

het visserijblad

Vrijdag 13 oktober - Nr. 38

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. —
3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 133 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: H. BAELSKAAL 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 —
B.T.W. 412.522.588 DIREKTEUR: PR. VANDENBERGHE

De EEG dient klacht in bij het Hof van Justitie tegen eenzijdige Britse maatregelen

Slechts één week na de aanhouding van 2 Franse schippers voor de kusten van Groot-Brittannië en hun veroordeling voor de maritieme rechtbank van Milford-haven, heeft Brussel reeds een klacht ingediend bij het Hof van Justitie te Luxemburg tegen de eenzijdige, door Groot-Brittannië getroffen maatregelen op de netmaaswijdte. In Groot-Brittannië verdenkt men Frankrijk ervan de aanstichter te zijn van deze klacht en de andere partners onder druk gezet te hebben. Het was trouwens de Franse minister Le Theule die een formele klacht bij de Commissie te Brussel dienaangaande had ingediend. Volgens Frankrijk zijn de maatregelen door de Britten genomen in flagrante overtreding met de bepalingen van het Verdrag van Rome, dat ten slotte de hoeksteen vormt van de Europese Economische Gemeenschap. Anderzijds kon men te Brussel vernemen dat de Fransen niet volledig in hun recht zijn, waar zij de beschermingsmaatregelen als zodanig aanvallen. Volgens sommige ambtenaren van de E.E.G. zou men de zaak in feite dienen te herleiden tot een te overhaastig besluit en een te overhaastig in voege stellen door de Britten van bepaalde beschermingsmaatregelen via de netmaaswijdteverhoging. In Brussel zou men eerder geneigd zijn Groot-Brittannië te verwijten, dat vooreerst de toelating van de Commissie moest verkregen worden. Tevens wordt aangestipt, dat Brussel slechts bezwaren zou laten gelden hebben wat het tijdstip van het in voege treden van de verhoging van de netmaaswijdte zou betreffen. Voor Brussel moest men meer tijd geven, vooral aan de Franse gespecialiseerde kreeftjessissers, om hun overschot aan netten op te gebruiken en hen meer aanpassingstijd bezorgen.

Ook is de reactie van de Franse vissers, die de overzetsdiensten naar Groot-Brittannië in de war brachten, en die Britse lorries met kreeftjes en vis op straat ledigden, met mazout overgoten ofwel in de dokken kippen, heel slecht overgekomen. Het heeft zelfs gevolgen gehad op de houding van de Britse en Franse delegaties die zichtbaar tegenover elkaar stonden. Daar de andere partnerlanden niet zo bijzonder de Franse houding in al haar aspecten konden onderschrijven, is hierdoor tevens een kleine verwijdering tussen Frankrijk en de andere partners van de vroegere „Acht”, dat wil zeggen van de „Negen” zonder Groot-Brittannië, ontstaan.

Verder verwijten de Britten aan Frankrijk dat het niet zo heel zuiver staat en dat Frankrijk onder meer, veertien dagen terug gedreigd heeft de uitspraak van het Europees Hof aan haar laarzen te vegen zo dit de beperkingen die Frankrijk getroffen heeft, tegen de invoer van schapenvlees uit Groot-Brittannië zou veroordelen. Het is duidelijk dat Frankrijk geen beroep kan doen op een uitspraak van het Europees Hof, wanneer het de belangen van een bepaald gedeelte van zijn bevolking zou dienen, hier in casu deze van zijn kreeftjessissers, om in een ander bepaald geval, een uitspraak van dit zelfde Hof te negeren, omdat het de belangen van de Britten zou dienen die beterkoop schapenvlees kunnen leveren en daarom kans hebben de Franse markt te veroveren. Ook heeft Groot-Brittannië geprotesteerd tegen het feit dat Frankrijk toch beslist heeft de boeten en schaden opgelopen door zijn kreeftjessissers die voor de rechtbank te Milford-haven veroordeeld werden, voor eigen rekening te nemen. Groot-Brittannië vrees hier dat de andere Bretoense vissers hierdoor gesterkt zouden worden om in grote getale de Britse marine uit te dagen, door de oude netten te gebruiken.

Ook hierin wordt Frankrijk niet onverdeeld gevolgd door zijn vroegere partners uit de „Acht”. Dit alles laat nogmaals zien hoe moeilijk het is, de belangen van 8 kuststaten (als we Luxemburg opzij laten) onder dezelfde noemer te brengen en welk succes het in feite zou zijn, moest er toch een eensgezind visserijreglement uit de bus komen, hetgeen men toch voor het volgend jaar verwacht.

De Oostendse Vissershavencommissie vergaderde maar ... weinig opbouwende kritiek

Het was donderdag 4 oktober om 10u30 dat de Oostendse Vissershavencommissie voor het eerst sedert vele maanden vergaderde om er eens te meer weinig positiefs uit de lade van de aanwezigen te zien komen.

De kritiek welke in de laatste tijd steeds maar herhaald wordt, dat de stad de oorzaak is van de slechte toestand van de visserij en dat ze niets doet om de visserij te helpen, hoe belachelijk ook, was een der redenen waarom Schepen Dumarey de raad samen geroepen had.

ONGEWETTIGDE KRITIEK

Nadat het vorig verslag zonder opmerkingen goedgekeurd was, zei de voorzitter dat gezien van uit de Rederscentrale steeds maar kritiek uitgeoefend wordt, dat de stad Oostende niets onderneemt ter heropleving van de zeevisserij, maar nuttige voorstellen uitbleven, hij het ogenblik gekomen achtte om die heren te verzoeken, welke middelen dienen aangewend om de visserij te Oostende te doen heropleven en de 38 miljoen deficit die de vissershaven nu telt, weg te cijferen.

Het is een feit, zegde spreker, dat veel reders dit jaar hun vangsten op de Britse markt afzetten voor redenen door elkeen gekend: nl. hogere besommingen, goedkopere brandstof, dichter bij de visgronden, waardoor daar twee reizen gedaan worden tegen een te Oostende. En daarvoor kan de stad toch niets aangewreven worden, temeer daar de vismijnrechten, sluis, dok en slipwayrechten, ver van aangepast zijn aan de index, waar te Zeebrugge men een mijnrecht aanrekent, veel hoger en in veel moeilijker omstandigheden lost, zonder te spreken van de visafslag waar men veel duurder is dan te Oostende en er veel minder voor doet, terwijl de reders er slechts na 10 tot 14 dagen betaald worden, waar ze te Oostende hun besomming binnen de 3 dagen uitbetaald krijgen.

Het stadsbestuur wenst niet beter dan aan de malaise in de visserij te verhelpen, maar dat die heren die de belangen van de reders moeten verdedigen, ons dan

melden hoe zij het zien en wat kan gedaan.

Maar daaromtrent verwachten we nog het eerste woord.

Het deficit neemt elk jaar toe, niettegenstaande het personeel tot het strikt minimum herleid wordt. En dit tekort moet gedragen worden door de Oostendse lastenbetalers.

Daarop gaf Havenkapitein Ghys ter illustratie enkele cijfers die ten grondslag liggen van dit deficit.

Hij zei verder:

„Niettegenstaande deze ongunstige evolutie mag ook niet bewezen worden dat deze voor Oostende vitale sektor inzake investeringen zou misdeeld zijn; er hoeft slechts gezien naar de nieuw aangelegde of verbeterde toegangswegen tot de vismijn en naar de H. Baelskaal, ook inzake lossen van de vis werden betere voorwaarden bekomen, dit alles zonder een koppeling aan de index van de aan de Stadskas verschuldigde rechten.

Ons Bestuur doet werkelijk alles ter steun van de bij de visserij betrokken middens; indien deze echter daarvoor geen begrip opbrengen en bv. hun thuishaven verlaten voor verkoop in de vreemde dan kan, vanuit hun oogpunt bezien, dat niet verweten worden want de hogere winstmarge blijft de lokvogel.

De wens wordt uitgesproken dat de Oostendse reders volgend jaar niet naar Engeland zouden trekken. Moest zulks toch verder geschieden, dan zal het Stadsbestuur zich noodgedwongen verplicht zien tot een verhoging van de rechten over te gaan”, aldus de Havenkapitein.

De heer Vandenberghe beaamt de gezegden van het stadsbestuur voor wat de aanvoeren betreft en de betrachtingen van het stadsbestuur, de exploitatiekosten tot het minimum te herleiden. Hij merkt nochtans op dat het onjuist is te beweren dat de gemeenschap de 38 miljoen deficit van de haven draagt.

(Vervolg op blz. 2)

De Oostendse Vissershavencommissie vergaderde maar ... weinig opbouwende kritiek

(Vervolg van blz. 1)

Er mag niet vergeten worden dat onze visserij, vishandel en nevenbedrijven aan tienduizend mensen werk verschaffen, dat deze allerlei belastingen, water, gas, electriciteit huur, enz..... betalen aan de stad en dat dit een veel hoger inkomencijfer is dan het deficit van de haven.

Een vertegenwoordiger van de Rederscentrale drukt erop dat het probleem complexer is en zich niet beperkt tot het wegvallen der in Engeland verkopende vaartuigen.

Bepaalde zaken kunnen rechtgetrokken worden die volgens hem hier niet op hun plaats zijn maar eerder in een beperkt comité moeten besproken worden.

De Voorzitter wacht al lang op concrete voorstellen van de Rederscentrale en stelt voor dat de concrete voorstellen van het Comité van de Rederscentrale aan de Vissershavencommissie zouden voorgelegd worden.

Een raadslid vraagt of de hier aangehaalde problemen typisch Belgisch zijn of zich ook voordoen in de andere Europese landen. Er wordt geantwoord dat er zich praktisch overal dezelfde toestand voordoet maar dan te wijten aan andere oorzaken: kampt ons land met een „bemanningstekort” dan heerst in de andere landen „werkloosheid” door het aan de kade liggen van vaartuigen ingevolge de uitgevaardigde vangstbeperkende maatregelen.

Op een vraag van de heer Vandenberghe hoe het staat met de vroeger naar voren gebrachte zaak tot modernisering van de Vismijn door oa. installatie van koelinstallaties voor de opvangen vis, dient geantwoord dat daarvan noodzakelijkerwijze diende afgezien door gebrek aan belangstelling zowel in reders- als koperskringen.

GEDEELTELIJKE INGEBRUIKSTELLING HARINGHALLE

Allereerst wordt erop gewezen dat er hoegenaamd geen sprake is om het visserijdok om te bouwen tot een jachthaven. Daarover door de Rederscentrale verspreide geruchten, zijn van alle grond ontbloot.

Rekening houdend met het feit dat vele jachteigenaars tijdens de winter hun vaartuig ter berging in een afgesloten ruimte naar het buitenland overbrengen en ipso facto de nodige opschikkingswerken aldaar dan laten uitvoeren, rees het idee om in de Oostendse Haringhalles, die toch ongebruikt staat en derhalve een dood kapitaal voor het stadsbestuur uitmaakt, een gedeelte als jachtopslagplaats uit te rusten en de jachtwerfuitbaters ter beschikking te stellen.

Vooraleer echter plannen daartoe op te maken werd eerst contact gelegd met de plaatselijke jachtwerfuitbaters om te vernemen of er belangstelling was. Schriftelijk werd dit door hen bevestigd en bij een eventuele realisatie van dit project zou een lengte van 168 meter kunnen verhuurd worden. Niet alleen zullen wij daardoor meer werkverschaffing in de jachtindustrie verschaffen maar ook nog een jaarlijks inkomen van minimum 500.000 frank voor de Stadskas kunnen verwezenlijken.

Hoge investeringen zullen niet dienen te geschieden daar het Ministerie van Openbare Werken denkkelijk voor 60 procent in de kosten zal bijdragen.

Gemeenteraadslid Van Halme vraagt of de inkomsten zullen opwegen tegen het risico dat mettertijd misschien over geen voldoende verkoopsruimte meer zou kunnen beschikt worden.

Zulks wordt weerlegd door de opmerking dat slechts vergunningen voor één jaar zullen afgeleverd worden en aldus geen hypotheek op de toekomst genomen wordt. Bovendien zal slechts circa de helft van de Haringhalles ter beschikking daarvoor gesteld worden.

De heer Vandenberghe ziet er geen bezwaren in een gedeelte van de Haringhalles, 't zij een derde, aldus te gebruiken, maar hij wenst dat de vergunningen slechts per jaar zouden gegeven. Hij deelt mee dat er plaats genoeg moet overblijven om de vissers toe te laten hun netten te herstellen en vraagt de onmiddellijke verwijdering uit de halle van al de autos van sportvissers, daar plaats genoeg is daarbuiten. De voorzitter is het hiermede eens. Nopens het voorstel tot ombouw van een gedeelte van deze hall tot berplaats voor jachten wordt gestemd: 11 leden stemmen voor. Er is 1 stem tegen, nl. deze van de vertegenwoordiger van de vishandelaars. Twee leden onthouden zich, nl. de vertegenwoordiger van de Rederscentrale, om reden dat hij eerst zijn Bestuur wenst te consulteren in het licht van hetgeen hij heden vernomen heeft, en een raadslid om reden dat hij eerst het standpunt terzake van de handelaars en de reders wenst te kennen.

VERSCHEIDENE

Op voorstel van de Voorzitter zal de brief dd. 03-10-1979 van de Rederscentrale die een kritiek is op de samenstelling van de commissie maar niets opbouwends inhoudt, op een volgende zitting besproken worden.

Tevens wordt beslist bij het verstoren van de volgende oproepingen bij ieder voorkomend punt een woord uitleg te verstrekken.

De zitting wordt geheven te 12.10 uur.

N.V. PESCATOR in vereffening

H. Baelskaai 14, Oostende
H.R. Oostende 175.

De heren aandeelhouders worden verzocht deel te nemen aan de algemene vergadering op zaterdag 27 oktober 1979 te 11 uur, ten maatschappelijken zetel.

Dagorde :

1. Verslag van de vereffenaars
2. Jaarrekeningen per 30 juni 1979
3. Volmachten aan vereffenaars
4. Benoeming van een vereffenaar

De aandelen moeten neergelegd worden ten maatschappelijken zetel, of bij de Bank van Brussel, bijhuis Oostende, vijf dagen vóór de vergadering.

(1839 V)

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Tijdens de eerste zitting van het nieuw gerechterlijk jaar behandelde de Onderzoeksraad voor de Zeevaart meerdere gevallen. Vooraf geven wij de drie uitspraken die gedaan werden :

— schipper Verleene Lucien van de O.369 „Koningin der Engelen” werd bestraft met een schorsing van zijn schippersbrevet omdat hij twee overtredingen beging tegen het verkeersscheidingsstelsel. Hij kreeg een schorsing van drie dagen om in die hoedanigheid te varen ;

— op 6 december 1978 werd de Z.554 „Noordkaap” aangevaren door een onbekend gebleven koopvaardij-schip. Schipper Vantorre gaf geen aandachtseinen omdat hij er van overtuigd was dat het vreemde vaartuig ruim overstuurt zou uitwijken. De Raad stelt vast dat aan boord van de Zeebrugse trailer geen beroepsfouten werden begaan en stelt de volledige bemanning buiten zaak ;

— een derde beslissing betrof de aanvaring die zich begin vorig jaar voerde tussen de franse trailer „Glorieuse Espérance” uit Boulogne en de sleep, samengesteld uit de N.3 - O.33. Terzake werd schipper Vanbillemont betrokken. De Raad is van oordeel dat betrokken schipper wellicht deze aanvaring had kunnen vermijden door een veiliger afstand te houden, en, indien het reeds te laat was deze afstand te nemen onmiddellijk de vaart uit de sleep te nemen. Bovendien had voornoemd schipper op zijn minst aandachtseinen moeten geven. Om die reden wordt schipper Vanbillemont bestraft met 'n waarschuwing.

De Raad zette ook het onderzoek verder inzake het overboord slaan en verdrinken van matroos Wille Robert (52) aan boord van de Z.563 „Zee Adelt”. De feiten gebeurden op 31 augustus van vorig jaar toen de ongelukkige bezig was een net te herstellen. Door het slingeren van het vaartuig werd matroos Wille over boord geslagen. Schipper Ponjaert, die onmiddellijk een bakboordmaneuver uitvoerde en vlak bij de drenkling kwam die zich ondertussen aan een toegegooid boei had vastgeklampt, weet te vertellen dat bedoeld maneuver zeer snel werd uitgevoerd en dat men de drenkling in een minimum van tijd te pakken kon krijgen. Door het zware lichaamsgewicht kon men de ongelukkige visser echter niet bijhouden. Hij kwam weer in het water terecht en weer moest een maneuver uitgevoerd worden.

Andermaal kon Wille gegrepen worden en dit keer aan boord gehaald worden maar toen bleken reeds alle levensgeesten geweken. Gedurende drie kwartier werd de kunstmatige ademhaling toegepast en kreeg men medische bijstand vanaf de wal via Oostenderadio, maar alle pogingen bleken vruchteloos. Schipper Ponjaert bevestigd dat hij het was die het maneuver uitvoerde en dat wordt ook bijgetreden door matroos Vanacker die als getuige werd opgeroepen. Matroos Vanacker zag de feiten niet gebeuren maar hij hoorde schipper Ponjaert wel roepen dat matroos Wille over boord was geslagen. Onmiddellijk werd de schroef afgetrokken, aldus getuige, en werd een bakboordmaneuver begonnen dat verder werd gezet door schipper Ponjaert. Die getuigenissen staan dus in felle tegenspraak met een vroegere verklaring van een der opvarenden die stelde dat het maneuver om bij de drenkling te komen twintig minuten in beslag nam.

Een andere zaak die verder werd onderzocht betrof de aanvaring die zich in maart 1979 voerde tussen de Z.550 „Zeemansmoed” en de sleepboot „Burgemeester Van Damme”. De feiten gebeurden vlak nabij de havengeul van Zeebrugge. Schipper Frans Serie van de trailer werd onderhoord. Aanvankelijk verklaarde de schipper dat hij verblind was door de zon en dat hij wellicht ook te veel aandacht besteedde aan de signalisatie op de tijseinpost van de havenmuur. Daardoor zag hij de sleepboot te laat afkomen waarop de feiten zich voordeden. Wel bevestigd schipper Serie dat hij geen aandachtseinen hoorde aan boord van de sleepboot.

Tenslotte sprak rijkskommissaris Bentein nog een vordering uit inzake de aanvaring die zich voerde tussen de Zeebrugse trailer Z.483 „Caroline” en een onbekend gebleven tanker. Terzake werd wachtsman Vandierendonck betrokken. Betrokkene verliet een moment de brug toen hij het andere vaartuig had opgemerkt om de overige opvarenden te verwittigen. Dat is fataal geworden. Rijkskommissaris Bentein is van oordeel dat Vandierendonck had moeten op de brug blijven om een klaarder beeld te krijgen van de toestand. Omdat hij dit verzuimde wordt tegen hem een schorsing gevorderd om gedurende veertien dagen als hoofd van de wacht te varen.

TWEEDE VAN EEN REEKS VAN 7 TREILERS TE WATER GELATEN

Op het ogenblik dat we dit schrijven, heeft het eerste vissersvaartuig dat op de werven van de West Vlaamse Scheepswerven te Oostkamp gebouwd werd voor rekening van de rederij „Bounty” te Zeebrugge, de Oostendse vissershaven aangedaan.

Na de tewaterlating van het prachtig vaartuig, de Z.289 „Jan Breydel” op de werven van Roger Degraeve te Zeebrugge voor rekening van Medard Vandenbroucke en Barth Schiltz is thans het eerste van vier 27 m. schepen ook te Oostende geland.

Deze casco meet 27,53 m, is 7,50 m breed en heeft een diepgang van 3,90 m.

Het vaartuig zal voorzien worden van een motor ABC van 820 PK en een hydraulische keerkoppeling Kuypers 4/1 met schroefaanrijving.

Het casco, gebouwd zijnde ter West Vlaamse Scheepswerven, zal door de werkhuizen SCAP volledig afgebouwd worden voor wat de motor, de elektrische instelling, de koeling en alle apparaten betreft. Het houtwerk wordt geleverd door de werkhuizen Lowyck van Oostende.

TE HUUR: GEMEUBELDE KLEINE appartementen, studio's, kamers en **STUDENTENKAMERS**, douche, speciale winterprijs, nl. 2.000 fr. Z.w. « Mon Séjour », Londenstraat 8, Oost. Inl. tel. (059) 50 19 71 - 80 27 52.
(7116N—8199V)

Zeggen we terstond dat het casco dat thans voor de werkhuizen SCAP ligt, een prachtstukje kunde van Scheepsbouw betekent en dat de West Vlaamse Scheepswerven van Oostkamp fier mogen zijn over hun pronksuk.

Men hoopt het vaartuig begin 1980 in de vaart te kunnen brengen.

Te koop: GARNAALTREILER O.22 «Norbert». Bouwjaar 1963. Motor Cummin, 150 p.k. 1963. Volledig uitgerust, o.a. met sorteer-spoelmachine. Z.w. Eerebout Edgard, Notelaarstraat 37, 8400 Oostende. Tel. (059) 80.01.54.

(8353V)

Einde december wordt een tweede vaartuig verwacht van 27 m voor rekening van reder Leopold Neyts, gevolgd door een derde voor rekening van de rederij De Bounty en tenslotte een vierde voor rekening van de rederij Depaape - Versluys van 29 m voorzien van een motor ABC van 900 PK.

Ondertussen wordt op de scheepswerven van Langerbrugge de O.168 „Limanda” voor rekening van de reders Verleene en Van Eecke ook volgende week na verlenging van 2,70 m reeds verwacht en worden ook daar twee vissersvaartuigen gebouwd, waarvan de eerste van 36 m voor rekening van de rederij Flitser en uitgerust met 'n motor Bolnes van 1.200 PK en een tweede van dezelfde afmetingen voor rekening van de rederij Juhel uit Oostende, ook voorzien van een 1.200 PK Bolnes motor, zodat volgend jaar Oostende twee vaartui-

gen rijker zal worden en Zeebrugge zes, in acht nemend dat op het huidige ogenblik op de werven Beliard een vissersvaartuig wordt gebouwd voor rekening van reder Casier van Zeebrugge ook voorzien van een ABC motor.

Aldus wordt onze vloot welke geweldig aan het slinken is wat moderniseerd met zeven nieuwe vaartuigen en drie in Holland gekocht.

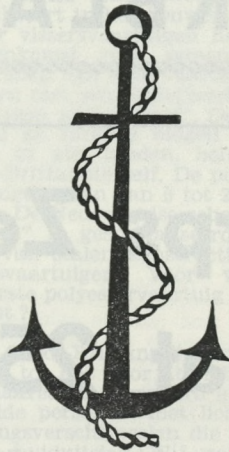
Hopen we dat niet de uitbreiding maar wel de verdere modernisering zal doorgedreven worden.

VISSERSVAARTUIG TE KOOP

bouwj. 1967 - 280 P.K. - 60 ton

Inlicht. : Hand in Hand,
Zeebrugge

(8350V)



VHF GESTOLEN OP OOSTENDSE KUSTTREILER

Schipper-eigenaar Marcel Bouilart van de garnaaltreiler O.116 moet zich vermoedelijk een bult geschrokken hebben toen hij zich aan boord van zijn vaartuig begaf en vaststelde dat de VHF verdwenen was uit de scheepsbrug. Dieven waren er mee op de loop gegaan en hadden zich daarvoor, na inbraak, toegang verschafte tot de scheepsbrug. Een droeve omstandigheid is wel dat vernoemd VHF-apparaat amper twee dagen was aangeschaft en dat de reder daarvoor 48.000 fr. had moeten neertellen. Nu zal hij zich wel noodgedwongen een nieuw toestel moeten aanschaffen, want zo'n VHF-apparaat wordt overvloedig gebruikt in de kustvisserij.

HUWELIJK

Het is op zaterdag 3 november dat in de St Jozefskerk te Bredene het huwelijk ingezegend wordt van Mej. Nadine Claeys van Bredene, dochter van Mr. en Mw. A. Claeys-Croos, met de jonge heer Dirk Lepaire, zoon van Mr. en Mw. Lepaire-Saliali, eigenaar van de O.279.

Aan de ouders en het jonge paar onze beste gelukwensen, overtuigd dat de visserij niet ontvolkt zal worden.

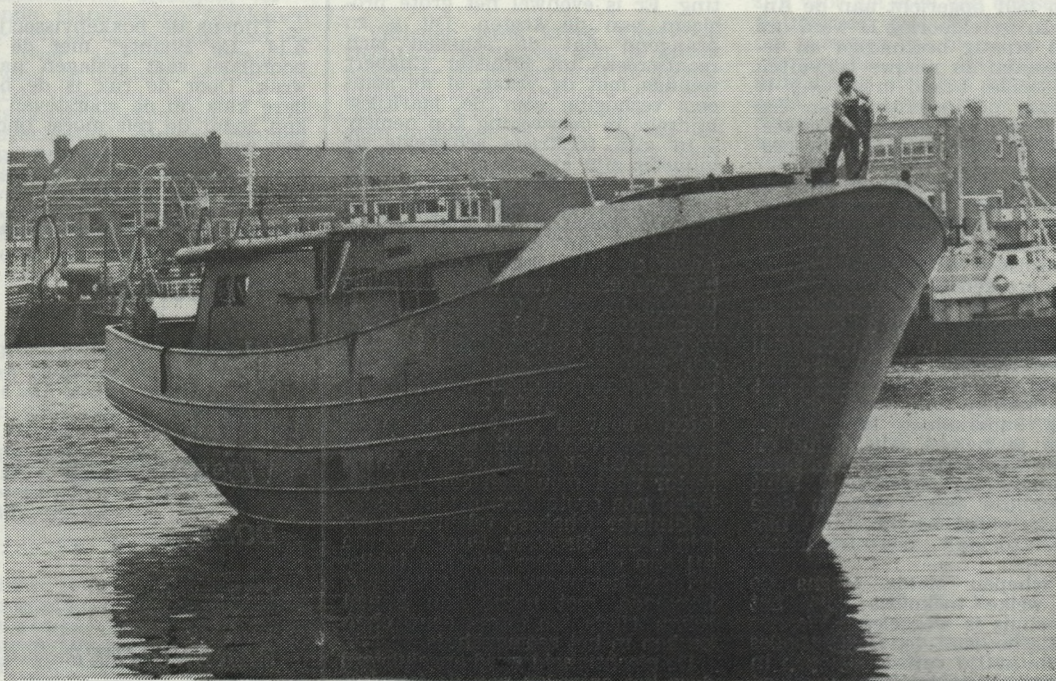
HET OOSTENDSE TIJDOK VAN SLIJK GEZUIVERD

We herinneren onze lezers er aan dat we enkele weken terug een opmerking maakten over het feit dat de baggermolen tot voor de ingang van het tijdok van de vissershaven kwam, kant langs de kantien, maar het dan terug aftrapte, terwijl de garnaalvaarders er, bij laag water in het slijk ploeterden. Men heeft nu waarschijnlijk eindelijk een gaatje gevonden om ook dit tijdok een beurt te geven, zeer tot genoegen van de garnaalvaarders, die er losen en meren.

Wat echter niet door de beugel kan, is het feit dat de grote sportvissersvaartuigen, die, om de ingang van het tijdok vrij te geven, niet meer nevens elkaar mogen liggen, eenvoudig opgeschoven hebben, en de nog beschikbaar gelaten kade- en losruimte voor de garnaalvaarders, recht voor de kantien en een weinig verder op, in beslag hebben genomen. Dit is des te meer ergerlijk omdat het de traditionele lig- en losplaats is van verscheidene garnaalvaarders, zoals de O.455, de O.142, O.116, de O.190, enz..... en dit tijdok voor hen als los- en ligplaats gebouwd werd. De oude sportvisserstrelers die nu nog slechts in het week-end met de sportvissers in zee steken, zouden toch wel een andere ligplaats kunnen opzoeken of toegewezen worden of zijn deze belangrijker in invloed dan de vissers?

We menen inderdaad nog altijd, dat wat de kademuren van de vismijn betreft, de onmiddellijk hiermede verband houdende bedrijvigheid, en wel in het bijzonder de visserij, recht heeft een voorrang te laten gelden.

Maar onze vissers zijn te braaf en hun „lijders” staan graag goed met alleman.



De Z.44 «Caine» bij de aankomst in de Oostendse vissershaven waar de verdere afbouw zal verzorgd worden door de Rederscoöperatieve SCAP. (Foto NVDK WDB).

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 32 00 07

— HET KOUDSTE
— HET BEST BEWERKBAAR

(8324V)

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Het Antwerps Zeemanshuis bestaat 25 jaar

Vorige week was het dus 25 jaar geleden dat dit Zeemanshuis tot stand kwam om de zeelieden er een gezellig tehuis en onderkomen te verschaffen bij verblijf in de Antwerpse haven.

Te Oostende zou dit reeds meer dan 40 jaar geleden zijn, ware het gebouw opgetrokken op de hoek van het St. Petrus en Paulusplaats een zeemanshuis gebleven.

Het werd immers na eerst daarvoor gebouwd te zijn benevens de vrije visserijschool, gewoonweg een café en restaurant, uitgebaat door de Katholieke Overheid. Daar waren buiten het café een mooie zaal en een tiental slaapkamers ingericht.

Het doel bij de aanvang en destijds vooral door Pastoor Pype nagestreefd, mislukte omdat de haven van Oostende geen of weinig bedrijvigheid had voor koopvaardij schepen. Het was aannemer Henri Boudolf die, zo we ons niet vergissen, toen dit gebouw opgetrokken heeft dat in 1930 ingehuldigd werd.

Te Antwerpen had men meer geluk en na eerst aan de Ankerrui vertoefd te hebben, kreeg het na de oorlog nieuwe lokalen.

DE VIERING

Minister Chabert was de feestredenaar vrijdagmiddag ter gelegenheid van de zilveren viering in het (nieuwe) Internationaal Zeemanshuis aan de Falconrui, Nieuw, inderdaad, want Antwerpen was

ook op dit vlak pionier. Een der eerste zeemanshuizen in Europa werd in 1891 opgericht aan de Ankerrui. In wereldoorlog II werd het evenwel ernstig beschadigd en tevens noopten de nieuwe behoeften inzake sociaal beleid ertoe over te gaan naar de inrichting van een nieuw volwaardig tehuis voor zeelieden, een „ankerplaats voor zeevarenden“.

Directeur Hendrik Punt was de gastheer in zijn I.Z.A. waar de academische zitting werd bijgewoond door minister Van State P.W. Segers, minister Willy Calewaert en vele andere genodigden.

Schepen De Meyer schetste in zijn openingstoespraak de taak van het zeemanshuis in het raam van een wereldhaven, waar ervaren personeel dag en nacht klaar staat om de zeeman een veilig en behoorlijk onderkomen te bezorgen en hem te helpen zijn kleine en grote problemen op te lossen. Over dit tehuis stelde directeur H. Punt een brochure samen waarin deze instelling wordt beschreven: historisch, sociaal, organisatorisch, enz.

De schepen stelde tevens de vraag welke toekomst voor het zeemanshuis is weggelegd. Wegens de moderne laad- en losmethodes wordt de ligging van de schepen in de havens inderdaad fel ingekort wat het overnachtingscijfer uiteraard beïnvloedt. Het antwoord is dat zeemanshuizen nog steeds een vooraanstaande rol spelen in de moderne welfare voor zeevarenden

en een onverbrekelijke deel uitmaken van de eigentijdse havenuitrusting. Er is evenwel het grote probleem van de kosten. Dit is zo prangend dat de schepen zich rechtstreeks tot minister Chabert wendde met de vraag of de staat een verhoging van de jaarlijkse bijdrage in overweging kon nemen.

In zijn feestrede schakelde de minister zijn antwoord in: hij zal de aangelegenheid met grote welwillendheid onderzoeken. Minister Chabert bracht tevens hulde aan de Ministers van State Achiel Van Acker en P.W. Segers die destijds het oprichten van deze instelling hebben mogelijk gemaakt. Het is tevens door de wet van '48 waarin ze een zulk groot aandeel hadden, dat vandaag de dag de beslissing kan worden genomen, wat eergisteren gebeurde, grote zeeschepen te laten bouwen wat voor onze scheepswerven werk betekent tot midden '82, dit dus in een bedrijfssector waar men zich een jaar geleden nog grote zorgen maakte.

Minister Chabert feliciteerde op zijn beurt directeur Punt, waarna hij aan een ander zilveren jubilaris een herinneringsmedaille overhandigde, met name aan Benoit Ichau, sinds een kwart eeuw chefkeuken in het zeemanshuis.

De plechtigheid werd opgeluisterd door het optreden van de jeugdige gitaristen Roland Broeckx en Yves Storms beiden laureaten van het Kon. Muziekconservatorium van Antwerpen, laatstgenoemde tevens laureaat Pro Civitate.

Schadegevallen in de zeevisserij

— Op de terugreis van de visserijgronden brak aan boord van de Z.176 „Romeo“ brand uit in de machinekamer. De matrozen merkten vanuit de kombuis een steekvlam die dadelijk gevolgd werd door een hevige rookontwikkeling. De motor werd afgelegd en de machinekamer afgesloten. Bij het later openen van de machinekamer, was de brand gedoofd. De brand is vermoedelijk ontstaan door het omvervallen van een vat ontvettingsstof waarvan een gedeelte op de aandrijvingsas viel, verhit werd en alzo in brand raakte. Er werden enkele electriciteitsleidingen beschadigd waardoor de hulpdynamo ingeschakeld moest worden. Na het uitvoeren van een noodherstelling, werd de verdere terugreis zonder moeilijkheden aangevat.

— Bij het wegzetten van de korre aan boord van de Z.582 „Eldorado“ kreeg het schip roerdefekt. Het roer wilde niet meer aan de manoeuvres gevolg geven en liep rechtdoor terwijl het een rondwaaiende beweging maakte. De N.723 sleepte het defekte vaartuig naar Zeebrugge.

— De Z.321 „Aurora“ werd via de radio opgeroepen terwijl het op weg was naar de visserij door de Z.537 „Calypso“, die met motorpech af te rekenen had. Na akkoord werd de Z.537 door de Z.321 naar de thuishaven op sleep genomen, nadat onderweg de sleeptrös eenmaal brak en vernieuwd moest worden.

— De Z.484 „Fox“ van schipper Willy Paeye, raakte bij het verlaten van de Zeebrugse haven, vast in het slib bij laag water. Door verder te malen en door te varen, gelukte de schipper erin weer vlot te komen en zijn reis naar de visserijgronden voort te zetten.

— Tijdens het buiten zetten van de netten aan boord van de O.468 „Aran“ kwam de stuurboordboel in de schroef terecht. Pogingen om vrij te komen mislukten zodat sleephulp diende ingeroepen van de O.18. De sleep verliep vlot, maar diende toch even gestaakt, omdat een van de sleeptrössten brak.

— Bij het verlaten van de Zeebrugse haven werd aan boord van de Z.583 „Angelina“ een klop gehoord op het achterschip. Men vermoedt dat met de schroef op een onder water zittend voorwerp gestoten werd. Omdat er zich geen verdere trillingen voor deden voor men toch naar de visgronden maar bij het achteruitslaan bleek dat de regulator weigerde. De Z.583 werd door de sleepboot „Zeemeeuw“ naar Oostende gesleept waar werd vastgesteld dat de keerkoppeling erg beschadigd was. Men vermoedt dat de schade veroorzaakt werd door het slaan op een zich onder water bevindend voorwerp tijdens het uitvaren van de Zeebrugse haven.

— Tijdens de bokkennisserij is de Z.14 „De Bounty“ met de stuurboordboel vast geslagen aan een wrak. Door de ruk is de beweegbare klok op de voorstevens gebroken zodat de reis moest onderbroken worden.

PUBLICITEIT

IN

HET

VISSERIJBLAD

DOET

UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN

Weetjes...

Om brandstof te besparen hebben de rederijen van Lorient voor de reizen van hun industriële visserij voorgesteld deze van een maximumduur van 14 dagen op 18 dagen te brengen. Opdat, door dit langer wegblijven, de kwaliteit van de vis niet zou geschaad worden heeft men ten slotte 17 dagen aangehouden. Wat natuurlijk te verwachten was, is dat het visserssyndicaat er volledig tegen is, ten ware er genoeg compensaties voor de bemanningsleden uit deze nieuwe regeling zouden voortspruiten, zoals een langer binnenliggen, geldelijke waarborgen, verbod op een zaterdag uit te varen, enz..... We geven de reders een goede raad, bijzonder goed na te gaan of de nieuwe regeling aldus niet kostelijker zal komen uit te vallen dan voorheen.

X X X

Op het eerste salon van de visverdeling, gehouden te Lorient door de Franse vishandel, hebben de handelaars hun ongerustheid uitgesproken over het inzicht door bepaalde rederijen gekoesterd om in een vreemde haven, ter hoogte van hun visserijgrond de produkten van hun eerste vangstreis aan wal te zetten en slechts na een tweede reis naar de thuishaven terug te keren, dit om brandstof te besparen. De Franse vishandel beweert nu reeds dat er een tekort aan vis is in de Franse afslagen en dat eventuele verkopen in het buitenland dit nog erger zal maken.

X X X

Nu men spreekt van eenheid in de producentenorganisaties over de grenzen heen, is er in de Schotse Producentenorganisatie onenigheid ontstaan en wordt er gevreesd voor scheuring. We hebben altijd gezegd dat verschillende belangen, verschillende standpunten betekenen en dat men slechts eenheid kan bewaren over algemene belangen, maar waar de belangen van de verschillende vissersrijen, naar soort, gebied, vangsttechnieken, enz..... kunnen tegengesteld zijn, de eenheid spoedig verbroken is. En die eenheid kan ook slechts behouden worden, waar de leiders geen persoonlijke belangen nastreven of zich te gemakkelijk laten leiden door mensen die in het bedrijf werknemers zijn.

X X X

In Groot-Brittannië zal men pogen een 20-meter trailer die nabij de kust van Berwickshire, 8 maand geleden zonk en op meer dan 70 meter diepte ligt, te lichten. Het de bergingsploeg. Het vaartuig was wordt zeker een zware dobber voor zeer recent gebouwd en had 17 miljoen B.fr. gekost.

X X X

De Britse rederij „Richard Irvin” uit Aberdeen heeft twee Deense treilers aangekocht. Het gaat over 37,50 meter zusterschepen gebouwd in 1975. Zij zullen nog uitgerust worden met speciale vistanks en naderhand ingezet worden bij de makreelvisserij op de kusten van Cornwall. Nadien zullen zij ingezet worden in paarvisserij op de bodemvis. Het zijn hektreilers met

een motor van 800 PK, die eerder aan de bescheiden kant ligt voor dergelijke vaartuigen.

X X X

Een eerste kleine patrouilleboot is voor de Ierse regering van stapel gelopen om ingezet te worden op de zalmstroperij die dicht onder de kust en bij de monding van de rivieren gebeurt. Het scheepje meet dan ook slechts 10 meter en is nog wendbaar op één meter diepte. Het heeft een motor van 150 PK die het een snelheid geeft van 16 mijl. De Ierse regering heeft berekend dat 7 dergelijke patrouilleschepjes noodzakelijk zijn om de stroperij in te dijken.

X X X

Bij het aanleggen aan de kaai te Arbroath in Engeland en bij het achteruitslaan, verloor een 20-meter trailer, de „Aquarius” plots het schroef. Hierdoor kwam deze trailer met geweld tegen de kaaimuur om dan een eind verder opnieuw een kadeinstallatie te beschadigen, waarna het vaartuig tot stilstand kwam. Het moet wel een bijzonder naar gevoel zijn voor een schipper die plots gewaar wordt dat iets mis loopt met zijn vaartuig dat niet meer op de manoeuvres reageert.

X X X

In Lossiemouth in Groot-Brittannië, werden bij het uitzetten van het net, twee bemanningsleden mede over boord getrokken. Eén hiervan, een jonge matroos, kon zich losmaken en terug aan boord gehaald worden. De andere matroos die reeds 24 jaar op ditzelfde vaartuig aan boord was, ging onder met het vistuig en kon niet meer gered worden.

X X X

Verleden week kreeg Fleetwood slechts 6 vaartuigen aan de afslag waardoor de prijzen steil de hoogte gingen, zodat kabeljauw voor een „kit” tot 4.300 B.fr. uitsteeg, hetgeen ongeveer 70 B.fr. het kg. is, of 3.500 fr. de ben van 50 kg. Ook wij kenden een paar weken terug hoge afslagprijzen voor de kabeljauw, toen de dubbele gullen onder meer 3.500 fr. de ben gingen.

X X X

De Fleetwood viskopers hebben een protesttelegram gestuurd aan de IJslandse Redersvereniging wegens het feit dat de IJslandse schepen de havens van Fleetwood en Hull, die het ganse jaar bijzonder geschikt zijn voor aanlandingen van grote IJslanders, totaal negeren en Grimsby verkiezen. die volgens de Fleetwood- en Hullviskopers slechts seizoenfaciliteiten biedt. Het eigen belang is nog altijd en overal de dominerende factor.

X X X

Gezien de Britse vaartuigen het vrijegeven contingent makreel in de Noordzee opgevisst hebben, heeft de Britse regering vanaf 3 oktober tot einde van het jaar een vangstverbod op de makreel in de Noordzee ingesteld. Men maakt zich intussen klaar voor de makreelvangst voor de kusten van Cornwall in Zuid-Engeland.

X X X

Om de kosten te dekken van de vermeerdering van patrouillebeurten op de zalmstroperij in het gebied van Yorkshire in Groot-Brittannië werden de visvergunningen op de zalmvisserij opgetrokken met 100 procent. Thans kost een vergunning 14 duizend B.fr. Men spreekt deze nog op te voeren tot 40 duizend B.fr. Het zijn dus de zalmvissers die de kosten van toezicht op hun eigen visserij dienen te betalen. De zalmstroperij voor de kusten en mondingen van rivieren is bij onze overburen een echte plaag geworden en bedreigen het bestaan van de zalmvisserij. De visser moet dus terug tegen zichzelf beschermd worden en deze bescherming zelf betalen.

X X X

Niettegenstaande het doden van zeerobben door de Ierse wet verboden is, onderzoekt het Ierse ministerie voor landbouw en visserij, toch een vraag voor het binnenperken houden van de zeerobbenpopulatie. Dit verzoek ging uit van de Ierse zalmvissers. De zeerob heeft een voorkeur voor de zalm en wat erger is, verwordt hij veel zalm dodelijk, zonder noodzaak, uit puur jachtinstinct en plezier.

X X X

Een Britse scheepswerf die zich specialiseert in het bouwen van polyester vissersvaartuigen heeft een overeenkomst voor samenwerking en verkoop van deze vaartuigen afgesloten met een Nederlandse werf, de „Damen scheepswerf”. Deze laatste zal de verkoop mogen benaastigen in alle landen, behalve in Groot-Brittannië zelf. De polyestervaartuigen gaan van 6 tot 20 meter lengte. De Nederlandse scheepswerf „Damen” is gespecialiseerd in de bouw van stalen constructies voor vissersvaartuigen. Voor wanneer het eerste polyestervaartuig aan onze kust?

Uit Groot-Brittannië komen berichten tot ons door alsof het eten van makreel kan gepaard gaan, bij bepaalde personen, met lichte vergiftigingsverschijnselen die zich uit in huiduitslag. Wij weten ook dat bepaalde personen overgevoelig zijn voor het eten van mosselen. Bij de makreel gaat het hier eveneens om personen die voor deze vissoort overgevoelig zijn. Anderzijds is de huiduitslag niet van kwaadaardige aard. Al eens gehoord over het „haringwormpje”, waardoor in Nederland de maatjesharingfabrikanten verplicht werden het zoutgehalte gevoelig te verhogen. We menen dan ook dat gelijk welke voedingsstof door bepaalde overgevoelige mensen moeilijk geassimileerd wordt. We mogen daar dan ook geen drama van maken.

X X X

Een trailer uit Kerry, de „Johnny Ruth” heeft een tonijnvis gevangen die eventjes 3,65 m lang was. Het beestje wog 234 kg. Een restaurant die het kocht, bood nog dezelfde dag, in een reclamestunt, verse tonijnsteaks aan. De tonijn is inderdaad geen kleine vis, maar 3,65 m lang en een gewicht van 234 kg. zal toch zeker wel uitzonderlijk zijn.

X X X

Impikkende op bepaalde geruchten verspreid door verbruikersorganisaties, zoals over meer bij ons Testaankoop, heeft men in Groot-Brittannië een onderzoek gewijd aan het mineraal gehalte in de vis gevangen voor de Sussexkusten. Uitgewezen werd dat de vis gevan-

gen ter hoogte van Newhaven, Hastings, Bexhill en Eastbourne te verwaarlozen sporen droegen van koper, -zink-, lood- en cadmiummineralen. De gezondheidsofficier van het gebied, de heer Paul Allen was echter formeel waar hij mededeelde, dat de mineraalgehalten ver beneden het gevarenpercentage lagen.

X X X

Een Britse schipper werd beboet tot 12 duizend B.fr. om de aanwijzingen van het dok- en sluispersoneel over het hoofd gezien te hebben en hierdoor in aanvaring gekomen te zijn met een ander vaartuig. De schipper werd bevolen te wachten vooraleer in te varen tot een ander vaartuig uitgevaren was. Hij slipperde echter eerst binnen en veroorzaakte aldus een aanvaring. Wij zelf hebben nog niet gehoord dat onze onderzoeksraad boeten uitsprak. Zij werkt immers ten huidige dagen met een langzaam aktie, welke niet het minste nut meer heeft.

X X X

Na het opnieuw wegvallen van twee treilers te Aberdeen, waarvan één stilgelegd en een ander ingeschakeld wordt in de bevoorrading van de ollebooreilanden, telt Aberdeen nog slechts 50 bedrijvige visserstreilers. De twee weggevalen treilers zijn de 37-meter „Birchlea” en de 34-meter „Ross Kittiwake”. In totaal verloor de visserij in Aberdeen verleden maand 15 vaartuigen, waaronder 8 treilers van de rederij Marr & Son die naar een andere haven uitweken. En zeggen dat Aberdeen onlangs om een subsidie aan de E.E.G. verzocht voor de ontwikkeling en vernieuwing van de vismijn. Te Oostende heeft men dat al lang vergeten.

X X X

Zopas heeft de grote B.U.T.-rederij, de British United Trawlers, 3 diepzeevriezertreilers aan Nigeria verkocht. Het gaat hier over 3 vaartuigen van de „Ross-serie”. De „Ross Illustrious”, de „Ross Implanable” en de „Ross Vanguard”. Anderzijds zijn er nog onderhandelingen aan de gang voor de verkoop van nog 3 diepzeetreilers, de „Cassio”, de „Othello” en de „Orsino”. Dit zijn al namen die we regelmatig tegen kwamen bij incidenten in de IJslandse wateren tussen deze schepen en de IJslandse kanonneerboten. Deze schepen dateren van 1966/1968.

X X X

Volgens de Britse minister van Landbouw en Visserij, Peter Walker, zal een visserijovereenkomst tussen de „Negen” nog altijd niet voor dit jaar zijn, niettegenstaande er vooruitgang is gemaakt. In dit verband waren de onderhandelingen tussen de ministers die elkaar een paar weken terug in Ierland ontmoet hebben, eerder hoopgevend.

X X X

Nu er een toenadering merkbaar is tussen Groot-Brittannië en de meeste overige partners, is het opvallend dat Frankrijk nu eerder een neiging vertoont om ergens alleen te gaan staan, om in elk geval niet erg mede te doen in de toenaderingspogingen tot de Britten. Zou de aanhouding van de 2 Franse kreeftjesschippers daar voor iets tussen zitten? Ook Denemarken is nog altijd wat terughoudend, kwestie van het verbod op de poutvisserij.

X X X

De laatste besprekingen tussen de Schotse Redersorganisatie en de Falmouth dokoverneden hebben geleid tot een volledige overeenkomst voor de ontvangst van zowat 100 makreelvisserijtreilers, meestal uit Schotland. De schepen mogen de diepwaterkaaien gebruiken, zodat voor eenieder aanlegmogelijkheden zullen bestaan en er lossingsmogelijkheden zullen zijn 24 uur op de 24 uur. Ook voor herstellingsfaciliteiten voor de, niet tot Falmouth behorende vaartuigen werd gezorgd.

X X X

Japane geleerden hebben nu een andere manier gevonden om vis vers te bewaren. In de transport-tanks voor vis heeft men het water verrijkt met een mengsel van kool-dioxyde en zuurstof, waardoor de vis voor een periode van 30 uur in slaap wordt gebracht. Dit be-waart de vis op een natuurlijke manier, namelijk nog altijd spring-levend-vers na het ontwaken.

X X X

De Westduitse Hansea-Verrediep-zevisserij bedrijft nog altijd de verre visserij in de Noord- en Zuid-atlantiek met 10 diepzeetreibers en 5 fabriekschepen. Deze rederij brengt jaarlijks zowat 24 duizend ton (25 miljoen kg.) verse vis aan land en 15 duizend ton diepbevroren vis. Verder nog een grote kwan-titeit vismeel en visolie op zee op de fabriekschepen vervaardigd. Aan wal, in de onmiddellijke nabijheid van de kade in Bremerhaven bezit de rederij koelinstallaties voor 6 duizend ton vis.

X X X

De belangen van de E.E.G.-visse-rij in de Noorse wateren zijn groter dan deze van de Noren in de E.E.G. wateren. Noorwegen zal nu trachten de balans in evenwicht te brengen, tussen geven en krijgen tegen het jaar 1982. Zo te bezien zal dit een vermindering van het E.E.G.-visserijpotentieel met zich mede brengen, tenminste als de vis-stock even arm blijft.

X X X

In de wereldvisserij stelt men een strekking vast voor verhoging van verbruikersvis, ten koste van deze voor diervoeding. De vis-meelfabrieken trachten dit te ver-halen door nieuwe bronnen aan te boren, zoals onder meer de blauwe wijting.

X X X

Voor de Oostzee werd een geza-melijke vangstkwotum van 735 duizend ton vastgesteld voor 1980, te-genover 731 duizend ton voor 1979. Hiervan krijgen Denemarken en West-Duitsland samen bijna 39 duizend ton voor 1980 tegenover slechts 32 duizend ton voor 1979. De vangst in de Oostzee bestaat hoofdzakelijk uit haring, sprot en schelvis, waaronder veel totten. Normaal is het de Kommissie te Brussel die de aan Denemarken te Brussel die de aan Denemarken te West-Duitsland toebedeelde kwota verdeelt.

X X X

In 1959 verloor de Britse handels-vloot niet minder dan 59 eenheden voor een bruto tonnage van 4,6

miljoen ton. In 1975 bedroeg de Britse handelsvloot nog 50 miljoen Brt. tegenover thans nog slechts 38 miljoen.

X X X

Sinds september heeft ook Brest nu zijn totaal onafhankelijk cen-trum voor veilig verkeer op zee. Frankrijk legt een ganse keten aan van dergelijke centra, die voortdu-rend het handelsverkeer volgen en in het oog houden, de inlichtingen verzamelen die deze vaartuigen bij hun doortocht voor de Franse kus-ten moeten doorseinen en klaar staan met de veiligheidsmaatregelen ter voorkoming van rampen. Een tweede „Amoco-Cadiz-ramp” mag er volgens Frankrijk niet meer komen. Zware sleepboten liggen eveneens paraat om tussen te komen. Onze zuiderburen hebben reeds dergelijke centra in Duinkerke, Boulogne, Le Havre, Lorient, Concarneau, Bordeaux, Sète en Mar-seille. Ook de visserij wordt geob-serveerd.

X X X

Een vrachtschip is in Le Havre binnen gelopen met 44 portugese vissers aan boord van een Portu-gees faktorijschip die ter hoogte van de Azoren viste. Aan boord van dit vaartuig ontstond brand die niet kon overmeesterd worden. Er was 66 man aan boord, maar 22 vissers werden door een ander vrachtschip aan boord genomen.

X X X

Een kapitein van een vrachtschip werd bij zijn aankomst in de ha-ven van Nantes op het maritiem matje geroepen, omdat hij zich bezondigd had aan de geldende ver-keersregelen op zee. Gelukkig voor hem kon hij het geval van heirk-racht bewijzen. Door een, in zware zee opgelopen averij, was hij ver-plicht, om de bescherming van mensenlevens aan boord, zijn vaart te wijzigen. Hij werd vrij gespro-ken.

X X X

Om haar 102de verjaardag te ge-denken, heeft mevrouw Eliza Her-mitage uit Ramsgate, met de aëro-glijboot Calais - Ramsgate, de over-tocht en terug van Groot-Brittan-nië naar Frankrijk gedaan. Bij haar aankomst te Calais werd zij, door de sekretaris van de Kamer van Handel en Nijverheid uit Ca-lais in de bloemen gezet.

X X X

In Frankrijk krijgt men 15 pro-cent gratis subsidie van de rege-ring voor de aanbouw van een nieuw vissersvaartuig, dat echter moet voldoen aan bepaalde voor-waarden, namelijk moet het proto-type aanvaard zijn door het departement. Voor de geteisterde vissers waarvan de houten romp door een parasiet aangetast is en waar we vroeger over schreven, komt er nog eens 5 procent bovenop.

X X X

Te Dieppe is het St.-Jacobsschel-penseizoen van start gegaan met niet minder dan 45 vaartuigen. Het vorig jaar was een bijzonder goed jaar toen de vissers uit Dieppe 3,6 duizend ton binnen brachten tegen-over 2,8 ton het voorgaand jaar.

Het nationaal Frans syndikaat van de officieren ter lange omvaart, heeft in vergadering te Marseille geprotesteerd tegen de zware ver-oordelingen die de kapiteins in de laatste tijd voor de Franse recht-banken oplopen wegens zeebezoede-ling. Dit in het bijzonder in ver-band met de veroordeling van de kapitein van de Chenonceaux die zich hoorde veroordelen voor het spoelen van zijn tanks op zee. Vol-gens ons is het zeker hoog tijd dat de rechtbanken optreden tegen de bezoedelaars en het is te betreuren.

X X X

Het bestuur van het Produkt-schap voor Vis en Visprodukten in Nederland heeft het voorstel van de Commissie voor advies van de garnaal aanvaard, om IJmuiden niet meer als aanvoerhaven voor de garnaal te handhaven. Het spe-

ciaal zeefapparaat dat nog in de vishal te IJmuiden berust, zal naar een andere aanvoerhaven overge-bracht worden. Eén en ander is het gevolg van het feit dat er geen garnaal meer in IJmuiden aange-voerd wordt. Mocht dit toch nog ge-beuren, dan zou de garnaal naar een andere aanvoerplaats, mits een geleidebrief van het Produktschap, overgebracht worden.

X X X

Zoals we het reeds mededeelden, is 1979/1980 geen topjaar voor de mossel, zodanig dat men reeds de vleesnorm van 20 kg. op 100 kg mosselen, verlaagd heeft tot 16 kg en anderzijds het stuksgetal van 180 tot 200 opgevoerd heeft. Eén en ander is wel het gevolg van een overvloedige zaadval, die zich op de mossel heeft gezet en de groei en ontwikkeling nadelig beïnvloedde.

REDERS en VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE — Tel. 32.11.01

A. LOWYCK & ZOON

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

★

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

★

Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen. Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

INTERNATIONALE TENTOONSTELLING VAN DE OFFSHORE INDUSTRIE TE BRIGHTON

Onder Offshore - industrie verstaan we alle industriële activiteiten op zee, in het bijzonder deze die betrekking hebben op de uitbating van de zeebodemmineralen, olie- en gaslagen, dat wil zeggen het tuigage, ijzerwerk, apparatuur en installaties die men hiervoor nodig heeft.

Van 2 tot 17 maart gaat een dergelijke unieke wereldtentoonstelling door in Brighton, graafschap Sussex in Engeland.

Het zal gewis één van de beste en ruimst opgevatte tentoonstellingen zijn, waar veel getuig voor de 1e maal in h et openbaar naar voren gebracht zal worden. Nu reeds worden heel wat primeurs ter zake uit 18 landen te Brighton opgeslagen om tentoon gesteld te worden.

Men verwacht normaal 20.000 technisch ingestelde bezoekers uit meer dan 100 landen. Het auditorium omvat sleutel - uitvoeringen over de olie- en gaswinning op zee, zeemijnuitbatingen, enz..... Ook een vlottende tentoonstelling en een kleine vloot van werk- en toezichtschepen zal te bezichtigen vallen.

VERSCHILLENDE

KONFERENTIES EN ZITTINGEN

Verschillende konferenties en zittingen zullen gehouden worden

over de technologie in de Noordzee met betrekking op de ontginning van hydrocarburen, evenals over de petroleumboringen en de produktie, de booreilanden, onderwater pijplijnen, duiken en duikmaterialen, duikbootjes, onderwater - materiaal enz.

Het programma voorziet ook verscheidene zittingen over navigatie, oceanographie, hydrographie, onderwater - uitbating, onderwater - bronnen voor energie en bezoedeling.

BESLUIT

We mogen werkelijk besluiten dat men op deze tentoonstelling toekomstige uitrustingen, apparatuur, instrumenten, tuigage en andere werktuigen zal vinden, die vooral de Offshore - industrie moet aanbelangen. Meer dan 400 firma's nemen aan deze tentoonstelling deel. Bijzonder onderlegd personeel van de deelnemende firma's zal ter beschikking staan. In de omliggende hotels zullen verscheidene nuttige konferenties doorgaan, terwijl er tevens demonstraties op het water zélf zullen te bezichtigen vallen.

Men heeft 25.000 invitaties over de ganse wereld verstuurd en dit op een uitgezochte basis. De tentoonstelling zelf wordt gesteund door de Britse regering en landen als Polen, Canada enz. hebben een eigen nationale stand.

OOK DE BRITSE VISSERIJ-FEDERATIE VRAAGT BEPERKING ZEEROBBENPOPULATIE

Als gevolg van het tranerig gedoe van heel wat mensen met vooraan enkele publiciteitzoekende vedetten, en de spektakulaire acties ondernomen, onder meer door «Green-peace» die met hun oude treiler zich trachten te verzetten tegen het jagen op de zeerobben, mede door het warm maken van bepaalde bevolkingslagen heeft de Britse regering verleden jaar afgezien van het binnen de perken houden van de zeerobbenpopulatie. Er waren Noorse jagers gehoord die onverrichterzake moesten huiswaarts keren.

De zeerobben zijn echter zo kieskeurig niet wanneer het gaat om het leven van andere zeebewoners, meer speciaal over de vissen en de zo begeerde zalm. Er werd berekend dat één zesde van de aanwezige vis door de zeerobben verorberd wordt, maar hierbij wordt nog heel wat vis vernietigd door het jagers- en dodersinstinct van de zeerobben. Door de zeer snelle vermenigvuldiging van de zeerobben wordt de visserij nu echt geschaad en de Britse Visserijfederatie, de B.F.F., heeft dringend de eigen regering verzocht maatregelen te treffen om de populatie van de grijze zeerobben ergens binnen bepaalde perken te houden. De B.F.F. gaat zover te beweren dat de instandhouding van heel wat jobs in de visserij en de verwerkende industrie hier van afhangt. De beperking is er

absoluut nodig vanwege de slachtingen die de zeerobben onder de visscholen en vooral onder de zalm teweeg brengen. Ook de Schotse deling van de B.F.F. heeft een verslag gestuurd naar de Schotse staatssecretaris ter zake waarin er op gewezen wordt, dat de bescherming van de grijze zeehond voor de kusten van Schotland reeds al te lang geduurd heeft. De B.B.F. duidt terzelfdertijd aan dat zij in de motivering gesteund worden door de marinebiologen van de eigen regering, tevens was het verslag van de B.B.F. terzelfdertijd een antwoord op het verzoek van de Britse regering die op basis van een studie ter zake door de I.C.E.S. en door de Raad voor de Grijze Zeerobbengroep, om de mening van de Britse zeevisserijfederatie vroeg. Nu dat één en ander ruchtbaar gemaakt werd, kunnen we terug een offensief verwachten vanwege de «Green-peacers» en van de verdedigers desnoods «ten kwade» van de vraatzuchtige zeerobben. Jammer dat men de zeerobben geen contraceptieve cursus kan bijbrengen.

VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN

WORDT ZEEBRUGGE KERN VAN WERELDOMVATTEND DISTRIBUTIECENTRUM ?

De trafiek van landbouwmachines in de haven van Zeebrugge zou in een nabije toekomst gevoelig kunnen worden uitgebreid. Uitvoerige inlichtingen hierover konden momenteel bij de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ) niet bekomen worden.

Wij lezen in de Lloyd van Antwerpen.

De Belgische vestiging van «Sperry New Holland» te Zedelgem loste dit jaar reeds meerdere gecharterde schepen met landbouwmachines te Zeebrugge. Deze trafiek zal volgend jaar zeker bestendig worden.

De invoer van landbouwmachines uit Mobile, in de Golf van Mexico, betekent echter een totaal nieuwe start in de schoot van het verkoopbeleid van Sperry New Holland. Bovendien verwacht men in de Belgische Noordzeehaven de aankomst — van bedrijfsklare dorsmachines en veldakselaars, dit zijn toestellen om de grond om te woelen en te bewerken. Deze machines worden in Lexington (Nebraska) verscheept naar Zeebrugge, van waaruit ze verder verzonden worden naar Frankrijk, Duitsland, Italië, Nederland, Spanje en Denemarken, terwijl er ook een aantal in België zelf worden verdeeld. Sperry New Holland

denkt er nu aan om, in verband met haar activiteiten, van Zeebrugge het centrum voor een wereldomvattend distributiesysteem te maken. De momenteel reeds in kleinere mate bestaande trafiek van landbouwmachines zou hierdoor uiteraard belangrijk stijgen. Ook de scheepvaartbeweging zelf in de haven zou erdoor beïnvloed worden.

Wat Zeebrugge betreft moeten wij er op terugkomen dat sommige roll on - roll off trafieken vóór het jaareinde zullen verlegd worden naar de zeshonderd meter lange diepzeekaaimuren aan de westzijde van de toegangsgewel, en dit tot de nieuwe zeesluis van 125.000 ton bedrijfsklaar zal zijn. Tot daar dit blad.

X X X

Daaruit stellen we eens tmeer vast dat Zeebrugge, dank zij zijn gemakkelijke toegang en diepte, een handelshaven van groot trafiek aan het worden is, waar spijtig genoeg de Zeemacht werd ondergebracht in plaats van die haven op handelsgebied meer uit te breiden.

De miljarden verspilling tot gegenoegen van enkele militaire kopstukken zal nooit tot iets gediend hebben.

Zeebrugge is onze tweede belangrijkste handelshaven.

En dat was en is te gemakkelijk uit het oog verloren.

EEN ZWAAR GESCHIL TUSSEN OESTERKWEKERS EN VISSERS TE ST.-BRIEUC

Een geschil tussen de oesterkwekers uit de Baai van St.Brieuc langs de Franse kust en de lokale visserij, heeft aanleiding gegeven tot het ontslag van de visserijcommissie van St.-Brieuc. Ieder jaar na het slechte weder die heel wat tonnen oesters van de oesterkwekers buiten de grenzen van hun concessie doet belanden in het gebied van de visserij, was er een soort overeenkomst tussen beiden, waarbij aan de oesterkwekers vijftien dagen lang de gelegenheid gegeven werd in het gebied palende aan hun concessies, de verplaatste oesters op te dreggen. Binst deze periode hield de visserij zich buiten dit gebied. Dit akkoord gebeurt via het lokaal comité voor de visserij en de maritieme administratie. Dit jaar echter heeft een visser er het zijne van genomen en vooraleer de oesterkwekers de grote massa terug konden ophalen, zelf de oesters gevist.

Dit werd vastgesteld toen deze visser, liefst met 700 kgr. te St.-Brieuc binnenliep. Ondertussen waren de oesterkwekers reeds verwittigd en, samen met een afgevaardigde van het lokaal comité der visserij en met een vertegenwoordiger van de maritieme administratie, werd hij aan de losplaats opgewacht. Deze officieel wilden de vangst van onze schip-

per in beslag nemen, maar dit liep niet van een leien dakje. Onmiddellijk kreeg de betrokken visser hulp van de andere vissers en de officier van de maritieme administratie werd zelfs gemoelsteerd in de lokalen van de afslag. Dit eindigde ten slotte, dat de vangst niet aangeslagen werd en dat zelfs toelating aan de visserij gegeven werd, de oesters eventueel te gaan vissen. Inderdaad hebben, juridisch gezien, de oesterkwekers slechts recht op het gebied van hun concessie en moeten zij maar zorgen dat hun kweek niet verspreid geraakt. Anderzijds is de overeenkomst tussen de oesterkweek en de visserij, een zuiver vriendenovereenkomst, die in feite geen wettelijke basis heeft. Het lokaal comité voor de visserij, dat in feite alle activiteiten koördineert, en zijn autoriteit bij de overeenkomst tussen de oestertelers en de vissers inzette, heeft hierop gemeend ontslag te moeten indienen. St.-Brieuc heeft dus zijn comité verloren en dit op een ogenblik dat belangrijke beslissingen dienen genomen te worden in verband met het voor de deur staande seizoen van de St.-Jacobsschelpenvangst. Men hoopt dan ook dat er zo, spoedig mogelijk een oplossing komt in het geschil die de oesterkwekers en de visserij verdeelt.

Britse moderne treiler vergaan

Zeskoppige bemanning verdronken

Enkele minuten vóór middernacht, van verleden week donderdag, kregen de Noorse reddingsdiensten een S.O.S.-bericht doorgevoerd van een bevoorradingschip van een olieboortoren, die zelf het dringend S.O.S.-bericht doorkreeg van de in moeilijkheden verkerende treiler waarvan de schipper riep dat het aan het kapseizen was.

Het gaat hier over de moderne treiler de «Margrethe Bojen» die in span vist met een zusterschip, de «Frances Bojen» beiden uit Grimsby.

Volgens het bevoorradingschip zou het kapseizen gebeurd zijn zowat vijf mijl oost-zuidoost van het booreiland Ekofisk.

HET RELAAS VAN DE SCHIPPER VAN DE «FRANCES-BOJEN»

De schipper van het zusterschip dat samen in span vist gevist had met de «Margrethe» en nu een mijl vooruit liep van het vergane schip in het naar huisvaren, hoorde plots de schipper van de «Margrethe» gillen dat het vaartuig aan het kapseizen was. Beide zusterschepen waren over de VHF met elkaar verbonden. De «Frances-Bojen» zag op de radar de spot van het ander vaartuig kort hierop plots verdwijnen, zodat hij onmiddellijk het ergste vreesde, des te meer daar hij, niettegenstaande zijn voortdurend roepen, geen verbinding meer kreeg. Het was zeer zware zee, kracht «8», echter zonder dat dit in feite 'n gevaar moest betekenen voor deze kloke treilers. De opwindende aan boord van de «Frances» was om te snijden en de schipper Jens Bojen, wendde onmiddellijk het stuur en keerde terug naar de plaats van het verdwijnen van de «Margrethe». Verscheidene bevoorradingschepen van het booreiland Ekofisk die in de nabijheid waren, zetten eveneens koers naar de plaats van het gebeuren, nadat ze het herhaald rampbericht doorkregen. Eén van deze schepen vond ten slotte het dode lichaam van een bemanningslid op zee drijvende. Dit zette de andere schepen er toe aan naar mogelijke overlevenden te zoeken. Een «Sea-king» helikopter van Noorwegen nam eveneens deel aan de opzoekingen, terwijl de schipper Jens Bojen om 2u45 in de morgen meldde het dode lichaam van een bemanningslid, Bill Jones uit Cleve Road aan boord genomen te hebben. Twee andere lichamen werden nog drijvende in het water opgemerkt, maar verdwenen dan plots uit het zicht. Ook wrakstukken werden door verscheidene vaartuigen gelokaliseerd. Het was duidelijk dat het schip volledig verloren was en dat ook geen levende bemanningsleden meer zouden aangetroffen worden. Het doorgeven van het S.O.S.-bericht werd kort hierop gestaakt, terwijl de Noorse reddingsdienst van de haven Stavanger, het verder reddingswerk op zich nam. Vrijdagnamiddag werd dan besloten de opzoekingen te schorsen. Dertien vaartuigen hadden aan de reddingsoperatie deelgenomen. Niemand weet op dit ogenblik hoe dit kapseizen zich heeft voorgedaan, vooral omdat kracht «8» en de relatieve zware golfslagen in feite geen probleem mochten uitmaken voor het vergane vaartuig. Toen

Radio Humber het eerste nieuws door gaf, kon men het op de rederij eerst niet geloven. Toen de schipper van de «Frances» het bericht bevestigde was er natuurlijk geen twijfel meer mogelijk.

De «Frances» liep met het vaandel halfstok en met een verslagen bemanning naar Grimsby terug.

EEN THUISBLIJVER DIE ER NORMAAL MOEST BIJ ZIJN

Een thuisblijver, Barry Brydges, die er normaal had kunnen bij zijn, maar voor deze reis vervangen werd, kan zich evenmin inbeelden of voorstellen hoe dit ongeval zich heeft kunnen voordoen. Men heeft reeds heel wat slechter weder medegemaakt, wist hij te vertellen en het is in feite onbegrijpelijk dat een kracht «8» alleen zou schuldig zijn aan het kapseizen van het kloke vaartuig. Men verdiept zich dan ook in veronderstellingen die men voorlopig nog liefst voor zichzelf houdt. Is het een geluk voor Barry Brydges, dat hij er niet bij was, dan wordt dit geluk natuurlijk getemperd door de verdrinking van zoveel kameraden en van diegene die in zijn plaats aan boord was gekomen. De ouderdom van de zeskoppige bemanning loopt van 17 jaar voor de lichtmatroos tot 41 jaar. Alleen de jongste was niet gehuwd. Dit ongeval met het verlies van zes bemanningsleden is het zwaarste dat Grimsby sinds twintig jaar gekend heeft, toen in 1959 twee seinetrellers vergingen met het verlies van 8 mensenlevens. Het is duidelijk dat het vergaan van één der toptreilers te Grimsby, heel wat beroering heeft veroorzaakt, waar men 's morgens vroeg in de visserswijk de mensen op straat zag in groepjes over het vergaan spreken. Beide schepen waren slechts op maandag uitgevaren en waren dus wel na een zeer korte reis reeds op weg naar de thuishaven, die toch 250 mijl van de plaats van de ramp verwijderd ligt. Het is duidelijk dat een zwaar onderzoek zal plaats grijpen om de oorzaak van het vergaan trachten te achterhalen.

BEIDE SCHEPEN REKORDVISSERS

De spanvissers «Margrethe» en «Frances» waren de beste opbrengende vaartuigen die Grimsby ooit gekend heeft. Zij waren en zijn nog altijd de topbesommers van de Grimsbyvloot. Beide schippers, de achtergebleven Richardson en schipper Jens Bojen werden als de beste uit de vloot beschouwd. De vergane «Margrethe» werd gebouwd in 1976 en was van 11e moderne apparatuur en vistuig voorzien. Bij haar maidentrip haalde het vaartuig na een korte reis en dit in april 1976 reeds 700 duizend B.fr. met 730 van onze bennen. In mei ging het vergane vaartuig in spanvissen met de «Frances» en meteen werd het rekord van Grimsby neergehaald met 1,9 miljoen B.fr. samen. Vijf maand later werd het reeds onder hen beiden 2,7 miljoen en we blijven nog altijd in 1976. In augustus 1978 werd dit rekord tot 3,5 miljoen opgevoerd. Dit jaar in juli kwam dan een nieuwe «Frances Bojen» in plaats van de oude, voorzien van de al-

lerlaatste technische snuffjes en reeds op de eerste reis, samen met de «Margrethe» werd een nieuwe topbesomming gevestigd van 4,2 miljoen. Een maand later kwam daar nog honderd duizend B.fr. bij en de reis vóór het vergaan van de «Margrethe» werd de rekordbesomming wederom met een paar honderd duizend fr. opgevoerd. Ze

haalden met deze topbesomming de koppen van de kranten, niet alleen van de vakbladen, maar zelfs van de zeer grote dagbladen. Het is dus begrijpelijk dat het vergaan van de «Margrethe Bojen» eveneens grote koppen haalde in de Britse dag- en vakbladen. Onder-tussen zitten wederom zoveel families in de rouw.

OOK «DOE HET ZELF» IN BOTENBOUW

Men is er, bij onze overburen, in Barking - Essex, toegekomen een «Doe-het-zelf» voor botenbouw te programmeren. De «Sheet-metaal-constructies» in Barking bezorgen U voor 67 duizend B. fr., de romplaten, kielstukken en achterdelen van een elfmeter open boot, alles op maat gesneden. Voor de «doe-het-zelvers» is er tevens een instructienota bij, hoe men het moet doen. De naakte romp in elkaar gezet door de firma zelf kost 120 duizend B. fr. Men kan de rompen met begin van afwerking krijgen, half-afgewerkt of zelfs compleet afgewerkt met 'n bovenstructuur en een hut. In dit laatste geval kost een elfmeter boot in staal 300 duizend B. fr.

We menen dat dit initiatief wel eens sukses kan hebben, alhoewel voor het in elkaar steken van een zeewaardige boot, men niet meer 'n beroep doen op knutselaars. Dat zullen dan wel stielmannen zijn die het «achter-hun-uren-loen». Ook zullen deze eigen boot-

bouwers reeds redelijk dienen uitgerust te zijn, want stalen platen voor elkaar brengen en lassen, is zeker ook geen peulschilletje meer. Al met al, blijft het toch zeker een lovend initiatief dat wellicht toch een zeker sukses kan halen. Anderzijds is een compleet in elkaar gestoken stalen constructies van een open boot, met bovenstructuur en hut, voor de prijs van 300 duizend B. fr. toch niet bovenmate duur, alhoewel het duidelijk is, dat voor de verdere uitrusting, het inbouwen van de motor en dergelijke meer, zeker nog heel wat zal om de hoek komen kijken en nog een aardig duitje zal dienen neergeteld. We herhalen, toch een initiatief die waard geacht moet worden om over na te denken, ook voor onze leveringsfirmas. Indien de «doe-het-zelvers» nu nog een ruimte konden huren en de nodige kraanen en hefwerktuigen, las- en andere apparatuur voor een matige prijs, komt er misschien schot in deze zaak.

DE GROENLANDSE ZADELROBBEN NIET MET UITSTERFING BEDREIGD

Door een zekere mevrouw Edwing werd aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen een vraag gesteld in verband met een voorstel tot verbod van invoer van produkten in de Gemeenschap die van de zadelrob afkomstig zijn.

Deze vraag luidde :

«Is de Commissie niet van plan voorstellen te doen om de invoer in de Gemeenschap stop te zetten van produkten die van de zadelrob afkomstig zijn, naar het voorbeeld van maatregelen die twee lidstaten (Frankrijk en Italië) reeds genomen hebben op dit punt, gegeven de wreedheid van de afslachting van jonge zadelrobben en de zwakke economische argumenten die hiervoor worden aangevoerd?»

Het antwoord van de Commissie hierop luidde :

Alhoewel zich bewust van hetgeen in 'n brede sektor van de Europese openbare mening een probleem van ethische aard vormt, brengt de Commissie in herinnering dat de

zadelrobben van Groenland geen diersoort vormen die dreigt uit te sterven en als zodanig dan niet wordt beschermd door de Conventie van Washington van 3.3.1973. De Commissie zet de studie voort van de veelzijdige morele, ecologische en economische aspecten van het probleem, waarbij zij voor ogen houdt dat het in de eerste plaats de taak is van de instanties van het grondgebied waarop deze leven, deze te beschermen».

Over dit probleem hebben wij al eens meer stelling genomen. We gaan er van uit, dat men niet moet doden om het plezier van te doden, noch zelfs om jacht op de robben te maken voor economisch gewin. Maar toch zijn we gewonnen voor het houden van de zeerobbenpopulatie binnen bepaalde perken. De robben verslinden en doden meer dan honderd-duizend tonnen vis, zelfs zonder noodwendigheid uit puur jachtinstinct. We menen dan ook dat de vissers eveneens recht hebben gehoord te worden, daar waar zij, in sommige gebieden op een overpopulatie wijzen die de visserij in dit gebied ernstig schaadt.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een vrij behoorlijke aanvoer die alleen woensdag nogal klein was. Al kan eigenlijk van een grote aanvoer ook niet gesproken worden. De vismijn lag immers geen enkele keer vol ook al waren er maandag vier IJslanders aan de afslag. Die zorgden samen voor zowat 2.600 bennen vis, meest rode zeebaars,

koolvis en blauwe leng. Schotse schol, schelvis en heilbot waren eerder schaars. Toch iets meer schelvis dan gewoonlijk. Gul en kabeljauw werden evenmin veel gebracht. Die soorten kregen we dan weer meer van de West. Gul die vrij goede prijzen kreeg variërend tussen 24 fr. voor de allerkleinste en 52 fr. voor de grote shelcod sortering. Betere prijzen voor de meeste gulsorteringen op de dinsdagmarkt. Die dag dan echter weer dalende noteringen voor wijting. Wijting waarvan zelfs een vijftigtal bennen moesten opgevangen worden. Grote sortering zakte van 38 fr. maandag naar 26 fr. dinsdag. Zeer weinig haai bij de Westvangsten, die kreeg dan ook hoge prijzen. Steenschol was eveneens duur met middensortering zelf olopend tot 96 fr. en grote tot 120 fr. Koningsvis bleef schommelen rond de

120 fr. en rog kreeg tussen 40 en 70 fr. Ook hier wel enigszins dalende prijzen op de tweede verkoopdag.

Meer vis van de Monkey Bank deze week, schelvis kreeg meteen dalende prijzen. Kleine schelvis zakte zelfs tot 740 fr. per mand terwijl de schaarse grote sortering tot 40 fr. haalde. Wel flinke prijzen voor vlaswijting, zeewolf, heek en steenschol.

De tongvissers waren deze week met hun tweeën, maandag en dinsdag telkens één vangst. Zeer veel kleine sortering die toch hoge prijzen blijft halen. Kleine tong kreeg tussen 176 en 190 fr. en heel/kleine tong tussen 165 en 175 fr. De andere sorteringen gingen van de hand tussen 210 en 250 fr. het kg. Renderende resultaten voor de bokkenvissers die ook voor hun andere vis flinke prijzen kregen.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 4-10-1979

Z.431	642.230
Z.331	670.530
Z.16	993.131
	2.305.891

VRIJDAG 5-10-1979

W				
Z.405	7	1.200	80	546.550
Z.424		150	250	570.960
Z.462		1.000	85	494.263
Gul				
Z.201/560				115.910
				1.727.683

MAANDAG 8-10-1979

W				
Z.525		500	40	192.280
N				
Z.98		800	400	1.160.470
Z.27		2.000	300	1.376.636
Z.484		100	90	213.390
W				
Z.492		700	50	307.210
KRP				
Z.575			80	315.620
N				
Z.596		250	230	688.971
KRP				
Z.402			110	472.060
Gul				
Z.538/554				63.280
				4.789.917

DINSDAG 9-10-1979

W				
Z.429	10	1.000	45	329.410
Z.563	8	350	65	238.130
Z.14	10	1.200	150	645.807
KRP				
Z.559	10		130	452.789
N				
Z.184	12	250	350	749.010
Z.196				75.390
Gul				
Z.201/560				184.440
				2.674.976

WOENSDAG 10-10-1979

W				
Z.507	1.100	50		476.790
N				
B.5		630		1.104.730
W				
Z.576	900	110		589.790
Z.99	2.000	210		970.152
KRP				
Z.427		110		422.310
Z.600		110		340.474
W				
Z.321	1.800	80		560.480
Z.497	1.300	70		482.510
KN				
Z.180	4.500	280		1.226.729
N				
Z.30	600	280		707.722
Gul				
Z.538/554				276.390
				7.158.077

ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER/ FOLKESTONE

UURTABEL

DER OVERVAARTEN

voor de week van
14-10-1979 tot 20-10-1979

Afvaarten uit Oostende naar Dover
Western Docks :

— Dagelijks te 01u30, te 07u35, te 10u05 en te 14u40

Afvaarten uit Oostende naar Dover
Eastern Docks :

— Dagelijks te 15u15 en te 19u15
— Op 15, 16, 17, 18 en 19-10-1979 bijkomende afvaart te 04u15
— Op 14, 19 en 20-10-1979 bijkomende afvaarten te 07u15 en te 13u15
— Op 20-10-1979 bijkomende afvaart te 10u15
— Op 14, 15, 16, 17, 18 en 19-10-1979 bijkomende afvaart te 22u15

Afvaarten uit Oostende naar
Folkestone :

— Dagelijks te 05u10
— Op 15, 16, 17, 18, 19 en 20-10-1979 bijkomende afvaarten te 02u30 en te 06u40
— Op 15, 16, 17, 18 en 19-10-1979 bijkomende afvaart te 08u00

Afvaarten uit
Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 00u20, te 09u20 en te 21u20
— Op 15, 16, 17, 18, 19 en 20-10-1979 bijkomende afvaart te 03u20
— Op 14, 19 en 20-10-1979 bijkomende afvaarten te 12u20 en te 18u20
— Op 20-10-1979 bijkomende afvaart te 15u20

Afvaarten uit Folkestone :

— Dagelijks te 23u45
— Op 15, 16, 17, 18, 19 en 20-10-1979 bijkomende afvaart te 01u10
— Op 14, 15, 16, 17, 18 en 19-10-1979 bijkomende afvaart te 21u00

OOSTENDE

VRIJDAG 5-10-1979

MONKEY BANK				
O.135	14	330	—	510.620
Z.62	15	305	—	431.960
WEST				
N.710	6	160	200	225.646

MAANDAG 8-10-1979

IJSLAND				
O.317	20	890	—	1.138.099
O.318	19	850	—	1.379.497
O.202	18	600	—	1.093.225
O.334	18	490	—	855.753
MONKEY BANK				
Z.38	15	270	—	428.988
WEST				
N.719	11	175	—	311.045
N.3	10	240	—	497.739
KANAAL				
Z.34	18	185	5.790	1.429.098

DINSDAG 9-10-1979

WEST				
N.41	9	225	—	335.343
N.708	10	425	—	697.212
O.206	10	220	—	323.926
O.274	10	220	—	317.780
MONKEY BANK				
O.123	14	245	—	393.769
KANAAL				
O.518	15	170	4.635	1.193.814

WOENSDAG 10-10-1979

KANAAL				
O.35	13	165	—	356.899
WEST				
N.706	7	280	—	438.926
KUST				
O.192	2	16	—	29.180

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 12 OKTOBER 1979

MONKEY BANK : O.141 (240 m., t.t.z. 90 gul, 130 schelvis en totten, 20 varia).

MAANDAG 15 OKTOBER 1979

IJSLAND : O.129 (300 m., t.t.z. 70 kools, 30 bonen, 25 gutvis, 50 leng, 25 varia).

NOORDZEE : Z.209/Z.509.

KANAAL : O.369, O.127.

WEST : N.752, N.709, O.114, O.243, O.275, O.279.

DINSDAG 16 OKTOBER 1979

WEST : O.26, O.134, O.306, O.285.

WOENSDAG 17 OKTOBER 1979

WEST : O.118, O.229.
NOORD : O.33 (vermoedelijk).

VIS ETEN

IS VERANTWOORD

ETEN

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 - 742051

(5723V)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	8-10-1979		
Schelvis grote	32,80-46,60		
Schelvis midden	28,—33,—		
Schelvis klein	17,80-24,60		
Kabeljauw	36,40-48,60		
Gul	31,80-38,—		
Wijting			
Schaat			
Zeebaars	76,40-79,20		
Leng	23,—36,40		
Schartong	29,—46,60		
Heilbot	23,—36,—		
Koolvis	153 -210		
Hondstong	18,—28,—		
Zeeewolf	44,—52,—		
Staart	41,40-53,60		
	135 -180		

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	8-10-1979	9-10-1979	10-10-1979
Lappen	252 —,—	255 —,—	
Grote	217 —,—	220 -232	
3/4	219 -223	230 -242	
Blok	226 -229	31 -237	
Voor-kleine	218 -224	213 -220	
Kleine	182 -188	176 -186	
slips			

Zeebrugge

	8-10-1979	9-10-1979	10-10-1979
Grote	258 -261	249 -260	248 -260
Blok	216 -219	207 -212	203 -210
Fruit	222 -28	218 -222	204 -216
Schone kleine	219 -223	223 -227	207 -210
Kleine	207 -210	205 -210	200 -207
Tout petit	187 -196	196 -200	184 -187
Slips	174 -178	168 -180	167 -174

Nieuwpoort

	8-10-1979	9-10-1979	10-10-1979
Tong I	226 —,—		242 —,—
Tong II	260 —,—		246 —,—
Tong III	268 —,—		255 —,—
Tong IV	260 —,—		258 —,—
Tong V	250 —,—		248 —,—
Kleine	214 —,—		217 —,—

PLADIJS

Oostende

	8-10-1979	9-10-1979	10-10-1979
Grote		43,—45,—	
Grote iek	46,—,—	50,—,—	
Kleine iek	40,—44,—	45,—,—	
Derde slag	36,—40,—		
Platjes	21,—27,—	26,—45,—	32,—48,—

Zeebrugge

	8-10-1979	9-10-1979	10-10-1979
I			
II	28,—40,—	31,—33,—	27,—28,—
III	28,—34,—	31,—34,—	28,—30,—
IV	27,—34,—	30,—32,—	26,—28,—
V	20,—24,—	24,—25,—	20,—26,—

Nieuwpoort

	8-10-1979	9-10-1979	10-10-1979
Moeien			
Grote pladijs	50,—,—		50,—,—
Platjes	45,—,—		45,—,—
Drielingen	35,—,—		30,—,—

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

5-10	3		1.200.908			
8-10	8		7.187.246			
9-10	6		3.357.957			
10-10	2		970.163			
	19		12.716.274			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

4-10	8	2.445	104.323	36,—	57,—
5-10	12	3.181	107.459	24,—	41,—
6-10	12	3.224	98.054	21,—	50,—
8-10	8	1.941	96.533	45,—	62,—
9-10	13	3.465	164.063	39,—	61,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

5-10	3	6.832	229.233		
8-10	6	36.967	1.144.008		
10-10	4	7.594	289.079		

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

4-10	3	582	23.349	30,—	44,—
5-10	3	679	28.509	40,—	46,—
6-10	4	497	21.495	41,—	47,—
8-10	3	406	24.088	56,—	66,—
9-10	4	704	35.956	49,—	53,—
10-10	3	710	36.223	49,—	53,—

NIEUWPOORT

VRIJDAG 5 OKTOBER 1979

N.346	143.340		
N.172	33.175	N.788	33.175
N.211	19.543		

Eén vaartuig van de West, één koppel spanvissers en één kustvaartuig meldten zich op de vrijdagmarkt aan. De N.172 en de N.788 die de eerste maal gedurende dit seizoen ter spanvisserij uitgevaren waren lukten toch reeds een globale besomming van 66.350 fr. Zo kan de hoop gekoesterd worden op lonende resultaten der spanvisserij, gezien één geslaagd seizoendebuut waar te nemen was.

Grote tong werd tegen volgende prijzen verkocht: 224 fr./kg voor tong I en 226 fr./kg voor tong II. De bloktong of tong III werd aan 241 fr./kg. genoteerd en de fruit-tong of tong IV aan 248 fr./kg. Tong V werd geboekt aan 235 fr./kg. en de kleine tong aan 210 fr./kg.

Kabeljauw werd geveild aan 4.000 fr. de ben en de gul aan 40 tot 52 fr./kg. De aanvoer van rog was gedurende het verloop der voorbije week gering te noemen, zodat opnieuw dure rogprijzen te noteren vielen. De moerrog werd opgekocht tegen 4.000 fr. de ben en de tilten tegen 3.300 fr. de ben, de scherpstaarten haalden zelfs de prijs van 3.550 fr. de ben.

De boekwaarde der grote wijting bedroeg 1.300 fr. de ben en de kleine wijting tegen 800 fr. de ben. Een matig marktverloop met middelmatige prijzen. Samen 6.850 kg. vis voor een globale opbrengst-waarde van 229.233 fr.

MAANDAG 8 OKTOBER 1979

N.172	58.183	N.788	58.183
N.738	269.771	N.408	214.200
N.45	329.406	N.720	199.208
N.211	15.053		

Vier vaartuigen van de West, één koppel spanvissers en één kustvaartuig op de maandagmarkt.

Er was één grote aanvoer van gul en wijting plus tevens wat variatie op de markt, zodat iedereen winkeliers, leurders en zelfs groot-handelaars hun kwantum konden aankopen. De tong werd als volgt tegen de volgende prijzen geveild:

Tong I 226 fr./kg.; Tong II 260 fr./kg.; tong III 268 fr./kg.; tong IV 260 fr./kg.; Tong V 250 fr./kg.; en de kleine 214 fr./kg.

Grote tarbot werd verkocht aan 328 fr./kg. en de middenslag tarbot tot 230 fr./kg.

De prijs voor de kabeljauw en gul genoteerd kende een dalende lijn. Zo werd de kabeljauw geboekt aan 60 fr./kg. en de gul tegen de prijs van 30 fr. aan 45 fr./kg.

De rog werd genoteerd aan volgende prijzen: 72 fr./kg. voor de moerrog en 68 fr./kg. voor de tilten en zelfs 65 fr./kg. voor de scherpstaarten.

De wijting werd aan de man gebracht tegen volgende prijzen: 1.300 fr. de ben voor de grote en + 850 tot 900 fr. de ben voor de kleine. De markt was voor wat de aanvoer der wijting betreft overbezadigd, zodat zelfs een partij kleine wijting aan de minimum opvangprijs diende aan de markt onttrokken te worden. Het verloop der maandagmarkt kan als volgt geschetst worden, een grote aanvoer met matige prijzen en een lichte tendens tot prijsdaling voor sommige traditionele soorten.

Samen + 750 bennen vis voor een bruto-globale opbrengst van 1.144.008 fr.

WOENSDAG 10 OKTOBER 1979

N.172	94.365	N.788	94.365
N.590	36.972	N.470	36.973
N.211	15.904	N.349	10.500

Twee koppels spanvissers en twee kustvaartuigen op de woensdagmarkt. Een monotoon markt-uitzicht met de hoofdzakelijke aanvoer van de traditionele soorten, zoals wijting en gul. Geen variatie en geen rog op de woensdagmarkt. Kabeljauw werd verkocht aan 3.100 fr. tot 3.300 fr. de ben. De prijs voor de gul betaald varieerde van 1.900 fr. tot 2.700 fr. de ben, dit naargelang de sortering.

De wijting kende opnieuw een prijsdaling en er was praktisch geen belangstelling vanwege de handelaars voor deze soort.

Grote wijting werd genoteerd tegen de prijs van 900 fr. tot 1.100 fr. de ben en de prijs der kleine wijting bedroeg slechts 14 à 16 fr. Zo diende zelfs een partij kleine wijting van uitstekende kwaliteit tegen de minimumprijs aan de markt onttrokken te worden!

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	8-10-1979	8-10-1979	9-10-1979	9-10-1979	10-10-1979	10-10-1979	8-10-1979	10-10-1979	8-10-1979	10-10-1979	8-10-1979	10-10-1979	8-10-1979	10-10-1979
Tarbot : groot (123)	240	-253	314	-335	288	-322	290	-314	328	—	—	—	—	—
middel (123)	157	-177	187	-220	170	-252	145	-178	190	-230	—	—	—	—
klein (123)	—	—	108	-138	122	—	108	-118	80	—	—	—	—	—
Griet : groot (123)	145	-150	154	-172	130	—	144	-147	140	-148	—	—	—	—
middel (123)	110	-114	124	-131	114	-119	113	-128	112	-128	—	—	—	—
klein (123)	90	—	106	-106	96	—	105	—	74	-82	—	—	—	—
Schelvis : groot	35	—	—	—	42	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	28	—	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	15	-25	—	—	15	-27	—	—	—	—	—	—	—	—
Heek : groot	81	-86	—	—	110	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	—	—	—	—	72	-86	—	—	81	—	—	—	—	—
klein	—	—	—	—	63	-66	—	—	50	—	—	—	—	—
Lom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leng	—	—	—	—	42	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (I)	48	-75	—	—	—	—	—	—	42	-60	—	—	72	—
Keilrog (123)	—	—	14	-67	—	—	—	—	68	—	—	—	—	—
Rog (23)	—	—	—	—	55	-58	—	—	48	-54	—	—	—	—
Tilten (23)	—	—	—	—	48	-50	—	—	40	-44	—	—	68	—
Scherpstaart (23)	—	—	—	—	56	-60	—	—	46	-50	—	—	65	—
Halve mans (23)	—	—	—	—	34	-40	—	—	36	-40	—	—	60	—
Teelt (2)	—	—	—	—	36	-40	—	—	32	-37	—	—	—	—
Katrog (2)	—	—	—	—	22	—	—	—	18	-22	—	—	—	—
Kabeljauw	39	-60	50	-56	50	-60	60	-61	50	-70	60	-74	52	-60
Gul (groot)	28	-51	48	-50	—	—	54	-56	23	-60	50	-58	30	-45
Gul (middel)	—	—	36	-38	—	—	38	-40	—	—	38	-42	—	35
Gul (klein)	—	—	32	-34	—	—	36	-38	—	—	34	-37	—	—
Hozemondhamme	—	—	—	—	129	-195	—	—	170	-177	—	—	—	—
Wijting : groot	21	-40	20	-28	14	-34	24	-26	14	-21	14	-20	20	-26
klein	—	—	14	-16	—	—	14	-16	—	—	14	—	14	-17
Schar	—	—	14	-18	—	—	18	—	21	-32	14	-17	20	-30
Steenschol	49	-111	80	-91	42	-120	88	—	42	-112	84	-90	20	-30
Zeehaai	—	—	36	-40	—	—	38	-42	—	—	32	-38	14	-18
Hondshaai	26	—	—	—	21	-22	—	—	20	—	—	—	—	—
Doornhaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pieterman	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Makreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Horsmakreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeekreeft	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongeraal	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schartong	—	—	—	—	—	—	—	—	48	—	—	—	—	—
Volle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
IJle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haringshaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steenholk	20	40-21	—	—	—	—	—	—	13	-16	—	—	—	—
Heilbot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koolvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeewolf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pollak	33	-55	—	—	38	-53	—	—	—	—	—	—	—	—
Zonnevis	—	—	—	—	42	-46	—	—	30	-48	—	—	—	—
Koningsvis	—	—	—	—	—	—	—	—	109	-203	—	—	180	—
Vlaswijting	113	-119	—	—	119	-124	—	—	—	—	—	—	107	—
Zeeduivel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schotse schol	—	—	112	-210	—	—	94	-188	—	—	96	-201	—	—
Zeehond	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bot	—	—	18	-26	—	—	20	—	—	—	10	-12	—	—
Rode Poon (robaard)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—
Grauwe Poon (knorh.)	28	-52	35	-42	7	-52	32	-34	—	—	24	-34	80	—
Rode Knorhaan	13	—	12	-16	8	60-9	24	—	—	—	6	-10	15	-25
Posten	40	-73	—	—	72	—	—	—	8	-39	—	—	—	—
Langoesten (midden)	—	—	10	-12	—	—	15	—	—	—	10	-14	—	—
(klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Lees "HET VISSERIJBLAD"



LIPS n.v. sloopsschroeven

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN
Tel. : 031 - 52.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

V73

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 1 oktober werd aangevoerd : 8.690 kg tong, 206 kisten tarbot en griet; 173 kisten kabeljauw; 291 kisten schelvis; 723 kisten wijting; 1413 kisten schol; 176 kisten schar; 200 kisten makreel en 237 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg :

Tarbot 20,92 — 19,00; grootmiddel tong 15,60 — 14,69; grote tong 14,82 — 14,69; grote tong 19,75 — 18,83; kleinmiddel tong 14,82 — 14,41; tong één 15,28 — 14,75; tong twee 14,00 — 13,11.

Per 40 kg :

hake 220 — 240; hammen met kap 236 — 124; rode poot twee 140 — 92; poontjes 50; haai 128 — 110; tongschar 282 — 144; tarbot 604 — 233; griet 355 — 222; kabeljauw één 192 — 122; kabeljauw twee 198 — 124; kabeljauw drie 152 — 126; kabeljauw vier 140 — 126; kabeljauw vijf 110 — 63; schelvis één 170 — 156; schelvis twee 160; schelvis drie 132 — 110; schelvis vier 81 — 62; schol één 132 — 120; schol 96; schol vier 92 — 80; wijting drie twee 120 — 100; schol drie 108 — makreel twee 25 — 21,60; schar 100 — 61; makreel één 37 — 24; 79 — 51; krab 45 — 37.

De besommingen waren :

KW 4 f 24.160; KW 11 f 25.100; KW 22 f 31.470; KW 25 f 15.570; KW 29 f 14.920; KW 45 f 14.440; K W51 f 17.470; KW 88 f 27.520; KW 113 f 26.820; KW 117 f 20.245; KW 145 f 23.430; KW 152 f 52.800; KW 167 f 11.360; KW 175 f 26.060; KW 189 f 22.700; KW 185 f 780; KW 124 f 28.010; KW 221 f 10.020; KW 226 f 13.610; SCH 256 f 8.140; IJM 44 f 37.000; IJ M154 f 14.850; IJM 115 f 40.580; IJM 207 f 1.840; IJM 209 f 13.170.

Aan de donderdagmarkt van 4 oktober werd aangevoerd : 398 kg tong; 17 kisten tarbot en griet; 26 kisten kabeljauw; 407 kisten wijting; 266 kisten schol; 185 kisten schar; 128 kisten makreel en 158 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg :

Tarbot 23,39; grote tong 20,98 — 20,

96; grootmiddel tong 17,51 — 17,16; kleinmiddel tong 17,74 — 17,26; tong één 16,60 — 16,23; tong twee 15,07 — 14,62; zalm 28,40.

Per 40 kg :

Tarbot 672 — 281; griet 391 — 260; kabeljauw drie 224 — 172; kabeljauw vier 170 — 142; kabeljauw vijf 124 — 76; schol één 198 — 172; schol twee 198 — 132; schol drie 124 — 106; schol vier 98 — 71; schelvis drie 152; wijting drie 104 — 57; makreel twee 42 — 19,60; schar 66 — 35; harders 222 — 182; horsmakreel 15 — 5; bot 39 — 32; rode poot twee 122 — 120; rode poot drie 90 — 72; haai 40.

De besommingen waren :

KW 113 f 11.700; UK 17 plus UK 48 f 2.050; UK 18 plus UK 20 f 7.400; UK 135 plus UK 145 f 1.870; UK 141 plus UK 271 f 5.200; VD 8 f 970; VD 18 f 3.300; VD f 19 4.900; VD 20 f 1.470; WE 152 f 4.500; YE 25 f 2.680; IJM 18 f 2.140; IJM 25 f 1.750; IJM 209 f 10.900.

Aan de vrijdagmarkt werd aangevoerd : 5.225 kg tong; 75 kisten tarbot en griet; 147 kisten kabeljauw; 4 kisten schelvis; 780 kisten wijting; 950 kisten schol; 320 kisten schar; 150 kisten makreel; 100 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg :

Tarbot 22,98 — 22,61; grote tong 19,80 — 19,10; grootmiddel tong 16,28 — 15,26; kleinmiddel tong 15,99 — 15,13; tong één 15,50 — 14,92; tong twee 14,52 — 13,88; zalm 17,00

Per 40 kg :

Tarbot 632 — 248; griet 388 — 352; kabeljauw drie 220 — 140; kabeljauw vier 164 — 126; kabeljauw vijf 120 — 75; schelvis twee 192; schelvis drie 200 — 152; schelvis vier 210; schol één 146 — 136; schol twee 140 — 120; schol drie 116 — 96; schol vier 98 — 67; wijting drie 87 — 50; makreel twee 38 — 21,60; schar 75 — 45; horsmakreel 11 — 5; rode poot twee 120 — 100; rode poot drie 110 — 80; poontjes 50 — 40; krab 40 — 30.

De besommingen waren :

KW 173 f 13.300; UK 17 f 2.220;

f 2.650; UK 78 f 3.210; UK 135 plus UK 18 plus UK 20 f 11.200; UK 35 UK 145 f 750; UK 235 f 1.300; VD 18 f 1.940; VD 20 f 4.850; VD 20 f 1.590; IJM 18 f 2.400; IJM 19 f 12.800; IJM 207 f 17.900; Verder waren er 9 Texelaars en één Goedereder met 'n totale besomming van f 200.000.

Aan de maandagmarkt van 8 oktober werd aangevoerd : 6.639 kg tong; 151 kisten tarbot en griet; 161 kisten kabeljauw; 56 kisten schelvis; 1.504 kisten wijting; 1.219 kisten schol; 231 kisten schar; 12 kisten hake;; 384 kisten makreel en 126 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg :

Tarbot 20,68 — 19,20; grote tong 19,09 — 18,42; kleinmiddel tong 15,27 — 14,98; grootmiddel tong 15,29 — 14,94; tong één 15,48 — 15,10; tong twee 14,52 — 13,99.

Per stuk : kreeft 27; per hoop : roggen (grote) 400 — 260; (kleine) 144.

Per 40 kg :

Tarbot 640 — 232; griet 376 — 252; kabeljauw één 240 — 198; kabeljauw twee 186 — 140; kabeljauw drie 160 — 134; kabeljauw vier 146 — 100; kabeljauw vijf 100 — 60; schelvis vier 90 — 67; schol één 132 — 112; schol twee 130 — 96; schol drie 110 — 92; schol vier 92 —

70; wijting drie 108 — 37,60; makreel twee 44 — 21,60; schar 71 — 60; tongschar 242 — 180; rode poot één 124 — 120; rode poot twee 110 — 80; haai 124 — 120; scteenbolk 35; horsmakreel 4,10; kokkels 42; krab 57 — 24; hammen met kop 186 — 134; hake 222 — 198.

De besommingen waren :

KW 4 f 18.700; KW 22 f 52.700; KW 29 f 13.800; KW 51 f 9.600; KW 88 f 28.000; KW 113 f 4.100; KW 137 f 11.800; KW 141 f 16.200; KW 145 f 30.900; KW 152 f 4.000; KW 167 f 11.800; KW 175 f 63.100; KW 185 f 8.600; KW 189 f 36.500; KW 214 f 13.500; KW 221 f 13.900; KW 226 f 16.400; SCH 256 f 10.500; IJM 20 f 11.600; IJM 44 f 29.890; IJM 154 f 13.700; IJM -115 f 28.300; IJM 207 f 1.480; IJM 209 f 4.200.

DEN HELDER

In de week van 1 tot en met 5 oktober werden door 95 kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

5.831 kg tong f 544.73,20; f 20,25 — 13,39; 23.765 kg tarbot f 205.788,28 f 22,50 — 5,79; 189.665 kg schol, f 408.394,48 f 3,13 — 1,45; 22.130 kg kabeljauw f 42.311,55 f 4,00 — 1,13; 3.590 kg griet f 23.470,31 f 8,27 — 5,79; 30.575 kg schar f 46.253,20 f 2,29 — 0,70; 17.315 kg wijting f 22.910,41 f 2,13 — 0,96; 163.898 kg diversen, f 489.141,42
Totaal 486.769 kg.
Totale opbrengst : f 1.782.342,85

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

tel. (050) 54 41 17 - 54 41 92

— volledig en deskundig advies en bijstand —