

het visserijblad

Vrijdag 21 december - Nr. 47

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. BAELSKAAI 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

0.82 'Mariner' vergaan

Vijf opvarenden gered door snel optreden van de heliflight van Koksijde

Maandagavond, omstreeks 22 u., is de kloeke Oostendse treiler O.82 „Mariner” in de buurt van de Oost Dyckboei, midden een hevige stormweer vergaan. Het vaartuig en de vijf koppige bemanning had een drie weken durende reis naar de visgronden achter de rug; het visruim zat goed gestouwd met een schitterende vangst waaronder 8.000 kg. tong en twintig manden schelpen. Er was dus hoop op een goede opbrengst na keiharde arbeid. De fiere „Mariner” — een stalen treiler die in 1970 gebouwd werd — zou echter nooit de thuishaven bereiken. Op ongeveer twintig kilometer uit de kust, ter hoogte van Nieuwpoort werd de „Mariner” getroffen door een paar zeeën en die werden het vaartuig fataal. Getroffen door een vloedgolf op het achterschip en kort daarop meerdere deuken aan bakboordzijde is het schip in een minimum van tijd gezonden. Mede echter door de koelbloedigheid van de opvarenden en..... het uitermate snel optreden van de heliflight van Koksijde kon een scheepsramp vermeden worden.

De vijf opvarenden werden korte tijd na het vergaan opgepikt door de mannen van de Luchtmachtbasis en overgebracht naar het Serruysziekenhuis te Oostende waar zij konden bekomen van de emotie. Slechts enkele lichte blessures vielen op te tekenen maar voor de rest was iedereen fit and well. Geukkig maar!

Dit voorval, dat wel op een scheepsdrama had kunnen uitdraaien, begon maandagavond. Het moet omstreeks half tien geweest zijn. Een getuigenverslag van matroos Charles Westerlinck, een doorvaren visser, die sedert 1944 de grote vlakke optrekt:

«Ik bevond mij benedendeks toen ik plots voelde dat het vaartuig begon te slingeren. Ik haastte mij onmiddellijk naar de scheepsbrug waarin schipper Flitser zich bevond. Toen al had ik de indruk dat er iets aan het gebeuren was en ik deelde dat dan ook mee aan de schipper. Ongeveer op hetzelfde ogenblik werden wij getroffen door enkele zeeën die van bakboordzijde tegen het schip beukten en vanaf dat moment was de toestand glashelder. Ik zei tegen de schipper: Ludo, het vaartuig gaat zinken. Ik zorgde onmiddellijk voor de zwemvesten en haastte mij vervolgens, samen met Ricardo, naar het vlot om dat over boord te gooien. Tot overmaat van ramp kwam dit onderste boven te liggen. Wij hadden niet eens de tijd om de scheepspapieren te redden. Eén voor één sprongen wij in het vlot, temidden van een kolkende zee, maar schipper Flitser werd nog gegrepen door een stuk draad en werd terug uit het vlot gegooid. Gelukkig behield Ricardo zijn koelbloedigheid, kon de schipper bij de enkels grijpen en hem zo weer aan boord van het vlot trekken. Ondertussen was de «Ma-

riener» al fel aan het kapseizen gegaan en dreigde het vlot mee te trekken. Gelukkig had ik een mes bij en kon de weier, die het vlot nog met het schip verbond, door-

snijden. Eigenaardig he, maar het was net alsof het schip wachtte om te zinken tot wij veilig aan boord van het vlot waren. Pas zaten wij in het vlot of het draaide over bakboord, toonde nog even de kiel en verdween toen in de golven.

Onvoorstelbaar, want de «Mariner» was een pracht van een schip. Een kloeke treiler, maar zo zie je maar, hé. De zee is toch zo machtig» aldus het relaas van matroos Charles Westerlinck die zich gelukkig acht nog tot de levenden te behoren.

Het had inderdaad veel slechter kunnen aflopen. Vandaar ook zijn grenzeloze bewondering voor de bemanning van de Heli-flight onder het bevel van Commandant Philippo. Zonder die mannen, aldus matroos Westerlinck, kwamen we er nooit uit.

SNEL OPTREDEN

Inderdaad, eenmaal in het vlot, en nadat nog van aan boord van de «Mariner» een may-day was ver-

stuurd, werden vuurpijlen afgeschoten. Deze werden opgemerkt door andere vaartuigen die onmiddellijk naar de plaats van het onheil kwamen. Daaronder een car-ferry van de Townsendlijn uit Zeebrugge. Wegens de slechte weersomstandigheden konden de vissers echter niet aan boord genomen worden.

Amper een half uur na de oproep verscheen de reddingsdienst van Koksijde echter ter plaatse met een Sea King - hefschroefvliegtuig en in amper één kwartier tijd werden de vijf bemanningsleden overgenomen aan boord van dit toestel.

Zij werden overgebracht naar het Serruysziekenhuis waar zij, na verzorging, de nacht doorbrachten, doch 's anderendaags na de middag kon iedereen huiswaarts keren. Schipper Flitser had wel een ribbreuk opgelopen en matroos Westerlinck had letsels aan de neus en aan een been, maar dat werd er wat graag bijgenomen.

(Vervolg blz. 2)



O 82 « MARINER » VERGAAN

(Vervolg van blz. 1)

Hun leven was gered en daar ging het tenslotte om.

De O.82 «Mariner» was een stalen treiler die in 1970 gebouwd werd voor rekening van de Oostendse rederij «Pêcheries à Vapeur». Deze rederij werd ondertussen ontbonden waarop de rederij Henri Pintelon - Kamiel Versluys, dit vaartuig, naast enkele andere eenheden van de genoemde rederij overnam.

Het schip was verzekerd voor 12 miljoen frank en destijds door de rederij Pintelon Kamiel - Versluys van de P.V. voor 4,5 miljoen frank gekocht.

DE BEMANNING

Volgende vijf vissers kwamen heelhuids uit het gebeuren: schipper Ludo Flitser (28), wonende aan de Pannestraat 94 te Knokke - Heist; stuurman Perez Dias (48, van Spaanse nationaliteit), wonende te Oostende aan de Schippersstraat 20; motorist Vansevenant Johnny (26), wonende aan de Nieuwpoortsesteenweg 385 te Oostende; matroos Charles Westerlinck (48), wonende aan de Langestraat 18, te Oostende en matroos Carro Muino, (35, van Spaanse nationaliteit), wonende aan de Wierenstraat 33, te Oostende.

Het Visserijmuseum van Oostduinkerke heeft uitbreiding nodig

Konservator Desnerck zit met de handen in het haar. Het probleem waarmee hij te kampen heeft wordt met de dag prangerder. Ons museum springt uit zijn voegen. Het staat tot barstens toe gevuld, en er gaat geen week voorbij of er komen nieuwe stukken bij. Niet dat wij daarover klagen of dat de heer Desnerck dit zou betreuren. Wel integendeel. Maar hij zit met de situatie verveeld.

Als verantwoordelijk en gewetensvol konservator, en ook uit respect voor de enthousiaste schenkers, wil hij aan iedere nieuwe aanwinst (en er zijn er soms erg waardevolle) de plaats geven die ze verdient. Met het onvermijdbare gevolg dat nu reeds de grens van het toelaatbare is overschreden, en dat ons museum dreigt in het welgekende euvel te vervallen van zoveel kleine museums in ons land: een onoverzichtelijke opeenhoping van heterokliete voorwerpen waarbij de bezoeker niet alleen het noorden maar ook het hoofd verliest.

Zo ver is het bij ons gelukkig nog niet, maar het gevaar bestaat dat het inderdaad eens zover zou komen indien niet dringend werk wordt gemaakt van de uitbreiding zoals het van het begin was gepland, en waarvoor trouwens de nodige kredieten in de begroting van Oostduinkerke waren voorzien.

We vernemen dat het huidige gemeentebestuur de zaak wenst ter harte te nemen. De plannen van architect Degeyter zijn volledig afgewerkt en het dossier kan zijn gang gaan. We verheugen ons daarover.

Pas wanneer het kompleks in zijn geheel zal zijn afgewerkt, zal ons visserijmuseum zich volledig kunnen ontplooiën, en zullen de vele waardevolle stukken tenvolle tot hun recht komen.

Denken we maar bijvoorbeeld aan de tientallen schilderijen, beeldhouwwerken en kunststukken die een klein museum vormen op zichzelf, maar die voorlopig, noodgedwongen, niet voldoende in de schijnwerper kunnen worden geplaatst.

Denken we maar aan de merkwaardige archeologische vondsten die tengevolge van hun minder gunstige expositieplaats aan de aandacht van de overigens overbelaste bezoekers ontsnappen.

En dan spreken we nog niet over alles wat konservator Desnerck en zijn medewerkers nog «in petto» hebben maar voorlopig nog niet onmiddellijk kunnen realiseren bij gebrek aan de nodige ruimte.

Ons museum is het enige visserijmuseum in België. Het wordt algemeen aanvaard als het «nationaal» visserijmuseum van het land. Het is voor de gemeente een prestigieus om er het beste van te maken.

Reeds nu kunnen wij ons verheugen in het groeiend succes dat het museum kent bij de steeds talrijker opkomende bezoekers. Laten we hopen dat binnen afzienbare tijd de kroon op het werk zal gezet worden.

We staan aan de drempel van het nieuwe jaar. Is het vermetel de wens uit te drukken dat in het jaar 1980 een aanvang moge gemaakt worden met de geplande uitbreidingswerken? In alle geval, dit is de vurige Nieuwjaarwens van konservator Desnerck.



De geredde bemanning van de O.82 «Mariner» met bovenaan v.l.n.r. schipper Ludo Flitser, matroos Carro Ricardo, motorist Johnny Vansevenant; onderaan v.l.n.r. stuurman Juan Perez Dies en matroos Charles Westerlinck. (Foto's NVDK-WDB)

N.22 "Zeester" nog steeds honkvast

De Nieuwpoortse kustreiler N.22 «Zeester» van de rederij Rathé - Puystiens, ligt nog steeds honkvast op het Middelkerkse strand. Zoals bekend kwam dit vaartuig in de nacht van zondag op maandag terecht op het strand, nadat tijdens de visserij, een korre-eind in de schroef was terecht gekomen en het vaartuig stuurlaarsloos geraakte. Er werd weliswaar onmiddellijk een anker geworpen maar mede door de slechte weersomstandigheden dreef het vaartuig in de richting van de kust en kwam uiteindelijk vast te zitten.

Daar zit het nu nog steeds honkvast niettegenstaande meerdere pogingen door de loods- en reddingsdienst van de kust gedaan werden om het schip weer vlot te krijgen. Daarvoor werd een beroep gedaan op de sleepboot «Zeetijger», redboten uit Oostende en Nieuwpoort, terwijl ook de Zodiac van de brandweer werd ingeschakeld. Alle inspanningen bleven alsnog vruchteloos. De voornaamste handicap is nog steeds de zeer slechte weersomstandigheden die de bergingswerken onmogelijk maken. Gelukkig bleven de drie opvarenden ongedeerd. Dat zijn respectievelijk schipper Willem Puystiens, motorist Alain Rathé en matroos Noël Kiekens.

Maandagmorgen werd een eerste poging gedaan om de «Zeester» weer vlot te krijgen. Een eerste tegenslag echter was dat de Zodiac van de brandweer, die de verbindingslijn tussen de «Zeetijger» en de «Zeester» moest leggen, met motordefect had af te rekenen. Een kwasi zelfde voorval schakelde vervolgens de redboot van Nieuwpoort uit. Dit vaartuig kreeg af te rekenen met een breuk van de roerkeet. Niettemin slaagde men er toch in een verbinding tot stand te brengen maar ondertussen was het vaartuig al afgedreven in oostelijke richting en dreigde het zelfs op de golfbreker te stoten.

Diezelfde avond werd andermaal geprobeerd het vaartuig vlot te trekken maar ook toen beletten de slechte weersomstandigheden, 9 tot 10 Beaufort, alle bergingswerken. Die bewuste maandag werden er tot zes verbindingen geschoten, twee hiervan kenden succes maar telkens opnieuw begaven de sleep-einden.

● **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)

Ook dinsdag kon weinig ondernomen worden. Wel was er woensdagmorgen een sterke hoop op succes. Met behulp van de brandweer konden ook twee prachtige verbindingslijnen gelegd worden met het gestrande vaartuig. De grote zorg voor de sleepboot was echter om ook zelf niet op het strand vast te lopen zodat men de sleep-



De N.22 «Zeester» die ondanks meerdere pogingen nog steeds niet kon vlot getrokken worden.

(Foto NVDK - WDB)

lijnen overin de golfbreker moest leggen. Nu is het zo dat de hoofdeinden van de golfbreker versterkt werden; niet met metselwerk doch met gewone steenbrokken die daar werden gedeponneerd. Helaas is de sleepkabel tot tweemaal toe tussen die steenbrokken terecht gekomen en evenveel keer werd de sleepverbinding verbroken.

GEEN LEKKAGE

Het is wel verbazend te noemen dat de «Zeester», die blijkbaar een uitermate sterke eenheid moet zijn, alsnog geen lekkage heeft opgelopen. Dat bleek uit de voortdurende onderzoeken die werden gevoerd. Ondertussen is het echter wel zo dat het vaartuig al een heel eind van de plaats van de stranding afgedreven is. Bij het opkomend tij ging het vaartuig dinsdag zelfs overheen de golfbreker maar ook toen hield de romp stand. Handicap is natuurlijk dat het vaartuig steeds verder van de laagwaterlijn wordt afgedreven en dat vormt wel een bijkomende moeilijkheid voor het bergen. Momenteel graaft, bij wijze van spreken, de «Zeester» zo'n beetje zijn eigen graf. Het schip ligt nu al een dikke halve meter in het zand.

X X X

Voor de betrokken reder betekent dit voorval natuurlijk een forse deuk. De nog jonge vissers William Puystiens en Alain Rathé kochten dit vaartuig, dat in Ne-

TRANS - CONTINENTAL LIVE BAIT COMPANY (England)

- Het grootste en beste bedrijf in Groot-Brittannië voor levering van levend aas
- Over gans Europa
- Kunstaas in alle kleuren en vormen
- Wekelijks 3 leveringen

J.P. DENNISON - Reaps Farm

Torside, Glossop, Derbyshire
Tel. (061 - 427 - 3807) (061-455-4623)

derland werd gebouwd, van de Oostendse reder Edgard Eerebout amper een maand geleden.

dienst gewerkt hebben. We komen hierop nog terug.

PRACHTIG WERK VAN ONZE LOODS- EN REDDINGSDIENST

Wie zelf zo'n strandingen niet meemaakt in een hondeweer zoals we nu sedert een achttal dagen kennen, kan niet beseffen hoe gevaarlijk en hoe moeilijk het redding van een gestrand schip betekent. De Oostendse en de Middelkerkse brandweer, en onze loods- en reddingsdiensten zijn dag en nacht in de weer geweest om het schip van de twee jonge vissers, die pas sedert één maand eigenaars waren, te redden.

Langs deze weg hoed af voor de vele moedigen die onder de leiding van onze loods- en reddings-

VRIJDAG NIEUWE POGING OM N.22 LOS TE KRIJGEN

Bij het ter perse gaan konden wij vernemen dat er vandaag, donderdag, wellicht niets zal kunnen ondernomen worden om de N.22 «Zeester» vlot te krijgen. Er heerst een windkracht 8 uit het noordoosten en in die omstandigheden is het onmogelijk een verbinding te leggen. Als het weer morgen, vrijdag, betert zal men de zaken opnieuw gaan bekijken.

Onderzoeksraad voor de zeevaart

Vorige week donderdag werden door de Raad enkele zaken, behandeld, waaronder twee vonnissen, een vordering en een tweetal voortzettingen.

VORDERING

Rijkscomisaris Bentein vorderde inzake de aanvaring die zich voerde tussen de V.597 met als betrokkene schipper Vercouter Gilbert en een onbekend gebleven vrachtschip. De feiten gebeurden in een dikke mist terwijl de treiler vissende was in de verkeersscheidingszone. Volgens rijkscomisaris Bentein kan niet met zekerheid uitgemaakt worden welke de determinerende oorzaak is van de aanvaring maar dit beduidt dan geenszins dat de betrokken schipper vrijuit gaat. Hij heeft helemaal niet gehandeld volgens de vereisten van goede zeemanschap door onder meer de roerganger alleen op de brug te laten terwijl hij zelf koffie ging drinken na een vluchtige blik te hebben geworpen op de radar. Bovendien werd een goede uitkijk totaal verwaarloosd. Tegen de schipper vordert rijkscomisaris Bentein een schorsing van zijn brevet van schipper tweede klasse voor de duur van acht dagen.

BESLISSINGEN

Vervolgens werden twee beslissingen getroffen. Een eerste zaak ging over een overtreding op het verkeersscheidingsstelsel, begaan door Lycke Roger, schipper aan boord van de Z.502 «Regine». De feiten gebeurden op 12 oktober 1978 toen voornoemde schipper gedurende ongeveer zes mijlen in de verboden richting vaarde. Hiervoor werd hij bestraft met een waarschuwing.

Eveneens werd een beslissing getroffen inzake de aanvaring die zich voerde tussen de O.123 «Jami» en het Liberiaans vrachtschip M.S. Titan. Na het onderzoek komt de Raad tot de konklusie dat de feiten niet dienen gezocht te worden in een foutieve houding van schipper Vanelderdinghe; de voornoemde schipper wordt derhalve buiten de zaak gesteld.

TWEE AANVARINGEN

Tenslotte zette de Raad het onderzoek verder in twee aanvaringen waarbij Belgische treilers betrokken zijn. Een eerste geval betrof de aanvaring tussen de Z.34 «Twilight» en het Duitse vrachtschip «Alicia». De feiten gebeurden in januari van dit jaar toen de «Twilight» vissende was.

Matroos Daniël Demoor stond toen op de scheepsbrug terwijl de overige opvarenden benedendeks verbleven. Schipper Fernand Verleene kwam op de brug toen het Duitse vrachtschip nog op zo'n anderhalve mijl afstand was. De Alicia behield vaart en koers zodat op een bepaald moment de aanvaring onvermijdelijk was.

Schipper Verleene voerde nog 'n hard bakboordmaneuver uit maar de «Twilight» werd op de bak vlak achter de galg aangevaren. Het vaartuig maakte geweldig slagzij maar door een tweede deuk van de Alicia kwam het vissersvaartuig gelukkig weer recht.

Schipper Verleene beweert ten stelligste te kunnen vaststellen dat er zich op dat moment niemand op de brug van de Alicia bevond. Dat kon hij duidelijk vaststellen toen de «Alicia» langzij scheerde. Bovendien bevestigt de schipper dat hij wel degelijk de seinen van een vissend vaartuig had bijgezet. De bevelvoerder beweert met name dat deze seinen pas werden gehesen pas na de aanvaring, maar dit wordt door schipper Verleene ten stelligste ontkend. Door de aanvaring liep de «Twilight» een scheur in de scheepsromp op en moest voor voorlopige herstelling de haven van Newlyn binnen lopen.

X X X

Een tweede aanvaring betrof deze tussen de O.83 «Surveyor» en het Engelse vrachtschip M.S. «Curran». Terzake wordt matroos Daniel Demoor onderhoord die op het ogenblik van de feiten alleen op de scheepsbrug stond. De «Surveyor» was vissende en droeg de voorgeschreven signalisatie.

Demoor weet te vertellen dat het tijd was om de netten te winden en hij derhalve voor een korte tijd de scheepsbrug moest verlaten om zijn metgezellen te roepen. Toen hij terug op de brug kwam zag hij de «Curran» op een grote mijl afstand. Demoor vertelde dat hij de brug moest verlaten omdat de interfoon defekt was en de bel alleen in geval van alarm mag gebruikt worden. Aan boord van de Surveyor werden er nog aandachtseinen

gegeven maar de «Curran» behield koers en vaart. De «Twilight» werd op de stuurboordboeg aangevaren door het Engelse schip.

ZITTING VAN DINSDAG LAATSTLEDEN

Vorbijge dinsdag kwam de onderzoeksraad voor de Zeevaart andermaal bijeen met meerdere punten op de dagorde.

Een eerste geval betrof de aanvaring die zich voerde tussen de Z.156 en de Nederlandse treiler OD.18 uit Ouddorp. Er heerst wat dat betreft wel een contradictie tussen de verklaringen van schipper Demeulenaere en matroos Claeyns. Eerstgenoemde beweert mordicus dat hij zich vlak bij de radar bevond terwijl Claeyns daarentegen staande houdt dat de schipper zich in de buurt van de kaartentafel bevond.

Gezien beiden voet bij stek houden werd de zaak afgesloten en zal er in een volgende zitting gevorderd worden. De Raad is echter wel van oordeel dat schipper Demeulenaere zich heeft schuldig gemaakt aan een beoordelingsfout.

Een volgende aanvaring betrof deze tussen de Z.183 Christouher en de Griekse tanker Thios Thanasis.

De feiten deden zich voor halverwege mei 1979 in de separatiezone. Wachtman Frank Popelier bevond zich toen op de scheepsbrug terwijl schipper Degroote groote, die onderhoord werd door de Raad, weet te vertellen dat hij zijn roerganger aan een verhoor onderwierp. Daaruit blijkt dat Popelier de Griekse tanker beschouwde als een oplopend vaartuig maar dat wordt door de Raad fel in twiifel getrokken omdat bleek dat de Thios Thanasis koers zette in de richting van het Panamakanaal en dus normaliter uit de teengesteelde richting moest komen.

Men vermoedt dat Popelier een verwarrende koers heeft gevaren of voor min of meer lange tijd de scheepsbrug heeft verlaten.

Tenslotte werd nog een waarschuwing uitgesproken tegen roerganger Savels Rudy van de Z.507 omdat dit vaartuig gedurende enige tijd tegen de voorgeschreven koersrichting van het routeringsstelsel had gevaren.

OPNIEUW FORSE STIJGING VAN DE OLIEPRIJZEN

De petroleumfederatie deelt mee dat de prijzen van de brandstoffen van heden donderdag af als volgt zullen verhogen. De prijzen voor gasolie wegvervoer, huisverwarming en lichte fuelolie zijn deze in zone 2:

Benzine super (+0,80 fr.)	21,40 fr. per l.
Gewone benzine (+0,80 fr.)	21 fr. per l.
Gasolie wegvervoer (+0,81 fr.)	13,77 fr per l.
Huisverwarming (+0,74 fr.)	8,94 fr. per l.
Lichte fuelolie (+0,74 fr.)	8,88 fr. per l.
Extra zware stookolie (+435 fr.)	5.089 fr./ton
Butaan in flessen (+1,11 fr.)	21,61 fr./kg.
Propaan in flessen	23,86 fr./kg.
Bulk (+1,33 fr.)	17,37 fr./kg.
LPG-gas (+0,73 fr.)	12,54 fr. per l.

De prijsverhoging is het gevolg van de stijging van de prijs van een groot gedeelte van de ruwe olie, nadat Qatar, Saoedi-Arabië en de Verenigde Arabische Emiraten hun prijs met terugwerkende kracht op 1 november verhoogd hebben.

Het spreekt van zelf dat de prijs van 8,94 fr. voor verwarming, BTW inbegrepen slechts geldt voor aankopen van 2.000 l. en meer en dat voor aankopen tussen duizend en twee duizend liter dit 0,22 fr. hoger ligt en voor aankopen van duizend liter en minder deze prijs van 0,43 fr. wordt verhoogd.

Wat de visserij betreft, wordt de officiële prijs van 7,29 fr. op 8 fr. gebracht daar hier geen BTW te betalen valt.

Dergelijke prijs wordt voor de visserij niet meer te dragen, wat de overheid met al hun statistieken en theoretische begrippen er ook over denke. In 1976 betaalde men 4,23 fr. voor diezelfde mazout om drie jaar later deze van 85 t.h. te zien klimmen.

't Wordt nu hoog tijd dat daaraan gedokterd wordt, daar de vissers de prijs van hun vis niet kunnen verhogen en afhangen van vraag en aanbod.

HOOGWATER-BOEKJE 1980 VERSCHENEN

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijden voor Oostende verschenen. Het geeft ook de tijdsverschillen voor het hoogwater te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwerpen en al de voornaamste havens van Nederland, alsook de afstanden van Oostende tot de verschillende visgronden.

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

Dit zeer nuttig zakboekje is IN ALLE BOEKWINKELS verkrijgbaar tegen de kleine prijs van 30 fr. (BTW inbegrepen). Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 30 fr. op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai, 30, 8400 Oostende.

Men verzoekt ons het afsterven te melden van **MEVROUW**

Marie-Hubertine ARCKENS

Gewezen reder

Weduwe van de Heer Henri CLOET

Geboren te Tongeren op 5 juni 1893 en overleden te Oostende op 18 december 1979.

De rouwdienst, gevolgd door de bijzetting in de familiegrafkelder op het kerkhof aan de Stuverstraat, zal plaats hebben op zaterdag 22 december om 10 uur in de parochiale St. Janskerk.

Samenkomst aan de kerk

Dit bericht geldt als keulnisgeving.

8400 OOSTENDE, Meeuwenlaan 20.

Begrav. & Crematies LUCAS, Alf Pieterslaan 8

(9286N-8371V)

NAAR OVERBEVISSING VAN DE MAKREEL ?

Er gaan meer en meer stemmen op dat men aan overbevissing doet van de makreel, niettegenstaande, op basis van de marinebiologen een jaarkwotum voor de te vangen makreel in de Noordzee uitgevaardigd werd. Voor 1979 was dit 450 duizend ton. Vermoedens dat men ver door dit cijfer gaat, kregen nu onlangs nogmaals een tastbare bodem. Inderdaad, volgens cijfers gepubliceerd in het bulletin van de White Fish Authority, zou er in de periode van januari tot juni 1979 meer dan 220 duizend ton makreel uitgevoerd geweest zijn uit Groot-Brittannië, dit volgens de uitvoerdokumenten. Anderzijds werd er in dezelfde periode, waarin men praktisch alleen op de zuidkust van Engeland makreel vist, slechts een aanvoer doorgegeven zijn van 129 duizend ton !

Men kan nu wel zeggen dat er in de uitvoercijfers, makreel begrepen zit die op het laatst van het voorgaand jaar voor de Schotse kust werd gevangen en dit is wel juist ook waar het gaat om verwerkte haring. Nu staat echter vast, dat er aan verse haring alleen reeds 179 duizend ton uitgevoerd werd en waar het om verse haring gaat, kan er geen twijfel over bestaan dat het om haring gaat gevangen voor de zuidkust van Engeland voor Cornwall. De Brit die gewoonlijk de vissers uit de partnerlanden met alle zonden van Israël beladen, door de woestijn jaagt, kwestie van bewust overschrijden van hun kwotacijfers en het slechts gedeeltelijk aangeven van door hen aangevoerde vis, moet nu toch wel ergens gewrongen zitten met de eigen cijfers door de White Fish Authority doorgegeven. Laten we er maar aan toevoegen dat de Brit hier zowat in zijn eigen blootje wordt gezet. Vroeger wezen we er reeds op dat een Brits lid van het Lagerhuis op het gevaar van de overbevissing wees door het in twijfel trekken van de cijfers aangegeven door de Britse seinetrellers die hun vangst door de fabriekschepen van het Oostblok, op zee zelf overgeven. Om niet te rap door de kwotacijfers te zitten en wellicht ook wel om fiscale redenen, is het toch duidelijk dat men eerder geneigd is het werkelijk aanvoercijfer dichtbij lager aan te geven.

Als men daar dan nog de cijfers bijvoegt van de makreel die niet voor menselijk verbruik is doorgedraaid, wordt het nog pijnlijker voor de Brit, vooral dan gezien in het kader van het schermen met en het treffen van de beschermingsmaatregelen die Groot-Brittannië zo nauw aan het hart ligt, zodanig dat het zelfs in dit verband eenzijdige maatregelen neemt die door de andere landen niet genomen worden.

In Britse middens neemt men aan, dat er drie mogelijkheden voor de hand liggen. Ten eerste een vergissing in de statistieken; tweedens, de cijfers uit de boeken van de aanvoeraartuigen zijn verkeerd; dertens, aanvoeren die de kwotacijfers ver overschrijden.

In de eigen Britse vakbladen opteert men voor het bewust overschrijven van de kwotacijfers, vooral dan in verband met het overladen op de vreemde fabriekschepen. Dit verder toelaten, aldus onze Britse commentator, zou de makreelstock kunnen in gevaar brengen evenals de toekomst van de Britse visserij.

Opvallend voor ons is het feit, dat men op geen enkel ogenblik denkt, of geen enkel aandacht

schenkt aan het feit, dat men maar een bedroevend figuur slaat tegenover de partnerlanden, die men te pas en ten onpas verwijten toestuur, zich niet te houden aan de afspraken, kwotacijfers te overschrijden en totaal onbetrouwbaar te zijn. Hieruit kunnen we maar één enkel besluit trekken, dat de Brit er met zijn beschermingsmaatregelen slechts op uit is, zoveel mogelijk zelf de vis binnen te rijden.

DE BRITSE MAKREELVLOOT :

Als we het hebben over de Britse makreelvloot, dan bedoelen we hiermede de huidige vloot die op makreel vist. Inderdaad beschikken de Britten tot over een paar jaar terug, over geen specifieke makreelvloot. Het waren doorgaans de kustvisserijvloeten van Cornwall die in september, oktober en november, op de makreel visten. Met het verbod op de haringvisserij hebben de Britse treilers dan plots de makreelvisserij ontdekt. Thans telt de Britse makreelvloot, dat wil zeggen, de vaartuigen die op de makreel vissen, zowat 220 treilers waaronder voornamelijk een 120 Schotse seinetrellers en voor de rest Britse middenslagtreilers, die ingericht werden voor de makreelvisserij en die diepzeevriestrellers die omgebouwd werden voor de makreelvisserij, nadat ze uit de IJslandse wateren geweerd werden. Men schat de totale geoorloofde vangst op 450 duizend ton in dit jaar, waarvan de Britten het leeuwenaandeel zullen opeisen, nl. rond de 300.000 ton. Veelen van deze vaartuigen vissen in de twaalf-mijlszone waaruit de vaartuigen van de partnerlanden vooralsnog geweerd blijven. Nochtans hebben de grote Hollandse kotters bewezen, dat zij ook buiten deze zone dicht bij makreel vangen. Opvallend is echter dat de gevangen makreel voor zuidwest Engeland niet zo groot en vet is, als deze gevangen voor de Schotse kust in het najaar. Hieruit maken sommigen op, dat men veeleer jonge makreel begint te vangen hetgeen dan aanleiding geeft om van overbevissing te spreken en een motief te meer voor de marinebiologen om matiging van de vangsten te prediken. Het is aldus dat de I.C.E.S. aanbevolen heeft voor het jaar 1980, niet boven de 330 duizend ton te laten vangen over het ganse jaar. Gezien de Britse vloot en de verwerkende nijverheid zich nu speciaal ingesteld hebben op de makreel, zou dit een ernstige klap betekenen voor de seinenvloot en andere diepzeevriestrellers. Verder heeft men de aanwezigheid vastgesteld van zowat dertig vreemde fabriekschepen uit Rusland, Polen, Bulgarije, Roemenië en zelfs uit Egypte.

Eervolle onderscheiding

Bij Koninklijk Besluit werd de heer Victor Sampers, directeur van de Bedrijfsgroeping van de Visverwerkende Nijverheid tot Eredeken van de Arbeid in de Voedingsnijverheden, sektor Visverwerkende Nijverheid, vereerd.

De verermerkte is niet alleen de bezieler van zijn instelling te Bredene Sas - Slijkens, maar een werker, een man met veel bezielende initiatieven in een wereld, waar het zeker niet gemakkelijk is om mensen aan het werk te houden.

Aan de knappe 'aurea' onze beste gelukwensen.

De Belgisch Nederlands Zeemansalmanak 1980 verschenen

De 42e jaargang van dit belangrijk werk, welke op elk vissersvaartuig en rijksschip in de Noordzee een onmisbare gids geworden is, is verschenen.

Deze Zeemansalmanak is niet alleen een ware gids voor de vissers op zee, maar wordt thans ook door de Zeemacht, de mailboten, de loodsdiens en alle maritieme diensten alsook de Zeevaartscholen gebruikt.

Deze 42e editie van de Belgisch - Nederlandse Zeemansalmanak wil de traditie voortzetten van de voorgaande uitgaven. Dit houdt dus in een leidraad te zijn voor de varende zee-man die de jongste jaren overvloedig gekonfronteerd werd met een nieuwe en/of gewijzigde maritieme reglementering. Van de bevelvoerder, zij het nu van een mammoettanker of van een miniscuul vissersvaartuig, wordt tegenwoordig een uitermate grote kennis gevraagd van de voorschriften. Een nog nauwelijks bij te houden zaak ! Dat precies hebben wij voor ogen gehad bij de samenstelling van onze nieuwe editie van de Belgisch - Nederlandse Zeemansalmanak. Opnieuw hebben wij gepoogd zo volledig en zo aktueel mogelijk te zijn in de verscheidene rubrieken.

Nieuw is ook de opname van de lijst der vishandelaars die in de vismijnen van onze kust opgetekend staan; in de rubriek «nuttige inlichtingen» werd een volledige herwerking doorgevoerd wat het Ministerie van Landbouw betreft, waaronder de visserij resorteert en in de rubriek over de handelshaven werden ook meerdere nieuwe en nuttige informaties opgenomen die de havens van Oostende, Zeebrugge, Gent en Antwerpen aanbelangen. Kortom, ook deze nieuwe jaargang kan een nuttig instrument zijn voor de gebruiker.

Volgend jaar zal aan dit werk een volledig nieuwe richting gegeven worden, zodat het niet alleen een almanak zal zijn, maar een leerboek ten dienste van al wie in de zeevaartkunde, de visserij en de yachting wil beslagen zijn. De gevaren op zee worden steeds groter. De verfijning van de techniek en de voorlichting moet zich aanpassen. We hebben dus gemeend onze volgende editie speciaal daaraan te moeten wijden in het belang van al wie de zee bevaart.

Alle aandacht wordt ook gevestigd op de nieuwe reglementen inzake de verkeersscheidingsstelsels voor het Nauw van Kales, waaraan zich zovelen nog vergissen.

De oplage is beperkt en de prijs voor België is vastgesteld op 900 fr., waaraan dient bijgevoegd 45 fr. BTW en 65 fr aan verzendingskosten te storten op p.c.r. nr. 000-0418987-44 van het «Nieuwsblad van de Kust». H. Baelskaal 30, 8400 Oostende. De BTW is niet verschuldigd voor schepen en voor bestellingen in het buitenland.

HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR :

- a) In België :
- ter drukkerij «Nieuwsblad van de Kust», Hendrik Baelskaal 30, te Oostende.
- Beroepsvereniging «Hand in Hand», Tijdokstraat 34 te Zeebrugge;
- O.V.A., Vismijn, Oostende;
- MARTIN & Co, Brauwersvliet 28, 2000 Antwerpen;
- Fa. BOGERD, Brauwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen;
- Beroepsvereniging «Hand in Hand», Vismijn, Oostende;

Voor Nederland is de prijs vastgesteld op 65 gulden. De bestellingen voor Nederland moeten geschieden bij IJmuiden Stores, Trawierkade 44, IJmuiden;

- Handelondernemingen MARITIEM, Vissershavenweg 46, Scheveningen;
 - Harri Prins, Hendrikkade 90, Amsterdam;
 - Nieuwe Rotterdamse Instrumentenfabriek Observator, Steenhouwersstraat 15, (Hoogvliet) Rotterdam;
 - Van Beelen, Middenhavenweg 58, IJmuiden;
 - Coöperatieve Inkoopvereniging Visserijbenodigheden, Haven 17, Oude Schild, Texel.
- Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Weetjes...

Het hoogseizoen op de makreel voor de Zuid-Engelse kust heeft de grote Britse rederij J. Marr & Son er toe gebracht haar schepen, die toch op zee de makreel aan de faktorischepen overgeven, niet meer naar huis te laten komen, maar door een andere bemanning af te lossen. Vorig jaar, zegde een woordvoerder van de rederij, verloren we telkens een week, door het vaartuig naar huis te laten komen. Nu wordt de bemanning afgehaald en dan aan land per bus naar Fleetwood, thuishaven van de rederij, gebracht.

X X X

Ierse vissers van de zuidoostkust van Ierland hebben zich bij de regering beklagd over het gebrek aan VHF-kommunikatie in dit gebied. Minister voor de visserij Brian Lenihan heeft beloofd zo spoedig mogelijk een studie te laten verrichten over deze noodwendigheden.

X X X

Drie IJslandse treilers die vorige week in Hull verkochten maakten samen een brutobesomming van ongeveer 10 miljoen B.fr. Het was praktisch de enige verse vis die te Hull in de afslag kwam.

X X X

De Schotse vissers hebben de voorstellen van de regering verworpen die voorschrijven dat in de Noordzee, voor de Schotse westkust en voor Rockall de schelvis- en wijtingvangst zou gekontingenteerd worden tot 600 kg. per man en per week, terwijl dit nu voor het ogenblik 800 kg. voor schelvis en 600 kg. voor wijting is per man en per week. De Schotse producentenorganisatie tracht nu een gezamenlijk cijfer van 1.500 kg. te bekomen voor schelvis en wijting samen per man en per week. De andere gevangen vis zou niet aan kontingentering, maar wel aan de kwotacijfers onderworpen worden.

X X X

In Schotland heeft Aberdeen het vaandel van eerste vissershaven moeten afstaan aan Peterhead. Dit is vooral het gevolg van heel wat mindere vangsten op de Faroë, een gebied dat eens het beste wingewest was voor de Aberdeense visserij. In de eerste 11 maanden van 1979 werd er 10 duizend ton, of 200 duizend van onze bennen vis minder in de afslag te Aberdeen aangevoerd.

X X X

Door de Verenigde Staten werden 325 invoerders uit Indië van diepgevroren en ingeblikte garnaal op een zwarte lijst gezet omdat de blikjes niet voldoen aan maximale hygienische voorwaarden en besmetting kan optreden. Verder dat 5 pond-blikken gewoonlijk maar 4,1 pond inhouden. Aldus werd voor een kleine 400 miljoen B.fr. ingeblikte Indische garnaal in de havens van de Verenigde Staten opgehouden.

Volgens een lid van het beheer van de Zeebodenviskommissie van de Stille Oceaan, zouden de wateren binnen een 100-mijlszone uit de kusten van San Francisco, het vangen van een jaarlijks contingent van 100 duizend ton onderbeviste vissoorten mogelijk maken. De havencommissie van San Francisco toont dan ook uitzonderlijke belangstelling voor het waarmaken van deze mogelijkheid en zou dan ook bereid zijn kaafaciliteiten te scheppen voor een eventuele aanvoer.

X X X

Door een Ierse visser werd een reuzezeeschildpad boven gehaald met een gewicht van duizend kg. Het beest had een lengte van 1,65 m en een breedte tussen de zijdelings staande voorpoten inbegrepen van 2,15 m. De schildpad zat vernesteld in de ankertouwen van de op de zeebodem rustende kreeften. potten en was reeds dood toen het werd opgehaald. Volgens deskundigen had het beest de Atlantische Oceaan overgestoken, komende van de Caraïbische Zee.

X X X

Men gaat meer en meer de kant op van polyvalente vaartuigen voor de visserij. Aldus kwam dit jaar een treiler van een Noorse scheepswerf, een 32,5 meter, die terzeldertijd kan ingezet worden op de walvisvangst met harpoeninstallatie, de lijnvisserij, trawler en/of seinenetvisserij. Het voortstuwingsvermogen is, volgens de huidige begrippen eerder aan de lage kant, 700 PK aan 400 toeren, met twee hulpmotoren van 98 PK voor de generatoren. Het polyvalent bouwen wordt ook wel enigszins in de hand gewerkt door de kontingentering van de visvangst, zodat, wanneer eens het kwotum voor een bepaalde vissoort zou uitgeput zijn, men zich tot een andere soort visserij zou kunnen wenden.

X X X

Het visserijproject voor kleine visserij op de binnenmeren van het Afrikaanse land Malawi wordt enigszins tegengewerkt door de moeilijke aanvoer van brandstoffen. In afwachting dat men deze moeilijkheden het hoofd kan bieden, wordt toch aan de ontwikkeling en uitbreiding van deze lokale visserij voortgewerkt.

X X X

In de categorie van visservaartuigen boven de 100 Brt staat Polen nog altijd ver aan de leiding in de bouw en aflevering hiervan. Tweede voornaamste bouwer van treilers boven de 100 Brt, is Japan.

X X X

De grote scheepswerf Marco in Seattle in de Verenigde Staten heeft in één enkele maand tijd, drie stalen 37-meter treilers voor de visserij in het Noorden van de Stille Oceaan afgeleverd. Drie dergelijke treilers betekenen toch het rekord in aflevering voor de Marco-scheepswerf.

De Raad voor economische Planing en Ontwikkeling van Taiwan heert richtlijnen goedgekeurd voor de ontwikkeling van de diepzeevisserij. Hierbij wenst de regering de inlandse visserij aan te moedigen projecten voor diepzeevisserij op touw te zetten in samenwerking met buitenlandse rederijen, de zogenaamde „joint-ventures". In dergelijke gevallen zijn het de buitenlandse rederijen die voor het kapitaal moeten zorgen, uitrusting en treilers. De ontwikkelingslanden geven dan de toelating om te vissen, landingsakkomodaties en de vissersmatrozen, en..... gewoonlijk geven ze dan nog de verplichting mede om te lossen en de vis te verwerken in het ontwikkelings. Nogal dikwijls een éénrichtingsverkeer.

X X X

Spanje is bereid om Meksiko te helpen bij de uitbouw van haar visserijvloot door het verlenen van kredieten, waarvan Spanje hoopt uitrustingen te mogen leveren en treilers te bouwen. Verder zou Meksiko, Spanje voorzien in haar oliebehoeften.

X X X

De Filipijnen hebben de 200-mijlszone uitgevaardigd, waardoor zij praktisch tot onder de neus van de zuidkust van Taiwan visserijrechten uitoefenen. De noordelijke eilandengroep van de Filipijnen is inderdaad slechts 100 mijl verwijderd van de zuidkust van Taiwan. Hierop heeft Taiwan dan ook maar de 200-mijlszone uitgevaardigd, zodat in feite de economische zone van beide landen halfweg de 100 mijl zou moeten reiken. Dit heeft nu echter aanleiding gegeven tot een konfliktssituatie. Het eiland Taiwan behoort aan nationalistisch China.

X X X

De Portugese visserijvloot beneden de 25 Brt telt 8 duizend eenheden, waaronder er eveneens vaartuigen met zeil en zelfs met roei-spanen. De grote zeevisserij telt 150 treilers met een gezamenlijke brutotonnage van 44 duizend ton, hetzij een gemiddeld van 150 Brt. Vele grote treilers visten onder de kusten van Mauretanië, Marokko en zelfs Spanje. Met deze landen heeft Portugal, na de uitvaardiging van de 200 mijlszone, een bilaterale visserijovereenkomst afgesloten.

X X X

Binnen de 12 mijl onder de Ierse kust is er, onder meer in de Keltische Zee, een verbod voor haringvisserij. Biuten deze zone is er wel een kontingent voor de treilers. De Ierse vissees aanzien dit als een discriminatie omdat zij niet zo ver buiten de kust kunnen gaan vissen. Ze hebben dan ook aan de Minister voor visserij opheffing van dat verbod voor de kleine vaartuigen binnen de 12 mijl gevraagd. Een argument is onder meer dat de kleine visserij met drijfnetten vist, hetgeen niet zo moordend is als de seinevisserij.

X X X

In Ierland werden in de eerste zeven maanden van 1979 voor een waarde van bijna 800 miljoen B.fr. vis aangevoerd. Dit betekent een verhoging van meer dan 120 miljoen of zowat 20 proc. tegenover vorig jaar.

Het Britse departement van Verkeerswezen heeft bevestigd dat een verslag van deskundigen, die de vorming en het gedrag van de zeegolven bestudeerden, gewaarschuwd dat de grote booreilanden een uiteenrukkend effect hebben op de normale vorming van de golven en deze aldus onberekenbaar worden. Aanzuiging en terugkaatsing kunnen verrassende waterwendingen en golvenzuilen veroorzaken, waaraan men zelfs de ondergang van de Britse seine-treiler «Margaretha Bojen» wijt. Men geeft de schippers dan ook de raad, liefst 800 meter ver uit de buurt van de grote booreilanden als «Ekofisk» en «Brent» te blijven en van de kleinere eveneens. Uitdagend voor de vissers is echter dat de vis zich bij voorkeur in de nabijheid van kunstwerken zoals booreilanden, pieren, wrakken, enz. ophoudt. Kwestie van het te kunnen laten.

X X X

In de laatste jaren heeft de eigen visaanvoer in Ecuador, en staat in midden - Amerika, zich vervijvoudigd en bereikte in 1978 bijna 620.000 ton. In de laatste 7 jaren is de uitvoer in waarde gestegen van 500 miljoen B.fr. tot bijna 3 miljard B.fr. De tonijnvloot alleen reeds, beschikte in 1978 over een dertigtal seinetrellers. De uitvoer van de tonijn is vooral bestemd voor de USA.

X X X

De Ierse Minister van visserij, de heer Lenihan, heeft de producentenorganisaties van de kustvisserij en van de middenslag- en seinevisserij, verzocht samen te komen om een regeling uit te werken waarbij bepaalde zones zouden voorbehouden worden aan de kleine visserij. Dit als gevolg van de verbolgenheid van de kleine visserij op de grote treilers die tot onder de kust komen vissen. De kleine kustvisserij kan niet verder gaan dan de kustzone en zou dan ook graag deze zone voorbehouden zien.

X X X

In het Ierse kustgebied van Donegal is de makreel nu overvloedig aanwezig, zodanig zelfs dat sommige vaartuigen benaauwdig diep geladen waren. In Killybegs en Burtonport werden in één enkele week 13.000 ton aangevoerd, zeggen 260.000 van onze bennen ! De makreel heeft enkele weken op zinch laten wachten, maar hijs nu in grote scholen aanwezig. Ondertussen zijn de faktorischepen van de Oostbloklanden echter naar Cornwall aan de Engelse Zuidkust vertrokken, mede omdat de makreel in Donegal op zich liet wachten. Dit heeft nu voor gevolg dat de meeste makreel nu naar de vismeelfabrieken gaat.

X X X

Het Ierse makreelkwotum is bepaald op 40.000 ton. Gezien de overvloedige aanvoer, onder meer 13.000 ton in één enkele week voor de kusten van het graafschap Donegal, hoopt men een verhoging van het makreelkwotum te bekomen. Inderdaad zou men anders in drie weken door het makreelkwotum heen zijn !

Weetjes...

De Ierse scheepswerven kunnen de groeiende uitbreiding van de Ierse vissersvaartuigen niet aan. Het is aldus dat de naakte rompen onder meer in Nederland besteld en verder afgewerkt worden in Ierland. Dit gebeurde onlangs nog met een 27-meter die gebouwd werd bij Maritiem Industries in het graafschap Cork in Ierland waarvan de naakte romp door de scheepswerf Hakvoort in Nederland geleverd werd.

X X X

De Schotse scheepswerf „Campbeltown Shipyard” heeft een order voor de bouw van twee treilers voor Noord-Ierland. Niettegenstaande het slechts gaat over een 18 m en een 23,5 m, deze laatste uitgerust met een Caterpillar van 565 PK, heeft dit order toch een waarde van 62 miljoen B.fr.

X X X

In Freemantle in West-Australië bouwt een scheepswerf 23-meter vissersvaartuigen voor de garnaalvisserij tegen 16 miljoen B.fr. de eenheid. Men bouwt met standaard klaargemaakte platen en stukken volgens door fabriek geleverde modellen. Men bouwt deze vaartuigen in serie en heeft onlangs drie eenheden samen van stapel laten lopen. Wij zouden het zowat de „prefabbouw” kunnen noemen. In elk geval, als we hierboven elders aangeven dat een Schotse scheepswerf 62 miljoen B.fr. nodig heeft voor bouw van een 23,5 m en een 18 m, ook al zou er misschien meer apparatuur en uitrusting aan boord zijn, dan is dit een nog al duidelijk verschil met de onze.

X X X

Bij de Sheet Metal Structures van Barking in Essex - Engeland levert men naakte rompen voor 11-meter vaartuigen aan 65 duizend B.fr. De complete stalen romp en klein bovenstructuur levert men voor 117 duizend B.fr. Wie zegt beter?

X X X

Op de zuidkust van Tasmanië hebben de lijnvisserij het vissen moeten stopzetten vanwege de walvisachtigen die, telkens als de lijnen opgehaald worden, de vissen van de lijnen afrukken of zelfs met de ganse lijn op de loop gaan. Zelf kunnen zij de vissen niet op de bodem gaan vinden, maar liggen op vinkenslag tot men de lijnen ophaalt.

X X X

IJsland heeft de vangst van capelin en kabeljauw in 1979 gevoelig opgedreven en wel in het eerste half jaar van 206 duizend ton kabeljauw in '78 tot 230 duizend ton in 1979, de capelin van 470 duizend ton in 1978 tot bijna 510 duizend ton in 1979.

X X X

Om de Seychellen, een eilandengroep in de Indische Oceaan te helpen de illegale visserij door stropende treilers aan banden te leggen, heeft Groot-Brittannië een visserijpatrouillevaartuig ter waarde van 15 miljoen B.fr. en een

verkenningsvliegtuig ter waarde van 22 miljoen B.fr. ten geschenke gegeven. Het onderhoud hiervan is echter voor de Seychellen die denken dit te kunnen waar maken met de geïnde boetes. Op een bepaald ogenblik werden er inderdaad meer dan honderd stropers in de 200 mijlszone vastgesteld.

X X X

Volgens de Canadese minister van visserij van de Provincie British Columbia, zal de totale aanvoerwaarde van de vis voor deze Canadese provincie de 9 miljard B.fr. overtreffen. Dit is meer dan het dubbel van 1976 en het hoogste aanvoerbedrag van alle Canadese provincies.

X X X

Twee van de bekendste Schotse paartreilers, de „Shemara” en de „Golden Dawn”, beide 26-meter, zullen uitgelengd worden met ongeveer 3 meter en terzelfdertijd een overdekt werkdek krijgen. De uitlenging gebeurt voor het inzetten van tanks met gekoeld zeewater voor de bewaring van de vis.

X X X

De Shetlandvisserij verwijten de Deense industriële vissers de schuld te zijn van het immer schaarser worden van de schelvis vooral dan op de westelijke gronden. De Denen doen er aan industriële visserij op pout met aangepaste kleine netmaaswijdte. In dit gebied is er echter veel gebreed en jonge schelvis, die dan natuurlijk mede met de kleine pout gevangen wordt en een roemloze vismeeldood sterft.

X X X

Vertegenwoordigers van de redersorganisaties uit Groot-Brittannië hebben te Londen met ambtenaren van de regering en met biologen van gedachten gewisseld over de groeiende populatie van de grijze zeerob rond de Schotse kusten en eilandengroepen. De zeerobbenpopulatie moet binnen bepaalde perken gehouden worden, maar de regering zit erg verveeld met de publieke houding terzake en de tussenkomsten van zagezegde humanitaire groepen.

X X X

Een schipper uit Lowestoft werd wegens de aanvoer van 80 stuks ondermaatse grietjes door de rechtbank van Lowestoft beboet tot 6 duizend B.fr. en tot de betaling van 4 duizend B.fr. gerechtskosten. Het waren grietjes die beneden de wettelijk toegelaten 30 cm lengte lagen.

X X X

Het vangstcijfer aan capelin verwezenlijkt door de Noorse seine-treilers, bedroeg in de zomerperiode die een aanvang neemt op het laatst van augustus, 650 duizend ton voor een aanvoerwaarde van 1,4 miljard B.fr. De zomercampagne duurt een paar maanden, en betekent nog altijd een gemiddelde per ingezette treiler van 7,3 miljoen B.fr. Samen met de cijfers van de wintercampagne in het begin van het jaar komt men hierdoor voor 1979 op een totale vangst van 1,2 miljoen ton.

SCHOTSE VISSERIJKOOPERATIEVEN KOMEN VAN DE GROND

In Schotland is men in feite laat gestart met de kooperatieven in de visserij, zodanig dat nu nog altijd maar 25 % van de vloot verenigd optreedt. Nochtans zijn er in de laatste jaren een vijftiental ontstaan die zich regelmatig weten uit te breiden. Zij houden zich vooral bezig met de verkoop in afslag van de vis en met de bevoorrading aan de visserij. Er zijn er zelfs reeds die in verscheidene havens over filialen beschikken.

Als we nu, voor onze begrippen, het groot getal kooperatieven beschouwen die in de laatste 5 jaren ontstaan zijn, dan moeten we dit getal relativeren omdat Schotland over veel grote havens, zoals Aberdeen, Peterhead, Buckie, Fraserburgh, enz. en over heel wat kleinere vissershavens beschikt. Wijzelf beschikken slechts over drie havens, die dan nog heel dicht bij elkaar liggen.

In Schotland is één enkele of slechts een paar visserskooperatieven moeilijk haalbaar vanwege de uitgestrekte kust en de verscheidenheid van havens en visserij.

Vreemd is toch wel dat het in Schotland zolang geduurd heeft vooraleer de kooperatieven van de grond kwamen. Wel kende men een paar instellingen op kooperatieve basis, onder meer één in Eyemouth en één in Arbroath, die reeds meer dan 25 jaar bestaan, maar dit getal was toch eerder aan de bedreievende lage kant. Nu schijnt er werkelijk schot in de kooperatieve verenigingen te komen. Verscheidene van deze kooperatieven zijn ontstaan nadat de zelfstandige firmas die onder meer voor de verkoop van de vis instonden, voortdurend de commissies op de verkoop in de hoogte dreven. Als voorbeeld van het succes van bepaalde, nog maar onlangs ge-

stichte kooperatieven, wijst men onder meer naar een kooperatieve die, behalve de organisatie van de verkoop van de aangevoerde vis, eveneens bevoorradingswinkels voor de visserij opende in drie havens en in het laatste jaar een nettenmakerij opende en een bestaande Schotse herstellingswerf overnam. Als men dit bij onze overburen als grote overwinningen betitelt en als grote voordelen voor de visserij, dan kunnen wij er niet aan voorbijgaan dat men te Oostende met de kooperatieven en deze voordelen voor de visserij reeds na de tweede wereldoorlog gestart is. Jammer genoeg moet men hier de mensen nog alle dagen overtuigen van het groot nut van dergelijke kooperatieven en liggen anderen nog altijd op vinkenslag om deze instellingen dwars te zitten. De Schotten hebben nu aan den lijve, en meer nog aan de beurs ondervonden hoe belangrijk de visserskooperatieven zijn. Bij ons is dit reeds vervaagd, des te meer omdat de andere instellingen zich verplicht zien hun prijzen aan deze van de kooperatieven aan te passen. Mocht het echter ooit gebeuren dat zij vrij hun prijzen konden bepalen, zoals dit enkele jaren terug nog het geval was in de meeste, zondet alle Schotse havens, dan zou het besef van het waardevol bestaan van de kooperatieven wel duidelijker aanwezig worden en zijn. Mede omdat de Schotse vissers nu zo luid de voordelen van de visserijkooperatieven huldigen, vooral omdat het nog zo dicht in hun geheugen ligt wat zij voorheen voor dienstenlevering en bevoorrading dienden te betalen, hebben wij er aan gehouden dit hier weer te geven en terzelfdertijd nogmaals op het belang van de kooperatieven te wijzen.

EEN 36-METER TREILER VAN 100 MILJOEN B.F.

De laatste aanwinst van de Shetlandvloot, de 36 - meter zaknet-treiler «Altaire» die in Aalesund in Noorwegen gebouwd werd en uitgerust met de meest gesofisticeerde en uiterst moderne uitrusting en vangapparatuur, is de tot nog toe kostelijkste treiler in haar soort.

Ze is uitgerust met twee Simrad echosounders, twee Deccardars, een Decca - navigator, twee Sailors radiosets, twee Sailors VHF, een Marconi Marina kustroep, een Vingtor intercom systeem, een Simradlog, een autopilot, een gyrokompas, een hydraulisch sturingssysteem, drie Sonars Simrad en Wesmar en een combinatie van een Simrad S.Q. met een Simrad C.D. Sonar Situation Display.

Deze laatste twee alleen reeds kosten meer dan 6 miljoen fr. en geven een compleet beeld van de onderwatervisserij evenals de richting en de bewegingen van de vissholen. Het is verbonden met een elektrisch log en gyrokompas.

Vcortstuwingsvermogen is een 1.500 Blackstone en twee hulpmotoren Lister met elk 21 Opk en een kleinere Lister van 62 pk voor havenvermogen. In geval van machinedefekt kan men nog altijd de netten binnenhalen met een hydraulische hulpomp die aangedreven wordt door een elektrische motor die 135 pk voortbrengt. Haar snelheid is 12,4 knopen. Dit 34 - meter vaartuig kost bij de 100 miljoen B.fr. Welke bruto besomming dit vaartuig moet maken om uit de kosten te geraken, is er niet bij gezegd.

Als we echter rekening houden dat dit vaartuig een verzekeringspremie te betalen zal hebben van een drietal miljoenen fr. per jaar, interesten op geleend kapitaal voor minstens zes miljoen, een minimumdelging over twintig jaar verspreid van 5 miljoen om het investeringskapitaal terug te vormen, een voorziening voor herstellingen en uitrusting, dan vraagt men zich toch werkelijk af of dit te verwezenlijken is.

NOORWEGEN VERBIEDT KABELJAUW- EN KOOLVISVANGST IN DE LOFOTEN VANWEGE...

HARINGAANVOER

De Noorse directeur voor de visserij heeft een vangstverbod opgelegd aan de vissersvaartuigen die in het bijzonder in de Oost-Lofoten op kabeljauw en koolvis vissen. In Noorwegen is er, ter bescherming van de haringstock een vangstverbod op haring. Haring mocht wel als bijvangst op de kabeljauw- en koolvisserij gevangen worden, binnengebracht en verkocht. Vastgesteld werd echter, dat men in veel gevallen niet meer kon spreken van een bijvangst haring, maar in feite omgekeerd van een haringvisserij met een bijvangst aan kabeljauw en koolvis. De verkoop van haring werd dan ook verboden zodanig, dat grote hoeveelheden op de kaai lagen te rotten. Aldus kwam een treiler die op gul en koolvis viste, liefst met 28 ton haring binnen en slechts weinig gul en koolvis. De vissers trachten het uit te leggen, dat de haring niet door het net ging. Ten slotte nam de Noorse directeur voor de visserij de beslissing om eenvoudig in het gebied van de Oost-Lofoten, waar voor het ogenblik grote scholen haring aanwezig zijn, de visserij op kabeljauw en koolvis te verbieden. Men had niet bepaald hoeveel de bijvangst aan haring maximum mocht zijn omdat er op

geen enkel ogenblik kon gedacht worden dat men in een net voor het vissen op kabeljauw en koolvis zou weinig haring zou ontsnappen. Toen het er niet op verbeterde, wel integendeel, heeft Noorwegen zich verplicht gezien eenvoudig de gul- en koolvisserij in dit gebied te verbieden. Dit bewijst nog eens dat de visser eerst en vooral tegen zichzelf dient beschermd te worden, zowel wat de bescherming van bepaalde soorten volwassen vis betreft, als tegen het aanvoeren van ondermaatse vis. Denken we in dit verband maar eens aan de vele ondermaatse tongen die toch maar binnengebracht worden en in de handel verkocht. Het onmiddellijk gewin zonder enige aandacht voor de toekomst is nog altijd het leidmotief bij alle vissers. Anderzijds wijst het overvloedig aanwezig zijn van haring op vele plaatsen toch op het zinvolle dat wellicht het vangstverbod op de haring zou kunnen enigszins verzacht worden door beperkte vangstkontingenten uit te schrijven die het herstel van de haringstand niet in gevaar kunnen brengen, maar alleen maar meer verspreiden in de tijd. Hiermede zou tegemoet gekomen worden aan de visserij en de verwerkende industrie.

● Dames vraag vandaag nog zo'n Love Poster van Con Amore, waarop 50 charmante heren staan afgebeeld, die met U willen kennismaken, Korresponderen, samen wonen, uitgaan kortom Uw eenzaamheid willen opheffen. Bij de Poster een tekstboekje en korte beschrijving van de contactzoekende. Doorbreek de sleur, met de Love Poster van Con Amore, verkrijgbaar bij de uitgeverij: **Con Amore, Damrak 57, Amsterdam, Nederland. Tel. 020-274062 van 9.30 - 17.00 uur.** De poster wordt verzonden in een rondkarton en bevat een leuke surprise. Kosten inclusief verzenden: 500 bfr. Vraag de uitgebreide folder van Con Amore.

(8370V)

NOORS-RUSSISCHE OVEREENKOMST OVER DE NOORDELIJKE IJSZEE KABELJAUW

Na heel wat onderhandelingen en moeilijke besprekingen tussen Rusland en Noorwegen, in verband met het bepalen van een gezamenlijk kwotum voor de kabeljauw in de Noordelijke IJszee, is men het tenslotte eens geworden over een totaal van 390.000 ton die elk voor de helft aan de beide landen toekomt. Aldus zal zowel Rusland als Noorwegen de 195.000 ton kabeljauw en gul niet mogen overschrijden. Dit cijfer is het kwotum door de I.C.E.S., de Internationale Organisatie voor Zee - Onderzoek bepaald.

Aan de eis om de netmaaswijdte tot 155 mm op te voeren, werd tenslotte door Rusland verzaakt, zodat dit land thans genoegens zal nemen met de 125 mm netmaaswijdte. Noorwegen was tegen die 155 mm fel gekant omdat dit aanleiding zou geven tot het ontsnappen en uitspreiden van heel wat gul in de Noord Atlantische Oee-

aan en naar de Noordzee toe, waaruit eerder derde landen voordeel zouden halen.

Anderzijds heeft Rusland rekening gehouden met de opmerkingen van de eigen visserij die menen dit kwotum niet te zullen halen met 155 mm netten.

De Noorse betrokken rederijen lopen anderzijds niet hoog op met het kwotum van 195.000 ton. Dit is volgens hen juist genoeg om niets aan derde landen te kunnen toestaan. Ook de capelin - visserij werd voor 1980 verminderd van 2 miljoen tot 1,6 miljoen ton. Gezien Rusland haar vloot verminderd heeft in de Barentssee, menen de Noren dat dit land niet bij machte zal zijn om haar aandeel van 40 proc. in de capelin - visserij binnen te halen. Noorwegen bekomt inderdaad 60 proc. van het capelin - kwotum, hetgeen toch 1 miljoen ton betekent. De capelin - visserij wordt in haar geheel voor vismeelbedrijven bedreven.

BEZWAREN TEGEN AANPLANTING VAN REUZEZEEWIER IN FRANSE KUSTWATEREN

Op bepaalde plaatsen langs de Franse kust wordt aan zeealgencultuur gedaan. Dit zeewier wordt in fabrieken verwerkt voornamelijk tot diervoeding. Thans zou men plannen koesteren om een reuzenalg in te voeren en aan de Franse kust uit te zetten. Dit zeewier groeit een paar decimeter per dag en neemt een geweldige uitbreiding zodanig, dat het alle andere levens verstikt en zelfs een gevaar vormt voor de kleine scheepvaart. De schriftelijke vraag gesteld door de Brit, de heer Harris aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen is dan ook begrijpelijk. Deze vraag gesteld op 31 juli en waarop nu het antwoord verscheen, is de volgende:

Aanbouw van zeewier in de Europese Wateren

1. Is de Commissie op de hoogte gebracht van plannen tot aanbouw van een grote wiersoort aan de Franse kust?

2. Is de Commissie bereid met de meeste spoed de mogelijke gevolgen van een dergelijk plan te bestuderen in het bijzonder met het oog op het gevaar, dat dit grote zeewier zich in de Britse wateren zal verspreiden en aldaar het verkeer van kleine en middelgrote kustschepen zal belemmeren?

3. Denkt de Commissie met de krachtige oppositie van de Council van Devon County tegen deze plannen rekening te houden en druk uit te oefenen ten einde dit project tegen te houden?

Antwoord (9 november 1979)

1. De Commissie is door de Franse autoriteiten op de hoogte gesteld van de plannen voor de experimentele aanbouw van de algen *Macrocystis Pyrifera* aan de Franse kust.

2. De Commissie kan zich de bezorgdheid voorstellen, die is geuit ten aanzien van de verspreiding van de *Macrocystis Pyrifera*, maar de Franse autoriteiten hebben haar medegedeeld dat, indien zij vergunning zou verlenen voor de experimentele aanbouw, de sporen van de te gebruiken planten zouden worden weggenomen ten einde elke mogelijkheid van een ongecontroleerde vermenigvuldiging te vermijden.

3. De Franse autoriteiten hebben nog geen definitieve beslissing genomen betreffende de experimentele aanbouw van de *Macrocystis Pyrifera* aangezien zij nog niet in het bezit zijn van alle vereiste adviezen, in het bijzonder die van het Comité „Fauna en Flora” van het ministerie van Milieuzaken. De Franse autoriteiten hebben van hun kant medegedeeld dat zij besloten zijn in geen geval experimenten toe te staan zonder er volledig van overtuigd te zijn dat hierdoor op geen enkele wijze de levende maritieme bronnen en of de scheepvaart in de kustwateren zullen worden aangetast.

Zoekt U bijverdienste/ ander werk of werk voor een paar uur per dag

(ook werk thuis),
vraag dan de gratis
RETURN personeelslijsten
aan uitgeave
okt. - nov. - dec. 1979.
Belgische uitgave.

Schriftelijke inlichtingen:

Uitgeverij Return
tel. (920) 27 40 62
830582 Telex 18165 Alfan
Damrak 57, Amsterdam,
Nederland.

(8359V)

KRIJGEN DE FRANSE VISSERS BRANDSTOF- EN VERVOERSUBSIDIE ?

Door Lord O'Hagan werd aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen een vraag gesteld betreffende nationale subsidies aan de visserij. Deze vraag luidt als volgt:

«Er wordt beweerd dat de vissers in Bretagne brandstoftoelagen krijgen en dat de Franse vissers ook subsidies ontvangen voor het vervoer van de vis van de haven naar de fabriek. Mag ik vragen of: 1) deze geruchten waar zijn? 2) Zo ja, zijn dergelijke praktijken verenigbaar met het Verdrag van Rome? 3) Wat denkt de Commissie hier tegen te ondernemen?»

Op deze vraag gesteld in datum van 16 oktober is nog geen antwoord verschenen. Het is duidelijk dat wij ook graag het antwoord kenden, want er mag geen discriminatie gevoerd worden onder de visserijen van de Gemeenschap. Indien er wel toelagen zouden verleend worden, kenden we eveneens graag het achterpoortje waarlangs

dit gebeurt om de reglementen van de Gemeenschap eventueel te omzeilen.

Het is niet de eerste maal dat deze geruchten de ronde doen en ook wij hebben daar reeds melding van gemaakt. Als men anderzijds meer dan twee maanden nodig heeft, om nog niet te kunnen antwoorden, is het begrijpelijk dat men hieruit bepaalde consequenties begint te trekken, ten ware de Franse regering nog de tijd niet zou gevonden hebben om op een eventueel verzoek vanwege de Commissie om opheldering, te antwoorden. In vroegere uitgaven hebben wij zelfs de tussenkomst per liter brandstof medegedeeld zoals wij het uit goed ingelichte bronnen konden vernemen. We zullen niet nalaten enig commentaar over te hebben wanneer het antwoord verschijnt en dit laatste te laten verschijnen, daar de brandstofkwestie voor onze visserij van primordiaal belang wordt.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Het slechte weer heeft de prijzen van de meeste vissoorten behoorlijk opgedreven. De tongen zijn peperduur geworden en bereikten een gemiddelde van 250 fr. het kg. De middensoorten stegen boven de 300 fr. terwijl dinsdag zelfs de slips meer dan 200 fr. haalden. Dat werd dan waarschijnlijk in de hand gewerkt door het vergaan van de O.82 waardoor de aanvoer veel

kleiner was dan verwacht. Een nieuwe tegenslag dus voor de reder, de bemanning maar ook voor de Oostendse vismijn. De al zo geringe Oostendse vissersvloot is weer een eenheid armer.

Buiten tong werden ook heilbot, tarbot, griet en staart aan meer dan hoge prijzen verkocht. Grote staartvis noteerde inderdaad tot 225 fr. terwijl grote tarbot tot 330 fr. kreeg. Schol en iek werden eveneens sduur verkocht, voor keilrog werd meer dan 80 fr. het kg. gegeven. Andere rogsoorten werden ook tegen top prijzen verkocht. Voor de beide IJslandse vangsten werden zo wat dezelfde prijzen als verleden week betaald. Dit niettegenstaande er toch zowat 850 bennen rode zeebaars gelost werden.

Die soort kreeg nooit onder de 40 fr. en steeg geleidelijk tot 48 fr. het kg. Blauwe leng liep op tot bij de 60 fr. en ook koolvis kreeg weer tussen 37 en 44 fr. het kg. Voor de O.317 werd het meteen een erg mooi resultaat: 2,5 miljoen voor 1.170 bennen vis. Ook voor de O.318 die na een lange herstelperiode voor het eerst weer verkocht, werd het een meevaller, er kon 1,8 miljoen besomd worden.

De Westschepen zetten doorgaans vangsten in de markt. Het slecht weer joeg deze schepen terug de haven binnen zodat hetgeen men aan boord had, dinsdag en woensdag toch maar verkocht. De prijzen waren immers gunstig terwijl volgende week eerder weinig vis zal nodig zijn vermits Kerstdag op dinsdag valt. De leurhandel zal er waarschijnlijk wel een rustweek van maken.

VERWACHTINGEN

MAANDAG 24 DECEMBER 1979

IJSLAND: O.81 (1.450 m., t.t.z. 50 kab.-gul, 650 kools, 500 bonen, 200 bl. leng, 50 w. leng, 25 varia, 25 gutvis).

KANAAL: O.303, O.127, O.274.
WEST: N.45, O.135, Z.209.
MONKEY BANK: O.232.

WOENSDAG 26 DECEMBER 1979

IJSLAND: O.216 (700 m., t.t.z. 100 kools, 80 gutvis, 180 bonen, 20 schaat, 30 st. heilbot, 260 bl. leng, 60 kab.-gul).

KANAAL: O.83.

OOSTENDE EN VISMIJNECHO'S

OOSTENDE

VRIJDAG 14-12-1979

KANAAL					
Z.34	18	70	2.900	673.292	
KUST					
O.148-491	1	84	—	144.335	
O.225-455	2	80	—	135.400	
O.116-142	2	55	—	97.560	
O.23	2	33	—	44.770	
O.520	2	36	—	52.680	

MAANDAG 17-12-1979

IJSLAND					
O.317	18	1.175	—	2.596.199	
O.318	20	760	—	1.834.932	
KANAAL					
O.135	16	215	—	635.661	
O.33	17	225	5.600	1.897.463	
NOORD					
Z.183	15	160	2.796	1.110.337	
WEST					
O.285	10	205	—	351.470	
N.40	9	355	—	580.340	
N.752	9	315	—	552.530	
O.134	9	215	—	302.430	
KUST					
O.104-737	1	21	—	58.970	
O.18-111	1	10	—	24.570	
O.225-455	1	16	—	45.720	

DINSDAG 18-12-1979

KANAAL					
Z.499	18	135	2.857	1.057.192	
WEST					
N.719	6	110	—	230.050	
O.123	4	70	—	127.610	
O.35	4	50	—	112.030	
O.229	6	125	—	238.950	
KUST					
O.141-369	3	300	—	684.540	

WOENSDAG 19-12-1979

KANAAL					
O.518	18	120	4.760	1.208.027	
WEST					
O.26	4	45	—	69.880	
O.306	9	190	—	284.030	
O.206	8	110	—	220.667	
Z.38	11	300	—	394.020	
O.309	6	105	—	201.070	
KUST					
O.148-491	1	85	—	201.400	
O.225-455	1	45	—	102.700	
O.104-737	1	55	—	131.600	
O.116-142	1	32	—	77.120	

TE KOOP:

Vissersvaartuig O.285 „Suzy”

Lengte 27 m — 305 PK
Bouwjaar: 1965

Zich wenden: Viaene, Ganzenstraat 22, 8400 Oostende, tel. (059) 70 93 12.

(8369V)

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 13-12-1979

W					
Z.575	4	—	25	109.688	
Z.599	3	—	20	125.425	
Gullen:					
Z.201-560				71.590	
Z.578-580				57.200	
Z.184-447				82.890	
Z.403-501				133.200	
Z.471-472				107.640	
Z.570-601				51.160	
Z.400-548				90.110	
Z.538-554				149.850	
Z.437-558				77.780	
				1.056.533	

VRIJDAG 14-12-1979

W					
Z.564	—	500	25	268.020	
Z.465	—	500	20	258.250	
N					
Z.418	12	1.200	230	903.242	
K					
Z.509	7	300	15	217.040	
KRP					
Z.307	7	100	50	359.620	
				2.006.172	

MAANDAG 17-12-1979

K					
Z.519		300	50	334.890	
Z.576		500	45	314.970	
KRP					
Z.402		—	70	314.570	
				964.430	

DINSDAG 18-12-1979

N					
O.313	4	100	90	313.150	
KN					
Z.331		5.000	350	2.036.230	
Z.186		5.000	250	2.038.100	
N					
Z.506		1.500	240	1.228.450	
Z.424		600	160	727.340	
				6.343.270	

WOENSDAG 19-12-1979

N					
Z.484		800	200	689.650	
KN					
Z.42		1.800	100	845.670	
KRP					
Z.510		100	125	590.250	
KN					
Z.162		6.500	330	2.921.711	
W					
Z.16		4.000	430	3.097.540	
				8.144.821	

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

	17-12-1979		
Schelvis grote	17-12-1979	
Schelvis midden	60, —, —	.....
Schelvis klein	45,40 —, —	.....
Kabeljauw	30,80-40,—	.....
Gul	55,20-74,60	.....
Wijting	43,—49,80	.....
Schaat	15,60-39,80	.....
Zeebaars	76,—78,40	.....
Leng	40,—48,—	.....
Schartong	51,60-61,80	.....
Heilbot	34,—48,60	.....
Koolvis	188 —301	.....
Hondstong	32,60-45,60	.....
Zeeewolf	35,60-60,—	.....
Staart
		173 -223	

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	17-12-1979	18-12-1979	19-12-1979
Lappen	220 -240	249 —, —	249 —, —
Grote	242 -262	269 -279	270 —, —
3/4	274 -289	302 -307	300 -310
Blok	284 -307	298 —, —	292 -300
Voor-kleine	230 -281	269 -292	238 -249
Kleine	210 -200	229 -2338	214 -219
slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

	17-12-1979	18-12-1979	19-12-1979
Grote	251 -253	255 -266	258 -265
Blok	269 -276	268 -283	264 -278
Fruit	293 -308	293 -314	291 -319
Schone kleine	305 -307	275 -310	296 -310
Kleine	251 -256	226 -264	251 -269
Tout petit	220 -224	208 -226	215 -232
Slips	197 -208	176 -198	178 -185

Nieuwpoort

	17-12-1979	18-12-1979	19-12-1979
Tong I	264 —, —	.....	246 —, —
Tong II	270 -273	.....	268 —, —
Tong III	305 -315	.....	305 —, —
Tong IV	304 -312	.....	296 —, —
Tong V	286 —, —	.....	260 —, —
Kleine	211 -235	.....	224 —, —

PLADIJS

Oostende

	17-12-1979	18-12-1979	19-12-1979
Grote	50,—55,—	48,—51,—	44,—51,—
Grote iek	40,—48,—	39,—50,—	37,—42,—
Kleine iek	40,—42,—	.....	.....
Derde slag	.....	32,—38,—	21,—40,—
Platjes	22,—34,—	18,—26,—	17,—21,—

Zeebrugge

	17-12-1979	18-12-1979	19-12-1979
I	.....	.....	.....
II	36,—40,—	32,—34,—	30,—33,—
III	40,—44,—	34,—36,—	31,—35,—
IV	40,—43,—	34,—36,—	26,—30,—
V	30,—32,—	24,—26,—	20,—25,—

Nieuwpoort

	17-12-1979	18-12-1979	19-12-1979
Moeien	.....	.....	.....
Grote pladijs	42,—, —	.....	40,—, —
Platjes	40,—, —	.....	42,—46,—
Drielingen	25,—30,—	.....	30,—35,—

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

14-12	2		1.231.098			
17-12	9		10.089.342			
18-12	6		2.488.942			
19-12	7		2.931.984			
-	24		16.741.366			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

19-12	5	329	30.572	80,—	100,—	
-------	---	-----	--------	------	-------	--

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

13-12	1	809	25.430			
14-12	5	22.920	767.605			
17-12	10	25.800	1.808.167			
19-12	11	25.006	960.660			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

13-12	4	827	50.474	48,—	59,—	
14-12	2	288	18.995	61,—	71,—	
19-12	1	178	16.910	95,—	95,—	

NIEUWPOORT

VRIJDAG 14 DECEMBER 1979

N.88	95.298	N.700	95.298
N.211	48.660	N.470	81.429
N.590	81.430	N.172	94.875
N.788	94.875	N.597	86.420
N.720	86.420		

Vier koppels spanvissers en één vaartuig die de kustvisserij op gul en wijting beoefende losten hun vangst.

Er werd slechts gul en wijting aangevoerd, doch de prijzen kenden een gevoelige prijsstijging onder invloed van het stormweer.

Kabeljauw werd genoteerd tegen 3.200 fr. tot 3.600 fr. de ben en de gul van 1.800 fr. tot 2.700 fr. de ben. De grote wijting kreeg 1.200 tot 1.350 fr. de ben en de kleine 700 fr. tot 950 fr. de ben. Pladijs werd verkocht aan ongeveer 2.000 fr. de ben voor de grote en de driehoekspladijs en aan 1.500 fr. de ben voor de kleine. Er was een goede belangstelling vanwege de handelaars en de groothandel. Het marktverloop werd gekenmerkt door een vlotte verkoop tegen stabiele prijzen. Samen werden ongeveer 23.000 kg. vis aangevoerd voor een bruto-waarde van 767.605 fr.

MAANDAG 17 DECEMBER 1979

N.579	162.408	N.3	147.774
N.705	106.210	N.15	908.278
N.172	54.150	N.788	54.150
N.211	15.960	N.88	67.500
N.700	67.500	N.349	14.400
N.597	41.923	N.720	41.924
N.470	62.945	N.590	62.945

Drie bokkevisseren en één vaartuig van de West losten samen ongeveer 2.500 kg. tong en 250 bennen vis voor een totale waarde van 1.324.670 fr. Vier koppels spanvissers en twee vaartuigen die de kustvisserij bedrijven losten eveneens 250 bennen vis voor een gezamenlijke bruto-besomming van 483.400 fr.

Er was een grote aanvoer op de mandagmarkt en tevens werd er variatie te koop aangeboden. Voor

de tong werden volgende prijzen betaald: 266 fr./kg., voor tong nr. 1 en 272 fr./kg. voor tong nr. 2. Tong nr. 3 kreeg 315 fr./kg. en tong nr. 4 312 fr./kg., tong nr. 5 286 fr./kg. en de kleine tong kreeg zelfs 235 fr./kg.

Voor tarbot, griet en staartvis werden Kerstmisprijzen betaald, zo noteerde men tot 500 fr./kg. voor tarbot, 180 fr./kg. voor griet en 254 fr./kg. voor staartvis. Kabeljauw werd geveild tegen 3.300 = 3.750 fr. de ben en de gul aan 1.800 tot 2.500 fr. de ben.

De prijs voor rog betaald schommelde rond 70 fr./kg.

WOENSDAG 19 DECEMBER 1979

N.709	88.246	N.706	85.186
N.708	131.520	N.723	33.527
Z.525	129.141	N.172	42.850
N.788	42.850	N.470	59.530
N.590	59.530	N.211	41.260
N.349	14.030	N.88	45.510
N.700	45.510	N.597	70.985

Vier Westvissers, één bokkevisser, vier koppels spanvissers en twee kustvissers losten hun vangst op de woensdagmarkt.

De prijs der tong werd als volgt genoteerd, 246 fr./kg. voor tong nr. 1, 268 fr./kg. voor tong 2, 305 fr./kg. voor tong 3, 296 fr./kg. voor tong 4, 294 fr./kg. voor tong 5 en 228 fr./kg. voor de kleine tong.

Middenslag tarbot werd verkocht aan 268 fr./kg. en griet aan 180 fr./kg.

Er was weinig aanvoer van rog en haai en de prijs voor deze soorten genoteerd was ook aan de hoge kant gelegen. Zo werd tot 80 fr./kg. voor rog betaald en 45 fr./kg. voor de doornhaai. Kabeljauw werd geboekt aan 3.800 fr. tot 4.200 fr. de ben en de gul van 36 fr. tot 54 fr. het kg.

Grote wijting kreeg de prijs van 1.350 fr. tot 1.550 ofr. de ben en de kleine wijting van 710 fr. tot 900 fr. de ben.

Niettegenstaande het stormweer werd de markt gekenmerkt door een prijsdaling voor sommige soorten.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	17-12-1979	17-12-1979	18-12-1979	18-12-1979	19-12-1979	19-12-1979	17-12-1979	19-12-1979	17-12-1979	19-12-1979	17-12-1979	19-12-1979	17-12-1979	19-12-1979
Farbot : groot (123)	289	-316	415	-450	239	-317	445	-478	199	—	431	-452	448	-500
middel (123)	165	-200	254	-265	196	-209	278	-313	199	—	238	-323	190	-238
klein (123)	127	-131	192	-203	196	-209	213	-298	199	—	185	-199	118	-180
Griet : groot (123)	133	-145	178	-186	143	-151	193	-200	144	—	191	-199	118	-180
middel (123)	91	-100	164	-172	89	-107	149	-154	96	—	154	—	—	—
klein (123)	88	—	124	-137	85	—	108	-134	—	—	114	-118	—	—
Schelvis : groot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heek : groot	127	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	105	-111	—	—	96	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	40	-46	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leng	42	-52	—	—	32	-52	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (1)	46	-77	85	-92	—	—	92	-100	43	-77	72	-78	75	—
Keilrog (123)	71	-89	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (23)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tilten (23)	—	—	72	-74	—	—	75	-81	—	—	70	—	75	—
Scherpstaart (23)	—	—	90	-96	—	—	92	-98	—	—	74	-76	70	—
Halve mans (23)	—	—	—	—	—	—	58	-63	—	—	56	-60	65	—
Teelt (2)	—	—	—	—	—	—	60	-63	—	—	54	-61	—	—
Katrog (2)	—	—	—	—	—	—	30	-35	—	—	32	—	—	—
Kabeljauw	49	-100	—	—	74	-85	74	-89	46	-87	89	-100	66	-75
Gul (groot)	18	-87	68	-72	39	-74	60	-78	26	-63	80	-88	36	-50
Gul (middel)	—	—	58	-62	—	—	54	-62	—	—	56	-74	—	—
Gul (klein)	—	—	54	-58	—	—	54	-60	—	—	60	-76	—	—
Hozemondhamme	105	-225	—	—	93	-226	—	—	96	-209	—	—	—	—
Wijting : groot	14	-36	30	-34	14	-32	28	-30	13	-31	24	-28	25	-29
klein	—	—	24	—	—	—	14	-18	—	—	16	-18	15	-18
Schar	8	-33	30	—	26	-32	24	-32	24	-37	24	—	30	-45
Steenschol	43	-134	118	-124	37	-129	106	-122	57	-122	112	-115	—	—
Zeehaai	32	-40	37	—	41	—	—	—	31	-38	29	—	18	—
Hondshaai	15	-28	—	—	10	-26	—	—	9	-15	—	—	—	—
Doornhaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pieterman	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	85	-110
Makreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80	-110
Horsmakreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeekeeft	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongeraal	13	-38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schartong	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Volle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
IJle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haringshaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steenholk	—	—	—	—	14	-22	—	—	—	—	—	—	—	—
Heilbot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koolvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeewolf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pollak	53	-67	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zonnevis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koningsvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vlaswijting	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeeduivel	—	—	112	-245	—	—	135	-275	—	—	132	-256	190	-254
Schotse schol	—	—	—	—	—	—	44	—	—	—	40	—	—	—
Zeehond	—	—	—	—	—	—	14	-21	—	—	15	-17	40	-45
Bot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	—
Rode Poon (robaard)	27	-29	32	-44	—	—	45	-53	28	-43	42	-51	25	-60
Grauwe Poon (knorh.)	33	—	—	—	—	—	—	—	25	—	—	—	18	-22
Rode Knorhaan	26	-54	—	—	—	—	—	—	18	-74	—	—	20	-25
Posten	—	—	30	-34	—	—	18	-26	—	—	12	-15	—	—
Langosten (midden)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(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 donderdagmarkt van 6 dec. werd aangevoerd: 305 kg. tong; 9 kisten tarbot en griet; 170 kisten wijting; 72 kisten schol; 155 kisten schar; 11 kisten makreel en 13 kisten diversen.

Prijzen in guldens
Per 1 kg.: grote tong 15,00; grootmiddel tong 14,84; kleinmiddel tong 16,47; tong één 16,04; tong twee 14,03; tarbot 17,48.

Per 40 kg.: steenbol 41; bot 35-24; schar 100-57; makreel twee 57-48; wijting drie 66-52; tarbot 500-264; griet 280-200; schoel één 132; schol twee 124; schol drie 118-112; schol vier 130-100.

De besommingen waren: UK 108 f 1500; WR 76 + WR 66 2500; verder vijf Texelaars en één Goedereeder welke tezamen 27.000 besomden.

Aan de woensdagmarkt van 12 december werd aangevoerd: 1925 kg. tong; 24 kisten tarbot en griet; 13 kisten kabeljauw; 268 kisten wijting; 159 kisten schol; 93 kisten schar; 31 kisten makreel en 54 kisten diversen.

Prijzen in guldens:
Per 1 kg.: tarbot 21.86-20,32; grote tong 15,73, grootmiddel tong 15,79, kleinmiddel tong 16,88, tong één 16,08-15,61, tong twee 14,00-13,99.

Per 40 kg.: tarbot 600-264, griet 340-245, kabeljauw één 168, kabeljauw twee 206-192, kabeljauw drie en vier 120, kabeljauw vijf 78, schol één 130-122, schol twee 120, schol drie 130-122, schol vier 110-92, makreel twee 71-49, makreel drie 25, schar 108-68, tongschar 265-192, wijting drie 71-50, kuit 144, steenbol 41, bot 24, krab 19-16, krabben 112, haal 122, hammen met kop 268-168.

De besommingen waren: KW 51 f 2.800, KW 77 f 2.500, KW 149 f 3.600, KW 194 f 60.300, KW 137 f 5.200, UK 208 f 2.300, WK 51 + WR 70 f 1.960; verder waren er drie Texelaars welke tezamen f 10.000 besomden.

Aan de donderdagmarkt van 13 december werd aangevoerd: 3 kisten tarbot en griet, 72 kisten kabeljauw, 974 kisten wijting, 32 kisten schoel, 217 kisten schar, 32 kisten makreel en 27 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 40 kg.: tarbot 424-336, griet 304-200, kabeljauw één 234-198, kabeljauw twee 202-152, kabeljauw drie 166-132, kabeljauw vier 152-114, kabeljauw vijf 102-74, schelvis drie 192, schol drie 182-132, schol vier 134-112, wijting drie 75-40, makreel twee 70-

44, schar 110-75, kuit 176-110, bot 41-26, steenbol 47-28.

De besommingen waren: KW 77 f 1.000, KW 141 f 3.600, KW 221 f 3.600, UK 208 f 3.300, UK 135 + UK 145 f 4.000, UK 173 f 5.100, UK 234 f 2.500, VD 19 + VD 73 f 3.800, VD 20 + YE 25 f 3.000, VD 54 + VD 77 f 3.900, WR 76 + WR 60 f 3.800, WR 12 + WR 74 f 1.900, WR 51 + WR 77 f 2.800, IJM 19 f 9.000, IJM 25 f 400; verder waren er 6 Texelaars met een totale besomming van f 21.000.

Aan de vrijdagmarkt van 14 dec. werd aangevoerd: 2.375 kg. tong, 37 kisten tarbot en griet; 30 kisten kabeljauw, 675 kisten wijting, 350 kisten schar, 17 kisten makreel en 18 kisten diversen.

Prijzen in guldens: Per 1 kg.: grote tong 20,25-19,38, grootmiddel tong 20,00-16,80, kleinmiddel tong 19,97-18,08, tong één 18,75-17,49, tong twee 16,75-15,99, tarbot 29,20-25,00.

Per 40 kg.: steenbol 45, hammen met kop 244, kuit 154-112, bot 35, krab 46, tarbot 738-403, griet 358-287, kabeljauw één 186-108, kabeljauw twee 204-130, kabeljauw drie 160-114, kabeljauw vier 124-112, kabeljauw vijf 110-72, schol één 162-128, schol twee 160-128, schol drie 114-112, schol vier 114-84, wijting drie 83-45, makreel twee 80-55, tongschar 220-201.

Aan de maandagmarkt van 17 dec. werd aangevoerd: 14.645 kg. tong, 219 kisten tarbot en griet, 55 kisten kabeljauw, 429 kisten wijting, 1.242 kisten schol, 554 kisten schar, 13 kisten makreel en 123 kisten diversen.

Prijzen in guldens.
Per 1 kg.: tarbot 757-300, griet 387-220, kabeljauw één 194-138, kabeljauw twee 200-144, kabeljauw drie 162-142, kabeljauw vier 142-124, schol één 128-108, schol twee 126-112, schol drie 118-104, schol vier 98-80, makreel twee 65-55, schar 80-70, wijting drie 78-66, tongschar 314-196, bot 30, krab 45-27, haal 136-106, steenbol 43, hammen met kop 304-144.

De besommingen waren: KW 4 f 25.900, KW 11 f 34.600, KW 22 f 8.200, KW 25 f 34.900, KW 45 f 29.200, KW 51 f 60.000, KW 74 f 2.400, KW 88 f 39.100, KW 113 f 28.100, KW 117 f 12.400, KW 141 f 3.300, KW 145 f 32.900, KW 149 f 1.800, KW 173 f 3.400, KW 175 f 39.300, KW 189 f 38.800, KW 214 f 4.600, KW 221 f 4.800, KW 226 f 7.100, SCH 256 f 26.100, WR 32 f 31.000, WR 57 f 27.100, IJM 24 f 29.500, IJM 44 f 46.900, IJM 115 f 63.200, KW 137 f 3.300.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van : 10-12 t/m 14-12-'79

Door 81 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
30.216 kg.	Tong	f 506.938,—	van f 19,59 tot f 13,50
14.159 kg.	Tarbot	f 149.306,42	van f 29,29 tot f 6,43
131.835 kg.	Schol	f 354.318,71	van f 3,46 tot f 2,13
15.615 kg.	Kabeljauw	f 37.032,53	van f 5,28 tot f 1,53
2.865 kg.	Griet	f 18.756,93	van f 8,— tot f 4,87
15.255 kg.	Schar	f 29.481,91	van f 2,43 tot f 1,40
31.580 kg.	Wijting	f 32.312,67	van f 1,71 tot f 0,80
149.903 kg.	Diversen	f 417.832,16	
391.428 kg.		f 1.545.979,33	

THUISWERK

RETURN biedt aan voor enige uren per dag Het inpakken van posters in rondkartons en het post verzend klaarmaken van deze rondkartons. (adres en portozegels opplakken).

Per colli (50 stuks) netto te betalen 600 Bfr.

Werk wordt gebracht. Het werk dat klaar is dient naar het postkantoor gebracht te worden.

Bent U geïnteresseerd, vraag dan een voorbeeld ter Uwer oriëntatie schriftelijk aan bij uitgeverij

Return.

Damrak 57'.
Postbus 51272
Amsterdam
Nederland

(8368V)

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD