GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE
De Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke

het visserij blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ
EN VAN DE GROEPERING DER VISNIJVERHEDEN

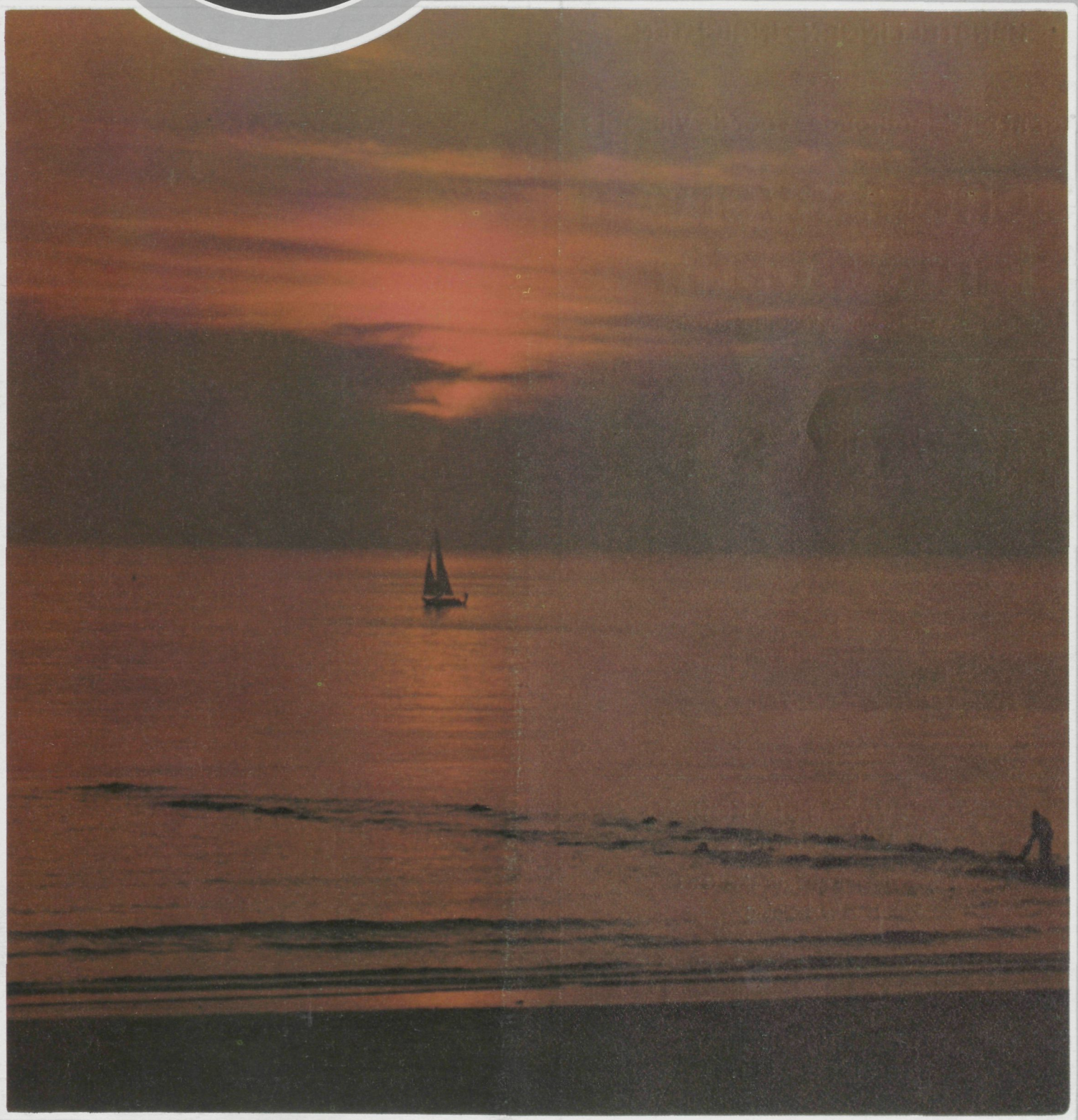


FOTO ROLAND

VRIJDAG 9 MEI 1980 — PRIJS 50 F. — NR. 17 — 47e JAAR VERSCHIJNT WEKELIJKS

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

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

★

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

★

Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)
(7772V)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK
Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 32 00 07

— HET KOUDSTE
— HET BEST BEWERKBAAR
(8324V)

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 —

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

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

VAN PRAET - DANSAERT, p.v.b.a.

BAASRODE

VAN PRAET-DANSAERT WIRE ROPES BAASRODE BELGIE

ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

— VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
— NIJVERHEID
— ALLERHANDE

Het lang bestaan van de firma getuigt voor de degelijkheid van de geleverde goederen.

Onze kabels zijn te verkrijgen bij de beste firma's aan de kust en in t' bijzonder **bij S.C.A.P. Oostende.**

Tel. (052) 33.24.66 B.T.W. 400.332.559

REDERS LEEST UW VAKBLAD

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

het visserijblad

Vrijdag 9 mei - Nr. 17

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

NEDERLANDSE TREILER "Kg 7" DOOR BELGISCHE MARINE OPGEBRACHT

Niettegenstaande de Nederlandse vissers degelijk gewaarschuwd werden, dat het menens was vanwege de Belgische marine om paal en perk te stellen aan illegale visserijen en stroperijen door vreemde als ook door eigen vaartuigen volstond dit niet voor de K.7 (Kortgene) die het toch nog maar eens probeerde. Het was aldus, dat hij woensdagmorgen verrast werd door de hoogzeemijnenveger «de Artevelde». Van een eventueel ontkomen kon er geen sprake zijn omdat de «Artevelde» voldoende voorzorgen had genomen. Het moest trouwens voor de Nederlandse vissers duidelijk zijn, dat de Belgische Marine zich geen tweede maal zou kunnen veroorloven dat men eenvoudig de plaat zou poetsen, de Zeemacht voor schut zetten en overgeven aan spot en leedvermaak, zoals dit, spijtig genoeg, gebeurd is. Dit risiko kon de Belgische Marine niet nemen en kapitein ter zee Troispont had in dit verband duidelijke richtlijnen medegegeven.

BELGISCHE MARINE AAN BOORD VAN DE K7

Toen de „Artevelde" een Nederlands vissersvaartuig de „Kg 7" aan het vissen opmerkte binnen de 12 mijl uit de kust, nauwelijks 9 mijl uit de Kust West van Nieuwpoort op de Buiten-Ratel en nadat na identificatie vastgesteld werd, dat het hier ging om een vaartuig van boven de 50 Brt, werd het vaartuig aangeboord en stapten een officier en een onderofficier over op het vissersvaartuig. Er werd onmiddellijk vastgesteld dat het inderdaad om een verboden visserij ging, namelijk op tong en schol, **want deze visserij is verboden voor vaartuigen boven de 50 Brt en/of meer dan 300 PK.** Na inzage van de boordpapieren, werd de schipper verzocht naar Oostende te varen, hetgeen zonder tegenstand gebeurde. De „Artevelde" heeft langs deze zijde dus geen enkele moeilijkheid ondervonden. Ook moesten geen waarschuwingsschoten gelost worden, zoals dit wel het geval was een paar weken geleden toen de „Arm. 16" en de „Kg 9" weigerden de bevelen van de mijnenveger de „Kortrijk" te volgen en naar de hoge zee vluchtten en hierbij zelfs een ogenblik dreigden de „Kortrijk" in de grond te lopen. De schipper van de „Kg 7" speelde het faire spel van de verliezer of de pechhebber en was heel voorkomend. In feite draait hij natuurlijk op voor de velen die in de Belgische wateren kwamen stropen en zal hij waarschijnlijk voor al de anderen betalen, want solidariteit zal hij hierin zeker niet moeten verwachten.



Het Nederlands vissersschip «Christina», opgebracht door de «Artevelde»; achter op het schip : de 3 bemanningsleden en de Bel. Zeevaartpolitie.
Het schip ligt nu vast achter de «Vissersluis» en wordt naar de vismijn gebracht waar de aangeslagen vis zal verkocht worden.....

DE K7 :

De „K7" is ingeschreven op Kortgene, een gemeente in Zeeland, in 1941 met Kats en Colijnsplaat vergroot. Het is een gemeente met 3.863 inwoners en zeer uitgestrekt, 4.049 ha groot. De visserij wordt vanuit het in visserijkringen beter bekende Colijnsplaat bedreven, dat ook wel bekend was voor een bepaalde pufvisserij. Er zijn slechts 9 vaartuigen op Kortgene ingeschreven, waarvan er slechts twee

(Zie vervolg blz. 2)

VOLGENDE WEEK GEEN « VISSERIJBLAD »

Ter gelegenheid van de feestdag van donderdag 15 mei zal er volgende week geen editie van «Het Visserijblad» verschijnen. Ons eerstvolgende nummer komt derhalve op 22 mei van de pers.

(Vervolg van blz. 1)

vaartuigen meer dan 50 Brt tellen, namelijk de „Kg 7" en de „Kg 8". Het was dit laatste vaartuig, van 102 Brt met een motor van 600 PK dat weigerde gevolg te geven aan de sommaties van de mijnenveger „Kortrijk" een paar weken terug en naar de hoge zee vluchtte. Verder hebben we nog de „Kg 2" met slechts 40 Brt maar met een motor van 340 PK aan wie het dus eveneens verboden is binnen de 12 mijl te vissen. De opgebrachte „Kg 7" meet 67 Brt en heeft een motor van 300 PK. Het is dus in feite een kustvisser met een toch wel beperkte aktieradius zodat het wel juist is, dat dergelijke vaartuigen eerder benadeeld zijn tegenover hun grote broers die de verre tongenvisserij kunnen gaan uitoefenen naar gelang de seizoenen. Dit neemt niet weg, dat het reglement, spijtig genoeg voor die kleine reder, moet toegepast worden. Medeëigenaar en schipper aan boord was Daniel Bout. Deze schipper wees er op dat het vermogen van zijn vaartuig niet boven de 300 PK gaat en dat hij aldus overtuigd was in de Belgische twaalfmijlszone te mogen vissen. Het is duidelijk dat ook schipper Daniel Bout wel weet, vooral na het incident van een paar weken terug, dat het verbod ook geldt **voor vaartuigen boven de 50 Brt.** Het is echter zo, dat men zich verdedigt zoals men kan, maar dat deze uitleg in geen geval zal genomen worden door de rechtbank.

STRAFBEPALINGEN

De schipper van de „Kg 7" zal voor de rechtbank moeten verschijnen, waar hij aan verscheidene straffen bloot zal staan. Hij kan een boete oplopen gaande van 1.500 tot 40 duizend fr. Hier moeten wij echter onmiddellijk aan toevoegen, dat de uitgesproken bedragen moeten vermenigvuldigd worden met het ontwaardingskoëfficiënt „40" zodat men in feite een maksimum boete van 1.600.000 fr. kan uitspreken. Verder mag de rechtbank overgaan tot de inbeslagneming van de vis en van de gebruikte netten, hetgeen men in gerechtstermen als het „wapen van de misdaad" betitelt en welke inbeslagneming is geschied.

GERECHTELIJKE VERKOOP VAN DE VIS

Woensdagnamiddag werden de viskopers reeds verwittigd dat de vis van de „Kg 7" op donderdagmorgen 7 uur in de visafslag van de Oostendse vismijn zou verkocht worden. We hadden een ogenblik gedacht dat, zoals dit gewoonlijk overal elders gebeurt, de schippermedeëigenaar zelf zijn vis zou ingekocht hebben, dat wil zeggen, dat er voorafgaandelijk tot een schatting zou overgegaan zijn en de reder de gelegenheid zou gelaten worden zijn eigen vis aan deze prijs in te kopen. Dit gebeurde echter niet en we kregen dus op donderdagmorgen in de Oostendse vismijn een gerechtelijke verkoopbeurt. Toevallig was geen enkel ander vaartuig aan de afslag.

Volgende partijen werden verkocht : 414 kg. tong, 63 kg. tarbot en griet, 297 kg. pladijs en 151 kg. gullen en varia. Gezien er geen andere verkoopbeurt aangekondigd was, kreeg men geen overgroot aantal kopers rond de afslag. De tongen kregen de normale prijs, nl. 134 fr. voor de zeer grote (lappen), 154 fr. voor de grote, 197/205 voor de driekwarttongen, 190/194 voor de blokkers, 191 voor de voorkleine, 185/193 voor de kleine en 183 voor de slips. De tarbot van plus minus 3 kg per stuk prijsde 249 fr. en de griet 130 fr. Platvis werd verkocht aan 40/44 fr. en de kleine platjes aan 21 fr. De gullen naargelang de grootte van 15 tot 40 fr. het kg. In totaal besomde de „Kg 7" 98.396 fr. Dit bedrag wordt voorlopig geblokkeerd en overgemaakt aan de griffie van de korrektionele rechtbank. We zeggen wel „voorlopig" want tenslotte moet men het vonnis afwachten van de rechtbank vooraleer de „Kg 7" als schuldig verklaard kan worden. Het is echter wel duidelijk, dat de feiten zo vaststaand zijn, dat men geen andere uitspraak kan verwachten. De ze som zal natuurlijk verminderd worden met de kosten van lossen, sluis_ en dokrechten, die in ieder geval betaald worden en afgetrokken, wat ook de uitspraak van de rechtbank worde. Anderzijds wordt het vaartuig nu vrijgegeven mits een borgsom van 300 duizend B.fr. hetgeen eveneens reeds min of meer richtinggevend is, dat men zich niet aan een uitspraak verwacht boven de 300 duizend fr., alhoewel de rechtbank volledig souverein is wat de uitspraak van de boete betreft. Het is dan aan de Belgische Staat om zich te verhalen op de reders van de „Kg 7" voor het resterend bedrag. De boete met inbegrip van de waardebepaling van de aangeslagen netten komt dan in de staatskas terecht.

Voegen we er nog aan toe, dat de gerechtelijke verkoop bijgewoond werd door rijkswachters, de kapitein en de mariniers van de Belgische Zeemacht.

DE OPLEIDING IS SPIJTIG MAAR NODIG

Het is zeker ZONDER leedvermaak dat wij, van de visserij, het opbrengen en het aanslaan van de vis en de netten, evenals het opleggen van een bankwaarborg ten belope van 300.000 fr noteren. Inderdaad heerst er nog altijd een zekere verbondenheid tussen de visserij uit de verschillende landen en bijzonderlijk tussen de Hollandse en Belgische. Wat vandaag aan de KG7 is voorgevallen, kan morgen aan iemand van de Belgigische visserij voorvallen en is vroeger al voorgevallen. We aanzien het zelfs als een bijzonder tragisch, dat mensen die zich verduiveld ernstig moeten weren op zee met een totale inzet, dan plots gekonfronteerd worden met dergelijke tegenslag. Anderzijds begrijpen we heel goed de visser zelf die het visje wenst te volgen waar het wat dikker zwemt. Ook de onzen zouden dat doen. We zouden bijna geneigd zijn te schrijven dat het een begrijpelijke beroepsmisvorming is. Anderzijds moeten we echter eveneens het optreden van de Belgische Marine goedkeuren omdat zonder dit optreden geen hand zou te houden zijn aan een reglement dat tenslotte ook in Nederland van toepassing is, des te meer omdat dit reglement tenslotte ook genomen werd ter bescherming van een categorie kleine vissers die zich door de kleinschaligheid van hun vaartuig geheel aangewezen voelen op deze kuststrook. In feite gaat het dus om een bescherming van de kleine visser tegen de visser. We bekennen het graag dat we anderzijds liefst één van de grote overtreders, zoals dit enkele weken terug het geval was, hadden zien tegen de lamp lopen. De KG.7 van schipper en medeeigenaar Bout Daniel is tenslotte ook zo geen buitenbeentje wat de grootte van het vaartuig betreft. Ook zal de rechtbank waarschijnlijk hiermede rekening houden evenals met het feit dat de PK van de opgebrachte Zeelander ten slotte niet boven de 300 gaat, zodat we in zekere zin van een halve overtreding kunnen spreken. We besluiten dan ook met een «sans rancune» tegenover de Nederlandse vissers, maar houden er toch aan en in het bijzonder kapitein ter zee Troispont, te feliciteren met zijn actie en het opbrengen van overtreders.

STAKINGS-AANZEGGING BIJ S.C.A.P. TE OOSTENDE INGETROKKEN

Door het afsluiten van een nieuwe C.A.O. op ondernemingsvlak hebben de vakbonden A.B.V.V. en A.C.V. de stakingsaanzegging bij S.C.A.P. die op 5 mei 1980 verstreek; ingetrokken.

Naar „Het Volk" de woordvoerder van het A.C.V. wist te melden, haastte de direktie van S.C.A.P. zich nieuwe onderhandelingen aan te knopen na het indienen van de stakingsaanzegging.

Naar ons van de zijde van de direktie van S.C.A.P. medegedeeld wordt, heeft zij zich uitsluitend laten leiden door een verantwoordelijkheidsgevoel ten opzichte van de reders wier schip op die werf in bouw is en die uiteindelijk zeker de dupe zouden zijn geweest van het arrogant optreden van onverantwoordelijke agitators die de huidige vakbondsleiders alleen nog kunnen genoemd wier handelwijze uitsluitend voor gevolg heeft, dat er steeds meer en meer werklieden werkloos worden gesteld. Meer is daarover voorlopig niet te zeggen. Eens ze ten andere zien dat er in een bepaalde sektor werk gevonden wordt, dan zijn ze daar met onverantwoorde eisen, die zowel schadelijk zijn voor het werkvolk als de Belgische ekonomie, waarvan de bestellingen, niet te verwonderen, meer en meer in het buitenland zullen geplaatst worden.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN



Wordt de Belgische havenpolitiek 'n triestig vitten?

Sedert er alles op gezet wordt om onze enige haven aan de kust, geschikt voor groot vrachtvervoer, uit te bouwen om te kunnen weerstaan aan de konkurrentie van Duinkerke en Rotterdam, wordt anderzijds steeds maar beweerd dat het een miljardenkolk zonder voorgaande en ekonomisch nut betekent en dat men veel beter dit geld zou besteden aan de verdere uitbouw van de haven van Antwerpen, waarvan men nochtans zou moeten beseffen dat deze haven wel onze nationale trots mag genoemd, maar toch nooit zal aangewezen zijn om schepen van de grootste diepgang te ontvangen.

De Antwerpse autoriteiten en Kamers van Koophandel zetten er alles op en met allerlei gezonde maar ook ongezonde beweringen om dit te doen uitschijnen, maar daarom niet te bewijzen.

Vorige week heeft de Antwerpse Kmer van Koophandel en Industrie opnieuw een « waarschuwingsschot » (?) afgevuurd welke met veel omhaal word+ verspreid, maar men de vraag stelt of het wel de juiste visie is om onze hoogste instnties te overtuigen van de werkelijkheid.

« De Lloyd », het Antwerps maritiem dagblad bij uitstek wijdt in zijn nummer van vrijdag 2 mei bij monde van zijn medewerker Vanden Bossche een artikel waaraan we het volgende ontlenen :

HAVENPOLITIEK EN « GROTE MANEUVERS »

Het is duidelijk dat een officiële reactie slechts kon komen van de Minister van Openbare Werken Mathot, maar in de huidige omstandigheden, is dit heel weinig waarschijnlijk. Nochtans hebben sommigen de neiging dit Antwerpse maneuver als een symptomatische reactie te zien na een verloren gevecht. Alle nodige inlichtingen zijn in voldoende mate verstrekt, zegt men in sommige middens, en indien het juist is dat zich in Zeebrugge een voortdurend erosieverschijnsel voordoet, dan heeft men daar wel degelijk rekening mee gehouden, en is het precies om deze reden dat sommige secties van de strekdammen in hun huidige vorm ontworpen werden. De golven hebben wanneer zij de Belgische kust bereiken reeds enorm veel van hun kracht verloren door de aanwezigheid van de talrijke zandbanken, en het is niet omdat men enkele meters meer diepte zal hebben voor de strekdammen dat zij automatisch een nieuwe omvang zouden krijgen... de invloed van deze « extra diepte » is praktisch nul.

Er is dus stof te over om een debat tussen techniekers op gang te brengen, en met betrekking tot dit onderwerp zo uhet dus zeer nuttig zijn dat de minister eveneens de belastingsplichtigen zou voorlichten, op een manier die de verantwoordelijkheden zeer duidelijk zou bepalen zodat men, indien op zekere dag de aanleg en het onderhoud van de Zeebrugse voorhaven op een financiële katastrofe zouden uitdraaien, men zou weten tot wie zich te richten...

Maar dat is slechts één aspect van deze polemiek. Er is er naar ons oordeel nog een ander dat in de loop van de volgende weken zal gan meespelen, en dat veel belangrijker is omdat het in zekere mate de evolutie van de mogelijkheden van Antwerpen en Gent voor wat de toegangkelijkheid betreft, bepaalt. Alles speelt zich nu immers af in het licht van de nieuwe budgettaire mogelijkheden, die — van jaar tot jaar — naar beneden aangepast worden. Als dwingend element de verplichting om tegen 1986 klar te zijn met de LNG-terminal in Zeebrugge.

Het is niet zonder reden dat minister Mathot aan zijn administratie vroeg een zogenaamd « geheim » rapport op te stellen over de mogelijkheden de toegang tot de Belgische havens te verbeteren. Is het me+ opzet, maar in alle geval beperkt het rapport zich tot het opsommen van de mogelijkheden op het technisch vlak en hun financiële gevolgen zonder evenwel een conclusie te trekken. De bedoeling is duidelijk, met moet zich klaarmaken om een keuze te doen want, rekening houdend met de lamentabele staat waarin de staatsfinanciën verkeren, is het onmogelijk het principe van de gelijklopendheid dat men eist op het stuk van de havenwerken en -kredieten, te respecteren. En hier belandt men bij het probleem van de baggerwerken.

Volgens de laatste gegevens waarover we beschikken moet Zeebrugge voor 1 januari 1986 zijn toegangsgeul op — 12,5 m gebracht zien bij lage tij, hetzij 17 m bij hoge tij, wat wil zeggen dat in functie van de vereisten op het stuk van de veiligheid, een diepgang van 48 voet toegelaten zal worden... op het ogenblik waarop het hoge tij zich in alle kracht laat gevoelen en met al de heersende stromingen. Geen enkele officiële beslissing werd, zo zegt men ons, getroffen voor wat betreft de ontvangst van schepen die 50 voet steken.

Dat is misschien waar maar in deze omstandigheden kan men natuurlijk een beetje geven op het stuk van de veiligheidsmarges en een of twee bijkomende voeten winnen. Alles zal van de squad afhangen. Intussen werd het programma van de — 12,5 m. door het ministerie van Openbare Werken vastgelegd op 8 miljard fr. voor wat de eigenlijke verdiepingswerken aangaat, waaraan men evenwel nog 1,5 miljard fr. moet toevoegen voor de onderhoudsbaggerwerken.

Men mag dus stellen dat men in 1986 ongeveer 10 miljard fr. zal hebben uitgegeven om deze diepte te bereiken... Indien men ze al zal bereiken en indien men er in zal slagen ze te behouden...

EN ANTWERPEN ?

Voor wat Antwerpen aangaat zullen de werken die moeten toelaten dat schepen die 48 voet steken de haven in één en die van 50 voet de haven in twee getijden zullen kunnen bereiken tegen 1985 almaargelang het gebruikte type bulkcarrier en olie gaan van boei A1 tot de Zandvlietsluis, een bedrag van zowat 9 miljard F vergen waarbij eveneens ook nog de onderhoudswerken dienen gerekend te worden. Met betrekking hiertoe, moeten we er aan herinneren dat in de P.I.P. (het Prioritair Infrastructuur Plan) van minister Mathot dat over de periode 1981-1985 loopt 10,5 miljard voorzien werden voor de maritieme toegang tot Antwerpen, bovenover de 13 miljard voor de rechter- en de 10,5 miljard voor de linkeroever (tegenover 32 miljard voor Zeebrugge — de LNG-terminal niet inbegrepen).

DE BAGGERWERKEN

De baggerwerken betekenen dus een pakket van ca. 20 miljard fr... en dan houden we nog geen rekening met de andere uit te voeren werken zoals : de rechttrekking van de Bocht van Bath geschat op 17 miljard, en de stormvloedkering 7 à 9 miljard... Kortom is het onmogelijk dit alles financieel vol te houden... En wat meer bepaald de baggerwerken aangaat zijn er reeds sommigen uit de omgeving van minister Mathot die de mening toegedaan zijn dat het onmogelijk is zoveel geldt uit te geven. Zal men bijgevolg aan de hand van het geheim rapport een kombinatie uitwerken die er b.v. zal in bestaan de baggerwerken toe te spitsen op het Scheur, van de boei A1 tot een bepaald punt dat overeen zou stemmen met de aansluiting op de Pas van het Zand (die de toegang tot Zeebrugge verzekert), deel dat het minst kostelijke schijnt te zijn ? En de werken te beperken voor de zowat 10 kilometer lange sectie die van dit laatste punt loopt naar het gebied Vlissingen-Breskens, de sectie die, naar het schijnt, het duurst zou uitvallen om te baggeren ? Indien dit de idee is die in sommige milieus gekoesterd wordt, dan spreekt het vanzelf dat het programma voor de 48 voet voor de vart naar Antwerpen ernstig in het gedrang komt, en hier past het dat wij er over aan herinneren dat buiten het budget 1980, Antwerpen geen enkele garantie heeft bekomen voor wat de financiering van de verdiepingscampagnes voor de volgende jaren aangaat.

Wat zich in de komende weken gaat afspelen zou dus op het volgende kunnen neerkomen : ten allen prijze de toegang tot de LNG-terminal van Zeebrugge veiligstellen tegen 1986... ten koste van de toegankelijkheid tot Antwerpen dat zich dan zal moeten tevreden stellen met 45 voet in een tij... Aldus zou de wedren van de baggerwerken waarop wij in een vorig commentaar allusie maakten, beëindigd zijn nog vóór hij begonnen is, en zou de eerste ntionale haven die 80 miljoen ton vracht per jaar behandelt automatisch beperk+ worden. Een dergelijke evolutie zou onaanvaardbaar zijn. Aan de Antwerpenaren een dergelijk maneuver af te weren, voor zover dit tenminste nog mogelijk is...

Totdaar de heer Vanden Bossche.

Hierop zou men echter de vraag kunnen stellen : welke maatregel moet als economisch het nuttigst aanzien worden ?

En wie zegt ons dat de sectie Vlissingen Breskens voor het baggeren niet veel duurder zal uitvallen en om ze de nodige diepte te houden, veel meer onderhoud zal vergen ?

Het is hier inderdaad een kwestie van bekwame technische visie, die in al zijn vormen dient bekeken.

Maar wat in deze functie ook het bekijken waard is en moet gesteld is de vraag of het hier ook het ogenblik niet is om na te gaan of de Belgische Staat zelf geen baggermaatschappij zou worden, nu door een privé-maatschappij een soort monopolium heeft, daar ze met andere vreemde concurrenten, het zo heeft weten aan boord te leggen, dat deze buiten concurrentie blijven, zoals deze zelfde Belgische maatschappij een akkoord schijnt te hebben, de buitenlandse baggermaatschappijen op hun vlak geen pijn te doen.

Rekening houdend en vaststellend wat bij ons op baggerenvlak geschiedt, kunnen hier zeker miljarden gespaard.

En dit is ook bij Openbare Werken een studie waard.

● 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
(A6618—N9117)

BAKKERIJ 't Putje
ZEEBRUGGE
Heiststraat 30 — Tel. (050) 54.48.07
Bedient U met lekker brood
Tot aan iedere vissersboot
(op 500 m. van de kade)
(A6892)

GEORGES SOETE IS NIET MEER



De h. Georges Soete.

Geboren te Geluwe op 6 mei 1892, neef van Pastor Pype, die hem de liefde tot de visserij en het valoriseren van de vis instampte, was medestichter op 8 sept. 1922 van de viskonservenfabriek SV Ostendia te Bredene Sas, thans United Foods.

In 1927 richtte hij zelf een klein konservenbedrijf op langs de Brugse vaart, de «Sardinerie du Littoral» in de volksmond SLO genaamd.

In 1954 bouwt hij een nieuw komplex in de Victorialaan, naast Morubel. Daar werd ook voor het eerst in België krab ingeblikt en was hij zo de promotor van een thans zeer grote industrie, overgenomen door United Foods.

In 1965 ging hij op rust en vestigde zich in de villawijk te Bredene-Duinen en genoot heel gezapig van zijn vrije tijd die hij vooral besteedde aan zijn hof en zijn planten met af en toe een reisje.

Alhoewel hij zich zo rustig mogelijk hield en buiten het verenigingsleven, nam hij toch ieder jaar deel aan de ouderlingenreis van het Sociaal Fonds van de burgemeester.

Hij overleed op 4 mei na enkele weken ziekte, in de St Jozefskliniek, bijgestaan door zijn liefdevolle en toegewijde huishoudster.

De dag van zijn 88e verjaardag werd hij na een eenvoudige dienst verast, waarna zijn as op woensdag 7 mei werd uitgestrooid te Bredene.

JAARLIJKSE HERDENKING VAN OP ZEE OMGEKOMEN BELGISCHE VISSERS

Op 26 mei 1980 (tweede Pintksterdag) heeft te Nieuwpoort de jaarlijkse herdenking plaats van alle op zee omgekomen Belgische vissers.

Het programma van deze plechtigheid luidt :

9u45 : samenkomst van de personaliteiten ten stadhuize;

10u00 : H. Mis in de O.L. Vrouwkerk;

10u45 : optocht naar de Kaai, waar zegening van de vissersvaartuigen plaats heeft;

11u00 : plechtigheid aan het gedenkteken van de vissers :
- — toespraak door schepen W. Vermote,
- — neerleggen van bloemen,
- — vaderlands lied en Vlaamse Leeuw;

11u30 : zaal Zuid Vismijn : huldiging meest verdienstelijke schepen en receptie.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart stonden heel wat zaken op de rol ; daaronder slechts één uitspraak. Voor de rest betrof het allemaal overtredingen tegen het verkeersscheidingsstelsel die nu toch wel astronomische afmetingen gaan aannemen en voor rijkskommissaris Bentein meteen aanleiding zijn om andermaal te wijzen op de ongedisciplineerde manier waarop onze vissers te werk gaan in de betrokken zones.

— Het is ten hoogste tijd, aldus de rijkskommissaris Bentein, dat er strenger wordt opgetreden tegen de overtreders. Ik zal mij dus in de toekomst gedwongen zien de zaken bij verstek te behandelen, anders lopen wij het gevaar de gevallen niet alleen meer niet te kunnen volgen maar zelfs door de feiten achterhaald te worden.

ONGEVAL

Alvorens de resem overtredingen tegen het verkeersscheidingsstelsel aan te pakken velde de Raad vonnis inzake het ongeval dat zich voordeed aan boord van de Z.447 „Hurricane" waarbij matroos-motorist Georges Welvaert ernstig gewond werd door een vallende boom van de bokkeninstallatie. De Raad vermoedt dat de feiten gebeurden ingevolge de vele trillingen aan boord van het vaartuig waardoor een bout geleidelijk is losgekomen. Er wordt dan ook aanvaard dat geen beroepsfouten werden begaan door schipper Vandierendonck noch opvarenden.

SCHEEFLOPERS

Vervolgens kwamen op een rijtje de overtreders tegen het verkeersscheidingsstelsel aan de beurt.

— **Savels Walter**, schipper aan boord van de O.123 „Jami" werd door de Britse overheid in overtreding genomen maar, zo zegt betrokken schipper, op dat ogenblik lag mijn vaartuig stuurloos ingevolge een defecte keerkoppeling. Wel staat de schipper versteld dat zijn schip in amper 50 minuten 5 mijl afdreef en dat met een afgelegde schroef. De Raad neemt aan dat de door de schipper opgegeven posities onprecies zijn. Rijkskommissaris Bentein zal zijn onderzoek verder zetten en pas dan vorderen.

— **Schipper Norbert Hennaert** vaarde met zijn O.198 „Juhel" ook al een scheve koers. Hennaert stond weliswaar niet in het stuurhuis maar hij liet na op te tekenen wie wel de wacht liep en vermeldde dit evenmin in zijn logboek. Tegen Hennaert vordert Rijkskommissaris Bentein een vermaning.

— **Schipper Noel Verleene** voer met zijn N.709 „Mardyck" gedurende acht mijl tegen de voorgeschreven vaarrichting in ; het vaartuig was wel vissend. Een schorsing van zijn schippersbrevet gedurende drie dagen wordt tegen betrokken schipper gevorderd.

— **Ook schipper Everaert Edmond** van de N.706 hoorde een schorsing gedurende drie dagen vorderen. Hij kon geen enkele reden van verschoning inroepen als niet vissend vaartuig. Wel gaf hij toe de kortst mogelijke koers gestuurd te hebben op weg naar de visgronden van de Falls.

— **Schipper Everaert René** van de Z.69 „Isabelle" liep zo maar eventjes 20 mijl scheve koers en gaf bovendien geen duidelijke richtlijnen aan wachtsman Desmidt. Voor rijkskommissaris Bentein is dat voldoende om een schorsing van zijn schippersbrevet gedurende vijf dagen te vorderen.

— Tenslotte was nog **schipper Vantijghem Arthur** van de O.243 „Marie-Paul" die gestrikt werd wegens foutieve koers maar betrokken schipper ontkent de feiten. De ware koers werd echter niet in het logboek opgetekend en schipper Vantijghem kan evenmin geen preciese gegevens verstrekken. Tegen hem wordt een schorsing van zijn schippersbrevet gedurende drie dagen gevorderd.



TE KOOP
Inverseur „TWINDISC"
Le rapport 2 à 1
Type MG 5069
40.000 fr.
Tel. (081) 23 14 51
(8488V)

De Onderlinge Visafslag (O.V.A.) te Oostende bestaat 30 jaar

Zopas werd in het gebouw van het Rijksstation voor de Zeevisserij te Oostende de 30e statutaire algemene vergadering van de Coöperatieve visafslag O.V.A. gehouden onder voorzitterschap van de h. Vandenberghe.

Na de zitting, waarop een 30-tal reders tegenwoordig waren, geopend te hebben, verleende hij het woord aan de h. Roger Dutrieu die een uiteenzetting gaf van de werking van deze belangrijke coöperatieve visafslag gedurende het jaar 1979.

Daaruit bleek dat, niettegenstaande lonen en sociale lasten hoger worden, de visafslagrechten slechts 0.90 fr. bedragen waarvoor niet alleen de visafslag geschiedt, maar ook de inning der fakturen bij de vishandelaars toch dezelfde dag van de verkoop, de uitbetaling van de lonen aan de bemanning der schepen, het afhouden der taksen en sociale lasten en achteraf de betaling der fakturen aan leveranciers zoals bennen, ijs, dok-, sluis- en slipwayrechten, mijnrechten, ongevallenkas, enz., gebeurt.

Met een reserve van vijf miljoen frank wordt voor zoveel mogelijk geen beroep gedaan op banken om zware interesten te vermijden, niettegenstaande alle reders van wie het vaartuig in de loop van de week er verkocht, het resterend bedrag van hun opbrengst, de vrijdag van dezelfde week overgemaakt wordt. Daarom worden alle vishandelaars verlpicht comptant te betalen, hoe groot hun aankopen ook zijn.

Om de veelal miskende belangrijkheid van deze instelling aan te tonen, volstaat het te melden dat in 1979 hiernavolgende verrichtingen werden uitgevoerd :

— Ontvangen van vishandelaars bij de aankoop van hun vis : 650 miljoen.
— Betaling B.T.W. : 28 miljoen.
— Betaald aan lonen voor het varend personeel : 179 miljoen.
— Betaald aan sociale lasten en voorheffingen 92 miljoen; aan mijnrechten 8,5 miljoen, enz.....

De maatregel, de vishandelaars hun vis comptant te doen betalen, heeft verliezen belet.

Tijdens het jaar moest het afsterven van een beheerder, Pieter Vincent, betreurd worden, namen de h. Bouwens en C. Menu ontslag en werd hulde gebracht aan hun plichtsbesef en bekwame leiding gedurende al de jaren dat zij de O.V.A. helpen leiden hebben.

Nieuwe beheerders kwamen het bestuur vervoegen. Het waren de heren Robert Vanneuville, Willy Van Waes, Gilbert Lebluy en Jean Vlietinck.

Sedert vorig jaar wordt O.V.A. verder geleid met een harde hand, die voorzitter Pros Vandenberghe alleen kent

Na deze korte uiteenzetting door de sekretaris, werd lezing gegeven van de balans van Winst- en Verliesrekening, ontlasting verleend aan de beheerders en kommissarissen voor hun beheer en werd het jaarlijks lidmaatschap voor 1981 vastgesteld op 500 fr. voor schepen tot 30 Br. Ton, 1.000 fr. voor schepen tot 100 Br. Ton en 1.500 fr. voor schepen van 100 Br. Ton en meer.

Door de h. Vandenberghe werd tenslotte gewezen op het feit, dat deze coöperatieve visafslag niet alleen de goedkoopste maar de best ingerichte is van Europa, waar de reders hun eigen zaak beheren de verkoop van vis in alle opzichten uitstekend geschiedt en waar voor al de leden die daartoe het verlangen uitdrukken de boekhouding en de sociale verplichtingen uitgevoerd worden, op een wijze welke veel goedkoper uitvalt, dan elders.

Niet alleen moeten de vishandelaars met de nodige waarborg de aankopen comptant betalen, maar worden voor alle leveranciers die daartoe het verlangen uitdrukken, de fakturen van de uitbating der schepen afgehouden.

Wat de lonen der vissers betreft, deze worden voor alle vissers die het wensen dezelfde dag van de verkoop van de vangst, uitbetaald.

Hij bracht daarom hulde aan het personeel, dat met zoveel stiptheid, de leden reders diende en dankte in 't bijzonder direkteur Roger Cattoor en zijn boekhoudkundige dienst voor de voortreffelijke wijze waarop zij de maatschappij en dus de reders en vissers ten dienste staan.

Spreker wees er tenslotte op dat 30 jaar geleden de Ond. Visafslag door hem met enkele middenslagreders gesticht werd en hoe deze kleine coöperatieve achteraf uitgroeide tot één geheel, dank zij de toetreding van de visafslag van de Pech. à Vapeur en tenslotte van de motorvisserij, wier beheerders er het groot nut van inzagen wat in al die tijd toegelaten heeft, de visafslag coöperatief uit te bouwen tot de goedkoopste en best dienende van al de bestaande in ons land en het buitenland.

Daarop werd de zitting geheven en tot de buitengewone algemene vergadering, welke de verlenging voor gevolg moest hebben, overgegaan.

DE MAATSCHAPPIJ VOOR ONBEPERKTE DUUR VERLENGD

Na de statutaire vergadering werd een buitengewone algemene vergadering gehouden waarbij de gewijzigde statuten na voorlezing door een notaris, goedgekeurd werden en ditmaal de maatschappij voor een onbeperkte duur verlengd werd onder de leiding van een beheerraad, welke voor vier jaar als volgt is samengesteld : Vandenberghe Prosper, voorzitter en de heren Hennaert Peter, Lebling Gilbert Serie Frans, Pintelon Henri, Vanneuville Robert, Van Waes Willy, Verleene Engel en Vlietinck Jean, beheerders.

Als kommissarissen fungeren Jean-Pierre Meeus en Billiau Leo.

De heer Cattoor Roger bleef verder tot directeur aangesteld.

Bij de Nationale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouw



De h. Piot, derde van rechts, op een van de vele manifestaties waarop hij dus land vertegenwoordigt.

In ons nummer van 25 april meldden we kort dat in het Staatsblad de benoeming was verschenen van de heer René Piot, Hoofdinspecteur-Directeur tot Directeur-Generaal van de Nationale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouwprodukten, waarvan de diensten gevestigd blijven op het Leuvense plein 4 te Brussel.

De heer Piot is van Herent en heeft de ouderdom van 56 jaar bereikt. Hij is licentiaat in Economische Wetenschappen komende van de Universiteit van Leuven. Hij trad reeds op 15 maart 1947 in dienst van de Nationale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouw produkten, waar hij zich langzaam inwerkte bij het organiseren van tentoonstellingen en zich vooral deed kennen voor de propaganda van de landbouwprodukten. Hij werd in 1958 steeds in hetzelfde ministerie Economisch en Handelsadviseur en in 1963 Hoofdinspecteur-Directeur om vanaf 1 april 1979 als waarnemend Directeur-Generaal aangesteld te worden en zijn benoeming als dusdanig eindelijk in het Staatsblad verscheen.

Zoals we reeds schreven, is het een zeer knap ambtenaar, zeer bedreven bij het inrichten van nationale buitenlandse tentoonstellingen, waar hij de Belgische bloemen, landbouwprodukten en visserijprodukten van belang beter wilde doen kennen. Dit was niet alleen het geval ter jaarbeurs van Brussel, maar vooral ook in Parijs, Milaan, Frankfurt, Berlijn, enz.....

Onze foto toont hem hier, terwijl hij op de internationale tentoonstelling van Berlijn de Duitse minister van Landbouw Hertl een bakje Belgische witloof aanbiedt, in tegenwoordigheid van de Belgische minister Lavens, die nevens minister Hertl staat met aan de andere zijde de heer Leon Vandemoortel, secretaris-generaal van het ministerie van Landbouw.

Van de knappe ambtenaar verwachten wij dat met de weinige middelen waarover hij beschikt, hij de verkoop en afzet van groenten en vis zal blijven propageren.

VREEMDSOORTIG ANKER

Op het verzoek van de conservator van het visserijmuseum te Oostduinkerke, de heer Desnerck, publiceerden wij in onze uitgave van vrijdag 25 april een tekeningschets van wat men noemde of dacht een vreemdsoortig anker te zijn. De heer Desnerck vroeg aan onze lezers indien mogelijk, nader uitleg in verband met dit vreemdsoortig getuig. Ondertussen vernamen we dat één onzer leden-reders, de heer Pedro Henaert, die zich terzelfdertijd nog de enige in leven zijnde lijnenvisser noemt, dergelijk soort getuig aan boord had dat men gebruikt om verloren gegane lijnen op te dreggen. Het zou hier dus om een dregger gaan, hetgeen men geredelijk kan aannemen gezien de vormen van de haken zodanig opgevat zijn, dat er altijd een dreghaak op de bodem zal slepen. Wel was het tuig, dat onze vriend Pedro aan boord had, niet zo omvangrijk en zo zwaar en zou slechts een honderd kg gewogen hebben, tegenover de 200 kg van de nu in het bezit van het visserijmuseum zijnde dreghaak.

BRITSE FILM OVER ILLEGALE AANVOER VAN HARING TE IJMUIDEN EN BOULOGNE

Het is niet de eerste maal, dat er in de Britse pers van leer getrokken wordt tegen illegale aanvoer van haring op Nederlandse en Franse afslagen. Er werden zelfs cijfers gepubliceerd waarbij aangegeven werd, dat in Nederland zo een 26 duizend ton (!) of 520 duizend bennen haring zou aan land gebracht zijn. Ook gaat het voor de Britse pers over vele duizenden tonnen die in Franse havens aan land worden gebracht, vooral in Boulogne. Om het niet bij woorden te laten, heeft een Britse filmploeg deze illegale aanvoeren en verkopen op beeld gebracht en onlangs bij verscheidene gelegenheden aan het publiek vertoond. Terzelfdertijd gaven de Britse cineasten, ten titel van desolate kontrasten, beeldsekwenties uit de vissershaven Hull met niets dan ledige kaaien en totale afwezigheid van aktiviteit. Dit laatste is echter geen objektieve berichtgeving en getuigt niet van onpartijdigheid. Men kan inderdaad ook beelden schieten van bv. de Oostendse haven op dagen dat er geen verkoop is, of dat de verkoop reeds plaats gegrepen heeft, dit kan men eveneens te Boulogne en IJmuiden. Wel is het ons inderdaad niet onbekend, dat er te Boulogne haring aangevoerd wordt, hoofdzakelijk vermengd met wijting en makreel. Men verkocht te Boulogne de haring en wijting onuitgezocht in bakken, zodat de kopers naderhand zelf voor de sortering dienden in te staan. Wellicht was het met opzet dat de haring ongesorteerd verkocht werd om de nadruk te leggen op het feit, dat het hier niet om een gespecialiseerde haringvangst ging, maar om wijting- of andere vangsten met haring vermengd.

Nochtans mag dit evenmin omdat de bijvangst aan haring ook streng begrensd is. Als men er een soep van maakt, is het echter altijd gemakkelijker zijn plan te trekken met een uitleg dat er in bepaalde bennen veel haring aanwezig is, maar dan in andere heel wat minder en dat, over het geheel gezien men binnen de perken is gebleven van de bijvangst ! !

In elk geval heeft deze film nog al wat opzien en vooral beroering in de Britse betrokken visserijkringen gebracht. Uitspraken van woordvoerders van de visserij liegen er niet om waar deze nu met des te meer aandrang wijzen op het feit, dat er aan deze illegale vangsten slechts één mouw aan te passen is, namelijk dat Groot-Brittannië de eigen 200 mijlszone in beslag gaat nemen. In IJmuiden beweert de Britse pers dat Nederlandse reders de aanvoer van niet volwassen makreel en haring openlijk toegaven en dat deze in het Engels Kanaal gevangen werden. Op de beeldband kan men eveneens het aan land brengen nagaan voor één enkele Franse treiler uit Boulogne van een 20 duizend kgr. haring. Waar men zich in Britse kringen vooral aan ergert, buiten de illegaal aangevoerde haring, is het openbaar verkopen van kleine kabeljauw beneden de 23 cm. in de afslag van Boulogne.

De Britse filmmedewerker sprak hierover zijn grote ergernis uit, terwijl hij hieraan toevoegde, dat het werkeilijk verbazend was hoe open dit allemaal gebeurde. We zijn wel overtuigd dat de Britse filmploeg, zoals trouwens eender welke filmploeg die een bepaalde opdracht te verwerken krijgt, zoveel mogelijk en zolang mogelijk overtredingen in beeld bracht en voorbij gingen aan de markten en plaatsen waar alles een reglementair en normaal karakter heeft. Inderdaad, zoniet zou hun film de nodige sensatie niet kunnen brengen en evenmin de reden van bestaan. Nochtans zijn we ergens ook wel overtuigd, dat er overtredingen zijn gebeurd en dat sommigen wel speciaal op de haring zijn gaan vissen. Dit geeft dan natuurlijk aanleiding tot opgeschroefde verklaringen en beeldbandmontages, met als onvermijdelijk gevolg een nog verder uit elkaar gaan van de standpunten in E.E.G.-verband. Voegen wij er nog an toe, dat we persoonlijk kennis kregen dat gemengde bennen haring en wijting te Boulogne aan 7 Fr. fr. in konden weggekocht worden, hetzij rond de 21 B. fr. het kgr.

Maar ook de Britten zijn niet zuiver op de graat. Herinneren we hen in dit verband de zaak met de «Grimsby-Lady» die zijn illegale vangst aan haring dan maar liefst in Denemarken in Hirtshall ging verkopen en waar de Britse autoriteiten ten slotte ook niet onder uit konden om een onderzoek te gaan instellen. Verder hadden we ook in Ierland illegale aanvoeren van haring door de kustvisserij, alhoewel dient gezegd, dat de plaatselijke overheden hier ingrepen en bepaalde schippers zelfs opbrachten en een namiddag opsloten. Er zijn zeker weinig schippers die de verleiding kunnen weerstaan om één en ander illegaal te doen. Waar de overheden echter lijdelijk zouden toezien of zelfs medespelen, is totaal af te keuren. We mogen zo wat zeggen dat de vissers er zijn om de reglementen trachten te omzeilen, maar dat de overheden er zijn om dit te beletten.

GEVOLGEN VOOR DE VIS VAN DE BEZOEDELING VAN DE NOORDZEE

Door het Europees parlementslid de heer Jürgens, werd aan de Commissie van de Europese Gemeenschap te Brussel, een vraag gesteld waarop echter niet geantwoord werd. Deze vraag staat in verband met allerhande lozingen in de Noordzee en de gevolgen hiervan op de visstand.

We geven deze vraag hieronder weer :

Betreft : Toenemend aantal ziekteverschijnselen bij vissen in de Noordzee.

De Bundesforschungsanstalt für Fischerei (Bondsinstelling voor visserijonderzoek) te Hamburg heeft zeer onlangs verslag uitgebracht over het toenemend aantal ziekteverschijnselen bij vissen in de Noordzee. Bij 2 tot 5 t.h. van de gevangen vis, in sommige gevallen zelfs bij 10 t.h. worden tegenwoordig ziekten geconstateerd die gewoonlijk niet bij voor de consumptie bestemde vis optreden (zoals huidzweren, ontstekingen van de vinnen, vervormingen van de ruggegraat). Voor de kust van Duitsland (Duitse Bocht) wordt de lozing van verdunde zuren en zuiveringsslib door de stad Hamburg als vermoedelijke oorzaak van de bij talrijke vissen vastgestelde afwijkingen beschouwd. Naar het oordeel van het hoofd van de Bundesforschungsanstalt fur Fischerei zouden onderzeese afvalstortplaatsen op de duur niet meer getolereerd kunnen worden.

1) Over welke onderzoekresultaten en andere gegevens beschikt de Commissie met betrekking tot de aard ,omvang en de toeneming van visziekten in de Noordzee ?

2) Welke maatregelen heeft zij genomen en zal zij nog nemen om een duidelijk inzicht te krijgen in de oorzaken en de omvang van de visziekten in de Noordzee ?

3) Welke soorten en welke hoeveelheden afval worden door de verschillende kuststaten in de Noordzee geloosd, en wat zijn de gevolgen daarvan voor de kwaliteit van het water in de Noordzee ?

4) Beschikt de Commissie over gegevens omtrent het maximale absorberingsvermogen van het Noordzeewater ?

5) Welke initiatieven zijn tot op heden in het algemeen door de Europese landen, en in het bijzonder door de Commissie genomen om een verdere toeneming van de afvallozingen in de Noordzee te voorkomen of liever een vermindering daarvan te bereiken ; welke initiatieven kunnen in dezen nog worden verwacht ?

EEN REUZEVANGST VOOR HULL

De grootste vangst door één enkel vaartuig ooit in Groot-Brittannië aangevoerd en in de markt gezet, is gewis deze door de „St. Loman" een seinezaktreiler. De St. Loman is voor onze begrippen een grote treiler. Dit neemt niet weg dat de door deze treiler aangevoerde vangst twee weken terug, een absoluut rekord is. Er werden inderdaad 1.650 ton blauwe wijting in de vismijn van Hull gezet, na een reis van twee weken met een tienkoppige bemanning. Deze aanvoer zal beter tot de verbeelding spreken als we dit uitdrukken in bennen van 50 kg., namelijk 33 duizend ! Dit zou dus overeenkomen met een aanvoer van ,laat ons zeggen, 33 IJslanders met elk duizend bennen, om het in Oostendse en Belgische begrippen duidelijker te maken. Hiermede zouden we de Oostendse vismijn zeker wel driemaal na elkaar over beide ronden kunnen volzetten. Eén enkel vaartuig die in zijn ruimen zoveel aanvoert, dat driemaal na elkaar de Oostendse vismijn van puntje tot paaltje vol zou staan moet toch wel tot de verbeelding spreken. Voor het lossen heeft men dan ook twee volle dagen nodig gehad en dan nog met moderne pompmechanieken. Blauwe wijting is een visje dat ten hoogste 22 cm lang wordt. Het wordt volledig aangevoerd voor vismeeldoeleinden omdat men er nog altijd niet in geslaagd is een kommerciële verwending ervoor te vinden. Daarbij zou dit ten slotte slechts aanleiding kunnen geven tot een oververzadiging van de markt.

Het voorgaande rekord stond in Groot-Brittannië op naam van de treiler „Grimsby-Lady" die een toenmalige rekordaanvoer bracht van 23 duizend van onze bennen eveneens blauwe wijting. Aan boord van de St. Loman telt men slechts 10 bemanningsleden omdat op deze treiler alles geautomatiseerd is.

Voor Hull was het in elk geval een buitenkansje omdat deze haven het grootste slachtoffer geworden is van de, voor Engeland zeer nadelige afloop van de IJslandse kabeljauwoorlog. Voornaamste visaanvoer te Hull kwam van de Britse IJslanders en na de verwijdering van de Britse diepzeevloot uit de IJslandse wateren, kwamen tientallen grote treilers op te liggen langs de kaden van Hull, ofwel werden ze gesloopt of naar het buitenland verkocht of ingezet als proviandschepen voor de boor eilanden in de Noordzee. De blauwe wijting van de St. Loman werd over de weg naar de vismeelfabriek van Hull, die wel enkele kilometer daar vandaan ligt, vervoerd. Voor het lossen via een automatische pomp gebruikte men slechts 8 man gedurende 2 dagen. Als men veronderstelt dat 50 ben per wagen vervoerd werd, dan had men in totaal 660 wagenbeurten nodig voor de vangst van één enkele treiler.

LUCY MONTIVRIENDEN TE GAST OP GODTSCHALCK



Een beeld van de gezellige verbroedering tussen De «Lucy Montyvrienden» en de kostgangers van het Zeemanstehuis «Godtschalck». (Foto NVDK).

Zaterdag ll. was het voor de vriendenkring „LUCY MONTI", een heuglijke dag, want zoals beloofd op het herinneringsbal werd er verzameling geblazen bij onze vissers in het rusthuis „Godtschalck".

Kort na de middag werden zij ontvangen door direktrice mevr. VANDENBERGHE-BRAEM in het gezelschap van al de kostgangers.

Onmiddellijk was het ijs gebroken en kon het intiem feestje beginnen in een zeer gemoedelijke stemming, want de vriendenkring had gezorgd dat de zeebonken echt verwend werden met allerlei geschenken. Vermelden wij ook dat de vriendenkring vergezeld was van afgevaardigden van enkele Oostendse groeperingen, zijnde , Steensche Boente Karrewiel", „Buffalo's", „Orde van de Wullok", „Gillis der Zee", „Non Stop met presidium Take Five Dancers" alsook de ,Vismijnvrienden" in de persoon van mevr. Blanche Belpaeme.

Toen iedereen goed en wel gezeten was kwam het officieel gedeelte aan bod met de overhandiging van de opbrengst van het herinneringsbal „Lucy Monti" welke door voorzitter Norbert GERMONPRE geschonken werd aan de h. Albert CLAEYS, burgemeester van Bredene en afgevaardigde van de beheerraad en bijgestaan door de zeer liefdevolle direktrice mevr. VANDENBERGHE. Ook Meetje vn de Kaaie sloot zich hierbij aan door een persoonlijke gift voor het werk Godtschalck.

In zijn dankwoord was burgemeester CLAEYS ten zeerste verheugd dat de vriendenkring „Lucy Monti" dit initiatief genomen had en sprak hij de hoop uit dat zij op deze weg zouden doorgaan teneinde de naam van onze Oostendse zangeres levend te houden.

Alvorens het officieel gedeelte af te sluiten werd mevr. VANDENBERGHE door de vriendenkring een prachtig bloemstuk aangeboden voor haar 30 jaar ambtstermijn als direktrice van Godtschalck.

Intussen hadden de keukenpieten gezorgd voor lekkere koffie terwijl de vriendenkring zorgde voor allerlei versnaperingen alsook een reuzetaart van 1m.05 lengte, voorstellend een anker met de naam „Lucy Monti" erin verwerkt.

Tot laat in de middag werd er gezellig gekeuveld en gezongen onder elkaar inzonderheid door Lucienne VANBESIEN, de sekretaresse van de Gilles der Zee, cafébazin en familielid van Lucy Monti en laat ons maar zeggen de dubbelgangster van Lucy. Oude herinneringen werden opgehaald door onze vissers. Na afloop van het feest was iedereen tevreden.

BRITSE REDERS ZOEKEN BESTE MARKT

In Fleetwood veroorzaakte de grootste plaatselijke rederij heel wat deining toen een verklaring van de leiding uitging dat zij niet noodzakelijk meer in Fleetwood zouden verkopen, maar in deze Britse haven die de beste waarborg voor een goede prijs bood. Het gaat hier over de praktisch grootste Britse rederij J. Marr & Son. Voor de handel en visverwerkende bedrijven uit Fleetwood kwam deze beslissing tamelijk hard aan, des te meer de betrokken rederij onmiddellijk de daad bij het woord voegde en van het koppel grote treilers « Jacinta » en « Luneda » werd één afgeleid naar Grimsby. Toen het uitgemaakt werd dat de prijzen in Grimsby 15 % hoger lagen, werd eveneens de grote treiler « Irvana » die te Fleetwood was aangekondigd, naar Grimsby afgeleid. De moeilijkheid met visprijzen is echter dat deze nooit stabiel zijn. Toen de rederij J. Mar & Son aanstalten maakte om ook andere vaartuigen naar Grimsby af te leiden, kreeg men een gunstige kentering op de Fleetwood-afslag, zodanig dat de prijzen er hoger lagen dan te Grimsby, zodat de rederij zijn houding herzag. Zolang de prijzen goed liggen te Fleetwood zullen de vaartuigen van « Marr » te Fleetwood aanvoeren. We kunnen niet anders dan de rederij gelijk geven dat naar de beste opbrengst uitgekeken wordt, alhoewel het toch naderhand uitwees dat men op bepaalde vaststellingen geen kastelen kan bouwen, omdat visprijzen zo wisselvallig zijn. Dat Belgische vaartuigen soms naar Engeland gaan verkopen als de prijzen er beter liggen en zolang de prijzen er beter liggen is even goed begrijpelijk.

Opmerkingen hierop vanwege de handel zijn dan ook misplaatst. De reders moeten ten slotte hun eigen rekening maken en zo ook de handel. Het is immers duidelijk, zo de prijzen aan de Belgische afslagen renderend zijn of ongeveer op dezelfde hoogte liggen als in het buitenland dat de Belgische visserij liefst aan eigen huis komt verkopen. De handel moet dan ook maar zorgen dat er geen reden voor handen ligt opdat onze schepen naar het buitenland gaan verkopen.

De VOZOR premie

Het is onze jonge schippers en motoristen bekend dat als gevolg van de likwidatie van de VOZOR jonge schippers en motoristen in bepaalde voorwaarden van dat fonds konden genieten.

Het verlenen van deze premie was echter beperkt tot 8 aanvragen per jaar voor tweedehands vaartuigen en vier voor nieuwbouw.

Volgens artikel acht was de maximum lengte van het schip beperkt tot 27 m en 1.000 PK.

Dit alles valt thans weg. Het getal toekenningen van premies wordt niet beperkt tot acht vaartuigen en de grootte van het aangekochte of nieuwbouw schip insgelijks niet beperkt.

Dit Ministerieel Besluit luidt :

19 april 1980 — Ministerieel besluit houdende wijziging van het ministerieel besluit van 22 maart 1979 tot uitvoering wat de zeevisserij betreft, van het koninklijk besluit van 27 februari 1979 houdende de ontbinding van de «Vereniging voor Onderlinge Zeeverzekering tegen Oorlogsrisiko's» (VOZOR).

De Minister van Verkeerswezen,
De Minister van Financiën,

Gelet op het koninklijk besluit van 27 februari 1979 houdende de ontbinding van de «Vereniging voor Onderlinge Zeeverzekering van Oorlogsrisiko's», inzonderheid op de artikelen 3, 5 en 6.
Besluiten :

Artikel 1 — In het ministerieel besluit van 22 maart 1979 tot uitvoering wat de zeevisserij betreft, van het koninklijk besluit van 27 februari 1979 houdende de ontbinding van de «Vereniging voor Onderlinge Zeeverzekering tegen Oorlogsrisiko's» (VOZOR) worden opgeheven artikel 1 par. a, artikel 4, artikel 5 en artikel 8.

Artikel 2 — Artikel 17 van het ministerieel besluit van 22 maart 1979 wordt vervangen door de volgende bepaling :
„«De aanvragen tot het bekomen van een aankoop- of bouwpremie moeten worden ingediend bij aangetekend schrijven bij de Minister van Verkeerswezen vooraleer het schip waarop de aanvraag slaat in de vaart is gebracht. De premies mogen slechts worden uitbetaald nadat het schip door de aanvrager in de vaart is gebracht».

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Vissersultimatum aan Britse Minister P. Walker

De Britse vissers hebben langs het kanaal van de Nationale Federatie van Producentenorganisaties deze maal een echt ultimatum laten geworden, dat, bij niet-inwilliging, door het nemen van sancties zal gevolgd worden. We geven verder de inhoud van deze sanctiemaatregelen weer die tegen de regering zouden getroffen worden. Het ultimatum was vervat in een schrijven gericht aan de Britse minister de heer Peter Walker die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft.

EISEN DER BRITSE VISSERS

Vroeger reeds hadden de Britse vissers bepaalde eisen gesteld, die echter niet waar werden gemaakt door de regering. Deze eisen waren vooral gericht tegen de invoer uit derde landen. Men heeft de voornaamste van deze eisen nu herhaald, nadat de regionale producentenorganisaties, verenigd in nationale vergadering, zich hiervoor uitgesproken hadden. Wat echter een nieuwigheid is, is het feit dat de vissers dreigen met een nationale ongehoorzaamheid tegenover de regering in verband met door haar uitgevaardigde maatregelen.

De eisen zijn een optrekken met 100 t.h. van de referentieprijzen waarop de richtingsprijzen gegrondvest zijn voor het bepalen van de invoer uit derde landen. Er wordt tevens een heffing geëist van 15 t.h. op de prijs van uit derde landen ingevoerde vis en het bevriezen van de invoerhoeveelheden op basis van de cijfers van 1978. Indien dit niet gebeurt, zal de visserij alle samenwerking met de regering weigeren.

ONGEHOORZAAMHEIDSKAMPAGNE

De eisen van de Britse producentenorganisates krijgen de vorm van een ultimatum omdat men hieraan, een kampagne verbonden heeft van ongehoorzaamheid tegenover de regering.

Deze ongehoorzaamheid aan het regeringsgezag zal bestaan uit het niet verstrekken van de statistische gegevens in verband met de vangsten, terwijl anderzijds geen rekening meer zal gehouden worden met kontingenteringen en beperkingen. Eveneens zal de verhoging van de inspectierechten op de veiligheidsinstallaties aan boord van de vaartuigen niet aanvaard worden. De reders zullen dus deze verhoging ten bedrage van 30 t.h. weigeren te betalen. Ook zal elke vorm van medewerking of samenwerking met de regeringsdiensten geweigerd worden. Verder dreigt men eveneens met militante acties, alhoewel hierover geen specifikatie werd gegeven. De Nationale Federatie van Producentenorganisaties heeft tot deze maatregelen beslist, omdat het merendeel van haar leden met een verlieslatende uitbating gekonfronteerd worden. Het is duidelijk dat een eensgezinde houding vanwege de Britse vissers wel bepaalde problemen zou doen rijzen voor de regering. Hun sterkte ligt in hun aantal over de ganse Britse kust en als dusdanig heeft de visserij toch iets te betekenen in Groot-Brittannië. Onze overburen volgen echter een prijzenpolitiek die, er net als in de landbouw, op gericht is deze zo laag mogelijk te houden om de Britse huismoeder aan regeringskant te krijgen. Dit is onder meer ook de reden waarom Groot-Brittannië in het beraad van de ministers van landbouw zo gekant is tegen een verhoging van de landbouwprijzen en hun veto stelden tegen de praktisch eensgezinde houding van de overige acht landbouwministers die in dit verband 5 t.h. verhoging van de landbouwprijzen wensten toe te kennen. Een verhoging van de referentieprijzen voor de vis die noodzakelijk zou leiden tot een verhoging van de visprijzen, ook al omdat de richtingsprijzen voor de invoer hierdoor automatisch zouden opgetrokken worden met als gevolg een mindere invoer, kadert dan ook niet in de prijzenpolitiek die de Britse minister en mede de Britse regering voert. We mogen ons dan ook eerder aan een verstrakking van de houding van de Britse visser verwachten.

REDERS
LEEST UW
VAKBLAD

De vooruitgang van de Oostendse handelshaven

Men zal zich herinneren dat de Oostendse handelshaven uitzonderlijke cijfers heeft geboekt in 1979.

De goederenoverslag bedroeg immers 1.675.884 ton, wat ruim 16 procent meer was dan het laatste topjaar 1974. Even merkwaardig zijn de cijfers voor het eerste kwartaal 1980 : 448 534 ton maritiem goederenverkeer, hetzij 61 procent meer dan tijdens de equivalente periode van vorig jaar.

Een eerste blik op de statistieken van de scheepvaartbeweging maakt ons meteen duidelijk dat de eerste drie maanden van dit jaar een recordtrimester betekenen voor de handelshaven van de Ensorstad. Liefst 466 eenheden met een globale tonnage van 481.127 BRT voeren de dokken van de stedelijke haven binnen in die periode. Dit betekent een toename van 93 pct voor wat het aantal binnengelopen schepen betreft. Merken we hier wel op dat in deze cijfers de aanlegbeurten van de Boeing-Jetfoils van de nieuwe lijn Oostende-Londen begrepen zijn. Voor de goederenoverslag die hiermee gepaard ging, brengen wij onmiddellijk volgend overzicht :

Oostende 1-3-1980	Absolute hoeveelheid	Groei
Aanvoer	354.788 t	+ 40%
Afvoer	93.746 t	+238%
Totaal	448.534 t	+ 61%

Goederenaanvoer met 104.105 ton of ruim 40 pct gestegen.

Ten opzichte van de overeenstemmende maanden van 1979 steeg de goederenaanvoer over zee met 40 pct, wat 104.105 ton betekent in absolute cijfers. Volgens rubriek merken we een daling van respektievelijk 23.015 ton en 18.534 ton bij de chemische produkten en petroleumderivaten. Alle andere trafieken boeken vooruitgang, in het bijzonder de grintsoorten die een «boom» van 123.116 ton boeken.

Aanvoer 1-3-1980	Absolute hoeveelheid	Groei
Grintsoorten	201.263 t	+158%
Petroleumder.	78.141 t	— 18%
Chem. produk.	33.226 t	— 40%
Ro-Ro-goeder.	29.340 t	nieuw

Stippen wij aan dat de rubriek Ro-Ro-goederen betrekking heeft op de nieuwe Schiaffinolijn Oostende-Dover ingehuldigd medio 1979. Tijdens de 7 maanden van dat eerste dienstjaar had de «Catherine Schiaffino» een aanvoer van 43.800 ton Ro-Ro-vracht verzekerd. De 29.340 ton gerealiseerd voor de eerste 3 maanden van 1980 getuigen wel degelijk van een vrij progressieve trend. Begin maart jongstleden werd trouwens een nieuw Ro-Ro-schip op de lijn ingezet, nl. de «Schiaffino».

AFVOERCIJFER KENDE EEN FANTASTISCHE «BOOM» MET 238 PCT !

Qua afvoer beloopt de toename van de trafiek 238 pct t.o.v. het eerste trimester 1979. In absolute cijfers is dit 66.042 ton.

Doorslaggevend voor de spectaculaire groei van het afvoercijfer zijn beslist de Ro-Ro-goederen van de Schiaffino Freight Ferries. Vorig jaar boekte de nieuwe veerdienst een globale export van 53.782 ton.

Voor het eerste trimester van huidig jaar alleen al is dit reeds 42.460 ton. Ondanks de concurrentie van de RMT-vrachtdiensten op Dover en Folkestone heeft de nieuwe Schiaffino-lijn beslist de wind in de zeilen.

De Oostendse stedelijke haven is trouwens zinnens haar Ro-Ro-trafiek op de Britse zuidkust te activeren. Op korte routes kent deze transporttechniek trouwens een groeiend succes. Het kangoeroesysteem neemt uitbreiding en daarom denkt de Oostendes stadshaven er ook ernstig aan de nodige infrastructuur voor gecombineerd vrachtvervoer binnen de kortst mogelijke tijd te voorzien.

DE ZEEKAART

(GRAFISCHE BEWERKINGEN VOOR ZEE- EN PLEZIERVAART)

Dit verzorgd boekje met talrijke illustraties van de hand van de heer E. Brouckxon (navigatieleraar en jachtman) is een **must voor alle zeevarenden,** leerling of beroepsmens.
Het werk is verkrijgbaar ter drukkerij van Het Nieuwsblad van de Kust tegen de prijs van 160 fr., B.T.W. inbegrepen, plus 15 fr. verzendingskosten, mits storting van dit bedrag op postrekening nr. 000-0418987-44 van Het Visserijblad, H. Baelskaai 30, Oostende of bij Boekhandel Corman, Internationale Boekhandel en Standaard Boekhandel (nautische uitgaven).

Weetjes...

— Door een Britse marinevedette werd een Frans vissersvaartuig uit Granville opgeleid naar een haven op het Britse eiland Guernesey. Uit protest en solidariteit zijn 10 andere Franse vissersvaartuigen meegevaren. Ter plaatse met de grillige kusten tussen Frankrijk en het eiland Guernesey is het erg moeilijk te weten waar men juist aan toe is. Anderzijds visten de Fransen in een gebied waar zij regelmatig vissen. Eén en ander heeft tenslotte geleid tot het vrijgeven van het Frans vaartuig, in de loop van de dag daarop.

X X X

— Met een paar kleine treilers uit versterkt glasvezel zijn er reeds een paar moeilijk te verklaren totale verliezen geweest in Groot - Brittannië, zodat de veiligheidsinspectie zich vragen begint te stellen in verband met de stabiliteit van deze vaartuigen. Een onderzoek in het vergaan van de kleine treiler «Do it again» die gelicht werd, zou in deze richting wijzen zodat men bepaalde richtlijnen gegeven heeft die tot een verbetering van de stabiliteit moeten leiden.

X X X

— In Frankrijk gaan er immer meer stemmen op om de reddingsvlotten verplicht te laten uitrusten met een S.O.S.-uitzender die uitzend op het kanaal van de vaartuigen (kanaal 16) en op de frekwentie van de opsporingsvliegtuigen (121,5 MHz en 243 MHz). Het gebeurt inderdaad wel meer dat men aan boord geen tijd meer heeft om een S.O.S. signaal uit te zenden of dat de stroom of het apparaat is uitgevallen.

X X X

— Volgens de viskopers te Boulogne zou het regime van de vrije markt in de visafslag terug in voege moeten komen. Het kunstmatig uit de markt nemen van vis op een bepaald prijsniveau vervalst volgens hen de konkurrentie, vooral tegenover die landen of de gebieden waar dit niet van toepassing is, of op mindere schaal. De reders zouden, als men de kopers zou volgen, hier natuurlijk het kind van de rekening worden.

X X X

— Door de Shetlands werd een 25-meter Noorse treiler voor de lijnvisserij gecharterd voor een eksperimentele visserij. Er zal tevens een film vertoond worden door de firma Mustad over het door haar vervaardigd Autolijnensysteem, waarbij men tot 30 duizen haken per uur kan schieten. Het automatisch lijnensysteem heeft ook het grote voordeel dat het hier om een passieve visserij gaat, dat wil zeggen een visserij waarbij enorm op de brandstof bespaard wordt.

X X X

— In vergelijking met maart '79 zijn te Calais 50 t.h. meer passagiers en 38 t.h. meer voertuigen verscheept naar Engeland. Aldus zijn er in maart 320 duizend passagiers (meer dan 10 duizend per dag), 43 duizend toeristenwagens en 25 duizend vrachtwagens verscheept.

X X X

— De regeringssteun door Groot Brittannië aan de visserij ten bedrage van 120 miljoen B.fr. wordlt nog altijd op gemengde gevoelens onthaald in de Britse visserijkringen. Voor de enen is het een aalmoes en voor de anderen een aktieve hulp en minstens een begin voor steun aan de visserij.

X X X

— Op de voetpaden van de marktplaats te Saint-Quentin in Frankrijk hebben vissers uit de Franse vissersplaats Etaples een eigen verkoopbeurt van vis ingericht. De kopers waren tevreden over de kwaliteit van de vis en in het bijzonder over de toegepaste prijs. Of de vissers dit echter zullen blijven uithouden, is een andere zaak. Anderzijds hebben we voorbeelden genoeg dat men zich na een zekere tijd als een verkoper beschouwt, zoals bv. aan de Oostendse trap en prijzen vraagt die niets meer te zien hebben met doorverkoopprijzen van visser aan verbruiker.

X X X

— De Britse troonopvolger Prins Charles is voor een tweedaagse vangstreis mede gevaren aan boord van de Britse treiler „Junella", een 1.600 Brt vaartuig met Hull als thuishaven. Er werd gevist noordwest van de „Butt of Lewis". Er werd voornamelijk kabeljauw, schelvis en blauwe leng gevangen. Bij het in zee steken was er wind kracht 5, maar de Britse troonopvolger, die onder meer een commando heeft in de Navy, heeft wel degelijk zeebenen.

X X X

— De Franse minister van Landbouw had de wens uitgedrukt dat in de landbouwovereenkomst die men tussen de „Negen", tot nog toe echter tevergeefs, betracht, even eens de visserij zou moeten betrokken worden als één geheel van de overeenkomst. De Britse minister Peter Walker heeft dit echter afgewezen en staat er op, dat dit een *afzonderlijke overeenkomst moet* uitmaken, los van de landbouwovereenkomst.

X X X

— De grote Britse rederij „Ross" die vroeger talrijke diepzeetreilers in aktiviteit had in de IJslandse wateren en in de Witte Zee, heeft 3 jaar terug, met het uit bedrijf vallen van talrijke van haar treilers, in Grimsby een visverwerkingsbedrijf overgenomen. Thans ziet deze maatschappij zich verplicht tot de sluiting hiervan over te gaan waardoor 400 werknemers op straat komen. Er zou niet voldoende vis aangevoerd worden te Grimsby. Men meent echter te weten, dat de firma niet voldoende geautomatiseerd is en de loonkost hierdoor onoverkomelijk. Er zou 210 miljoen B.fr. benodigd worden om de firma er terug bovenop te helpen. En wat zou dit in Belgie betekenen waar de lonen en sociale lasten 40 t.h. hoger liggen ?

— De Rechtbank van Rotterdam heeft eindelijk een vonnis geveld in het betreurenswaardig geval van een Hollandse kapitein die een jonge verstekeling aan boord, op zee ontdekt werd, en deze over boord deed werpen midden op zee. Het was na het verlaten van de haven Port-Hacourt in Nigeria dat men een jonge Ghanees van 20 jaar als verstekeling ontdekte. De kapitein van de «Emmely» een kleine koelvrachtschip van 1.500 Brt., de eerste officier die hieraan medewerkte en de twee matrozen die de jongen over boord zwiepten werden allen tot gevangenisstraffen veroordeeld. Het werd 3 jaar en 6 maand voor de kapitein, 2 jaar voor de officier en telkens 2 jaar voor de matrozen.

X X X

— Door de Franse regering wordt een kontrole- en verdedigingsplan uitgewerkt tegen de ongevallen met tankers die een gevaar vormen voor bezoedeling van de Franse kust. Dit plan zal 5,6 miljard B. fr. kosten, namelijk voor de bouw van 11 toezichtvaartuigen en drie aangepaste vliegtuigen. Het worden 4 vedetten van 300 Brt en 49 m. lang, die 19 mijl lopen. Vier kustwachtschepen van 900 Brt, 50 m. lang die 15 mijl lopen. Twee schepen van 1.800 Brt 98 m lang zoals de bestaande aviso's *met een brug voor helikopters* en die 25 mijl lopen en verder een vaartuig opgevat als een treiler van 100 m. lengte en 2.000 Brt. tussen 14 en 16 mijl lopende. De drie vliegtuigen zijn van het type «Nord-262». Hiermede denkt men voldoende toezicht te kunnen houden en in bepaalde gevallen ongevallen te kunnen helpen voorkomen.

X X X

— Het gezonken achterschip van de tanker «Tanio» dient van zijn 15 duizend ton olie ledig gepompt te worden vóór 1 september. De hiertoe aangezochte firma heeft reeds onderwaterproeven door duikers vericht met speciale apparatuur. Een stalen plaat wordt op een onderwaterromp geschoten waarop dn een soort sluisdeur wordt vastgemaakt waarin een boor zit die een eerste gat maakt waarna een opening gefraisd wordt van 30 cm voor het inbrengen van de pompopening. Dit alles gebeurt in de waterdichte sluis. Deze proeven gaven het gewenste resultaat.

X X X

— Door het Britse Sussex-zeevisserijkomité werd een verhoging van netmaaswijdte voor de krabbenvisserij uitgevaardigd. Deze bedraagt nu 14 cm, 5½ duim.

X X X

— Op het scheikundig kongres van Durham in Groot-Brittannië werd melding gemaakt van een speciale verf voor de romp van vissersvaartuigen. Deze verf bezit de eigenschap de wieren, algen en organismen die zich onder water op de romp vastzetten te doden of te doen afsterven.

X X X

— Het smeltseizoen is te Hull begonnen met een aanvoer van 200 ton door..... drie Deense vaartuigen. Smelt wordt gevist voor vismeeldoeleinden en de aanvoer ging dan ook naar de Hullse vismeelfabriek.

— Ter hoogte van Ryde bij het eiland Wight werd door een treiler een torpedo opgevist die twee ton woog. Een ontmijningseenheid die bijgeroepen werd, stelde gelukkig vast dat de torpedo gevaarloos was. Het gevaarte werd met de bootwinch aan land gehesen en afgevoerd.

X X X

— In West-Duitsland beklaagt men er zich over dat in de loop van het eerste kwartaal te veel rode zeebaars werd opgevangen voor de vismeelfabrieken. In de maand februari alleen reeds was dit 250.000 kg. hetzij 5 duizend bennen. Het gaat hier eendeels over te kleine en bijgevolg niet kommerciele rode zeebaars en anderzijds over minderwaardige kwaliteit. Hiermede werd meer dan 8 t.h. van de aangevoerde rode zeebars over het eerste kwartaal 1980 uit de markt genomen, hetgeen een uitzonderlijk groot t.h. is.

X X X

— Verscheidene vissersvaartuigen uit Brixham hebben hun traditionele eigen visgronden verlaten vanwege, wat men daar noemt een slappe periode en hebben overgeschakeld naar de Liverpool-baai. Goede vangsten werden in dit gebied aan wal gezet in Holyhead en over land naar Brixham gebracht.

X X X

— De Ierse vissers klagen over het feit dat er door de regering geen degelijke visserijpolitiek gevoerd wordt, dat er zelfs geen visserijplanning bestaat. De Ierse minister heeft hierop geantwoord dat de staatsinvesteringen in het visserijbedrijf toch reeds opgeklommen zijn tot 1,15 miljard B. fr. hetgeen in deze moeilijke tijden toch zeker aanzienlijk is.

X X X

— De laatste nieuwe aanwinst van de Schotse treilervloot, de «Maureen June» een 33 meter vaartuig, kan in een paar uur overschakelen van een makreelvisserij naar een gewone visserij. Bij de bouw van dit vaartuig werd rekening gehouden met opmerkingen en aanwijzingen van één van de beste schippers van de rederij van de «Maureen June». Het vaartuig heeft als thuishaven Peterhead. *Door middel van een boordkraan* kan zij zelf haar vis aan de kade zetten. De brutotonnemaat is 363 en 146 netto ton. Het is met alle mogelijke apparatuur uitgerust en de bouwkosten belopen..... juist over de 100 miljoen B. fr. !

X X X

— 42 verenigingen van plezier-, sport- en gelegenheidsvissers die 20 duizend man vertegenwoordigen over de ganse Atlantische kust van Frankrijk van Caen tot Bayonne, hebben te Cherbourg vergaderd. Eén van de behandelde onderwerpen was het geschil tussen de gelegenheidsvisserij en de beroepsvisserij. Door de voorzitter werd er toch op gewezen dat de zee vrij is voor iedereen. Hierop zouden we dan kunnen antwoorden dat de fiskale wetten, vaartreglementen en lasten dan ook gelijk moeten toegepast worden voor iedereen.

Weetjes...

— Tegen het einde van 1981 moeten door de Poolse werf van Gdansk, zes nieuwe fabrieksschepen voor de Sovjet-Unie geleverd worden. Eén hiervan werd reeds einde september 1979 geleverd. Het gaat over schepen van 178 meter lengte met een brutotonnage van 11.500 ton met een voortstuwingsvermogen van 8.900 PK. en voorzien van een 392-koppige bemanning. Elk schip kan 380 ton vis (7.600 bennen) per dag verwerken, of anders nog 220 duizend dozen ingelegde makreel, of ook nog 80 duizend doosjes sardienen per dag, 150 duizend dozen vissoep en 80 duizen blikjes lever. Verder kan het vaartuig nog 150 ton gezouten vis opbergen, 20 ton vismeel en 4,5 ton visolie. Het zijn dus werkelijk drijvende fabrieken met 13.400 m3 opslagruimte in de 6 koelkamers.

X X X

— Te Boulogne hebben de viskopers uit teken van protest tegen de rechtstreekse verkoop te Parijs door vissers uit het Franse „Etaples" een zekere tijd de verkoop in de afslag stilgelegd. Indien de vissers bepaalde problemen hebben dan moeten zij deze eerst uitspreken met de vertegenwoordigers van de kopers vooraleer dergelijke, meer als spektakel bedoelde maatregelen te treffen. Verder wijzen de kopers uit Boulogne er op dat de prijzen in de afslag in 1979 een verhoging kenden van 14,33 t.h. ten overstaan van 1978.

X X X

— De verschillende en verscheidene producentenorganisaties van Frankrijk zullen hun nationale vergadering dit jaar houden te Marseille begin mei.

X X X

— Een nieuwe voorbereidende vergadering over de statuten van de toekomstige Europese producentenorganisatie zal gehouden worden op 8 mei te Londen. De EEG-landen zullen er een nationale vertegenwoordiging hebben.

X X X

— Een Britse firma uit Rye kreeg van de Coumbiaanse regering een order voor de levering van 75 vaartuigjes voor de dichte kustvisserij. Het gaat om open boten in kunstvezel van 8 tot 10 meter lengte waarvan voor velen slechts de naakte romp dient geleverd te worden. Zij zijn bestemd voor het vissersplaatsje Curiche op de Pacific waar nu hoofdzakelijk gevist wordt met kano's voorzien van een buitenboordmotor. Een eerste levering van tien vaartuigjes werd reeds aan boord van een klein vrachtvaarder ingescheept.

X X X

— De krabbenvangers van Morlaix en St.-Malo uit Frankrijk hebben zich verzet tegen de aanvoer door Britse vaartuigen van krabben afkomstig uit Groot-Brittannië en uit Guernsey. Ze hebben het afladen belet omdat zij voor de eigen productie onderbetaald worden en bijgevolg geen invoer meer kunnen aanvaarden. De invoer gebeurt voor een Franse firma die ook de productie van de Franse krabbenvangers opneemt, maar van de grote invoer uit Engeland misbruik maakt om nog slechts lage prijzen aan de eigen visserij aan te bieden.

X X X

— De „Victor-Pleven" één der laatste grote treilers uit St.-Malo miste bijna haar vertrek naar de Barentszee. De bemanning die een paar weken voorheen te St.-Malo ontscheept was, weigerde te vertrekken vooraleer hun startgeld te krijgen die normaal moet uitbetaald worden vóór de inscheping. Het gaat hier om 54 man en een belangrijke som. Aan boord van het vaartuig zelf werd dan op het laatste ogenblik een bevredigende oplossing gevonden zodat de „Victor Pléven" toch kon afvaren.

X X X

— Te Bonifacio op het eiland Corsica zal er gestart worden met een visfarmerij voor zeewolven. De voorstudies hebben uitgewezen dat er ernstige redenen zijn om aan te nemen dat dit projekt zal slagen.

X X X

— In de Verenigde Staten werden reeds garnaaltreilers van 25 meter in aluminium gebouwd. Groot voordeel hierbij is de afwezigheid van onderhoud. Verder zijn de vaartuigen lichter en vergen dus minder brandstofverbruik. Nadelen zijn echter dat ze duurder uitvallen wat de bouwkosten beseffen en dat ze minder bestand zouden zijn tegen de trillingen vooral van de motor, waardoor vroeger materiaalmoeheid zou ontstaan .De bewegingen van het vaartuig op het water zijn harder maar minder groot.

X X X

— Niettegenstaande de aanvallen en de syndikale akties tegen de rederijen onder goedkope vlag, die onder-uitgerust de oceanen bevaren en de bemanning onderbetalen, kennen deze toch een stijgend sukses. Aldus is de vloot van Liberia (goedkope vlag) van ver de grootste ter wereld met 81,5 miljoen ton. Liberia totaliseert hiermede één vijfde van de wereldvloot. Hierbij moet men dan nog de vloten voegen van de andere landen onder goedkope vlag, zoals Panama, Hong-Kong, Griekenland enz..... Zo bereikte Panama in 1979 reeds 22 miljoen.

INVOER VAN ZEEHONDENHUIDEN IN DE E.E.G.

Door de heer Jürgens, lid van het Europees parlement werd een vraag gesteld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen met betrekking tot de invoer van zeehondenhuiden. Deze vraag luidt als volgt : « Honderden Nederlandse burgers hebben onlangs geprotesteerd tegen de invoer van zeehondenhuiden in de Bondsrepubliek Duitsland. Zoals bekend is de jacht op de zeehonden bijzonder wreed. Daarbij komt nog dat, ten gevolge van de grote vraag, alleen al in de laatste jaren het aantal van de op zo wrede wijze gedode zeehonden in de miljoenen loopt. Is de Commissie bereid en in staat een overzicht te geven van de huidige stand van het onderzoek op het hierboven genoemd gebied.

Ook op deze vraag werd nog niet geantwoord. Ondertussen stellen wij de heer Jürgens voor kennis te nemen van het standpunt van de visserij.

Het is goed mogelijk, dat de heer Jürgens niet op de hoogte is van de vraatzucht van de robben die, niet alleen per dag hun gewicht aan vis verslinden, maar daarbij nog ettelijke malen eenzelfde hoeveelheid uit jagersinstinct en speelzucht. De aldus verbruikte en gedode vis gaat in de honderd duizenden tonnen. Het is dus een essentiële verweermaatregel dat de robbenpopulatie binnen de perken gehouden wordt van het toelaatbare, ook al moet men hiervoor een aanzienlijke getal doden, dat echter oneindig ver onder het opgegeven cijfer door de heer Jürgens ligt. Anderzijds is het eveneens jammer dat men zoveel runderen, biggen, kippen, enz., slacht, waarover de heer Jürgens zich heel waarschijnlijk nooit druk heeft gemaakt, ook wanneer een rundslapje of een kippebout op de eigen schotel lag.

We richten dan ook het verzoek aan de heer Jürgens in het vervolg dieper in te gaan op bepaalde onderwerpen vooraleer te komen molenwieken. Wel gaan wij akkoord dat men het doden van robben zo pijnloos mogelijk zou moeten maken en zelfs door middel van gas of dergelijke indien dit mogelijk is.

De vissers kunnen hem echter onmogelijk volgen, wanneer hij staat op de afschaffing van het binnen de perken houden van de robbenpopulatie.

DE FLEETWOOD-VISSERIJ WENST VERBOD OP DE BOKKENVISSERIJ

De kust- en kleine visserij te Fleetwood heeft geweldig uitgehaald tegen de bokkenvisserij, vooral van de Nederlandse kottervisserij op tongen.

In een woelige vergadering werd er op gewezen dat vooral Nederlandse bokkenvissers de Morecambe-Bay hebben ledig gevist. In Fleetwood zelf kwamen de Nederlanders dan hun tongen in containers laden om naar Nederland verstuurd te worden en om liefst zo weinig mogelijk tijd te verliezen om, volgens de Fleetwoodvissers, hun vernietigend werk verder te zetten. Nadat aldus de gronden van de Fleetwoodvisserij overbevist werden zijn de Hollanders dan vertrokken naar de Ierse Zee om ook daar de traditionele tongengronden van de Fleetwoodvissers ledig te halen. Deze protesten hebben ten slotte geleid tot een belofte van het gewestelijk hoofd van het ministerie van landbouw en voeding, die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, om minstens de containers naar ondermaatse tongen te gaan onderzoeken. Men kan inderdaad de tongenvisserij niet verbieden noch de bokkenvisserij, maar men kan toch wel moeilijkheden veroorzaken door herhaalde en strenge kontroles van de vangsten van buitenlandse bokkenvissers. Tevens werd op de vergadering van de kust- en dichtevisserij nogmaals heftig aangedrongen op een totaal verbod op de bokkenvisserij, waarbij vooral de Hollanders in een kwade reuk staan. Dat er een onderzoek zou plaats grijpen op de aanwezigheid van ondermaatse tongen bij de overladingen in de containers kunnen we wel aanvaarden. Dat men echter het kontrolesysteem zou uitbouwen tot een tergerij om het de buitenlandse vissers moeilijk en zelfs onmogelijk te maken, daar moeten we ten zeerste tegen protesteren. We verwachten dan ook vanwege onze overheid, mochten de kontrolemaatregelen tot een systeem verheven worden, een drastische tussenkomst.

VAN MANNEN EN DE ZEE

Dit prachtig boekje, de geschiedenis weergevend van onze viserijvloot en zijn wederwaardigheden, van de hand van de heer Marcel Poppe, sekretaris-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen, is verkrijgbaar tegen de prijs van 150 F, BTW inbegrepen, plus 10 F verzendingskosten, mits storting van dit bedrag op postrekening 000-0418987-44 van Het Visserijblad, H. Baelskaai 30, Oostende.

En verder :
Te Oostende :
Boekhandel Corman, Ad. Buylstraat ;
Internationale Boekhandel, Ad. Buylstraat ;
Internationale Boekhandel, Opex ;
Standaard Boekhandel, Kapellestraat.
Te Zeebrugge :
Hand in Hand :
Mr. Moens, Café Dolfijn, Vismijnstraat.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

L.S.V. WEER BIJ "IBIS"



Fier als gieters poseren de Ibisjongens voor de reusachtige tent die zij ten geschenke kregen van de LSV-mensen. Een gebaar dat enorm gewaardeerd werd. **(Foto NVDK - WDB)**

Reeds sedert 1964 komt de Loodsen Sport Vereniging jaarlijks met gulle hand bij de „IBIS" jongens op bezoek. De opbrengst van het L.S.V. bal en bijhorende tombola wordt dan integraal aangewend om, in overleg met direkteur R. Caestecker, gepast materiaal voor spel en ontspanning aan de „IBIS" jongens te schenken. L.S.V. benadrukt hierbij dat dit slechts mogelijk gemaakt wordt dankzij de steun van de middenstand, het bedrijfsleven en de LSV en IBIS sympathisanten.

Ook nu kwamen de LSV bestuursleden en dames, onder leiding van voorzitter A. Dekeyser, en in aanwezigheid van reder Constant Van Wijnsberghe en echtgenote, aandraven met een zeer grote kampeertent tot enorme vreugde van de jonge knapen.

Nadat „IBIS" direkteur de trouw van LSV voor de instelling en Ibiskinderen had geroemd en de grote waarde dat aan het jaarlijks loodsengebaar wordt gehecht, bracht de LSV-voorzitter meteen vreugde en lach in de Ibishartjes met enkele anekdotische opmerkingen en verzekerde eeuwige trouw aan „IBIS" en hield eraan zijn dank te betuigen aan de vele vrienden die door hun steun aan dit doel meewerken.

Dan trad een „Ibis" jongen naar voren. Jean-Paul De Zutter, kleinzoon van de gepensioneerde loodsschipper John Heyvaert, droeg spontaan een dankbrief op aan LSV :

Beste vrienden van LSV,

Wij zijn hier weer allen bijeen gekomen om door jullie eens extra in de bloemetjes gezet te worden, door jullie traditioneel en dan ook door ons zeer gewaardeerde overhandiging van dergelijk materiaal, dat er voor zorgt dat de ontspanning en recreatie, zowel voor de kleinsten als voor de groten onder ons, nog nooit zo ver uit haar grenzen is geweest dat de IBIS één hoop van sportmannen, padvinders..... en noem maar op, geworden is.

Tot voor kort moesten onze kleinsten, met open mond en grote ogen, kijken naar hun oudere kameraden die fiets reden. Maar dat is nu verleden tijd. Dank zij jullie, is de droom van onze jantjes in vervulling gegaan. Tal van kleine fietsen werden geschonken en wees er zeker van, ze blijven niet onaangeroerd.

Enkele jaren terug liet de voormalige combi tijdens de jaarlijkse Ardennentocht, ook van zich horen. (Deze scheen aan een bepaalde motorziekte te lijden). Dank zij de tussenkomst van onze vrienden moesten wij deze Ardennentocht toch niet uit ons hoofd zetten.

En zo kunnen we meer dergelijke gevallen, die door jullie opgelost zijn, blijven opnoemen.

Ik hoop dan ook van harte dat wij hier nog vele malen zullen mogen samenkomen.

Hartelijk dank namens alle IBIS jongens. En wij hopen nog veel plezier te kunnen beleven aan al deze mooie geschenken.

Ontroering maakte zich meester van het loodsengezelschap zodat de inspektie van de kampeertent een welkome afwisseling betekende.

Mevrouw en direkteur R. Caestecker nemen het lot van hun beschermelingen zeer ter harte en met hun korps (38) wordt alles gedaan om de meer dan 90 Ibisknapen goed te verzorgen, keurig op te voeden en een veilige toekomst te betrachten. Volgend jaar bestaat IBIS 75 jaar. Financiële noden vergen hulp. Het echtpaar Caestecker hoopt hun levensddroom in vervulling te zien gaan.

Na de bloemen en het gezellig samenzijn, werd door L.S.V. met een „tot weerziens" afscheid genomen.

EEN NIEUW SYSTEEM VOOR BRANDSTOFBESPARING VOOR DIESELMOTOREN

Een onderzoeksteam van een Britse universiteit zoekt licentiehouders op het Europees kontinent om een installatie voor brandstofbesparing voor dieselmotoren met middelhoge snelheid te fabriceren. Reeds werd een kontrakt afgesloten met een Britse firma om de emulgator die water met dieselolie mengt bij de inlaat van de brandstofpomp op de markt te brengen.

Wetenschapsmensen in de hele wereld zoeken al een hele tijd naar een middel om het brandstofverbruik te verminderen door water met olie te mengen. Maar het team op de universiteit van Newcastle-upon-Tyne in Noordoost-Engeland, meent dat het een voorsprong heeft op inspanningen die elders worden verricht.

Professor Ray Thompson, het hoofd van de afdeling scheepswerktuigkunde van de universiteit, verklaarde : „De waterdruppels worden in ons systeem omringd door dieselolie zodat de motor ze niet afstoot omdat de inrichting in een gesloten systeem zonder lucht werkt, is er bovendien geen risiko van korrosie".

Uit proeven blijkt dat een brandstofbesparing van 5 tot 7 procent kan worden verwezenlijkt op dieselmotoren van 1.000 tot 10.000 pk, met middelhoge snelheid. Op schepen en in elektriciteitscentrales zou dit de brandstofrekeningen merkelijk kunnen verminderen. Proeven op autobussen en trucks wijzen er op dat nagenoeg tweemaal zoveel kan worden bespaard.

Het team van Newcastle is nu bereid licentieschikkingen te bespreken buiten Groot-Brittannië en zou graag in kontakt treden met reders of elektriciteitsmaatschappijen die belang stellen in deze uitvinding.

„Spoorwegmaatschappijen zouden ook van ons werk kunnen profiteren", zegt Professor Thompson. „In de nabije toekomst hopen wij bovendien proeven te kunnen doen met een gewijzigde carburator voor benzinemotoren".

« MERCATOR » TERUG TE ANTWERPEN

Met enige vertraging kwam vorige week dinsdag de «Mercator» te Antwerpen toe, na een tiendaags bezoek aan Gent ter gelegenheid van de Floraliën. De sierlijke driemaster kwam voordien van Oostende, waar hij bestendig ligt afgemeerd in het Mercatordok en als museum dienst doet. Toch wekt de «Mercator» geenszins de indruk van een «dood» schip. Het schip wordt op zo'n doeltreffende wijze onderhouden, dat het niet alleen steeds vertrekkensklaar ligt, maar dat het ook zijn zeewaardigheid blijft behouden. Het voer op eigen kracht van Oostende naar Gent en van Gent naar Antwerpen. Dit alles is in hoge mate te danken aan de vzw Mercator, die speciaal met dat doel werd opgericht. Zeer belangrijk is zeker het succes dat het schip ononderbroken bij het publiek geniet. De bijdragen betaald onder vorm van toegangsgelden hebben het niet alleen mogelijk gemaakt de voorbije periode te overbruggen maar laten ook nu reeds toe te zeggen dat het schip nog voor lange jaren zal kunnen worden bewaard en ingeschakeld in onze algemene maritieme propaganda.

De «Mercator» blijft tot eind juni te Antwerpen. Het is van 1 mei tot 19 juni toegankelijk voor het publiek doorlopend van 10 tot 18 uur. De inkomprijs bedraagt voor volwassenen 40 fr en voor kinderen 20 fr. De «Mercator», die zich in het Bonapartedok bevindt, zal op 20 juni zijn ligplaats verlaten en op de Schelde worden afgemeerd aan de ponton Linkeroever. De driemaster zal daar als dekor dienen voor de vlootparade op de stroom in verband met de feestelijkheden voor 150 jaar België.

Ondertussen is dit prachtig schip een attractie welke Oostende toeristisch mist.

Hopen we haar voor juli terug te Oostende te zien afmeren.

Ondertussen mag hulde gebracht worden aan het comité met aan het hoofd de heer Marcel Vanden Bosch, welke alles in het werk gesteld heeft om dit mooi en sterk schip niet alleen te behouden en er een toeristische attraktie van te maken maar ook er voor te zorgen dat het de Staat geen geld kost, wat van weinige aangelegenheden en toeristische attracties kan gezegd worden.

PUBLICITEIT
IN
HET
VISSERIJBLAD
DOET
UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

VORIGE WEEK

Veel minder tong dan de voorgaande weken en meteen nam de opbrengst in de Oostendse vismijn een fikse duik.. Het zijn immers de tongen die in de voorbije weken de opbrengst nog een beetje op peil gehouden hebben nu de IJslanders en de Monkay Bankers de Oostendse markt blijkbaar mij den als de pest.

Dat belette niet dat de schelvisprijs eerder aan de lage kant was op de dinsdagmarkt toen een Monkey Banker zich toch op de thuismarkt gewaagd had. Kabeljauw was evenmin duur en kreeg hooguit 55 fr het kg; de rogprijs lag een stuk lager dan de voorgaande weken. Al met al werd het dus niets om over naar huis te schrijven en werden er opbrengsten genoteerd die ver van schitterend waren. Behalve dan voor de tongvissers die vrijdag en woensdag op de markt waren. Vrijdag zette de Z.162 van reder R. Geselle een vangst van ruim 220 bennen vis en 12.880 kg tong in de afslag en besomde hiervoor 2.694.615 fr. Een gemiddelde tongprijs van rond de 181 fr het kg; dit dan omdat er meer kleine dan grote soorten gelost werden. Lappen en grote tongen zijn immers de minst dure sorteringen gebleken.

De kleine soorten blijven gretig afgenomen worden voor de uitvoer naar Nederland zodat de prijs bleef schommelen tussen 180 en 195 fr het kg. Frankrijk toonde duidelijk minder belangstelling voor deze kleine tong.

De kustvisserij was redelijk doende en kwam regelmatig op de markt met tong en garnaal. Tong die duur bleef en tot 236 fr het kg haalde. Garnaal die eerder erg schaars was en prijzen kreeg die varieerden tussen 88 en 120 fr.

DEZE WEEK

Weer weinig schepen op de markt maar toch een duidelijk hogere opbrengst dan verleden week. Dit dan dank zij het verkopen van verschillende bokkenvissers waarbij er een drietal boven de twee miljoen besomden. Voor de Z.186 werd het zelfs een topreis met een opbrengst van 2.890.000 fr voor de 210 bennen vis en 14.600 kg tong. Tongen die redelijk duur blijven in vergelijking met andere jaren waar vooral de kleine soorten steeds goedkoper waren. Nu bleven die de hoogste noteringen halen en dit tussen 190 en 196 fr het kg. Een duidelijke prijsdaling voor de middensoorten vanaf dinsdag toen bloktong terugviel tot 170 fr hetgeen zowat 25 fr minder is dan maandag. De driekwartsortering deed het maandag al minder goed en kreeg toen tussen 170 en 180 fr om dinsdag nog met 20 fr het kg te dalen. De roggen zijn duur gebleven met prijzen tussen 45 en 67 fr het kg, de keilrog kreeg tot 81 fr het kg. Rode knorhaan bleef eveneens duur en voor grote tarbot werd tot 327 fr gegeven. De schol bleef redelijk goedkoop, toch noteerden we voor mooie kwaliteit tot 35 fr het kg. Van de West werd iets meer gul gebracht, veel kleine sortering die geen te beste prijs kreeg. Toch noteerden we voor de kleinste soort nog tot 24 fr. Grote shefcodgul kreeg tot 42 fr terwijl de kabeljauw hooguit 46 fr noteerde. Veel meer haai op de markt dan de voorgaande weken. Meteen viel de prijs een stuk terug en varieerde tussen 800 en 1100 fr de ben. Dat is natuurlijk niet veel in vergelijking met wat er de vorige maanden betaald werd. Het is echter zo dat er ingevoerde haai werd aangeboden aan 55 fr het kg, gekuist en diepgevroren. Waar de eigen aanvoer verkocht werd aan de bovenvermelde prijzen komt dat gekuist neer op zowat 50 fr het kg. Veel duurder zal die haai in het buitenland dan wel niet zijn. Voor wijting lag de prijs rond de 28 fr (grote sortering), de kleine wijting werd verkocht tussen 13.80 en 16 fr.

Voor de kustvisserij waren de weersomstandigheden weer niet meezittend. Vandaar een erg onregelmatige aanvoer door die schepen. Een en ander was er de oorzaak van dat de garnaalprijs weer de hoogte inschoot en tussen 90 en 170 fr het kg schommelde. Tong van de kust werd verkocht tussen 140 en 210 fr.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 9 MEI 1980

KANAAL : Z.180 (20 vis, 5.500 tong).

MAANDAG 12 MEI 1980

IJSLAND : O.216 (1.000 m., t.t.z. 250 gul, 250 kools, 250 schelvis en totten, 100 bonen, 30 staart, 70 schotse schol, 50 varia).

O.129 (750 m., t.t.z. 100 kab. van Noop Head, 400 kools, 100 kab.-gul, 60 schelvis en totten, 70 gutvis).

KANAAL : Z.483 (130 vis, 10.000 tong), O.303, Z.518, Z.502.

WEST : Z.72, Z.209-Z.62, O.141-O.369, N.45.

DINSDAG 13 MEI 1980

KANAAL : Z.583, Z.499.
WEST : O.243-N.706, O.135-O.275.

WOENSDAG 14 MEI 1980

KANAAL : Z.183.

OOSTENDE

VRIJDAG 25 APRIL 980

KANAAL				
O.114	17	60	5316	941.377
Z.162	19	220	12880	2.694.615

MAANDAG 28 APRIL 1980

KANAAL				
O.134	16	430	——	632.112
O.275	15	300	——	550.525
O.229	15	300	200	713.822
WEST				
N.708	7	320	——	402.850
N.40	4	110	——	226.902
N.45	9	170	——	414.050

DINSDAG 29 APRIL 1980

MONKEY BANK				
O.135	12	350	——	529.789
WEST				
N.709	5	100	——	180.910
N.736	6	100	——	244.318

WOENSDAG 30 APRIL 1980

KANAAL				
O.83	17	50	10380	2.363.604

VRIJDAG 5 MEI 980

KANAAL				
Z.34	16	80	8000	2.200.873
O.705	19	50	6000	1.714.850
O.127	17	20	6200	1.653.920
WEST				
O.206	8	240	——	319.035

MAANDAG 5 MEI 1980

KANAAL				
O.35	18	335	——	456.538
N.3	17	445	——	745.633
Z.186	19	210	14690	2.890.359
O.279	16	400	——	459.394
O.118	15	210	——	402.125
O.306	16	300	——	391.851
WEST				
N.752	10	440	——	621.230
Z.597	10	240	——	280.852
O.123	10	300	——	360.420
O.309	14	305	——	437.652

DINSDAG 6 MEI 1980

KANAAL				
O.274	18	40	8230	1.520.831

WOENSDAG 7 MEI 1980

KANAAL				
O.33	17	175	8590	1.734.561

DE TRIESTIGE TOESTAND DER STEIGERS VAN DE VISSERSHAVEN TE ZEEBRUGGE

Door de slechte staat waarin de relingen van de steigers van de kuisbank te Zeebrugge zich bevinden, moet er er al heel weinig gebeuren om bepaalde delen ervan van hun plaats af te schuiven. Dit is deze week zo het geval geweest met de Z.542 „Angelus". Dit schip lag afgemeerd aan de oostelijke steiger. Op een gegeven ogenblik zijn twee secties van de leuning losgekomen en zijn op de steiger gevallen. Van de drie breukplaatsen zijn er 2 volledig oud, terwijl van de derde breukplaats slechts ongeveer een vierde gedeelte nieuw en de rest van de breuk ook oud is. Al met al een gevaarlijke toestand, daar dergelijke dingen ook kunnen gebeuren terwijl er mensen passeren.

Deze toestand heeft ook grote schade berokkend aan de Z.533 toebehorend aan Rappe Jos.

Tijdens het varen naar de westelijke steiger van de kuisbank kreeg bovenvermeld vaartuig een tros in herslagen nylon (50 mm diameter) rond de schroef. Deze tros was onzichtbaar en dreef in het water. Aan deze tros zat vast een z.g. stalen pijler, gevuld met beton en uitstekende betonijzers (bewapening), afkomstig van de westelijke steiger, die er waarschijnlijk afgebrokkeld was. Tros en pijler zijn tijdens het draaien van de schroef rondgeslagen en hebben de schroef ernstig geschaad.

Het ministerie van Openbare Werken werd hier ter verantwoording geroepen. Maar als men weet hoe openbare besturen alles weten af te wijzen om gedurende jaren te zien procederen tegen advokaten door de Staat aangesteld, dan weet men genoeg, welke schade de reder berokkend werd en wat de kosten van dergelijke proceduren met zich brengen.

VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN

TE KOOP in de firma
BADER 47
2e handsmachine
voor het filleteren van kabeljauw, enz.
Zich wenden :
Firma Raphaël HUYSSEUNE
in Zeebrugge
Tel. (050) 54.41.41
(8487V)

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
031-742051
(5723V)

NIEUWPOORT

VRIJDAG 25 APRIL 1980

N.788	16.742
N.590	114.530
N.349	28.126
N.700	34.614
N.551	36.444
N.211	39.814
N.22	41.342
N.1	51.506

Op de vrijdagmarkt boden zich één vaartuig van de West en zeven kustvaartuigen aan.

De Nieuwpoortse vissersvloot werd opnieuw één eenheid rijker. De B.551 «De Kaper» is nu de N.551 «Sandra» geworden. De N.551 is een ijzeren vaartuig met een lengte van 20 m en uitgerust met een motor Caterpillar van 240 pk. De nieuwe reder is de pvba Sandra uit Nieuwpoort geworden. Peter van het vaartuig werd de heer Michel Vanelverdinghe van de pvba Vanelverdinghe, Kaai 30, Nieuwpoort. We wensen de nieuwe eigenaars voorspoedige reizen en heil toe.

Tong nr 1 kreeg 126 fr het kg; tong nr 2 160 fr; bloktong of tong nr 3 werd geveild aan 190 fr het kg; tong nr 4 aan 202 fr het kg; tong nr 5 werd aan 198 fr per kg genoteerd en kleine tong aan 186 fr het kg. Grote tarbot werd geboekt aan 330 fr tot 378 fr het kg en middenslag tarbot aan 190 tot 260 fr het kg. Grote pladijs werd geveild aan 40 tot 44 fr het kg; middenslag pladijs of drieling aan 38 tot 45 fr het kg en kleine pladijs aan 20 tot 24 fr hetkg.

Kabeljauw werd verkocht aan 65 tot 70 fr het kg en gul aan 38 tot 45 fr. Grote wijting kende een afzetgebied aan 1250 tot 1350 fr de ben en kleine wijting aan 850 tot 1000 fr de ben.

Alle genoteerde prijzen kenden een lichte stijging in vergelijking met de voorbije marktdagen. Zo kan men van een prijzenkentering ten goede gewagen en enige hoop voor de toekomst koesteren.

Matige prijzen met een stijgende tendens kenmerkten het marktverloop. Samen 6.300 kg vis voor de waarde van 403.303 fr.

MAANDAG 28 APRIL 1980

N.738	244.250
N.346	198.740
N.172	135.065
N.720	226.880
N.579	498.881
N.88	29.800
N.551	56.782
N.1	71.741
N.788	54.319
N.22	14.265
N.349	26.083
N.700	44.781
N.211	37.975

Vier vaartuigen van de West, één bokkenvisser en acht kustvaartuigen losten hun vangst op de maandagmarkt. Er was een grote aanvoer zowel voor wat tong als het gamma der diverse soorten betreft. Vanwege de handelaars was er een ruime belangstelling en de genoteerde prijzen konden matig genoemd worden, dit met eén lichte tendens tot stijging. Tong nr 1 kreeg 126 fr het kg; tong nr 2 158 fr; tong nr 3 of bloktong werd geboekt aan 202 fr het kg en tong nr 4 of fruittong aan 220 fr het kg. Tong nr 5 haalde 212 fr het kg en voor kleine tong werd zelfs tot 198 fr betaald. Grote tarbot werd opgekocht aan 320 tot 340 fr het kg; middenslag tarbot aan 240 tot 260 fr het kg en griet aan 130 tot 160 fr het kg Voor pladijs werden volgende prijzen bekomen: 280 tot 300 fr het kg voor grote pladijs, 240 tot 260 fr het kg voor middenslag pladijs of drieling en 180 tot 200 fr het kg voor de kleine pladijs. Kabeljauw werd verkocht aan 70 tot 80 fr het kg en gul aan 40 tot 50 fr het kg. Grote wijting werd verkocht aan 1.400 tot 1.600 fr de ben en kleine wijting aan 1.000 tot 1.200 fr de ben.

Er was geen aanvoer van rog en haai en alle andere vissoorten waren aan een serieuze prijsdaling ten prooi.

Samen ± 25.000 kg. vis voor een totale waarde van 1.394.778 fr.

WOENSDAG 30 APRIL 1980

N.470	112.235	N.590	140.640

N.700, N.788, N.551, N.22 : kustvisserij.

Twee vaartuigen van de West en vier kustvaartuigen losten hun vangst op de woensdagmarkt. De kustvaartuigen konden hun visserij niet ten volle bedrijven ter oorzaak van het mistig weer en dienden voortijdig de haven aan te doen. Grote tong werd tegen volgende prijzen verkocht : tong 1 kreeg 132 fr. het kg. en tong nr. 2 164 fr. het kg. Tong nr. 3 of bloktong noteerde men aan 219 fr. het kg. en fruittong of tong nr. 4 aan 233 fr. het kg. Tong nr. 5 werd aan 212 fr. het kg. geboekt en kleine tong haalde nog 208 fr. het kg.

Varia werd als volgt verkocht : middenslag tarbot aan 226 tot 290 fr. het kg. Griet aan 130 tot 170 fr. het kg. en tongschar aan 110 tot 130 fr. het kg. Kabeljauw kreeg een prijs van 3.000 tot 3.250 fr. de ben en gul 1.500 tot 2.500 fr. de ben. Pladijs kende een goed afzetgebied, grote pladijs werd geboekt aan 30 tot 44 fr. het kg., middenslag pladijs of drieling aan 35 tot 40 fr. het kg. en de platjes of visjes aan 19 tot 22 fr. het kg. Wijting werd tegen volgende prijzen aan de koper gebracht : 1.400 tot 1.600 fr. de ben voor grote wijting en 750 tot 1.000 fr. de ben voor kleine wijting. Voor rog werd opnieuw een lonende prijs genoteerd, zo kreeg moerrog 4.500 fr. de ben, tilten 3.800 fr. de ben en scherpstaarten 3.600 fr. de ben. Een goede marktverloop met een stijgende prijzentendens en gekenmerkt door een goede interesse vanwege de handelaars. De invoer bestond uit ± 8.500 kg. vis, voor de totale waarde van 445.878 fr.

VRIJDAG 2 MEI 1980

N.723	253.426	N.211	17.942
N.22	22.318	N.700	22.789
N.88	48.366	N.551	27.977
N.1	61.416		

Op de vrijdagmarkt losten één Westvisser en zes vaartuigen van de Kust hun vangst.

Tong nr. 1 werd geboekt tegen de prijs van 130 fr. het kg. en tong nr. 2 tegen 164 fr. het kg. Tong nr. 3 of bloktong kreeg 211 fr. het kg. en de fruittong of tong nr. 4 224 fr. het kg. Tong nr. 5 haalde 210 fr. het kg. en kleine tong 194 fr. het kg. Grote tarbot werd genoteerd aan 320 tot 380 fr. het kg. en middenslagtarbot aan 260 tot 290 fr. het kg., terwijl voor griet 140 à 180 fr. het kg. betaald werd. Grote pladijs werd verkocht aan 35 tot 45 fr. het kg., drieling of middenslag pladijs aan 35 tot 40 fr. het kg. en visjes aan 20 tot 23 fr. het kg.

Kabeljauw veilde men aan 3.500 fr. de ben en gul aan 35 tot 45 fr. het kg. De weinig aangevoerde rog kreeg de prijs van ± 75 fr. het kg. toegewezen. Grote wijting werd genoteerd van ± 1.500 fr. de ben en kleine wijting aan ± 850 fr. de ben.

Er viel een ruime interesse vanwege de handelaars waar te nemen, zodat de vraag ruimschoots het aanbod overtrof.

Alle genoteerde prijzen konden lonend genoemd worden en geen enkele soort diende tegen de minimumwaarde gestopt te worden.

MAANDAG 5 MEI 1980

N.346	53.735	N.172	98.971
N.738	92.130	N.720	92.572
N.88	23.074	N.700	41.684
N.211	13.403	N.22	52.105
N.15	927.104		

Vier vaartuigen van de West, één bokkenvisser en vier kustvaartuigen losten hun vangst op de maandagmarkt. Door het aanhoudende stormweer der voorbije week dienden de West- en kustvissers hun reis te onderbreken, zodat het allen slechte weervangsten werden. Tong nr. 1 kreeg 125 fr. het kg. en tong nr. 2 156 fr. het kg. Tong nr. 3 of bloktong werd aan 204 fr. het kg. geboekt en tong nr. 4 of fruittong aan 230 fr. het kg. Tong nr. 5 haalde 220 fr. het kg. en voor kleine tong werd 210 fr. het kg. betaald.

Voor grote tarbot noteerde men 240 à 280 fr. het kg. en middenslag tarbot aan 200 tot 230 fr. het kg.. Pladijs werd tegen volgende prijzen aan de man gebracht, 32 à 40 fr. het kg. voor grote pladijs, 30 à 40 fr. het kg. voor drieling of middenslag pladijs en 18 à 22 fr. het kg. voor de visjes. Kabeljauw werd geveild aan 40 tot 60 fr. het kg. en gul aan 30 tot 40 fr. het kg.

Grote wijting werd geveild tegen 28 à 32 fr. het kg. en kleine wijting tegen 750 à 1.000 fr. de ben.

Er was geen aanvoer van rog en haai en alle andere vissoorten waren aan een serieuze prijsdaling ten prooi.

Samen ± 25.000 kg. vis voor een totale waarde van 1.394.778 fr.

WOENSDAG 7 MEI 1980

N.349	16.124	N.700	23.845
N.551	59.109	N.88	25.737
N.22	18.476		

Wegens het ongure stormweer der voorbije dagen boden slechts vijf kustvaartuigen hun vangst op de woensdagmarkt aan. Deze vaartuigen werden door de natuurelementen gehinderd in hun visserij, zodat het kleine slechte weer vangsten waren die gelost konden worden.

Tong nr. 1 kreeg 128 fr. het kg., tong nr. 2 160 fr. het kg. Voor de bloktong of tong nr. 3 werd 215 fr. het kg. betaald en 230 fr. het kg. voor de fruittong of tong nr. 4. De tong nr. 5 werd genoteerd aan 226 fr. het kg. en de kleine tong aan 216 fr. het kg. tot 220 fr. het kg.

De aanvoer was te miniem om van normale prijzen gewag te kunnen maken.

In het loodswezen

EEN KNAP AMBTENAAR GAAT HEEN

Het is op 30 mei dat ook de heer A. De Bock, kapitein ter lange omvaart en Nautisch Directeur van het Loodswezen, de Kust en Scheldemonden afscheid neemt van al wat maritieme en visserij mensen betreft.

Aan de visserij bewees hij in de jaren dat hij hier te Oostende verbleef, enorme diensten en zijn heengaan, met al de ervaring die hij had en zijn zin voor hulp aan zeelieden en vissers, zal voor de zeevarenden zeker een groot verlies zijn.

UURTABEL DER OVERVAARTEN

UURTABEL DER OVERVAARTEN

Uurtabel der overvaarten voor de week van 11 tot 17 mei 1980.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
Dagelijks te 1.30 7.35 10.05 14.40

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :
Dagelijks te 11.00 17.00 20.25
Op 11 mei bijk. afv. 23.00
Op 12, 13, 14, 15 en 16 mei bijk. afv. 5.00 23.00
Op 15 mei bijk. afv. 3.00

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone
Dagelijks te 5.15

Afvaarten uit Dover Western Docks :
Dagelijks te 11.40 15.45 18.45

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :
Dagelijks te 0.30 9.00 15.00 21.00
Op 12, 13, 14, 15 en 16 mei bijk. afv. te 3.00 7.00
Op 17 mei bijk. afv. te 3.00
Op 15 mei bijk. afv. te 12.30

Afvaarten uit Folkestone :
Dagelijks te 22.45

Schadegevallen

Bij het aan boord komen van de O.116, stelde schipper Marcel Bouillaert vast dat zijn schip beschadigd was. De reling van de bak aan bakboordzijde was ingedrukt. Het sportvissersvaartuig Achilles IV zou volgens ooggetuigen de schade berokkend hebben, maar niets gemeld.

De O.111 moest door de O.148 van Bogaert Jacques met net in de schroef, naar de haven van Oostende opgesleept worden.

De schipper van de O.126 meldde in een gesprek met de O.104 dat tijdens de stormdagen de Zeetijger bij het manoeuvreren aan verscheidene schepen schade zou hebben veroorzaakt.

Bij nazicht stelde Laurent Verbiest van de O.150 vast, dat het hengsel van de spuipoort en de poort ontzet waren. Aan stuurboordzijde was een opstaande rib van de reling afgescheurd. Men weet echter niet door wie dit geschiedde, tenzij de gezegdens van de schipper van de O.260 waar zijn.

Tijdens de visserij in het Kanaal, sloeg het schroef van de O.168 op een onder water zittend voorwerp, waardoor een nieuw schroef op de slip diende diende aangezet. Tezelvertijd werd tijdens een krachtige wind een Holmeslicht aan bakboord kapot geslagen.

Tijdens de terugreis bij slecht weder, brak de radio-antenne van de O.468.

Wegens motordefekt moest de Z.564 door de Z.507 naar de haven van Zeebrugge gesleept worden.

De Z.72 van de rederij Hertsens moest door de Z.583 opgesleept worden, die tenslotte het schip overgaf aan de Zeetijger om de Z.72 in de haven van Oostende binnen te slepen.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis grote	.....
Schelvis midden	.....
Schelvis klein	.....
Kabeljauw	.....
Gul	.....
Wijting	.....
Schaat	.....
Zeebaars	.....
Leng	.....
Schartong	.....
Heilbot	.....
Koolvis	.....
Hondstong	.....
Zeewolf	.....
Staart	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

		5-5-1980	6-5-1980	7-5-1980
Lappen	.....	132 -137	137 -138	129 -133
Grote	.....	153 -158	156 -157	151 -153
¾	.....	170 -183	160 -169	177 -184
Blok	.....	194 -200	169 -179	177 -187
Voor-kleine	.....	191 -198	193 -195	196 -198
Kleine	.....	193 -197	194 -195	193 -196
slips	.....	.....	.....	.....

Zeebrugge

Grote	.....	130 -134	132 -134	130 -132
Blok	.....	148 -154	147 -150	150 -156
Fruit	.....	73 -192	166 -173	173 -182
Schone kleine	.....	182 -196	170 -174	184 -187
Kleine	.....	197 -207	184 -187	194 -197
Tout petit	.....	192 -197	187 -191	194 -196
Slips	.....	189 -195	184 -190	191 -194

Nieuwpoort

Tong I	.....	125 —,—	.....	128 —,—
Tong II	.....	156 —,—	.....	160 —,—
Tong III	.....	204 —,—	.....	215 —,—
Tong IV	.....	230 —,—	.....	230 —,—
Tong V	.....	220 —,—	.....	226 —,—
Kleine	.....	210 —,—	.....	218 —,—

PLADIJS

Oostende

		5-5-1980	6-5-1980	7-5-1980
Grote	.....	34,—37,—	.....	22,——,—
Grote iek	.....	20,—26,—	28,——,—	22,——,—
Kleine iek	.....	.....	.....	.....
Derde slag	.....	21,—29,—	.....	21,——,—
Platjes	.....	17,—19,—	18,——,—	18,——,—

Zeebrugge

I	.....			
II	.....	30,—34,—	30,—35,—	34,—40,—
III	.....	28,—30,—	24,—27,—	30,—34,—
IV	.....	21,—24,—	21,—24,—	21,—29,—
V	.....	17,—19,—	17,—19,—	18,—20,—
		.....	.....	.....

Nieuwpoort

Moeien	.....	.....	.....	.....
Grote pladijs	.....	32,—40,—	.....	.....
Platjes	.....	30,—40,—	35,—45,—	.....
Drielingen	.....	18,—22,—	35,——,—	.....

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
VISAANVOER TE OOSTENDE						
25- 4	2	32.196	3.635.992			
28- 4	6	81.700	3.097.199			
29- 4	3	27.500	1.068.199			
30- 4	1	13.425	2.363.604			
-	**12**	**154.821**	**10.169.994**			
2- 5	4		6.018.660			
5- 5	10		7.157.298			
6- 5	1		1.540.426			
7- 5	1		2.004.944			
-	**16**		**16.721.328**			
GARNAALAANVOER TE OOSTENDE						
28- 4	6	344	33.506	88,—	110,—	
29- 4	11	596	60.181	88,—	110,—	
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
2- 5	1	129	9.228	72,—	72,—	
3- 5	1	81	11.870	143,—	150,—	
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
30- 4	6	8.545	445.878			
2- 5	7	7.755	454.234			
5- 5	9	25.141	1.394.778			
7- 5	5	903	143.291			

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 24 APRIL 1980

Z.474	500	20		172.300
Z.492	2500	130		840.620
Z.198	700	230		1.742.200
GUL				
Z.601-570		15		47.680
				2.820.800

VRIJDAG 25 APRIL 1980

Z.569 Kr	10	500	95	352.090
Z.500 K	3	100	60	111.430
				463.520

MAANDAG 28 APRIL 1980

Z.568 K	6	750	60	250.180
Z.44 W	13	3000	440	1.336.040
Z.14 Kn	17	6500	260	1.841.990
Z.424 Kn	16	1800	100	647.376
Z.12 K	10	1300	45	390.060
Z.55 K	10	1100	40	378.900
Z.5600 W	8	——	50	131.330

DINSDAG 29 APRIL 1980

Z.578 W	5	500	40	195.760
Z.574 Kn	19	2200	100	646.640
Z.98 W	10	1700	350	798.330
Z.418 Kn	19	1700	180	1.766.149
Z.510 Kr	11	100	80	389.140
Z.533 W	7	100	45	193.029
Z.582 W	8	300	30	245.970
				4.235.018

taald, 1400 tot 1750 fr de ben voor de grote 1300 tot 1500 fr de ben; voor drielingen 900 tot 1250 fr de ben voor de visjes.

Kabeljauw werd geveild tegen 3000 à 3250 fr de ben en gul tegen 1500 à 2500 fr de ben. Wijting kende volgende afzetgebied : 1250 tot 1400 de ben voor de grote en 900 tot 1000 fr de ben voor de kleine. Rog werd tegen ongeveer 3500 fr de ben verkocht, staartvis kreeg 160 fr tot 225 fr het kg en tongschar 120 à 140 fr het kg.

Een partij doorn- of speerhaai werd tegen de lonende prijs van ongeveer 2500 fr de ben aan de koper gebracht.

Een marktverloop gekenmerkt door matige prijzen met een tendens tot prijsstijging.

Samen 35.870 kg vis voor een totale bruto-waarde van .640.972 fr.

VRIJDAG 2 MEI 1980

KN					
Z.19	10	10.000	300	2.315.339	
KRP					
Z.573	8	—	75	401.972	
Z.402	8	—	80	269.740	
KN					
Z.462	16	7.000	200	1.707.831	
Z.596	12	2.700	110	755.956	
Z.176	12	3.200	140	640.393	
Z.560				29.590	
				6.120.821	

MAANDAG 5 MEI 1980

K				
Z.578	3	200	10	799.501
Z.537	4	900	35	282.430
KRP				
Z.559	12	—	100	385.590
W				
Z.509	13	1.400	55	432.880
K				
Z.465	13	1.500	50	438.010
W				
Z.37	10	200	45	309.990
KN				
Z.99	19	11.000	380	2.519.672
Z.405	17	5.500	150	1.617.052
W				
Z.484	8	1.000	70	379.522
KRP				
Z.128	11	150	180	493.995
N				
Z.16	11	5.000	305	1.224.010
				8.165.711

DINSDAG 6 MEI 1980

W				
Z.497	9	500	70	335.828
K				
Z.563	8	400	50	192.360
W				
Z.431	14	1.300	90	560.000
K				
Z.27	14	6.000	270	1.753.913
Z.55	4	200	5	72.460
KRP				
Z.38	10	—	150	351.939
KN				
Z.331	18	12.000	350	2.351.490
W				
Z.321	12	2.600	120	866.424
				6.484.414

WOENSDAG 7 MEI 1980

KRP				
Z.307	11	—	100	416.695
K				
Z.429	12	400	20	140.870
Z.289	11	5.000	300	1.418.460
Z.580	9	1.600	50	397.669
Z.126	12	2.200	110	775.101
Z.319	11	4.500	250	1.341.360
				4.490.155

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Oostende	Zeebrugge	Oostende		Nieuwpoort
	5-5-1980	5-5-1980	6-5-1980	6-5-1980	7-5-1980	7-5-1980	5-5-1980	7-5-1980
Tarbot : groot (123)	294 -327	260 -278		268 -281		270 -294	240 -280	
middel (123)	185 -212	218 -224		198 -208	209 -226	218 -244	200 -230	
klein (123)	128 —,—	175 -181		107 -180	147 —,—	184 -197	140 —,—	
Griet : groot (123)	158 -164				147 —,—		140 —,—	
middel (123)	158 -164							
klein (123)	135 —,—		123 —,—		100 —,—			
Schelvis : groot	118 —,—				137 -139			
middel	145 -160		140 -154		109 -118			
klein	145 -150		132 -140		100 -110			
Heek : groot	110 -134		118 -124					
middel	63,—70,—							
klein	43,—53,—							
Lom	10,—26,—							
Leng								
Rog (1)					27,———,—			
Keilrog (123)	24,—69,—	68,—74,—	37,—71,—	62,—67,—	52,—70,—	74,—81,—		
Rog (23)	69,—81,—							
Tilten (23)				50,—54,—		54,—62,—		
Scherpstaart (23)		54,—60,—		68,—70,—		70,—80,—		
Halve mans (23)		64,—70,—		50,—54,—		50,—56,—		
Teelt (2)		54,—60,—		54,—57,—		50,—54,—		
Katrog (2)		50,—57,—		24,—30,—		18,—20,—		
Kabeljauw		24,—31,—		43,—49,—	31,———,—	48,—54,—	40,—60,—	
Gul (groot)	32,—46,—	40,—45,—	35,———,—	40,—42,—	25,—36,—	40,—48,—	30,—40,—	
Gul (middel)	25,—43,—	38,—42,—		36,—40,—		34,—38,—		
Gul (klein)		34,—36,—		32,—36,—		30,—34,—		
Hozemondhamme		30,—34,—						
Wijting : groot	118 -178		70,—75,—	26,—28,—	19,—24,—	24,—29,—	28,—32,—	
klein	14,—31,—	24,—29,—		14,—16,—		14,—16,—	15,—20,—	
Schar		14,—18,—		6,—10,—		10,—14,—	15,—25,—	
Steenschol		6,—10,—		112 -116	82,———,—	134 -146		
Zeehaai	16,—105	100 -112		28,—34,—			14,———,—	
Hondshaai	16,—22,—	34,—40,—			23,———,—			
Doornhaai	9,—13,—		15,———,—					
Pieterman							110 —,—	
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekreeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal								
Schartong	6,—12,—							
Volle haring	29,—44,—						110 -130	
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk								
Heilbot	7,— 9,—		8,———,—					
Steur								
Koolvis								
Zeewolf	22,—36,—							
Pollak								
Zonnevis	29,—36,—				29,———,—			
Koningsvis	128 -217							
Vlaswijting								
Zeeduivel				75,—160		81,—194	210 -230	
Schotse schol		86,—163						
Zeehond				10,—18,—		10,—19,—	40,———,—	
Bot		12,—24,—					10,—14,—	14,———,—
Rode Poon (robaard)							50,—80,—	
Grauwe Poon (knorh.)	34,—54,—						20,—30,—	
Rode Knorhaan	11,—16,—							
Posten	24,—78,—							
Langoesten (midden)								
(klein)								

Lees "HET VISSERIJBLAD"

LIPS n.v. *scheepsschroeven*

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 dinsdagmarkt van 22 april werd aangevoerd : 1.265 kg. tong; 21 kisten tarbot en griet; 30 kisten kabeljauw; 7 kisten wijting; 224 kisten schol; 15 kisten schar en 12 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 17,50-16,49; grote tong 11,50-10,42; grootmiddel tong 12,50-11,83; kleinmiddel tong 15,76-14,41; tong één 16,13-15,00; tong twee 15,55-14,83.
Per 40 kg.: tarbot 612-488; griet 408-348; kabeljauw één 162-103; kabeljauw twee 200-134; kabeljauw drie 168-110; kabeljauw vier 120-96; kabeljauw vijf 100-86; schelvis vier 94; schol één 81-66; schol twee 86-80; schol drie 134-82; schol vier 120-86; schar 48-43; wijting drie 92-56; bot 24; tongschar 286-167; poontjes 75; krab 70.

De besommingen waren :
KW 77 f980; IJM 24 f27.400; IJM 18 f890; IJM 20 f11.900; VD 19 f5.000; verder twee Texelaars met f200 aan besomming.

X X X

Aan de dinsdagmarkt van 29 april werd aangevoerd : 600 kg. tong; 7 kisten tarbot en griet; 138 kisten kabeljauw; 1.133 kisten koolvis; 96 kisten schelvis; 23 kisten wijting; 29 kisten schol; 10 kisten schar en 68 kisten diversen.
Vanuit de Ierse Zee werd aangevoerd : 7.510 kg. tong.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 17,23-14,95; grote tong 10,78-10,66; grootmiddel tong 12,07-11,98; kleinmiddel tong 14,62-14,46; tong één 16,38-16,31; tong twee 15,41-15,34.
Per 40 kg.: tarbot 600-355; griet 391-263; kabeljauw twee 178-170; kabeljauw drie 148-96; kabeljauw vier 144-96; kabeljauw vijf 126-74; koolvis één 56-53; koolvis twee 64-62; koolvis drie 69-65; koolvis vier 68-63; schelvis één 78-75; schelvis twee 70-68; schelvis drie 65-54; schelvis vier 60-50; schol één 110; schol twee 112; schol drie 114; schol vier 98-86; wijting drie 100-71; schar 88-73.
Ierse Zeetong : Per 1 kg.: grote 10,23-10,11; grootmiddel 11,50-11,05; kleinmiddel 14,08-13,91; éénen 15,2»-15,19; tweeën 15,11-14,96.

De besommingen waren :
KW 11 f37.000; KW 25 f37.000; KW 170 87.600; KW 194 f34.100; UK 233 en UK 234 f3.500; VD 6 en VD 20 f5.700; VD 19 6.400; YE 25 f1.670; IJM 18 f3.450; IJM 19 f4.300

X X X

Aan de donderdagmarkt van 1 mei werd aangevoerd : 9.870 kg. tong; 36 kisten tarbot en griet; 876 kisten kabeljauw; 338 kisten wijting; 296 kisten schol; 299 kisten schar; 11 kisten makreel en 106 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 18,23-16,12; grote tong 11,15-10,79; grootmiddel tong 12,17-11,61; kleinmiddel tong 14,78-14,20; tong één 15,83-15,50; tong twee 15,83-15,57; zalm 24,70.
Per 40 kg.: tarbot 611-340; griet 381-222; kabeljauw één en twee 200-146; kabeljauw drie 134-92; kabeljauw vier 106-76; kabeljauw vijf 104-51; schelvis drie 204; schelvis vier 196; schol één 134-90; schol twee 130-94; schol drie 104-60; schol vier 74-49,50; wijting drie 80-34; schar 54-28; bot 38-26; rode poon twee 202-200; makreel twee 132-70; poontjes 78-70; witte koolvis drie 72-70; harders 204-182; krab 39; steenbolk 57.

Van uit de Ierse Zee werd aangebracht : 4.000 kg tong : prijs in guldens per 1 kg.: grote 10,38-10,25; grootmiddel 11,84-11,14; kleinmiddel 14,23-14,05; éénen 15,36-15,16; tweeen 15,43-15,18.

De besommingen waren :
KW 63 f9.900; KW 165 f9.100; KW 167 f11.800; KW 185 f7.600; UK 129 f1.800; KW 159 f11.800; UK 233 en UK 234 f7.200; VD 6 en VD 20 f7.180; VD 19 f10.600; WR 54 en WR 98 f14.100; WR 32 f29.700 WR 57 f31.300; IJM 18 f5.600; IJM 19 f4.700; verder twee Goedereders en twee Texelaars met in totaal f65.000 besomming.

X X X

Aan de vrijdagmarkt van 2 mei werd aangevoerd : 5.185 kg tong; 88 kisten tarbot en griet; 1.398 kisten kabeljauw; 2 kisten koolvis; 10 kisten schelvis; 377 kisten wijting; 1.006 kisten schol; 16 kisten schar; 34 kisten makreel en 76 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg.: tarbot 17.47-15,80; grote tong 11,03-10,65; grootmiddel tong 11,87-11,56; kleinmiddel tong 14,63-14,15; tong één 15,85-15,40; tong twee 15,75-15,49.

Per 40 kg.: witte koolvis drie 100; witte koolvis vier 94; horsmakreel 100; rode poon drie 132; leng 74; tarbot 570-394; griet 363-308; kabeljauw één 146-122; kabeljauw twee 190-140; kabeljauw drie 140-94; kabeljauw vijf 90-41; schelvis drie en vier 192-100; schol één 104-60; schol twee 102-74; schol drie 96-63; schol vier 92-49; makreel twee 71-61; wijting drie 72-61; schar 53-36; bot 28-25; wolf 156-152; poontjes 50-26; steenbolk 49-40; krab 71-41.

De besommingen waren :

KW 137 f8.020; UK 18 f20.020; UK 20 f20.000; UK 129 f620; UK 137 f17.560; UK 159 f3.300; UK 233 en UK 234 f2.820; VD 6 en VD 20 f2.160; VD 19 f3.300; VD 77 f17.700; IJM 18 f1.630; IJM 19 f1.180; VD 20 f11.630; IJM 24 f64.570; IJM 154 f9.250; verder één Deens vaartuig de VE 244 met f28.500 en vier Texelaars die tezamen f82.500 besomden.

GEEN VLAGGETJESDAG TE IJMUIDEN

Het ziet er naar uit dat vlaggetjesdag in IJmuiden voorgoed het loodje heeft gelegd. Daarvoor in de plaats kan ook dit jaar een groots opgezette visserijmanifestatie worden tegemoet gezien. Zaterdag 7 juni geeft Solu het muzikale startsein voor de „Dag van de Nederlandse Zeevisserij" in de haven van IJmuiden. Met medewerking van tientallen bedrijven en instellingen wordt aan de bezoekersschare de mogelijkheid geboden een kijkje in de keuken van de IJmuidense zeevisserij te nemen.

Te koop :
KLEINE YACHT
6 m.
Dieselmotor (Mercedes)
Z.-drive
Prijs overeen te komen.
Tel. na 19 u. : (059) 29.97.89
(9715N—8477V)

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 28 april tot en met 2 mei 1980

Door 98 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

29.918	kg	TONG	f 378.512,39	van	f 16.46	- 10.50
14.546	kg	TARBOT	f 169.087,17	van	f 16.91	- 8,64
110.425	kg	SCHOL	f 199.641,76	van	f 2,46	- 1,29
42.525	kg	KABELJAUW	f 81.599,99	van	f 5,38	- 1,16
4.327	kg	GRIET	f 36.813,46	van	f 9,39	- 7,50
18.790	kg	SCHAR	f 19.722,16	van	f 2,16	- 0,76
10.265	kg	WIJTING	f 12.117,08	van	f 1,84	- 0,94
188.626	kg	DIVERSEN	f 739.919,93			
419.422	**kg**		**f f f 1.637.413,94**			

Aanvoerbericht van 21 tot en met 25 april 1980

Door 97 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

35.526	kg	TONG	f 460.108,41	van	f 16,59	- 9,11
12.380	kg	TARBOT	f 152.297,58	van	f 17,53	- 6,88
111.765	kg	SCHOL	f 234.343,26	van	f 2,69	- 1,74
38.575	kg	KABELJAUW	f 85.951,74	van	f 5,09	- 0,94
2.320	kg	GRIET	f 20.370,80	van	f 13,41	- 8,21
20.010	kg	SCHAR	f 22.736,03	van	f 2,49	- 1,00
10.015	kg	WIJTING	f 14.720,42	van	f 2,26	- 0,94
191.032	kg	DIVERSEN	f 762.578,81			
421.623	**kg**		**f 1.753.107,05**			

BREVO

- Oliedruk omkeerkoppelingen zonder en met vertraging
- Onder alle omstandigheden betrouwbare kwaliteitsprodukten gebaseerd op een meer dan 60-jarige ervaring.

Agente voor de Belgische Visserij :

B.V. BREVO

Amsterdam. N.

Telefoon 36.87.65 (4 lijnen)

Telex 12539

Telegrammen Brevo-Amsterdam

S.V. SCAP

Werkhuizen :

Ed. **Anseelelaan Oostende**

Tel. 32.39.79

Burelen :

H. Baelskaai 27, Oostende

Tel. 32.29.51 - 32.09.31

(8319V)

OSTEND STORES & ROPEWORKS

La Mouette

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 - OOSTENDE

Burelen en Administratie :

Tel. (059) 32.11.81 (5 lijnen)

Tel. (059) 70 15 42

Fabriek : Oudenburgsteenweg 31

Telex : 810.28

(059) 70.14.41

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

(059) 70.70.33

HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA EN SYNTHETISCHE GRONDSTOFFEN

MECHANISCHE FABRICAGE VAN AFSCHERM- EN VEILIGHEIDSNETTEN

NYLON, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE GARENS, TOUWWERK en NETTEN

SPECIALITEITEN

VOOR DE ZEEVISSERIJ :
- Manila, sisal, nylon, polyethylene en polypropylene trawltwine
- Touwwerk
- Alle soorten netten
- Staaldraad
- Alle visserijgereedschap

VOOR DE LANDBOUW :
- Sisal bindgaren
- Pick-up garens

VOOR DE NIJVERHEID :
- Inpakgarens in sisal en polypropylene

SPORT :
- Allerlei netten

TAPIJTEN

(7888V)

PS Museum



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229

■

Gedekte risiko's :
eigen schade — schade aan derden —
opslepingen — totaal verlies —
lichamelijke schade aan derden —
navigatietoestellen — zeegoed — vistuig

■

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

■