullen waren er nu eenmaal niet. Platvis werd gekocht aan 1600 en 1700 fr de benne. Drielingen van 1100 tot 1570 fr, de visjes van 830 tot 1020 fr de benne. Grote wijting 2140, de kleine van 650 à 800 fr. Moerroggen 2670 fr, tileten 2350 fr. Zeehonden 900 fr. Enkele bennen St Jacobsschelpen kregen 1620 fr de benne.

Dit voor de woensdagmarkt, die een eindcijfer gaf van 377.960 fr.

NIEUWPOORTS VISSER

HAALDE REUZE

SLAGTAND BOVEN

Het vissersvaartuig N.470 «Serge» van Zeger Lycke, die de visserij beoefende op de visgronden van Kentich Knock aan de oostkust van Engeland, kreeg bij het ophalen van zijn netten een gebogen reuzeslag-tand in de korre van ruim 4,50 m. lengte.

In de thuishaven was er grote belangstelling voor deze ongewone vangst. De slagstand heeft een omvang van ruim 45 cm aan de kant van het gebit. Het uiteinde loopt spits uit. Algemeen wordt aangenomen dat de tand afkomstig is van een mammoet. Sommigen beweren echter dat hij van een reuze-walvis is. Dit schijnt minder waarschijnlijk, aangezien er zeer weinig walvissen bestonden met tanden.

Voor de verlofgangers is de vangst een attractie.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 4 AUGUSTUS 1977

O.315 352.232 Z.551 86.640
Z.481 52.600 Z.573 403.270
Totaal 894.742

VRIJDAG 5 AUGUSTUS 1977

Z.105 376.986 Z.510 234.120
Z.592 235.690 Z.599 176.410
Z.542 266.620 Z.568 231.900
Z.445 26.140 Z.556 19.280

Totaal : 1.567.146

MAANDAG 8 AUGUSTUS 1977

O.313 395.145 Z.576 525.180
Z.581 321.200 Z.161 426.960
Z.176 535.640 Z.402 326.660
Z.546 106.930
Totaal : 2.637.715

DINSDAG 9 AUGUSTUS 1977

Z.5 591.937 Z.533 197.494
Z.507 341.426 Z.162 722.250
Z.492 306.291 Z.307 284.793
Z.551 70.234
Totaal : 2.514.425

WOENSDAG 10 AUGUSTUS 1977

Z.518 264.300 Z.570 153.090
Z.564 307.914 Z.19 643.718
Z.512 189.270 Z.324 444.655
Z.445 38.540 Z.582 217.402
Z.427 215.831 Z.600 199.582
Z.506 392.484 Z.563 169.260
Z.580 141.152 Z.481 40.820
Totaal : 3.418.018

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 12 AUGUSTUS 1977

NOORDZEE : O.206/O.309 (600 m. : 50 shelfcod, 50 schelvis-totten, 250 grote gul, 250 kleine gul).
N.40/N.41 (650 m.).

DINSDAG 16 AUGUSTUS 1977

IJSLAND : O.317 (900 m., t.t.z. 50 shelfcod, 300 kab.-gul, 325 kools, 125 schelvis en totten, 60 bonen, 25 bl. leng, 25 varia).

O.129, O.216 (725 m., t.t.z. 460 bonen, 140 kools, 25 kab.-gul, 50 schelvis-totten, 20 leng, 30 varia).

KANAAL : N.719, O.118, Z.34.
GOLF VAN BISCAJE : Z.499.
MONKEY BANK : O.134.
WEST : O.35, N.408.

WOENSDAG 17 AUGUSTUS 1977

NOORDZEE : O.127/O.303 (vermoedelijk).
WEST : N.736, N.720.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	8-8-1977
Schelvis grote	.....
Schelvis midden	26.—29.60
Schelvis klein	19.60-23.40
Kabeljauw	17.60-21.40
Gul	21.40-30.60
Wijting	24.60-25.20
Schaat	.....
Zeebaars	63.—67.60
Leng	35.40-39.40
Schartong	21.80-50.40
Heilbot	13.40-16.—
Koolvis	82.—165.—
Hondstong	18.—27.—
Zeewolf	25.—
Staart	32.40-36.—
	99.—121.—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	8-8-1977	9-8-1977	10-8-1977
Lappen	205 —	.....	.....
Grote	220 -223	.....	.....
3/4	234 -236	.....	.....
Blok	226 —	.....	.....
Voor-kleine	186 -189	.....	.....
Kleine	159 -168	.....	.....
Slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

	8-8-1977	9-8-1977	10-8-1977
Grote	215 -230	230 -231	217 -222
Blok	227 -241	220 -227	211 -228
Fruut	235 -247	219 -232	218 -231
Schone kleine	220 -236	200 -215	209 -223
Kleine	161 -171	161 -165	152 -161
Tout petit	139 -148	137 -141	136 -140
Slips	127 -130	122 -127	118 -124

Nieuwpoort

	8-8-1977	9-8-1977	10-8-1977
Tong I	220 —	.....	218 —
Tong II	242 —	.....	229 —
Tong III	264 —	.....	228 —
Tong IV	250 —	.....	224 —
Tong V	203 —	.....	177 —
Kleine	120 -145	.....	134 —

PLADIJS

Oostende

	8-8-1977	9-8-1977	10-8-1977
Grote	31,60-35,—	24,—,—	29,—,—
Grote iek	34,—39,20	25,20,—	21,—,—
Kleine iek	26,40,—	.....	18,80,—
Derde slag	.....	21,40,—	18,80,—
Platjes	17,40,—	16,20,—	16,—,—

Zeebrugge

	8-8-1977	9-8-1977	10-8-1977
I	20,—24,—	20,—27,—	19,—23,—
II	18,—20,—	19,—22,—	18,50-20,—
III	18,—21,—	19,—22,—	18,50-19,—
IV	16,—19,—	16,—17,—	16,—17,—
V	.....	.....	.....

Nieuwpoort

	8-8-1977	9-8-1977	10-8-1977
Moelen	.....	.....	.....
Grote pladijs	47,—	.....	34,—
Drielingen	26,—	.....	24,—32,—
Platjes	16,—24,—	.....	20,—,—

De werken aan de haven van Zeebrugge hervat

Met het einde van het bouwverlof zijn ook de werken aan de haven van Zeebrugge aangevat. Teneinde het seizoenbedrijf niet te hinderen, wordt er thans geen zand opgespoten op het strand te Knokke - Centrum, maar wel wordt de bufferzone op Heist - West verder aangevuld. Op aandringen van het gemeentebestuur zullen de pompen welke opgesteld staan aan de Elizabethlaan bij de constructie overdekt worden teneinde de lawaaihinder weg te nemen.

Ook de Fourrierstraat zal weldra totaal tot het verleden behoren. De aannemer heeft reeds zijn barakken aldaar weggenomen en het geheel wordt ook opgespoten op straatniveau. De gehele bufferzone wordt omgeven met een dijk welke ongeveer een tweetal meter hoger zal liggen dan de kustbaan waardoor deze zone ook zal onttrokken worden aan het zicht. De bufferzone zal namelijk voor de duur der werken als stapelplaats en werfplaats gebruikt worden. Teneinde de verbinding mogelijk te maken

met de voorhaven worden in het najaar de werken gestart voor de aanleg van een dertien meter brede brug over de kustbaan en dit ter hoogte van de huidige Fourrierstraat. De vroegere kustbaan, welke reeds een noordelijke omlegging kende, zal volledig onderbroken worden voor de doorsteek van de nieuwe zeesluis. Alle verkeer zal dus over de zuidelijke ringbaan gebeuren. De zeedijk zal vanaf het Vuurtorentje totaal afgesloten worden voor alle verkeer ook voor voetgangers.

De zandopspuitingen zullen begin september opnieuw aangevat worden op het strand Knokke - Center en doorgezet worden zover de wandelweg van de zeedijk strekt, t.z. tot aan het Zwin. Hiervoor worden drie bijkomende pompstations gebouwd. Deze zullen elektrisch aangedreven worden en op de zeedijk geplaatst worden. Deze zullen echter voor juli 1978 opnieuw weggenomen worden. Volgend jaar starten eveneens de werken voor het afdammen van de Appellzak teneinde het opgespoten zand zoveel mogelijk te bewaren.

Tot zover enkele nieuwtjes om en rond de havenwerken te Zeebrugge. Het is vanzelfsprekend dat deze werken in grote mate het uitzicht van Heist - West zullen veranderen en een grote bedrijvigheid aldaar zullen teweeg brengen. Het gemeentebestuur blijft waakzaam en onderhoudt regelmatig contacten met het ministerie en de raamkontraktanten.

BRITSE

VISSERIJMISSIE NAAR SPANJE

Een Britse handelsdelegatie om vis naar Spanje te verkopen zal van 25 september tot 1 oktober de Spaanse steden Madrid, Vigo, Barcelona en Bilbao bezoeken gepatronneerd door de «White Fish Authority». Dit met het doel om de Britse eksport naar het buitenland te bevorderen.

Belachelijk protest

De CVP Oostkust heeft zich verontwaardigd daarover uitgesproken.

Aan de ene zijde protesteren ze en aan de andere zijde vergeten ze dat het hun mandatarissen zijn die het land besturen en dus tot de uitvoering van deze werken deden beslissen.

Waarom nu beroep doen op de parlementairen als het kalf verdronken is. Dit alles moest ooit vóór deze werken aanbesteed werden, geschied zijn.

Maar de politiciers moeten toch iets doen om de façade van de partij te redden.

V.S.

VERANDERINGEN

IN DE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN, maand juni 1977

VERANDERING VAN EIGENDOM

Z.578 «Caroheim» — eigendom : 1. De Groote Georges - Vanden Abeele, Pannestraat 327, 8390 Knokke-Heist, tel. 050 51 29 85 — 2. Bil François - Neyts, Heistlaan 76, 8380 Knokke-Heist. — Zeebrief : 12.7.1977.

WIJZIGING BENAMING :

O.81 «John» — PVBA Rederij Van Lul - Pintelon wordt gewijzigd in PVBA Rederij «De Zeester», H. Baelskaai 34, 8400 Oostende, tel. 050 70 47 79 — Zeebrief 15.7.1977.

VERANDERING IN DE

SCHELDEVLOOT INBOUW NIEUWE MOTOR OPDRIJVEN VAN PK

D.28 «Nancy» — Eigendom : Geleyn Ronald, Sportpleinstraat 21, 2790 Kieldrecht — Motor GM — 165 PK — nr 67169475 — bouwjaar onbekend.

ADRESVERANDERING :

O.118 «Maurits-Roger» — eigendom : PVBA «De Trawler», Sergeant De Bruynestraat 35, 8400 Oostende.

HOOGWATER-BOEKJES

De firmas die wensen Hoogwaterboekjes voor 1978 te bestellen, worden verzocht dit nu reeds te doen, daar deze meer en meer gevraagd worden en de uitgave begin november reeds zal verschijnen.

De prijs zoals vorig jaar is gesteld op 25 fr. BTW inbegrepen plus 6 fr. verzendingskosten, kan gestort worden op P.C.R. 000-0418987-44 met vermelding van het getal en de uitgave.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	8-8-1977	9-8-1977	8-8-1977	9-8-1977	8-8-1977	9-8-1977	8-8-1977	9-8-1977	8-8-1977	9-8-1977	8-8-1977	9-8-1977	8-8-1977	9-8-1977
Tarbot . groot (123)	185 -229	224 -238			218 -230	199 -228	181 -223	200						
middel (123)	145 -161	140 -158			149 -157	165	130 -154	150					170	
klein (123)	110 -129	90 -100			117 -129	129	105 -127	110					120	
Griet : groot (123)	110 -116	120 -128				110 -117		115					90 -100	
middel (123)		103 -115				103 -108								
klein (123)	58, -63,-	84, -100				67, -82,-								
Schelvis : groot	26, -34,20		49,40											
middel	20, -26,40		36,60											
klein	17, -21,-													
Heek : groot	46, -52,40	28, -53,-	51, -		19, -61,-	43, -								
middel	41, -45,40		46, -			40, -								
klein														
Lom														
Leng														
Rog (I)	28,60-33,-		29, -29,40			26,20								
Keilrog (123)	34, -56,60		34, -52,-											
Rog (23)			57, -60,20											
Tiltten (23)		58, -60,-			58, -61,-		75, -78,-							
Scherpstaart (23)		50, -54,-			60, -		64, -67,-		56, -66,-				53, -	
Halve mans (23)		56, -60,-			60, -64,-		65, -67,-		54, -				48, -	
Teelt (2)		42, -44,-			40, -43,-		72, -74,-		50, -				48, -	
Katrog (2)		40, -42,-			39, -42,-		44, -50,-		48, -				36, -	
Kabeljauw		18, -23,-			22, -		43, -48,-							
Gul (groot)	24,40-38,-		36, -		40, -42,-	21,60-30,40	20, -22,-							
Gul (middel)	14,60-39,20	47, -48,-	20, -34,-		38, -43,-	16,20-26,60	40, -42,-	50, -						
Gul (klein)		37, -45,-			32, -36,-		35, -40,-	42, -48,-						
Hozemondhamme		34, -36,-			28, -35,-		30, -34,-							
Wijting : groot	99, -141,-		125 -130			114 -149								
klein	13,60-32,-	30, -34,-	13, -36,-		27, -29,-	13,40-26,-	19, -22,-	44, -					43, -	
Schar		18, -20,-			13, -		13, -15,-	13, -20,-					16, -	
Steenhol	22,40	15, -	11,80-16,-		15, -	10, -15,-	17, -	10, -16,-					10, -15,-	
Zeehaai	17,20-90,-		13, -84,-			11, -75,-								
Hondshaaf	22,20-29,60	30, -34,-	21,60-27,80		35, -		28, -32,-							
Doornhaaf	13,40-21,-		18, -											
Pieterman														
Makreel														
Horsmakreel														
Zeekeeft														
Schaat														
Zeebaars (klipvis)														
Kongeraal	16,80													
Schartong														
Volle haring														
Ijle haring														
Haringshaaf														
Steenholk			10, -											
Heilbot														
Koolvis														
Steur														
Zeewolf														
Pollak			28,40-35,-			28, -								
Zonnevis						23,40-25,60								
Koningsvis														
Vlaswijting			97, -166											
Zeeduivel					31, -									
Schotse schol														
Zeehond		15, -			17, -		13, -17,-	30, -				18, -		
Bot												7, -		
Rode Poon (roobaard)								35, -				32, -		
Grauwe Poon (knorth.)	15, -	12, -			8, -		8, -12,-							
Rode Knorhaan			16,40-52,-											
Posten		10, -14,-			9, -13,-		8, -	12, -			14, -			
Langoesten (midden)														
(klein)														

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

N E D E R L A N D

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de donderdagmarkt van 4 oogst werd aangevoerd : 2.105 kg tong; 63 kisten tarbot en griet; 37 kisten schelvis; 633 kisten wijting; 904 kisten schol; 41 kisten schar; 39 kisten makreel en 155 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 15,71-14,92; fr. tong 16,22-16,05; grootmiddel tong 15,61-15,02; kleinmiddel tong 14,31-13,80; tong één 13,01-11,53; tong twee 8,95-8,53; zalm 16,01.

Per 40 kg.: leng 92; hake 242; tongschar 201-101; tarbot 450-184; griet 254-102; kabeljauw één 122; kabeljauw twee 184-140; kabeljauw drie 176-100; kabeljauw vier 142-90; kabeljauw vijf 108-45; schelvis drie 136; schelvis vier 86-63; schol één 124-71; schol twee 96-71; schol drie 92-62; schol vier 81-51; wijting drie 64-34; makreel één 60-56,60; makreel twee 46-21,60; makreel drie 28-19,40; schar 67-33; rode poon 118-96; bot 34-20; horsmakreel 18-11; haai 78-48.

Aan de vrijdagmarkt van 5 oogst werd aangevoerd : 2.400 kg tong; 46 kisten tarbot en griet; 1166 kisten kabeljauw; 1754 kisten koolvis; 376 kisten schelvis; 1100 kisten wijting; 933 kisten schol; 63 kisten schar; 199 kisten makreel en 133 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: grote tong 16,70-16,52; grootmiddel tong 15,88-15,17; kleinmiddel tong 14,40-13,91; tong één 13,15-11,70; tong twee 9,30-8,70; tarbot 15,50-14,09.

Per 40 kg.: bot 28-20; krab 40; rode poon 72-33; poontjes 31; hammen met kop 14-124; tongschar 180-108; tarbot 428-187; griet 257-100; kabeljauw één 168-108; kabeljauw twee 180-102; kabeljauw drie 154-110; kabeljauw vier 142-108; kabeljauw vijf 82-35; koolvis één 74-70; koolvis twee 70-68; koolvis drie 41-39; koolvis vier 41-39; schelvis één 154-124; schelvis twee 164-98; schelvis drie 110-38; schelvis vier 86-40; schol één 112-96; schol twee 92-75; schol drie 74-62; schol vier 61-37,50; wijting drie 54-32,50; makreel één 52; makreel twee 63-21,60; schar 61-30.

De besommingen waren :
KW 20 f16.200; 123 f97.200; HD 25 f38.700; SCH 36 f8.200; UK 17 f3.800 48 f4.100; 78 f3.500; 135 f1.500; 137 f9.200; 138 f11.700; 145 f3.800; 159 f8.800; VD 20 f600; 77 f12.500; WR 17 f2.900; 98 f600; IJM 18 f900. Verder waren er 6 Texelaars met een totaal van f192.000.

Aan de maandagmarkt van 8 oogst werd aangevoerd : 9.830 kg tong; 161 kisten tarbot en griet; 1238 kisten kabeljauw; 11 kisten koolvis; 208 kisten schelvis; 1450 kisten wijting; 3006 kisten schol; 101 kisten schar; 31 kisten makreel en 172 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 15,35-14,14; gro. tong 16,44-15,99; grootmiddel tong 14,95-14,59; kleinmiddel tong 14,51-13,65; tong één 12,02-11,61; tong twee 8,92-8,24.

Per 40 kg.: krab 36-19; tongschar 156-84; kleine kreeft 130-126; rode poon 124-57; haai 86-72; krabbepoten 80; tarbot 445-194; griet 254-120; kabeljauw één 156-134; kabeljauw twee 144-114; kabeljauw drie 144-106; kabeljauw vier 132-100; kabeljauw vijf 81-36; schelvis één 100-88; schelvis twee 108-72; schelvis drie 92-66; schelvis vier 65-35; koolvis drie 104; schol één 90-70; schol twee 80-60; schol drie 66-45; schol vier 64-45; wijting drie 52-35,60; makreel één 51; makreel twee 47-20,80; makreel drie 28; schar 52-22; hammen met kop 126-100.

De besommingen waren :
KW 4 f10.200; 11 f41.000; 22 f23.100; 45 f41.500; 113 f10.900; 117 f35.200; 145 f26.200; 149 f14.400; 152 f17.100; 167 f23.300; 173 f20.600; 185 f8.300; 189 f24.600; 194 f16.300; 214 f7.800; 221 f21.200; 226 f19.400; SCH 256 f24.300; WR 32 f22.200; 57 f30.900; IJM 20 f7.900; 29 f17.800; 44 f24.100; 115 f22.000.

Aan de dinsdagmarkt van 9 oogst werd aangevoerd : 635 kg tong; 3 kisten tarbot en griet; 346 kisten kabeljauw; 3 kisten wijting; 313 kisten schol; 38 kisten schar; 3 kisten makreel en 38 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 15,50; grote tong 16,75-16,11; grootmiddel tong 15,56-14,81; kleinmiddel tong 15,45-14,54; tong één 12,76-12,35; tong twee 9,09-10,00.

Per 40 kg.: tarbot 260-179; griet 156-120; kabeljauw één 156-120; kabeljauw twee 110-80; kabeljauw drie 112-82; kabeljauw vier 104-94; kabeljauw vijf 63-57; schol één 74-72; schol twee 70-69; schol drie 120-52; schol vier 80-68; makreel twee 60-69; schol drie 120-52; schol vier 80-68; makreel twee 62-53; schar 52-35; haai 76; horsmakreel 44-36; wijting drie 42; harders 160-114; bot 28-20; rode poon 96-63.

De besommingen waren :
KW 117 f17.100; VD 20 f800; WR 75 f1.100; 98 f1.200; 137 f1.500; 138 f1.900; 244 f1.300; IJM 18 f2.100; 27 f3.100; 47 f760. Een Deense snik met f31.400.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van : 1-8 t/m 5-8-1977

Door 85 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrenst	Prijs per kg.
37.298 kg.	Tong	f 473.792,66	van f 17,22 tot f 8,53
10.361 kg.	Tarbot	f 75.409,66	van f 15,80 tot f 3,61
94.895 kg.	Schol	f 155.530,12	van f 3,05 tot f 1,24
25.105 kg.	Kabeljauw	f 43.616,96	van f 5,70 tot f 0,95
3.828 kg.	Griet	f 12.383,66	van f 6,72 tot f 2,23
20.295 kg.	Schar	f 20.548,19	van f 1,68 tot f 0,64
2.315 kg.	Wijting	f 3.608,25	van f 2,75 tot f 1,34
8.290 kg.	Bot	f 5.059,02	van f 0,70 tot f 0,50
3.945 kg.	Poon	f 4.594,78	van f 1,90 tot f 0,75
1.150 kg.	Steenbol	f 1.124,88	van f 1,26 tot f 0,50
1.110 kg.	Tongschar	f 3.280,48	van f 4,51 tot f 2,42
420 kg.	Harder	f 1.445,20	van f 4,10 tot f 3,15
252 kg.	Ham	f 1.559,16	van f 5,17 tot f 4,19
245 kg.	Hozemond	f 484,21	van f 2,20 tot f 1,59
196 kg.	Krabpoot	f 620,49	van f 3,74 tot f 2,72
693 kg.	Diversen	f 1.123,78	
210.398 kg.		f 804.181,50	

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

16/124 (T) Haven Blankenberge. — Lichtboeien gelegd.

Positie : 51°19'00"N — 3°06'05"E.

Volgende lichtboeien met radarreflector werden uitgelegd :

- kleine groene spitse boei, gemerkt „Wk” met groen flikkerlicht, 300 m inwaarts en 10 m E van W-havenhoofd ;
- kleine rode stompe boei, gemerkt „Wk”, met groen flikkerlicht, 300 m inwaarts en 10 m W van E-havenhoofd.

(Med. Loodswezen Oostende 20-7-77 — H. 62131)

16/125 Scheur-Wielingen route. — Lichtboei verlegd.

Positie : 51°23'43"N — 3°07'40"E.

De lichtboei „Scheur-Zand” werd verlegd naar bovenstaande positie.

(Zie Belg. krtn. „D 11”, „104”, „Monding der Westerschelde” en Lichtenlijst 1977 - Nos 72 en 452)

NEDERLAND

16/126 Westerschelde. — Stoombootengat. Juiste positie ton Zie B.a.Z. 14/119-1977

De spitse ton StG 5 verplaatsen (± 200 mW) naar 51°22'11"N — 3°46'27"E.

(Zie Belg. krtn. 104)

(Ned. B.a.Z. 2309 — H. 62123)

REDERS

LEEST UW VAKBLAD



HULP in NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAL, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex: hunood 812.29



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.

