GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

het visserij blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ
EN VAN DE GROEPERING DER VISNIJVERHEDEN

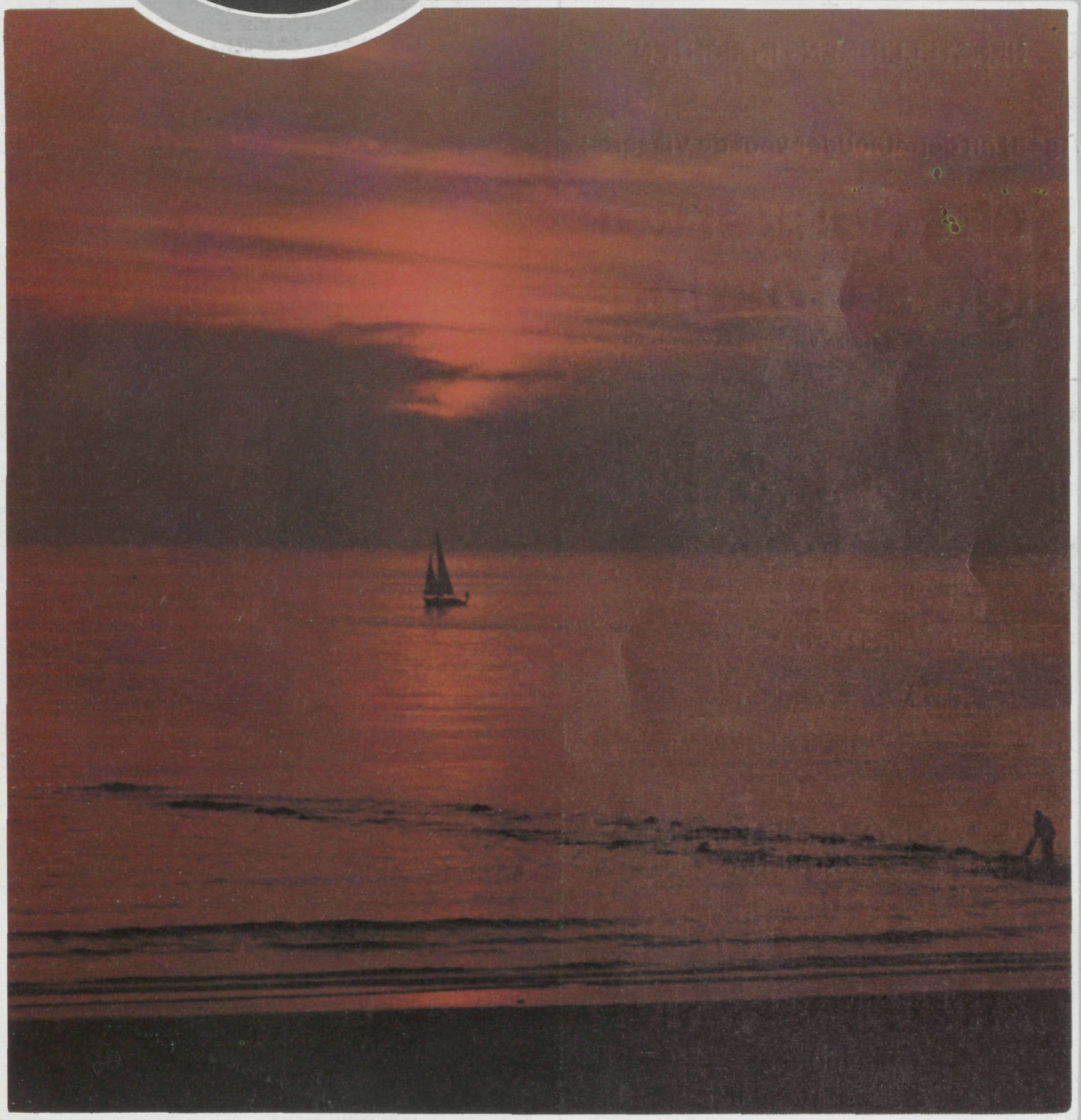


FOTO ROLAND

VRIJDAG 20 JUNI 1980 — PRIJS 50 F. — NR. 21 — 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
(8824V)

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 —

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).

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

De Belgisch Nederlands Zeemansalmanak 1980

De 42e jaargang van dit belangrijk werk, is verkrijgbaar :

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

De oplage is beperkt en de prijs voor België is vastgesteld op 900 fr., waaraan dient bijgevoegd 45 fr. B.T.W. en 75 fr. aan verzendingskosten te storten op p.c.r. nr.000-0418987-44 van het «Nieuwsblad van de Kust», H. Baelskaai 30, 8400 Oostende. De B.T.W. is niet verschuldigd voor schepen en voor bestellingen in het buitenland.

b) **de bestellingen voor Nederland moeten voortaan geschieden bij B.V. IJmuiden Stores, postbus 207, Trawlerkade 44, 1970 AE IJmuiden, tel. 02550-19122, telex 41664.**

Verkoopadressen in Nederland :

- **Visserij cooperaties en scheepsbenodigdhedenhandelaren gevestigd in de visserijhavens.**
- **Nautische speciaalzaken.**

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

het visserijblad

Vrijdag 20 juni - Nr. 21

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

De Provinciale nieuwbouwpremie

De Heer DUMAREY Schepen van Oostende verdedigt zijn amendement

Over de Provinciale Nieuwbouwpremie is het laatste woord nog niet gezegd. Verleden week hebben we in ons blad reeds uitvoerig uiteengezet dat het hele opzet van deze premie, zoals zij thans opgevat is, een slag in het water is. Geen enkele van de zes reders die aan het bouwen zijn, kan van de Provinciale Nieuwbouwpremie genieten. Althans niet met het huidig ontwerp van het reglement. De reden : de ondertekening van hun kontrakten met de werf, dateert voor alle zes van in de loop van 1979, terwijl één van de huidige hoofdvoorwaarden voor het bekomen van de premie is, dat het bouwkontrakt slechts NA 1 januari 1980 mag ondertekend geweest zijn.

De ontgoocheling onder de reders is dan ook groot. Niemand ziet graag 2,5 miljoen fr. aan zijn neus voorbijgaan; zeker niet deze moedige reders die investeringen durven aangaan, die deze steun best kunnen gebruiken in de moeilijke aanloopjaren die elke reder van een nieuw schip meemaakt.

En zeggen dat de zaak zo eenvoudig op te lossen is. Een klein beetje goede wil en verbeeldingskracht kunnen volstaan om het reglement aan te passen en iedereen voldoening te geven. Het volstaat af te stappen van het onzalig idee de premie te koppelen aan de datum van ondertekening van het kontrakt met de werf, en daarentegen te stellen, dat het vaartuig **NA 1 JANUARI 1980 IN DE VAART KOMT.** Financieel is dat voor de Provincie zeker haalbaar, omdat de aflevering van de zes schepen over een langere periode gebeurt en ze heus niet allen in 1980 klaar zullen komen.

Schepen DUMAREY van Oostende, die ook lid is van de Provincieraad van West-Vlaanderen, had reeds vroeger bij de bevoegde Provinciale Commissie een amendement in deze zin ingediend. Het amendement werd evenwel door een meerderheid van deze Commissie afgewezen, vermoedelijk wegens gebrek aan voldoende inzicht in deze materie. De heer DUMAREY houdt echter zijn amendement staande en zal het in de volgende pleno-zitting van de West-Vlaamse Provincieraad verdedigen. Wij hopen dat hij daar meer sukses zal kennen, want zijn voorstel lijkt ons gezond en opbouwend.

Het Visserijblad heeft schepen Dumarey in zijn kabinet op het stadhuis van Oostende opgezocht met het verzoek zijn standpunt ter zake nader te willen toelichten. Wij laten hier de inhoud van dit gesprek volgen.

Het Visserijblad : Wat is uw indruk over de Provinciale Nieuwbouwpremie ?

Dhr. Dumarey : Ik sta voor 100 procent achter het principe dat ook de Provincie de bouw van vissersvaartuigen zou steunen. Die steun is meer dan noodzakelijk. Daarover is iedereen het eens. Zeker, er is de nationale Overheidssteun onder de vorm van leningen tegen goedkope intresten. Maar in de huidige omstandigheden volstaat dat niet meer. De kosten van een nieuw vaartuig veegt men met 35 miljoen fr. niet meer uit. Er is een groter beginkapitaal nodig, hetgeen de aflossing van de leningen vooral de eerste jaren zeer zwaar maakt. Daarom is het een gelukkige oplossing een provinciale premie «à fonds perdue» toe te kennen en de uitbetaling ervan te spreiden over de eerste drie jaren na het in de vaart komen van het schip.

Het Visserijblad : Wat is dan uw kritiek op het ontwerp van de Provincie ?

Dhr. Dumarey : Het huidig ontwerp van reglement wil enkel steun verlenen voor zover het kontrakt met de werven in 1980 werd on-

(Vervolg blz. 5)

VOLGEND NUMMER VAN HET VISSERIJBLAD VERSCHIJNT OP 4 JULI

Huidige en toekomstige aspekten van de valorisatie van vis

Onder zeer ruime belangstelling greep vrijdag ll. het colloquium plaats dat door het Rijksstation voor Zeevisserij werd georganiseerd en als thema had «Huidige en Toekomstige aspekten van de Valorisatie van Vis».

De heer P. HOVART, directeur van het Rijksstation voor Zeevisserij, vond het bijzonder aangenaam de aanwezigen welkom te mogen heten.

Uit zijn welkomstwoord vermelden we het volgende :

Het is een welkom aan U allen, vertegenwoordigers van overheids-, bedrijfs- en wetenschapskringen. En speciaal wil ik de aanwezigheid begroeten van de heer Van De Walle, adjunct-kabinetschef van de minister van Landbouw, de heer Stuycx, directeur-generaal, de heer Claeys, voorzitter van de Bedrijfsraad voor Visserij, alsmede zijn Nederlandse kollega, de heer De Jonge, voorzitter van het Produktschap voor Vis en Visserijprodukten.

Na de taak van het Rijksstation uiteengezet te hebben en de problemen die zich stellen, inzake vernieuwingen, konkurrentie, toekomst mogelijkheden zei hij ook nog het volgende.

Volgens de hr. P. Hovart is er :

1. Onbetwistbaar een stijgende vraag naar vis; er is een verruimende markt. Volgens berekeningen bedroeg in 1960 het visverbruik in ons land 12 kg per hoofd en per jaar; in 1979 was dit cijfer tot ca 16 kg opgelopen.

Tegenover deze ontwikkeling staat echter het feit dat de visserij met tal van beperkende maatregelen wordt gekonfronteerd, hopelijk tijdelijk, maar toch verweven met onzekerheden.

2. Deze onzekerheden mogen dan een alternatief niet doen vergeten, nl. dat momenteel en ook in de toekomst, kan en moet worden uitgezien om tot een optimale benuttiging van alle voortbrengselen van de zee te komen. Dit betekent dat weinig of niet benutte vissoorten, zg. bijvangsten en verliezen (bv. het fileren) zoveel mogelijk en zo goed mogelijk moeten worden gevaloriseerd.

3. In deze gedachtengang lijkt het vanzelfsprekend dat aan de kwaliteitsaspekten van de valorisatie de grootste aandacht wordt besteed.

4. Uiteindelijk lijkt het dan noodzakelijk dat de sectoren handel en visverwerking een afzetstrategie zouden opbouwen om de valorisatie renderend te maken.

Deze vooropstellingen kunnen m.i. uiteindelijk alle bedrijfsgeledingen ten goede komen, d.w.z. vissers. reders, handelaars, visverwerkende bedrijven en konsumenten.

De bijdragen die door de heren D. Declerck en W. Vyncke zullen worden gebracht, met als respectievelijke titel «Valorisatie van vis :

(Vervolg blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

Huidige en toekomstige aspekten van de valorisatie van vis

toestand en vooruitzichten) en «Kwaliteitsaspekten bij de valorisatie van vis» staan in het teken van deze filosofie en willen een doorstroming zijn van hun wetenschappelijke bevindingen op dit vlak.

Het colloquium moet m.i., zoals ik reeds heb laten aanvoelen, ook oriënteringselementen voor de toekomst omvatten. Vandaar dat we verheugd zijn beroep te hebben kunnen doen op de heer A. Lagrain. Hij zal in zijn bijdrage, met als titel «Valorisatie van vis : visie van de bedrijfssector», de stem en het standpunt van de bedrijfssector belichten.

DE VALORISATIE VAN VIS : TOESTAND EN VOORUITZICHTEN

Na de heer P. Hovart sprak de heer D. Declerck, die onder meer het volgende zegde :

De te intensieve bevissing van sommige vissoorten, het vastleggen van exclusieve visserijzones en de sterk gestegen kosten van energie en materialen werken negatief op de aanvoer van commerciële vissoorten. Nochtans is er een steeds stijgende vraag naar zeevoedsel. De voornaamste faktoren die tot die stijgende behoefte leiden zijn de sterke bevolkingsaangroei en de groeiende belangstelling voor panklaar voedsel. Om aan deze stijgende behoefte te kunnen blijven voldoen zullen de tot nog toe niet benutte vissoorten, week- en schaaldieren, bijvangsten en fileerresten moeten worden benut om nieuwe produkten te vervaardigen. Dit is mogelijk door het op de markt verschijnen van efficiënte gratenseparatoren die de voor kort niet benutte grondstoffen kunnen gebruiken voor de produktie van verkleind, van graten ontdaan visvlees. Dit gemalen visvlees vindt zijn toepassing in kroketten, vispasteien, viscakes, mengsels van vis en vlees, smaakconcentraten, visworsten enz.

Bij de ontwikkeling van deze produkten vormen de hygiënische en technologische aspekten een belangrijk onderzoekingsterrein. Het is bekend dat Europa zijn eigen proteïne behoefte niet kan dekken en hierdoor in grote mate van andere continenten afhankelijk is. Deze afhankelijkheid houdt een groot risico in voor de continuïteit van onze eigen voedselvoorziening.

De optimale voedselwinning en adequate verwerking van het zeevoedsel worden steeds dringender. Om in de nabije toekomst in deze belangrijke opgave te kunnen slagen is samenwerking tussen de aanvoer- en de verwerkingssektor noodzakelijk. Het wetenschappelijk onderzoek in de zeevisserij zal dank zij de steun van het I.W.O.N.L., voor de nodige begeleiding en coördinatie moeten zorgen.

DE «KWALITEITSASPEKTEN BIJ DE VALORISATIE VAN VIS»

De heer Vyncke had het vervolgens over de kwaliteitsaspekten.

Zijn referaat beoogde de voornaamste aspekten van het begrip viskwaliteit te bespreken, dit in het licht van de huidige toestand van de vissektor en de mogelijke evolutie ervan.

1) De versheidstoestand

Daar de belangrijkste visgronden meestal ver van de visserijhavens verwijderd zijn en deze laatste op hun beurt dikwijls op verre afstand van de konsumentencentra gelegen zijn, is het behoud van de versheid van de vis en zeer delikate zaak.

Door het werken in betere hygiënisch omstandigheden en het beter naleven van de voorschriften i.v.m. het behoud van lage temperaturen, werd hier in de afgelopen jaren een duidelijke verbetering van de kwaliteit (in de zin van versheid) bekomen. Het steeds groter aantal huishoudelijke diepvriezers is hier niet vreemd aan.

Daar de handel in visserijprodukten een wereldhandel geworden is, stellen zich evenwel dikwijls problemen i.v.m. soorten (bv. tong, garnalen) die uit tropische landen van Afrika en Azië komen.

2) Biologische konditie

De biologische gesteldheid van de vis hangt van de leeftijd, de geslachtscyclus, de voedingsgraad, de visgrond af. Bij sommige vissoorten zijn hierbij volgens het seizoen grote schommelingen te noteren. Zo kan het vetgehalte van haring bv. variëren tussen 5 en 25 t.h. Rond de paaitijd wordt bij de meeste vissoorten de zwakste tafelkwaliteit vastgesteld.

Voor ingevoerde vis kunnen zich in dit verband problemen stellen daar men dikwijls weinig informaties over bovenvermelde faktoren heeft.

3) Soort-eigenschappen

Daar de vis nu meer en meer onder de vorm van filets in de distributiesektor en bij de konsumenten terecht komt, speelt de soort-kwaliteit een voorname rol.

Zo is de tafelkwaliteit van tong, hondstong, scharretong, tongschar en lange schar zeer uiteenlopend, alhoewel deze vissoorten in gefileerde vorm moeilijk te onderscheiden zijn.

Los van dit feit speelt de smaak van de verbruiker eveneens een grote rol. Zo zal de ene vissoort boven de andere verkozen worden. Voor de internationale vishandel is dit van groot belang : de smaak van de konsument is niet dezelfde in alle landen zodat hiermede rekening dient gehouden te worden.

4) Hygiënische toestand

In de meeste gevallen is de vis hygiënisch van zeer goede kwaliteit te noemen; dit sluit echter niet uit dat streng toezicht ten zeerste aan te bevelen is ,vooral voor produkten afkomstig uit tropische landen.

Meer aandacht gaat momenteel naar chemische verontreinigingen (zware metalen, organische verbindingen) in vis. In de meeste gevallen zijn er hier evenwel geen grote problemen te melden.

5) De gaafheid en esthetische aspekten.

Kwetsuren, scheuren, enerzijds en anderzijds niet schadelijke verontreinigingen (nematoden, bloedklonters, graten enz.) doen de kommerciële waarde dalen.

Daar de konsument meer en meer panklare produkten (bv. gratenvrij) vraagt, stelt dit meer problemen in de visverwerkende bedrijven. In dit verband zou het gebruik van belichtingstafels meer ingang moeten vinden.

VALORISATIE VAN VIS GEZIEN DOOR DE BEDRIJFSSEKTOR

Tot slot nam de heer A. Lagrain het woord over de valorisatie van de vis gezien door de bedrijfssektor.

Volgens spreker is voor de Belgische economie, de zeevisserij met de aanverwante sektoren van belang en biedt werkgelegenheid aan meerdere duizende personen.

In de bedrijfssektor — zonder rekening te houden met de groot- en kleinvishandel — werd in de jaren 1960 ongeveer 28.000 ton vis als grondstof verwerkt. Een paar jaar geleden was deze hoeveelheid herleid tot 20.700 ton met een waarde van ongeveer 866 miljoen BF.

Steeds volgens het N.I.S. zouden de afgewerkte produkten gedurende de laatste jaren ongeveer 17.000 ton per jaar bedragen met een waarde van 1,5 miljard BF.

Door de steeds dalende visaanvoer in de Belgische havens en de hoger oplopende visaankoopprijzen, gekoppeld aan de stijgende arbeidslonen en de duurder wordende energie-, transport- en verpakkingskosten, hebben de Belgische visverwerkende nijverheden meer en meer moeilijkheden en zien zich genoodzaakt grondstoffen van vreemde landen in te voeren en door onderlinge samenwerking en aanpassingen van hun produktieprogramma's het hoofd te bieden aan de aktuele omstandigheden.

De verschillende vertakkingen van de sektor worden afzonderlijk behandeld en daaruit blijkt dat voor de konservenindustrie, deze der halfkonserven en de rokerijen door specifikatie enerzijds en diversificatie van produkten anderzijds, een gewettigde hoop op bestaanszekerheid bestaat.

De zouterijen en drogerijen daartegenover hebben in de laatste jaren hun produktie en exportmogelijkheden fel zien dalen. De vismeelverwerking vindt in België nog steeds toepassing in twee bedrijven.

Ten laatste worden de diepvriesbedrijven belicht.

Uit de cijfers blijkt dat de jaarlijkse consumptie per persoon van diepvriesprodukten in België de algemene stijgende trend volgt ten opzichte van de vele andere landen van Europa en de U.S.A., maar toch nog aan de lage kant blijft. Het is dan ook niet denkbeeldig dat dit verbruik in de komende jaren gevoelig zou stijgen, wat deze sektor ten goede zou komen.

Wat de diepvriesprodukten betreft, wordt een overzicht gegeven van welk gamma produkten op de markt wordt gebracht en wat deze diepvriesvis aan voordelen kan bieden voor de visverwerkende industrie.

De mening wordt vooropgezet dat, mits verzorging van de kwaliteit, er nog een hoopgevende toekomst voor de visverwerkende sektor is weggelegd.

Na deze referaten volgde een discussie waaraan verschillende aanwezigen deelnamen.

Het geslaagde colloquium werd besloten door de heer P. Hovart, directeur met een dankwoord aan de sprekers, aan de aanwezigen en aan allen, voornamelijk zijn personeel en de dienst Public-Relations van het Rijkscentrum voor Landbouwkundig Onderzoek - Gent, die tot het welslagen van de manifestatie hebben bijgedragen.

Nadien volgde een bezoek en korte receptie.

NIEUWE KEURDERSGRILLEN TE OOSTENDE

Goedgekeurde vis, uren later afgekeurd

Tussen reders en vissers langs de ene kant en de veearts-keurder langs de andere kant, kwam het verleden week woensdag reeds tot een bepaalde wrijving toen de vis van het span Z.62 / Z.209, eerst goedgekeurd en nadien toch terug 10 1/2 ben afgewezen werden.

De diskussie die hier op volgde gaf als slotsom een soort afspraak waarbij aangenomen werd dat goedgekeurde vis naderhand **niet meer zou afgekeurd worden**, wat normaal is.

Maandag 16 juni kwam echter de kat op de koord waarbij wij toch verscheidene bedenkingen en vragen te stellen hebben. Op deze dag, des morgens tussen 6 en 7 uur werd de vis van het span O.135 / O.275 door de veearts-keurder goedgekeurd en geschikt bevonden voor menselijk verbruik. De bennen werden voorzien van het reglementair wit briefje.

De verkoop van dit koppel dat het laatste aan de beurt was, greep plaats tussen 8 en 9 uur. Op verzoek van de kopers, **nadat deze bepaalde hoeveelheden toegewezen werden**, werden achteraf om 10 u. ongeveer 200 bennen kleine gullen afgekeurd, nadat deze door de betrokken kopers in de visafslag aangekocht werden. Het is duidelijk, dat bij dergelijke partijen die naderhand afgekeurd werden, na eerst voor menselijk verbruik goedgekeurd te zijn geweest, dit niet zo maar genomen werd door de reders en vissers en dit aanleiding gaf tot heel wat diskussies en betwistingen. Dit was dus een afwijking van de mondelinge overeenkomst, die voorheen gemaakt werd met de keurder, dat men niet meer zou terug komen op een genomen beslissing.

Er is echter meer aan dit spijtig voorval. We kunnen ons inderdaad afvragen of een keurder die eerst een bepaalde partij vis goedgekeurd heeft en in dit geval ten gunste van de reder opgetreden is, naderhand op verzoek van de koper opnieuw mag optreden, deze maal tegen de reder.

In feite treedt de keurder dus op voor partij en tegenpartij, want in deze zaak zijn reder en koper tegenpartijen omdat hun belangen totaal tegengesteld zijn in één en dezelfde zaak. We menen dat de deontologie van het beroep van keurder dit niet toelaat.

In dergelijk geval menen we dat de koper een verhaal heeft tegen de keurder, omdat hij zich heeft laten beïnvloeden bij de aankoop van de partij vis, door de witte briefjes die een waarborg zijn voor de kwaliteit van de vis die hij koopt. Als hij naderhand en binnen de tijd hiervoor voorzien, vaststelt dat de kwaliteit volgens hem niet voldoet of zou voldoen, dan kan hij zich eventueel als bedrogen aanzien door het etiket „goed voor menselijk verbruik" door de keurder aangebracht. We menen echter dat dit verhaal tegen de keurder, moeilijk bij dezelfde keurder terecht kan komen en dat deze laatste in feite had dienen afstand te nemen van deze zaak. Voor de koper blijft dan de uitweg, gezien hij zich bedrogen acht door het waarborgticket, een tegenexpertise aan te vragen bij de Koophandelsrechtbank. Nu is dit niet gebeurd vermits de keurder op zijn beslissing terugkwam. In dit laatste geval mocht de reder dan wel terug verhaal instellen door een privaat keurder aan te stellen door deze afkeuring te weigeren. Dit alles is echter niets meer dan teorie want dan dient de reder eerst een veearts te bereiken, die zich dan zou bereid verklaren de tegenexpertise uit te voeren, ten minste als hij zich voldoende kansen toemeet om over vis een oordeel te kunnen vellen. In het beste geval zien we deze tegenexpert niet vóór de middag en het is duidelijk dat de vis niet betert met nog uren onbeschermd in een warme temperatuur te blijven staan. Zelfs indien de tegenexpert tot een andere bevinding komt en de vis goedkeurt voor menselijk verbruik, dan is de zaak nog niet rond en dan komt de chef van de vismijnkeurder op de proppen, dat wil zeggen als hij bereikbaar is en dan zal het intussen wel laat in de namiddag zijn.

Volgens het K.B. is de beslissing van deze chef-keurder dan zonder beroep. Dat wil zeggen dat, opdat de reder zou gelijk krijgen, deze chef zijn eigen kollega zal moeten in het ongelijk stellen. Dit alles is nogal ongerijmd en als besluit mogen we toch wel schrijven dat men zowat totaal afhangt van de willekeur van de in de afslag optredende keurder. We begrijpen dan ook niet goed waarom de Rederscentrale niet zorgt of gezorgd heeft, ten voordele van haar leden-reders voor een immer bereikbare keurder, die iets afweet van vis, of zich er intussen kan in bekwamen. Verder had de Rederscentrale als producentenorganisatie, eenvoudig moeten doen vaststellen, dat de vis goedgekeurd was op het ogenblik dat dit moest gebeuren en dat de reder door deze goedkeuring volledig en onherroepelijk door deze beslissing gedekt is. Het is bijgevolg klaar dat de koper, in dit geval dan als eigenaar van de goedgekeurde vis, zich alleen nog kan keren tegen de keurder, die de volle verantwoordelijkheid van zijn eerste beslissing dient te dragen. Nu werd de reder, die reeds volledig buiten de zaak was, nadat hij geen eigenaar meer was van de vis, met terugwerkende kracht het slachtoffer van vis waarmede hij op dit ogenblik geen uitstaans meer had. De reder, of beter, de vertegenwoordiger van de Redersecntrale had op dit ogenblik deze beslissing dienen te verwerpen. Maar worden hem in die zin onderrichtingen gegeven, sedert de keuring niet meer door stadskeurders gedaan wordt, die het ten andere veel beter deden dan veeartsen nu ?

De nieuwe keuring geschiedde op verzoek, op last en ten voordele van de koper en daar had de reder niets meer mede te maken. Hij zelf had aan alle wetteijke verplichtingen voldaan en hierop kon men niet meer terugkomen. Alles moet zich nu herleiden tot een geschil tussen de viskeurder, eventueel de Orde van de veeartsen, en de koper, die te bewijzen had dat hij bedrogen was door de houding en de beslissing van de keurder, die toch wettelijk aangesteld is. Op dit ogenblik was en bleef de reder volledig buiten de zaak. We kunnen ons slechts verbazen over het gebrek aan steun die de reders hierin van de Rederscentrale ontvangen die deze mensen aan hun lot overlaat.

Voor de reders van het span O.135 / O.275 die zo maar 198 bennen kleine vis verloren zagen gaan tegen de opvangprijs is het in elk geval van dien aard om er de moed bij te verliezen in deze financieel moeilijke tijden. Voegen wij hier nog aan toe, dat deze kleine gullen in bakken te koop gesteld waren, en dat de kopers zich ten slotte, elk voor zichzelf, goed hebben kunnen overtuigen van de kwaliteit van de vis, zodat ze hier naderhand niet meer moeten op terugkomen. In elk geval heeft dit voorval een begrijpelijke beroering veroorzaakt onder de reders en vissers, hetgeen best begrijpelijk is. Eens te meer stellen we anderzijds vast, dat de Rederscentrale aan zijn elementaire plicht is tekort gekomen. Het is niet met achteraf ellenlange brieven te schrijven dat de zaak opgelost wordt of dat men zijn handen in de onschuld moet gaan wassen. B.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

O.318 "Belgian Sailor" liep pardoes op een rots

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart zette de Raad het onderzoek verder nopens het ongeval dat zich voordeed met de diepzeetreiler O.318 „Belgian Sailor". In oktober van vorig jaar was bedoeld vaartuig op weg naar de thuishaven na een reis op de IJslandse visserijgronden. Schipper Debeen Luc bevond zich in zijn kabiene op de brug terwijl Eddy Pieters wacht liep op de scheepsbrug. Op een bepaald moment zag voormoemde wachtsman een rotsmassief voor zich opduiken. Hij gaf nog bakboord maar vrijwel op hetzelfde ogenblik stootte de „Belgian Sailor" op de rots. Gelukkig zonder averij ; het vaartuig kwam weer in diep water terecht en men kon de reis ongestoord verder zetten.

Terzake werd wachtsman Eddy Pieters onderhoord en die weet te vertellen dat het van juni 76 geleden was dat hij nog ter visserij vaarde. Hij was al die tijd werkzaam geweest op de baggerboten. Verder blijkt uit zijn verklaring dat hij helemaal geen ervaring had met de passage waar zijn schip door moest, dat hij geen opdracht had gekregen om de radar aan te zetten en dat hij onmogelijk de positie van zijn vaartuig kon bepalen omdat de zeekaarten zich in de schipperskabiene bevonden en dat schipper Debeen liever zelf de koers en positie bepaalde. Op vraag van rijkskommissaris Benteijn blijkt dat Eddy Pieters evenmin wist waarheen hij vaarde. Hij volgde dus alleen de hem opgelegde koers maar uit de onderhoren is intussen gebleken dat de „Belgian Sailor" zo'n twintig mijl uit de geplande koers was geraakt. Vandaar dus de aanvaring.

Na Eddy Pieters werd ook schipper Debeen opnieuw onderhoord maar erg veel nieuwe feiten blijken niet uit dit onderhoor. De schipper geeft wel toe dat het de gewoonte was aan boord dat hij zelf de posities bepaalde ; hij had het zo geleerd toen hij zelf aan boord kwam. Niettemin, schipper Luc Debeen heeft de visserij de rug toegekeerd en is thans werkzaam als matroos op de pakketboten van de R.M.T. Op de vraag of hij nog ooit zal terug keren naar de visserij antwoordt schipper Debeen dat dit zeer problematisch is. „Ik ben verbrand voor de visserij na dit ongeval" zegt hij maar dat wordt door de Raad weerlegt. Niemand is vrij van fouten, krijgt hij te horen. Men moet er alleen de nodige lessen uit trekken

OVERTREDINGEN TEGEN HET VERKEERS-SCHEIDINGS-STELSEL

Vervolgens worden op een drafje een nieuwe reeks overtredingen tegen het verkeersscheidingsstelsel behandeld en gevonnist. Hier volgen ze op een rijtje :

— Schipper Hennaert Norbert van de O.198 krijgt een vermaning omdat hij zijn vaartuig gedurende elf mijl in een verkeerde koers stuurde :

— Schipper Verleene van de N. 709 komt er niet zo goed vanaf ; hij vaarde weliswaar slechts vijf zeemijl in de verkeerde baan maar krijgt toch een schorsing van drie dagen ;

— Schipper Vantyghem van de O.243 wordt bedacht met een schorsing van twee dagen omdat hij gedurende 12 mijl een scheve koers liep ;

— Schipper Everaert van de N.706 krijgt drie dagen aangesmeerd om zeven mijl buiten de voorgeschreven richting te hebben gevaren ;

— Schipper Vanbillemont Prosper komt er dan weer goedkoper vanaf ; hij krijgt een waarschuwing om acht mijl een foutieve koers te hebben gelopen ;

— En tenslotte was er nog schipper Everaert van de Z.69 ; die krijgt de zwaarste sanctie, met name vijf dagen, maar hij liep dan ook gedurende twintig mijlen in een foutieve koers.

INTERFISH, DE toekomstige nationale vakbeurs voor de Belgische visnijverheid

NIEUW INITIATIEF VAN MEDIA CENTER OOSTENDE LOVENSWAARDIG EN KANSRIJK

Niet enkel is het initiatief van het Media Center om in thans zeer ruime en gezellige tentoonstellingszalen te Oostende INTERFISH 80 te hebben ingericht (de eerste en enige nationale vakbeurs in ons land voor de visverwerkende nijverheid) lovenswaardig te noemen en in elk opzicht een aanwinst voor de zo bedrijvige vissektor. Er is meer. Want met geduld en het daarbij horend doorzetten, aangevuld met de medewerking van officiële instanties, zijn wij er van overtiugd dat met de jaren INTERFISH inderdaad zal uitgroeien tot een honderd procent volwaardig nationaal gebeuren in de visnijverheid, dat niet alleen het Media Center, doch zeker (en niet in het minst) de stad Oostende tot eer zal strekken !

Een dergelijke vakbeurs was immers nodig en welke stad aan onze kust was beter geplaatst voor dergelijk nationaal opzet als Oostende, die bovendien (en dit is van primordiaal belang) een volwaardig en nationaal gekend tentoonstellingsgebouw bezit ?

's Ochtends vn de slotdag van INTERFISH 80, de nieuwe nationale vakbeurs voor de visverwerkende nijverheid in het Media Center te Oostende, wisselden het inrichtend comité van deze vakbeurs samen met het merendeel der deelnemers - exposanten van mening over deze eerste editie en onderzochten vele punten voor de organisatie voor volgend jaar en belichtten tegelijk ook de toekomstmogelijkheden.

Was de opkomst vanwege de professionele bezoekers eerder matig, dan woren toch 85 procent van de firma's en diensten van het eerste jaar akkoord om deel te nemen aan INTERFISH 81, waarvan de juiste datum over enkele weken zal bekend gemaakt worden in funktie van de lijst van soortgelijke vakbeurzen in andere Europese landen. Omzeggens alle exposanten waren het eens over het feit dat, hoewel de grote massa niet naar het Media Center kwam, zij zeer interessante kontakten legden en sommigen zelfs goede zaken deden. De voorkeur van de meesten gaat wel om INTERFISH 81 te openen op een zaterdag tot en met de woensdag, waarbij dan wellicht ook de openingsuren zouden gewijzigd worden, t.t.z. van 13 tot 19 uur in plaats van 10 tot 18 uur.

Het is logisch dat zowel het inrichtend comité als de deelnemers-exposanten na een eerste organisatie van een nieuwe aktiviteit eens de hoofden bij elkaar staken om zodoende de lessen te trekken, die er uitsluitend op gericht zijn de aktiviteit in kwestie nog meer te valoriseren en verder uit te bouwen.

Eén zaak is in ieder geval zeker. Dat iedereen heeft vastgesteld dat er in ons land een dergelijke vakbeurs is en dat zij nodig is, alsook dat de meest geschikte plaats aan de kust is, met name te Oostende, dat een volwaarig tentoonstellingsgebouw bezit.

UITBREIDING VAN HET BEURSTHEMA

Zondag 15 juni l.l., slotdag van INTERFISH 80, telde men een merkelijk hoger bezoekersaantal dan de vorige dagen, hetgeen meteen bewijst dat er wel degelijk in vakkringen interesse bestaat voor een dergelijk nieuw opzet.

Kende INTERFISH 80 in Media Center te Oostende een bescheiden start en was de tentoonstellingsruimte eerder klein te noemen in verhouding tot reeds jarenlang gevestigde aktiviteiten in Media Center (zoals o.m. Tecnic' Hotel) die soms om en bij de 15.000 m2 beslaan) toch kan men hier gerust gewagen van een gezellige doch verzorgde en zakelijke beurs waar het marktaanbod, weliswaar nog niet optimaal, doch reeds zeer interessant was. Het inrichtend comité zal alles in het werk stellen om voor INTERFISH 81 benevens de commerciële sektor uit de visverwerkende nijverheid, ook de industriële visserijbedrijven te betrekken. Op dit vlak liggen de kontakten reeds zeer goed, enkel kwestie van niet gelijk te lopen met andere belangrijke soortgelijke vakbeurzen elders in Europa.

Door de interesse van de deelnemers - exposanten van het eerste uur, alsmede door het feit dat reeds een vijftal belangrijke firma's (die er deze keer niet bij waren) stellig volgend jaar zullen deelnemen, met daarbij genomen de hoger genoemde thema - uitbreiding, zien wij INTERFISH mettertijd wel uitgroeien tot een belangrijk nationaal gebeuren voor de betrokken sektoren met de daaraan geinteresseerde vakmensen.

GOLFBREKERS UIT RUBBERBANDEN

Door volksvertegenwoordiger Desutter werd aan de Minister van Openbare Werken volgende vraag gesteld :

Deze vraag werd aan uw voorganger gesteld op 18 april 1980.

Naar ik vernomen heb werd aan de Universiteit van «Rhode Island» verscheidene problemen in verband met de kustmorfologie onderzocht waarbij onder meer tot de vaststelling werd gekomen dat golfbrekers, bestaande uit oude rubberen banden, goede resultaten opleverden.

Dit systeem zou effektief zijn om golven tot 1,50 m. te breken en heeft als bijkomend voordeel dat de kostprijs ervan zeer laag is (500 à 1000 fr per strekkende meter). Daarenboven zouden deze rubberen banden uitstekende plaatsen voor het visbroeden vormen.

Mag ik aan de achtbare heer Minister vragen of hij niet de mening is toegedaan dat het, hoe dan ook, de moeite zou lonen om een dergelijk experiment op onze kust uit te voeren ?

Door dit experiment en de daarbij gepaard gaande studies en onderzoeken kunnen wellicht miljoenen worden bespaard welke thans in golfbrekers en andere zeewerken worden geinvesteerd.

ANTWOORD :

Ik kan het geacht lid melden dat mijn departement van mening is dat drijvende golfbrekers, al dan niet samengesteld uit rubberen banden, weinig geschikt zijn voor de Belgische stranden, waar een grote tijbeweging aanwezig is.

In principe ben ik nochtans bereid een experiment uit te voeren, om uit te maken of dit nuttige resultaten kan opleveren. Ik heb daarom mijn administratie de opdracht gegeven op basis van de bestaande literatuur en soortgelijke experimenten in het buitenland, na te gaan of een proefneming op onze kust overwogen moet worden.

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

Schadegevallen

— De Z.14 van de rederij «Bounty», moest ter visserij zijn vistuig door de Z.462 laten ophalen en het vaartuig naar de haven van Zeebrugge laten opslepen.

— De Z.27 van reder Neyts Leopold kreeg een tros in de schroef en kon hem na herhaalde pogingen vrij krijgen. Hetzelfde geldt de O.148 van Bogaert Jacques, die daardoor schade aan de dichtingsring opliep.

— De Z.502 van de rederij Boterman en Lycke moest de haven van Oostende aandoen, daar na vastslaan een tandwiel gebroken en drie andere beschadigd werden.

— AANVARING : Tijdens de terugreis van de Z.575 eigenaar Vanhee Edgard, kwam de mist opzetten, zodat er slechts 50 m. zicht was, maar kalm weder.

Terwijl schipper Savels Karel rond 9 uur gaan eten was naar het kombuis en Casier Eric alleen stond, maar opdracht had gekregen een bepaalde koers te houden kreeg de Z.575 een stoot en een tweede stoot. Het onbekend vaartuig verdween echter en liet van zich niet meer horen. De opgelopen schade was groot, maar het schip maakte gelukkig geen water, zodat men de Zeebrugse haven kon aandoen.

VISSERIJ-FOLKLOREMARKTEN 1980 TE OOSTDUINKERKE

Zoals in 1978 en 1979 zullen de Visserij - Folkloremarkten doorgaan tijdens de maanden juli en augustus, iedere vrijdag van 19 tot 22 uur in het gezellig park van het Visserijmuseum te Oostduinkerke - Dorp.

Aansluitend : Verlichting van het museum en de omgeving. Het museum zélf zal geopend zijn van 19 tot 21 uur.

MERCATOR TERUG TE OOSTENDE OP 25 JUNI

Zonder tegenslag zal het Schoolschip «Mercator» op 25 juni terug te Oostende zijn na in het droogdok te Antwerpen nagezien te zijn.

Voor het Oostends en kusttoerisme is dit schip, een attractie zonder voorgaande, zoals dit thans ook het geval is geweest te Antwerpen waar duizenden bezoekers de gelegenheid hebben waargenomen dit prachtig schip eens te zien.

(Vervolg van blz. 1)

De Provinciale nieuwbouwpremie

dertekend. Deze eis houdt een loopje met elke zin voor realiteit. Momenteel zijn er zes reders aan het bouwen van een nieuw vaartuig. Die schepen zullen ofwel dit jaar, ofwel volgend jaar worden afgeleverd.
De kontrakten met de werven zijn allemaal in 1979 ondertekend, en wel tussen de maanden april en augustus van het vorige jaar. (nota van de redactie : zie de lijst van de vaartuigen in aanbouw hiernaast vermeld). Iedereen die enigszins met de gang van zaken in de scheepsbouw vertrouwd is, weet dat de ondertekening van het bouwkontrakt voorlopig is en onder voorbehoud gebeurt van de Ministeriële goedkeuring van de kredietaanvraag, hetgeen gewoonlijk vele maanden nadien plaats heeft.

De Provincie zou een fout begaan het verlenen van een premie te willen koppelen aan de datum van de ondertekening van kontrakten die slechts het jaar nadien hun uitwerking hebben.

Het Visserijblad : Wat wilt ge dan veranderen aan het ontwerp ?

Dhr. Dumarey : Ik wil voorkomen dat dit premiestelsel een slag in het water wordt. Het zou immers onzinnig zijn dat de Provincieraad premies gaat uitloven en dat niemand er zou kunnen van profiteren. Mijn amendement heeft niets met partijpolitiek te maken of met het feit dat de socialistische fraktie waarvan ik deel uitmaak, thans in de oppositie zetelt. De zaak is té belangrijk om er een politieke kwestie van te maken.

Mijn fraktie stelt voor, de provinciale premie toe te kennen aan elk vaartuig dat na 1 januari 1980 in de vaart komt. Dit is realistisch. Het beloont de initiatieven van een aantal jonge reders die de moeite opbrachten in deze moeilijke tijden en ondanks de oliecrisis, toch een nieuw schip te bouwen. Het beloont die reders die de kastanjes uit het vuur hebben gehaald en het geldt trouwens hen die een dergelijke premie het meest nodig hebben.

Het Visserijblad : Wat is de bedoeling van het indienen van uw amendement ?

Dhr. Dumarey : Iedereen weet dat voor elke reder die gebouwd heeft de problemen het grootst zijn tijdens de eerste jaren na het in de vaart komen van een schip. Er zijn de kinderziekten van het vaartuig; maar er zijn vooral de aflossingen van de aangegane lening. Iedere reder staat voor die moeilijkheden, ook deze die in 1979 met de werf gekontrakteerd hebben. Allen moeten geholpen worden. Vandaar mijn voorstel de premie toe te kennen vanaf de tewaterlating van het schip.

Het Visserijblad : In hoever ziet gij de kans deze ideeën door de Provincieraad te laten aanvaarden ?

Dhr. Dumarey : Het is een kwestie van voorlichting. Uiteraard zijn de meeste van mijn collega's in de Provincieraad slechts zijdelings betrokken bij het visserijgebeuren en bij de problemen van de nieuwbouw in de visserij. Wij moeten een poging doen hen hiervoor te sensibiliseren. Het komt er nu op aan in een open geest en zonder partijpolitieke naijverij een goed initiatief van de provincie dermate te verbeteren, dat het een reële steun zou betekenen bij de huidige pogingen onze vissersvloot te vernieuwen en op peil te houden.

Uiteindelijk komt het er op aan elke discriminatie uit te schakelen. Er mogen geen twee categoriën voor nieuwbouw ontstaan, één met steun, en één zonder steun. Iedereen die de moed opbrengt thans een nieuw schip te bouwen moet in gelijke mate geholpen worden. Dit is de enige reden waarom ik zo hardnekkig mijn voorstel verdedig. Ik ben er van overtuigd, dat de ganse Provincieraad van West-Vlaanderen, die fier is over zijn vissersvloot en haar altijd gesteund heeft, er ook nu als één man zal voor zorgen dat de Provinciale Nieuwbouwpremie morgen kan verleend worden aan allen die ze nodig hebben.

X X X

Tot daar de heer Dumarey. Het is onze lezers bekend dat onze Bestendig Afgevaardigde, de heer Eereboudt Roger, van Bredene, het ontwerp, met de goede bedoeling de nieuwbouw te ondersteunen, heeft ingediend. We nemen dan ook aan dat ook hij dit amendement zal kunnen steunen, daar het nuttig is en voor diegenen die de moed gehad hebben te moderniseren, een kleine steun is voor het groot risico dat ze genomen hebben.

SCHEPEN IN AANBOUW

Onderstaande lijst vermeldt de zes schepen die in aanbouw zijn of gepland zijn. De lijst vermeldt het nummer van het vaartuig, de rederij, de werf, en de datum van ondertekening van het kontrakt tussen de reder en de scheepswerf.

Nr.	Rederij	Werf	Datum kontrakt met werf
Z.296	Casier	Oostkamp	26.4.1979
Z. 47	Saturnus	Oostkamp	2.5.1979
Z. 53	De Paepe-Versluys	Oostkamp	11.6.1979
Z. 92	Flitser	Langerbrugge	27.8.1979
Z. 43	De Bounty	Oostkamp	17.4.1979
O.231	Juhel	Langerbrugge	31.5.1979

P. Vandenberghe

De O.V.A.-burelen kregen het bezoek van inbrekers

WAAR BLIJFT DE WERKELIJKE BEWAKING VAN DE VISMIJN ?

Het wordt zo stilaan een vervelend liedje dat één of ander pakhuis en zelfs soms meerdere pakhuizen een bezoek kregen van dieven, zonder dat ooit eens één van die schurken gesnapt wordt. Thans kregen de burelen van de O.V.A. het bezoek van inbrekers. Dat de kontrool in de vismijn beneden alles is, niettegenstaande alle pogingen van de directie, is het te betreuren dat de huurders zelf, wanneer ze om zes of zeven uur toekomen, moeten vaststellen dat buitendeuren opengebroken zijn enz. alsof bewakers die behoorlijk hun werk doen, dat niet kunnen zien. Inderdaad bij de O.V.A. was ditmaal het paneel van de toegangsdeur buiten ingetrapt. Het was het eerste dat de huurders zagen niettegenstaande hun burelen aan de overzijde van de overdekte binnenbaan liggen. We vragen ons dan ook af hoe het mogelijk is, dat een ingestampte deur niet eerder opgemerkt wordt, vermits de waker en wellicht politiepatrouilles daar voorbij komen ? We zijn nu toch wel verlpicht eens te meer te besluiten dat het toezicht beneden alles is.

De inbraak moet gebeurd zijn tussen de vrijdagavond, wanneer de laatste bediende de burelen van de O.V.A. verliet en de maandagmorgen half zeven. We nemen nu nog wel aan dat dit niet noodzakelijk in de nacht van vrijdag op zaterdag zaal gebeurd zijn, want dat de ganse zaterdag en zondag niemand de ingestampte deur zou bemerkt hebben, ware al te kras. Maar zelfs als de inbraak gebeurde in de nacht van zondag op maandag, dan is er toch die ganse nacht een waker in de mijn, zijn er wellicht een paar politiepatrouilles (?) met wagen door de mijn gereden en is ook de politie reeds vóór half zeven op dienst. Of komt die politie alleen kijken om er een visje in ontvangst te nemen, zoals het reeds gebeurd is ?

Wat de diefstal zelf betreft, kende deze een gelukkige afloop voor het bureel omdat er niets medegenomen werd, dank zij de zorg vanwege dle O.V.A. om geen geld en waren in laden en/of schuiven te gaan opbergen. Wel werden er bepaalde schaden aangericht omdat alle schoven en laden geforceerd werden en de inhoud over de vloer uitgegoten. Aan de brandkost werd niet geraakt omdat de dief(ven) waarschijnlijk niet over het nodige materiaal beschikken om deze te kraken. Toch zouden zij daar ook van een kale reis zijn teruggekeerd omdat de directie zorg draagt, dat ook in de brandkast geen geld nog waardepapieren opgeborgen worden.

Wat er ook van zij, de toestanden zoals het stadsbestuur weet, zijn onaanvaardbaar en als het niet verandert, wordt het tijd dat de stad zelf voor de rechtbank ter verantwoording wordt geroepen voor het gebrek aan toezicht op stadsgebouwen waarvoor de huurder, wie het ook zijn moge dure pachten betalen.

Wij vernemen dan ook dat de O.V.A. het inzicht heeft de stad zelf, hiervoor verantwoordelijk te stellen, daar het de eigenaar is die voor een behoorlijke bewaking zou moeten instaan.

We vernemen terloops ook dat de directie al dikwijls aangedrongen heeft opdat de nachtpatrouille van de politie kontrole zou uitoefenen, maar alle burgemeesterlijke gezwans over de knapheid van die politie daargelaten, mag gemeld dat die kontrole belachelijk is en voor zover ons bekend alleen geschiedt wanneer een visje te bekomen valt.

Hoe onaangenaam ook, is dit de waarheid.

DE BELGISCHE VISSERIJ IN 1979

Vorige week maakten we bekend dat we van de Economische Diensten van het Ministerie van Landbouw het jaarverslag over de verrichtingen van de Belgische Zeevisserij in 1979 ontvingen en dat plaatsgebrek ons verplichtte dat tot heden uit te stellen.

Hierna geven we enkele beschouwingen daarin voorkomend weer.

INLEIDING

Ook in 1979 slaagden de Lidstaten van de Europese Gemeenschappen er niet in, spijts drukke besprekingen, een gemeenschappelijk visserijbeleid tot stand te brengen.

Het verbod om haring te vangen in de Noordzee en het oostelijk gedeelte van het kanaal, verbod dat reeds in 1977 en 1978 van kracht was, werd in 1979 verlengd.

De in 1978 uitgevaardigde Verordening 1852, waarbij een tussentijdse gemeenschappelijke aktie voor de herstructurering van de kustvisserij werd ingesteld, werd bij Verordening 592/79 tot 1 juli 1979 verlengd. Hierbij werd de mogelijkheid geopend financiële steun te verlenen bij de bouw van vissersvaartuigen van minder dan 24 m tussen de loodlijnen. Beide verordeningen, alsmede het ministerieel besluit van 22 maart 1979 tot uitvoering wat de zeevisserij betreft, van het koninklijk besluit van 27 februari 1979 houdende ontbinding van de „Vereniging voor onderlinge zeeverzekering tegen oorlogsrisiko's" (V.O.Z.O.R.), hebben ertoe bijgedragen om het sluimerend verlangen van verschillende reders om aan nieuwbouw te doen, in daadwerkelijke bestellingen bij de scheepswerven om te zetten.

Het voornaamste fenomeem dat in 1979 een rol speelde in de Belgische zeevisserij, was wel dat van de bestendig stijgende gasolieprijzen. Inderdaad de prijs van gasolie voor vissersvaartuigen steeg van 4,69 F/l(op 2 januari 1979) tot 7,99 F/l (op 31 december 1979), dit betekent een stijging van 70%. De gemiddelde gasolieprijzen in 1978 bedroeg 4,55 F/l, deze van 1979 6,34 F/l, een stijging van 39,3%. Gezien een vissersvaartuig zich gedurende het jaar continu van gasolie voorziet, moet bij de beoordeling van de resultaten van 1979, dit laatste stijgingspercentage in rekening gebracht worden.

Het aantal vaartuigen daalde in de loop van 1979 van 216 tot 205. Het totale motorvermogen verminderde van 82.355 PK tot 80.283 PK, de totale tonnemaat daalde van 20.737 BT tot 20.036 BT.

De aanvoer in Belgische havens verminderde van 39.311 ton in 1978 tot 33.561 ton in 1979, een daling van 15%. De aanvoer in vreemde havens evenwel nam gevoelig toe van 4.969 ton tot 7.675 ton (+54%), zodat de totale aanvoer in Belgische en vreemde havens samen daalde van 44.280 ton in 1978 tot 41.236 ton in 1979, een daling van 7%.

De aanvoerwaarde voor wat betreft de Belgische havens, daalde lichtjes van 1.613,6 miljoen F in 1978 tot 1.597,1 miljoen F in 1979 (—1%); deze in vreemde havens daarentegen steeg gevoelig van 176,7 miljoen F tot 277,9 miljoen F (+57%) zodat de totale aanvoerwaarde in Belgische en vreemde havens samen steeg van 1.790,3 miljoen F tot 1.875,0 miljoen F, een stijging van 5%.

De gemiddelde besomming per zeedag over alle visgronden (Belgische en vreemde havens samen) bedroeg 50.847 F in 1979 tegenover 45.545 F in 1978, dit betekent een stijging van 11,6%. Wanneer deze vedhoging van de besomming per zeedag vergeleken wordt met de gestegen gasolieprijs (+39,3%) is het duidelijk dat de kosten van deze belangrijke factor sneller stijgen dan de besommingen, een toestand die wel een tijdje doch niet op lange termijn kan volgehouden worden.

Deze resultaten in 1979 waren dan ook duidelijk minder gunstig dan in 1978 toen de besomming per zeedag met 23,7% steeg t.o.v. het vorige jaar en de kosten op ongeveer hetzelfde niveau bleven.

AANVOER

ALGEMEEN :

In 1979 liep de anvoer gerealiseerd door Belgische vissersvaartuigen in eigen havens terug van 39.311 ton in 1978 tot 33.561 ton in 1979, wat op een daling van 5.750 ton of 14,6% neerkomt.

Daarentegen kende de aanvoer in de vreemde havens een sterke stijging : van 4.969 ton in 1978 tot 7.675 ton in 1979 (+2.706 ton of +54%).

De totale hoeveelheid visserijprodukten aangeland door Belgische vissersvaartuigen in Belgische en in vreemde havens samen, daalde aldus van 44.280 ton in 1978 tot 41.236 ton in 1979, wat een aanvoervermindering van 3.044 ton of 7% betekent.

PER HAVEN :

De totale aanvoer in de Belgische vissershavens liep in 1979 terug t. o.v. het voorgaande jaar (—5.750 ton of —14,6%). De daling was vooral het grootst te Oostende met 4.734 ton (—22,6%) ; in de andere havens, Zeebrugge en Nieuwpoort daalde de aanvoer met resp. 977 ton (of 6,2%) en 39 ton (of 1,4%).

Ook het aantal reizen daalde te Oostende en te Zeebrugge ; in Nieuwpoort bleef het aantal nagenoeg konstant.

Voor het eerst sedert 1975 daalde de gemiddelde aanvoer per reis te Oostende (—605 kg. of —14,9%) en te Nieuwpoort (—40 kg. of —1,8%). Zeebrugge kende een lichte stijging (+41 kg. of +1,2%) en evenaarde aldus het niveau van Oostende (±3.470 kg./reis).

Oostende bleef met 48% van de totale aanvoer de belangrijkste Belgische vissershaven wat betreft aanvoergewicht, gevolgd door Zeebrugge met 43% en Nieuwpoort met 8,5%).

ANDERE LANDEN :

De aanvoer in vreemde havens kende een forse stijging van 4.970 ton in 1978 tot 7.675 ton in 1979 (+2.705 ton of 54,4%). Ook de aanvoerwaarde steeg gevoelig van 176,7 miljoen F in 1978 tot 277,9 miljoen F in 1979, wat een stijging van 101,2 miljoen F of 57,2% betekent.

Terwijl de aanvoer in Groot-Brittannië en in Denemarken opmerkelijk toenam (resp. +60,1% en +55,4%), bleef deze in Nederland nagenoeg konstant.

De overgrote meerderheid van onze aanvoer in vreemde landen bereikte de Britse havens (75,5%) ; de aanvoer in Denemarken en in derland bedroeg resp. 19,5% en 5%.

In Nederland echter bestond de aanvoer voor het grootste gedeelte uit aanlandingen van onze Scheldevloot te Breskens.

Deze sterk verhoogde aanvoer in vreemde havens, vooral in Britse, had in 1979 een drietal oorzaken.

1) Gedurende de zomermaanden waren er in België wel enige moeilijkheden gerezen, met de bevoorrading van gasolie voor vissersvaartuigen ; in Groot-Brittannië en in Denemarken kende men op dat ogenblik deze problemen niet, zodat de schipper in vele gevallen het zekere voor het onzekere nam.
2) De prijzen voor gasolie voor vissersvaartuigen waren tevens gevoelig lager in bovenvermelde landen, zodat het naast de zekerheid ook nog aantrekkelijk werd om er te bunkeren.
3) De prijzen voor rondvis als kabeljauw en schelvis waren er ±10% hoger en die voor schol zelfs 29% hoger dan in de Belgische havens.

Een vierde en reeds lang bekende aanleiding, om in vreemde havens te verkopen, nl. dat bij verkoop in vreemde havens, gedurende eenzelfde periode meer visdagen gerealiseerd kunnen worden dan bij verkoop in Belgische havens (gezien de visgronden dicht bij de verkoophavens liggen), werd in 1979 meer en meer aantrekkelijk.

Inderdaad, door het grotere aantal visdagen verhoogt enerzijds de besomming en tevens wordt, anderzijds het verbruik van dure gasolie geringer door het feit dat er een reis van en naar de visgronden uitgespaard wordt.

PER VISSOORT :

Belgische havens :

De totale aanvoer in de Belgische havens was in 1979 14,6% lager dan in 1978.

Deze daling is grotendeels het gevolg van de verminderde aanvoer van niet-IJslandse kabeljauw (—4.649 ton of —32,7%), in 1978 werden inderdaad grote hoeveelheden gul (jonge kabeljauw) gevangen voor de Belgische kust. Ook niet-IJslandse schelvis (—522 ton of —55,1%), koolvis (—288 ton of —30,9%), IJslandse kabeljauw (—270 ton of — 27,7%), Noorse Kreeft (—268 ton of —47,2%) kenden een forse procentuele daling in hun aanvoercijfers.

De belangrijkste stijgingen noteerden we bij de tong (+798 ton of +30,2%), wijting (+610 ton of +21,1%) en de schol (+494 ton of +12,4%).

De aanvoer van garnaal steeg gevoelig van 614 ton in 1978 tot 909 ton in 1979 ; wat evenwel nog weinig is gezien de normale aanvoer ongeveer 1.200 ton bedraagt.

Ingevolge verschillende verordeningen van de E.E.G., waardoor de haringvangst in de Noordzee verboden is, werd er gedurende het haringseizoen in het najaar dan ook geen haring aangevoerd.

Vreemde havens :

De aanvoer in de vreemde havens lag in 1979 bij praktisch alle soorten hoger dan in 1978. Uitzonderingen hierop waren rog (—26 ton of —37,7%) en wijting (—18 ton of —20,7%). De sterkste aanvoerstijgingen werden genoteerd bij niet-IJslandse kabeljauw (+766 ton of +62,3%), schol (+746 ton of +31%), IJslandse kabeljauw (+447 ton of +421,7%), IJslandse schelvis (+310 ton of +607,8%) en koolvis (+172 ton of +452,6%).

Deze laatste cijfers laten goed tot uiting komen dat in 1979 benevens veel meer andere vaartuigen, ook heel wat van onze IJslandvaarders hun vangsten in vreemde havens verkocht hebben, dit natuurlijk ten nadele van Oostende waar deze vaartuigen hun thuishaven hebben.

AANVOERWAARDE

ALGEMEEN :

Alhoewel de totale aanvoer in de Belgische havens in 1979 een fikse daling (—14,6%) kende tegenover 1978, verminderde de totale aanvoerwaarde er slechts met 1% of 16,5 miljoen F.

De aanvoerwaarde van de visserijprodukten aangeland in vreemde havens steeg echter gevoelig van 176,7 miljoen F tot 277,9 miljoen F (een stijging van 57,3%).

De totale waarde van de visserijprodukten aan wal gebracht in eisteeg aldus van 1.790,3 miljoen F in 1978 tot 1.875,0 miljoen F in 1979, een stijging van 5%.

PER HAVEN :

De aanvoerwaarde steeg te Zeebrugge en te Nieuwpoort, doch daalde te Oostende met 8% (of —53,7 miljoen F). De stijging was, uitgedrukt in F, het grootst te Zeebrugge (+27,2 miljoen F of +3,2%) doch potentieel boekte Nieuwpoort de grootste vooruitgang (+10 miljoen F of +10,4%).

Zeebrugge bleef aldus met 54,8% de belangrijkste haven wat betreft aanvoerwaarde, gevolgd door Oostende met 38,6% en Nieuwpoort met 6,6%.

(Vervolg op blz. 7)

Aanvoerwaarde per haven (Belgische vissersvaartuigen)
(in 1.000 F)

Jaar	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Totaal
1974	624.323	531.062	50.954	1.206.339
1975	575.170	586.149	50.009	1.211.328
1976	627.881	696.387	61.964	1.386.232
1977	634.703	727.865	71.158	1.433.726
1978	669.486	848.438	95.704	1.613.628
1979	615.721	875.679	105.676	1.597.076

(Vervolg van blz 6)

PER VISSOORT :

Belgische havens :

Niettegenstaande de globale aanvoerwaarde slechts 1% lager was dan die in 1978, werden er toch belangrijke verschillen tussen de vissoorten onderling genoteerd.

De belangrijkste stijging deed zich voor bij de tong (+158 miljoen F of +36,8%) ; een belangrijke waardevermindering deed zich bij de niet-IJslandse kabeljauw (—63,5 miljoen F of —17%) en de Noorse Kreeft (—19,5 miljoen F of —32,9 %) gevoelen. Procentueel kende schelvis de sterkste daling met 11,9 miljoen F of 51,3%.

Vreemde havens :

De gestegen aanvoerwaarde in vreemde havens, was net als in 1978 vooral het gevolg van de grotere aanvoerwaarde van niet-IJslandse kabeljauw (+30,1 miljoen F of +80,7%) en van schol (+25,8 miljoen F of +31,9%.

In 1979 werd er echter ook heel wat meer op IJslandse kabeljauw (+16,6 miljoen F of +461,1%) en IJslandse schelvis (+12,1 miljoen F of +636,8%), alsook op koolvis (+3,3 miljoen F of +366,7%) besomd.

VISGRONDEN

AANVOER :

Belgische havens :

Net zoals in 1977 en 1978, was ook dit jaar de West opnieuw onze belangrijkste visgrond wat betreft aanvoer (7.755 ton of 23,1% van de totale aanvoer). De daaropvolgende belangrijkste visgronden waren : de Kustvisserij, IJsland, de Noord, de Oost, de Witte Bank en het Kanaal met resp. 5.462 ton (16,2%), 3.674 ton (11%), 3.223 ton (9,6%), 3.202 ton (9,5%), 2.395 ton (7,1%) en 2.347 ton (7%).

De Witte Bank, de Kustvisserij, IJsland en de West kenden belangrijke dalingen in de aanvoer : resp. 1.815 ton (of —43%). —1.563 ton (of —22,2%), —1.047 ton (of —22,2 %), —822 ton (of —9,6%). De grootste aanvoertoename kwam van de garnaavisserij (+245 ton of +34,3 %). Hierbij valt echter te noteren dat in 1978 de aanvoer beneden alles was en dat ondanks deze forse stijging het normale peil nog niet werd bereikt.

Vreemde havens :

Net zoals vorig jaar was ook in 1979 de Noordzee met 2.675 ton (of 34,8% van de totale aanvoer in vreemde havens) de belangrijkste visgrond van waaruit de vangst in de vreemde havens verkocht werd. Daarop volgen de Witte Bank en de Noord met resp. 1.627 ton (21,2 %) en 1.436 ton (18,7%).

In het verslagjaar werd eveneens een belangrijke hoeveelheid visserijprodukten (1.289 ton) uit de havens (Britse) aangeland ; in 1978 bedroeg dit slechts 219 ton.

Totaal :

Veruit de belangrijkste visgrond wat betreft aanvoergewicht is de West met 7.781 ton (18,9% van de totale aanvoer).

De daaropvolgende belangrijkste visgronden zijn de Kustvisserij met 5.539 ton, IJsland met 4.963 ton, de Noord met 4.659 ton, de Witte Bank met 4.022 ton, de Noordzee met 3.821 ton en de Oost met 3.336 ton.

AANVOERWAARDE :

Belgische havens :

Zoals voor de aanvoer is de West eveneens qua aanvoerwaarde (383,6 miljoen F of 24% van de totale aanvoerwaarde) onze belangrijkste visgrond. Daarop volgen : de Kustvisserij (183,1 miljoen F of 11,5%), het Kanaal (175,5 miljoen F of 11 %), de Oost (168,0 miljoen F of 10,5%) en de Noord (149,8 miljoen F of 9,4%).

Een belangrijke stijging van de aanvoerwaarde werd bij de Ierse Zee genoteerd (+31,5 miljoen F of +29,9%). De aanvoerwaarde daalde het sterkst bij de Kustvisserij (—37,9 miljoen F of —17,1%3, de Witte Bank (—27,7 miljoen F of —27,7%) en IJsland (—20,8 miljoen of —14,3%).

Vreemde havens :

De Noordzee was zowel wat betreft aanvoer als aanvoerwaarde de belangrijkste visgrond van waaruit in 1979 de vangsten in vreemde havens aangeland werden. Uit de Noordzee werd voor 93,1 miljoen F verkoch tin de vreemde havens ; uit de Noord voor 60,2 miljoen F en uit de Witte Bank voor 56,1 miljoen F.

Totaal :

Met 384,6 miljoen F was de West veruit onze belangrijkste visgrond in 1979. De daarop volgende visserijen of visgronden in orde van langrijkheid waren de Noord met 210,0 miljoen F, de Kustvisserij met 186,0 miljoen F, het Kanaal met 176,9 miljoen F, de Oost met 172,2 miljoen F en IJsland met 166,3 miljoen F.

AANTAL ZEEDAGEN

In 1979 waren de schepen van de Belgische vissersvloot 36.875 dagen op zee tegenover 39.308 in 1978 ; een vermindering van 2.433 dagen of 6%.

Deze vermindering van 6% in het aantal zeedagen, kan als het logische gevolg beschouwd worden van het feit dat de vloot terugliep van 216 tot 205 eenheden, een vermindering van 5,1%.

Niettegenstaande het totale aantal zeedagen met 6% terugliep werden het Kanaal en de Ierse Zee (tongvisserijen) en de Noord (schol visserij) drukker bevist.

Ook in de garnalenvisserij werden meer zeedagen gepresteerd.

GEMIDDELDE RESULTATEN PER ZEEDAG OP DE VISGRONDEN

De gemiddelde besomming over alle visgronden (Belgische havens) bedroeg in 1979 47.633 F/ZD tegenover 44.103 F/ZD in 1978, een stijging van 3.530 F/ZD of 8,0%.

De gemiddelde besomming over alle visgronden (Belgische en vreemde havens samen), bedroeg 50.847 F/ZD in 1979 tegenover 45.545 F/ZD in 1978, een stijging van 11,6%.

Uit bovenstaande cijfers blijkt dat vaartuigen die een normaal aantal dagen uitvaarden hun bruto-besomming gemiddeld met 11,6 % zagen toenemen t.o.v. 1978. Rekening houdend met het feit dat de kosten (gasolie) in veel grotere mate gestegen zijn (+39,3%), mag men aannemen dat de winsten die in 1978 door vele vaartuigen werden geboekt, in 1979 in grote mate opgeslorpt werden door de gestegen kosten van gasolie.

PRIJZEN

Belgische havens :

De gemiddelde prijs over alle visserijprodukten door Belgische vissersvaartuigen in onze nationale havens aangeland, steeg van 41,04 F/kg in 1978 tot 47,59 F/kg in 1979 (een stijging met 16%).

Met uitzondering van de garnaal (—24,1%), de wijting (—4,8%) en andere demersale vis (—10,1%), deed zich een prijsstijging voor over de ganse lijn. Opmerking waren wel de prijsstijging voor de Noorse Kreeft (+27,1%), de niet-IJslandse kabeljauw (+23,4%), de IJslandse schelvis (+16,8%), de IJslandse kabeljauw (+10,8%) en de niet-IJslandse schelvis (+8,4%).

Vreemde havens :

De gemiddelde prijs over alle soorten aangeland door Belgische vissersvaartuigen in vreemde havens steeg met 1,8% t.o.v. 1978.

De prijzen van schol en van kabeljauw, de twee belangrijkste vissoorten die in vreemde havens aan wal gebracht worden, waren resp. 7,64 F/kg (29,2%) en 1,96 F/kg (6%) duurder dan in eigen havens.

De prijzen en het feit dat de visgronden dichter bij de verkoophavens liggen waardoor enkele zeedagen gewonnen worden, zijn de om in vreemde havens te verkopen.

OPGEHOUDEN VIS

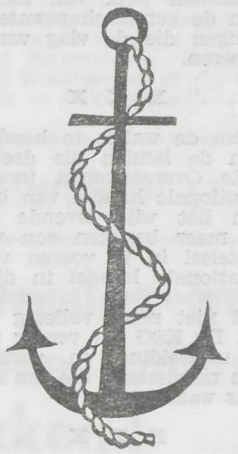
In 1979 werden 1.377 ton visserijprodukten (4,1% van de totale aangelande hoeveelheid) uit de markt genomen, tegenover 1.427 ton in 1978 (3,6% van de totale aanvoer). De totale waarde van deze opgehouden visserijprodukten bedroeg 18,5 miljoen F t.o.v. 19,7 miljoen F in 1978.

Net zoals verleden jaar werd het meest wijting opgehouden, nl. 849 ton (61,6% van de totale opgehouden hoeveelheid), voornamelijk bij het begin en tegen het einde van het jaar. Ook 259 ton schol werd uit de markt genomen, hoofdzakelijk in het begin van het jaar. Van deze twee soorten werd resp. 24,2% en 5,8% van de totale aangevoerde hoeveelheid opgehouden.

GEMIDDELDE RESULTATEN VOLGENS BT-GROEP EN HAVEN

De besommingen per zeedag van de vaartuigen groter dan 90 BT waren, gemiddeld ongeveer 10 tot 15% hoger dan in 1978. Voor de vaartuigen met een kleinere BT waren de besommingen per zeedag ongeveer gelijk of lager dan in 1978.

Hieruit zou kunnen blijken dat het in 1979 vooral de kleinere vaartuigen waren die de meeste moeilijkheden hadden met de gestegen gasolieprijzen.



De nieuwe kaart der Vlaamse Banken

VERKRIJGBAAR

op de drukkerij

« NIEUWSBLAD VAN DE KUST »

en

« HET VISSERIJBLAD »

H. Baelskaai 30, Oostende

Tel. (059) 32 11 13 - 49

(6246N – 8187V)

Weetjes...

— Door de inrichters van de Internationale Visserijtentoonstelling «Catch 80» die doorgaat te Aberdeen van 25 tot en met 28 juni, werd het Visserijblad uitgenodigd voor de plechtige opening. Meer dan 200 firmas nemen er een stand in, waaronder uit Canada, Denemarken, Frankrijk, West - Duitsland, Nederland, Italië, Japan, Noorwegen, Singapour, Zweden en de Verenigde Staten. Er zal een uitgebreid gamma van motoren, uitrustingsstukken, apparatuur, vistuig enz..... tentoongesteld zijn, die deze tentoonstelling een bezoek overwaard maken.

X X X

— In het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen verscheen op 13 juni '80 een voorstel voor een verordening van de Raad tot vaststelling voor 1980 van bepaalde maatregelen voor instandhouding en het beheer van de visbestanden welk van toepassing zijn in de gemeeschapswateren op vaartuigen die de vlag van Zweden voeren.

X X X

— Om de walvis te beschermen hebben de landen die deelnemen aan de Overeenkomst inzake de internationale handel van bedreigde, in het wild levende dieren, onder meer besloten een vergunningsstelsel in te voeren voor de internationale handel in die walvissen waar de internationale handel niet reeds volledig is verboden. De EEG zal verder streven naar uitbreiding en verbetering van de walvisstand die een stabiele aanwas waarborgt.

X X X

— Mejuffer Quin van het Europees parlement vroeg aan de Commissie van de EEG hoeveel vis gevangen wordt in de ekonomische wateren van elke lidstaat. De Commissie diende hierop het antwoord lijk en niet kompleet zijn. verschuldigd te blijven, omdat de statiestieken in dit verband moeipen en de capelin voor vismeel zou verwerkt hebben.

X X X

— Op klachten van de Ierse zalmvissers zal er een volledige studie gemaakt worden van het aantal grijze zeehonden rond de Noord-Ierse kust om eventueel beschermende maatregelen voor te stellen. Niettegenstaande de zeehonden niet mogen geschoten worden, mag dit toch gebeuren wanneer zij zware schade aan het vistuig of aan de visserij toe brengen. Hiervoor moet de schipper echter in het bezit zijn van een toelating die bij de bevoegde overheid gemakkelijk kan bekomen worden. Het woord, of liever het spektakel is nu aan de mannen van «Greenpeace» en milieubeschermers.

X X X

— De Noors IJslandse overeenkomst over het eiland Jan Mayen waarvan men zei dat het praktisch een geregelde zaak was, schijnt in IJslandse parlementaire kringen niet enthousiast onthaald te zijn, omdat het tenslotte neerkomt op een erkenning van de 200-mijlszone voor het eiland Jan Mayen. Een eiland heeft slechts recht op een 200-mijlszone, wanneer er bewoners zijn, die dankzij de aktiviteiten op het eigen eiland, zich 'n bestaan kunnen verzekeren. Het eiland Jan Mayen bezit slechts 'n weerstation, waarvan de bezetters in alles door het moederland dienen bevoorraad te worden.

X X X

— De IJslandse capelin-vangst van het voorseizoen, is wegens beschermingsmaatregelen op deze vissoort, enkele weken eerder tot een einde gekomen, nadat de geschatte 390.000 ton van deze kleine vis gevangen werd. Deze vis, die praktisch allemaal voor de vismeel bestemd is, heeft tenslotte 62.000 ton vismeel en 22.000 ton olie opgeleverd. Een kleine hoeveelheid werd doorgestuurd naar Japan.

X X X

— IJsland heeft ook een rekord, maar het is er zeker geen om fier op te zijn. Een liter gasolie zal binnenkort 29 Bfr. kosten. Alle petroleumprodukten moeten in IJsland ingevoerd worden. Hierbij komt nog dat Vadertje Staat hierop nog bijna 60 proc. taks plakt.

X X X

— Midden april was de kabeljauw- en gulvangst door IJslandse vaartuigen reeds opgelopen tot 160 duizend ton of 40 duizend ton meer dan over dezelfde periode van vorig jaar. Als men zo voortgaat, gezien niet over een bepaald kwotum heen mag gevist worden, rekent men er op, dat de IJslandse vaartuigen in dit jaar zowat 4,5 maanden geen kabeljauw mogen vangen.

X X X

— Frankrijk zal een tweede meteosateliet in oktober 1980 in de ruimte sturen. Het voordeel van een meteosateliet eveneens voor de visserij is het feit, dat men met zekerheid de weergesteltenis voor de komende 24 uur kan bepalen en de vooruitzichten van 3 tot 6 dagen kan brengen. Vanaf 1984 zal Frankrijk de meteosatelieten nog uitbreiden door om de 3 jaar één in de ruimte te sturen.

X X X

— De voorzitter van de Algemene Raad van de «British Shipping» heeft de waarschuwing uitgesproken dat de Britse marine niet meer kompetitief is ten overstane van de Aziatische - Europese lijnen wegens de hoog oplopende salariskosten en bijvoegelijke eisen van het varend personeel. Hij heeft dan ook de syndikaten verwittigd dat de Britse lijnen de werkzekerheid van het zeeiledenpersoneel niet meer zullen kunnen waarborgen zo deze hun loon- en andere eisen niet matigen.

X X X

— Er zijn toch nog altijd enkele reders die bij nieuwbouw niet kunnen afstappen van een konstruktie in hout. In Ierland kwam verleden week een nieuwbouw in vaart, een houten treiler van 27 meter met een caterpillar van 850 PK bij 850 toeren-minuut.

X X X

— Sinds 1978 toen in de wateren van de Verenigde Staten de 200-mijnszone in voege kwam kent men er in de viserij een zeer goede tijd, die onder meer resulteerde in een investering in vissersvaartuigen, verwerkingsbedrijven en koelopslagplaatsen ter waarde van 3 miljard B. Fr., vooral in Alaska en Nieuw-Engeland. In dezelfde tijd werd het aantal vreemde visersvaartuigen die in de Atlantische en Stille Oceaan-wateren opereerden, verminderd met 2 duizend eenheden !

X X X

— Proefondervindelijk is het thans bewezen, dat de herwonnen olie, van reeds gebruikte smeermiddelen dank zij de dieselchlene metode, zo goed is als de vers gebruikte smeeroliën. Ook Ierland zal dit jaar starten met dit procedé van reciclage, zodat men verwacht dat de invoerrekening van Ierland aan smeermiddelen hierdoor gunstig zal beïnvloed kunnen worden.

X X X

— Een bouwfirma die een huizenkompleks van 510 woonsten klaar had in de nabijheid van een Ierse haven, werd dank zij de aktie van de plaatselijke vissers, verhinderd van de bouw van een geheime pijplijn, die het ongezuiverd rioolwater van dit kompleks onder water in de haven zou doen terecht komen.

X X X

— Tien Ierse vissers, zijnde bemanningsleden van twee Ierse vissersvaartuigen, werden door de rechtbank een vergoedig van bijna één miljoen B. fr. toegekend voor het opslepen van een Griekse vrachtvaarder, die wegens motordefekt stuurloos lag. De twee vissersvaartuigen sleepten het vrachtschip 45 mijl ver naar kalmer water in veiligheid. Dit gebeurde in 1978. De Griekse rederij gebaarde echter van krommen haas en wenste nog niet eens de eigen kosten van de reders en vissers uit te keren. De rechtbank heeft daar nu een eind aan gemaakt. Maar wanneer de betaling zal geschieden, is dit wat anders.

X X X

— Op een scheepswerf in Ierland, Graafschap Cork, werden twee nieuwe treilers van 27 m. te water gelaten. Het zijn van de modernste vaartuigen die ooit een Ierse werf verlaten hebben. Beide reders zijn uit Greencastle. De treilers hebben een motor van 950 Pk. De naakte rompen werden door de Nederlandse werf Hakvoort gemaakt. De afgewerkte schepen kosten elk..... 60 miljoen B. fr. !

X X X

— Krachtens de communautaire voorschriften inzake etiketering van levensmiddelen dient de datum van minimale houdbaarheid, tot waarop een levensmiddel zijn specifieke eigenschapepn behoudt, mits het op passende wijze wordt opgeslagen, op de voorverpakte levensmiddelen te worden vermeld. Dit heeft dus ook betrekking op voorverpakte visprodukten. Er moet ook een omschrijving worden opgenomen van de voorwaarden waaronder het produkt moet worden bewaard.

X X X

— Vanaf 1973 heeft de EEG-Commisie aan de visserijindustrie in Noord-Ierland, steun toegekend voor een bedrag van ongeveer 84 miljoen B. fr., waarvan 70 miljoen B. fr. voor vissersvaartuigen en akwakultuur en 14 miljoen B. fr. voor de visverwerkende nijverheid. We herhalen aan Noord-Ierland onder Brits bestuur en niet aan de republiek Ierland.

X X X

— Ook de Ierse vissers hebben een onderhoud gehad met hun minister voor de visserij om zich te beklagen over de grote invoer van vis in de EEG uit derde landen, speciaal dan in Groot-Brittanninë. Gezien veel Ierse vissers de Britse afslagen aandoen om hun vis in de markt te zetten zijn ook zij het slachtoffer van deze grote ongekontroleerde invoer.

HOOGWATER-BOEKJE 1980

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijen voor Oostende verkrijgbaar.
Het geeft ook de tijdsverschillen voor het hoogwater te Dover. Boulogne, Calais. Duinkerke Nieuwpoort Zeebrugge. Antwerpen en al de voornaamste havens van Nederland, alsook de afstanden van Oostende tot de verschillende visgronden.
Het bevat insgelijks de haven- verkeer en getijseinen voor Oostende Zeebrugge en Nieuwpoort
Dit zeer nuttig zakboekje is IN ALLE BOEKWINKELS verkrijgbaar tegen de kleine prijs van 30 fr (BTW inbegrepen)
Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 30 fr. + 5 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust Hendrik Baelskaai 30 8400 Oostende

Weetjes...

— Om te kunnen voortbestaan zullen de grote rederijen uit Lorient een vooruitgeschoven basis in Schotland inrichten. Hierdoor winen ze heel wat tijd en... brandstof. De bemanning wordt dan overgevlogen naar Lorient, terwijl een nieuwe bemanning overgevlogen wordt om met de treiler, na de losbeurt, onmiddellijk in zee te steken. Voor vier treilers worden er aldus zes bemanningsploegen gebruikt. Het heeft heel wat voeten in de aarde gehad om de syndicaten voor deze overleveringsoplossing te winnen.

X X X

— Er bestaat een strekking om het in de bouw van visservaartuigen terug te proberen met fijnere en slankere vormen om de weerstand van de schepen in het water te verminderen en zo op de brandstofprijs te sparen. In de tijd van de goedkope brandstof werden de vormen log en lomp, maar dit bezorgde meer ruimte in het vaartuig en ook wel meer stabiliteit. Te Douarnenez heeft men zelfs een prototype van een visservaartuig met zeilen tentoongesteld. De vissers menen echter dat men eventueel naar en van de visplaats met de zeilen kan varen, maar dat men daarmee in geen geval zware netten kan trekken. Het kan volgens hen hoogstens een hulpmiddel zijn. Nochtans werd te Douarnenez de kiel gelegd van een kusttreiler van 16 tot 17 meter die met zeilen uitgerust zal worden. Dit vaartuig zou maar 11 miljoen kosten, terwijl in het andere geval zes miljoen méér zou moeten betaald worden. Ook de brandstofrekening zal heel wat goedkoper uitvallen, gezien men slechts over een hulpmotor hoeft te beschikken.

X X X

— Te Lorient zijn vorige week 2 Spaanse schippers voor de rechtbank gedaagd wegens vissen in de economische 200-mijlszone zonder vergunning. De schippers liepen 'n boete op van 50.000 Bfr; het verbeurd verklaren van de netkuilen en van ongeveer 70.000 Bfr vis. Men is ondertussen de tel kwijt geraakt hoeveel Spaanse schippers reeds voor Franse rechtbanken voor dergelijke overtredingen werden veroordeeld.

X X X

— In één enkele trek slaagde een treiler uit het Ierse Killybey, te St. Kilda, de «Karolos», erin een vangst van 200 ton te maken. Om een beter idee hiervan te hebben, zeggen we maar spoedig dat dit overeenkomt met 4.000 van onze bennen.

X X X

— De Franse scheepswerf «Ateliers et Chantiers de la Manche» zal een vissersvaartuig bouwen van 25 meter met een motor van 600 tot 800 PK, waarbij vooral het aksent zal gelegd worden op besparingen op brandstof door aanwending van een motor die werkt op zware fuel. Dit in het kader van een studieontwerp dat uitgeschreven werd door de Franse regering.

X X X

— Een Ierse firma, nl. de «West-African Fisheries» zal te Killibegs in Ierland een diepvrieskompleks oprichten voor het diepvriezen van makreel. Het is een zogenaamde «joint-venture», nl. een samenwerking tussen twee staten.« Het gaat hier om een Ierse en Nigeriaanse maatschappij die samenwerken. Men stelt zich voor 250 ton per dag te kunnen invriezen, terwijl de installaties zélf een kapaciteit van 2500 ton zullen hebben. De diepvriesmakreel zal dan naar Nigeria verstuurd worden.

X X X

— Niettegenstaande het feit dat de industriële rederijen te Boulogne iedere reis minstens een half miljoen verliezen, weigeren de syndicaten in te gaan op een voorstel van de rederijen om het effektief aan boord van de grote vaartuigen van minstens 50 meter en 2000 PK, van 18 tot 16 man terug te brengen. Werkzekerheid voor 16 man is hen niet genoeg. Als de rederijen verplicht zullen worden het bijltje er bij neer te leggen, en dat allen op straat zullen zitten, dan kunnen zij ergens weer gaan manifesteren over sluitingen als gevolg van wanbeheer. Het is echter de inmenging van de syndicaten die leidt tot slecht beheer, waarbij een normaal rendement, of het streven om tot een normaal rendement te komen, gesaboteerd wordt door de syndicaten.

REDERS
LEEST UW
VAKBLAD

ZEEWIJDING TE BREDENE

Aan deze Zeewijding nemen, behalve vreemde groeperingen, 800 eigen inwoners deel.

PROGRAMMA :

Om 18.00 uur wordt in de St. Rikierskerk te Bredene-Dorp een H. Eucharistieviering gehouden, geconcelebreerd door de pastoors van de drie parochies ter nagedachtenis van alle Bredenaars die op zee omkwamen. Deze mis wordt opgeluisterd door de Uitkerkse Cantorij, die verscheidene passende koorwerken zal uitvoeren.

Om 19 uur vertrekt de Ommegang ter Zeewijding, bestaande uit 25 groepen, vanaf het Dorpsplein. Het verdere parcours ziet er als volgt uit : Dorpsstraat, Duinenstraat, Pr. Karellaan, Kasteellaan, Driftweg, Duinenstraat, Golfstraat, Brusselstraat, Kapellestraat, strand ter hoogte van het Duingat.

Deze Ommegang roept enkele belangrijke gebeurtenissen op uit de geschiedenis van Bredene en beeldt ook nog thema's uit, zoals «Mens en Zee», «God zegent de zee» en «Bredene en de wereld».

De eigenlijke wijding vanop het strand wordt verwacht omstreeks 20u30. Net zoals drie jaar terug kunnen ommegangers en toeristen na de Zeewijding nog genieten van verse zeevis, die op het feestplein gebakken en uitgedeeld zal worden.

KOMITEE

Het komitee doet nog een oproep tot alle verenigingen met vaandel om met dit vaandel in de stoet mee op te stappen.

De Zeewijding vindt plaats met medewerking van het gemeentebestuur en staat onder auspiciën van de werkgroep Feesten Bredene en van het NCMV-Bredene. Zij is echter slechts mogelijk dankzij de onbaatzuchtige en aktieve inzet van tal van Bredense verenigingen en individuele medewerkers.

VERKEERSREGELING

De bewoners van Bredene-Dorp, de Priorijwijk, de Sluizenstraat, de wijken Blauwe Sluis en Zuidoostwijk worden er van verwittigd dat op zaterdag 28 juni van 19.00 tot 20u30 het verkeer via de Duinenstraat naar Bredene-aan-Zee stilgelegd zal worden wegens de Ommegang ter Zeewijding. Personen van deze omgeving die zich per auto op die dag en dit uur naar Bredene-aan-Zee willen begeven, zullen dit moeten doen via de wegomlegging Bredene-Sas, Brugse Steenweg, Koningsweg of via Sportcentrum — Polderstraat — Parklaan.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Ierse charter-treiler met 900 ton blauwe wijting in 4 trekken !

Negen honderd ton of anders uitgedrukt, 18 duizend van onze bennen blauwe wijting in 4 trekken. Dit is het resultaat van één, door 5 Ierse schippers gecharterde Noorse treiler met de Noorse schipper aan boord. Een eerste trek bracht 200 ton aan boord waarna nog 700 ton in drie trekken gevist werd.

Zelfde Ierse 5 schippers hebben voor het uitoefenen van de industriele visserij, en naar gelang het seizoen, eveneens voor makreelvisserij, reeds een order voor een pursenet-treiler geplaatst. Deze verheugende grote vangst zal hen zeker gesterkt hebben. De 900 ton blauwe wijting werd in de Deense haven Hirtshals gelost omdat in deze havens verscheidene vismeelfabrieken bedrijvig zijn, die dergelijke aanvoeren aankunnen. In eigen land, zelfs niet in Groot-Brittannië noch in één ander land van de E.E.G., moet men niet met dergelijke aanvoeren op de proppen komen, want dergelijke hoeveelheden kan men er niet zo maar verwerken. Te Hirtshals kreeg men ongeveer 3 Br. fr. per kgr. uitbetaald of zowat 150 B. fr. per ben. Dit maakt toch nog altijd een kleine 3 miljoen Bfr. voor een vangst waarvan de reisduur betrekkelijk kort was. Na het lossen in Hirtshals, trok de treiler naar een Noorse haven om brandstof op te doen, gezien deze daar slechts de helft kost van wat deze in Denemarken kost. Op 16 mijl stomen van uit de Ierse haven Killybegs werd een eerste trek van meer dan 200 ton gemaakt. Overal was blauwe wijting in grote scholen aanwezig. Voorzichtigheid was alleen geboden om het barsten van de netten te beletten.

Een tweede reis west van Schotland bracht eveneens 900 ton blauwe wijting op in enkele trekken. Men zal het nu proberen op de makreel in een gebied ten Zuid-Westen van Ierland. De gecharterde Noorse treiler heeft inderdaad gekoelde zeewatertanks in zijn ruimten voor 18 duizend bennen, zodat de makreel in bijzonder goede toestand kan bewaard worden, zodat men verwacht er een goede prijs voor te bekomen. Het echte makreelseizoen is echter voorbij, namelijk voor de kusten van Cornwall in Zuid-Engeland. Ondertussen doen de 5 schippers en bepaalde bemanningsleden, onder de leiding van de Noorse schipper, een zeer rijke ondervinding op aan boord van de gecharterde treiler, zodat zij met ondervinding gewapend elk voor zich zelf zullen kunnen uitvaren. Inderdaad worden zij, beginnende met september van dit jaar, om de beurt in het bezit gesteld van een eigen treiler.

De blauwe wijting was. en is nog altijd 'n onderbeviste soort en het is dus best dat men deze vissoort gaat vangen om de vismeelfabrieken te voldoen, in plaats van allerlei jonge vis, zoals jaren terug met de jonge haring gebeurde, te gaan opofferen aan de vismeelindustrie.

Vreemde vissersvaartuigen via een achterpoortje in E.E.G.-wateren

Het begint altijd onschuldig bijna onopvallend en praktisch niemand die er over valt zo lang het goed gaat. Wanneer het echter beduidend slechter gaat in het bedrijf, om één of meerdere redenen, zoals thans bij de Britse vissers die als grote schuldigen de massale invoer van vis uit derde landen aanwijzen, dan wordt alles beter uitgepluisd. Zo ontdekte men onlangs dat de Spanjaarden zich klaar maken om langs een achterpoortje toch te komen vissen in de gemeenschapswateren en hun vangsten dan nog zelfs in een land van de Gemeenschap in de markt brachten .Hiervoor was een Spaanse treiler gebezigd die het paviljoen van een Brits eiland meekreeg, een Britse schipper, een Britse thuishaven en..... toch nog een ganse Spaanse bemanning.

Men ging onopvallend vissen in gebieden die niet, of praktisch niet bevist worden door de Britten, maar die toch tot de gemeenschap behoren en zelfs op soorten die onderbevist, of weinig door Britten gevist worden. Men vindt wel altijd een Brit die de belangen van de gekamoufleerde Spaanse rederij in Groot-Brittannië waarneemt. Voor het smeer likt de kat toch de kandeleer. Over dit Spaanse spel en over het Frans en Brits protest, van Franse zijde omdat men de vis op de Franse afslagen bracht, hadden we het reeds in een vroegere uitgave.

Thans horen we van een Russische - Ierse overeenkomst, waardoor Rusland hoopt zijn visserij die stopt aan de 200-mijlszone, toch nog binnen deze limieten te kunnen voortzetten. Hier zou het echter nog gaan via Ierse vissers op Ierse vaartuigen, waarvan de vangst in Ierland aan land zou gezet worden, in Ierde havens bewerkt en dan naar Rusland doorgestuurd. Dit neemt niet weg dat hierdoor de vangstinspanningen gevoelig verhoogd zouden worden in de Ierse wateren, ten voordele van een land dat niet tot de Gemeenschap behoort.

De Ierse havens Rossa Veal, Connemara en Ballyglass waren hiervoor aangeduid. De Ierse regering heeft daar nu echter een stokje voor gestoken omdat de voorwaarden van de overeenkomst volgens haar niet voldoende gunstig waren. Rusland zelf beweert dat het een politieke beslissing is. Wat er ook van zij, het begint onschuldig, maar later komt het in feite op een verkapte Russische vangstinspanning in de gemeenschap neer. Men begint met verkapt Russisch kapitaal de aankoop of de bouw van Ierse vaartuigen die aan dit projekt medewerken, te bevorderen. Men vindt altijd Ieren die zich voor het smeer hiertoe lenen. Ten slotte komt dit er op neer, dat het een buitenlandse mogendheid is die niet tot de E.E.G. behoort, die de visserij-inspanning in de gemeenschapswateren gevoelig verhoogt, hetzij op onderbeviste soorten of op soorten waarvan het kwotum niet gehaald wordt, waardoor dit niet leidt tot overschrijding van het kwotum waardoor de eigen visserij rechtstreeks zou benadeeld worden. Vermits anderzijds Ierland een bevoorrechte plaats heeft in de E.E.G. voor de uitbreiding van zijn visserij-inspanning, is het duidelijk dat Rusland hiervan zou profiteren door deze uitbreiding in de hand te werken.

We mogen zelfs zeggen, dat de overladingen van makreel aan boord van de zich in de gemeenschapswateren bevindende faktorijschepen uit het Oostblok, ook de visserij-inspanningen, en dus mede de uitputting van de makreelstock, gevoelig verhoogt. Deze vorm is echter nog heel wat meer passiever dan een verkapte Russische inmenging, of zelfs met Spaanse schepen die men dan voor de vorm onder Britse vlag en Britse schipper en een Britse thuishaven brengt.

NIEUWE LIJST VOOR VISSERSVAARTUIGEN

Ook de nieuwe lijst voor Vissersvaartuigen verbeterd tot einde november is verschenen en alleen verkrijgbaar voor handels- en industriële firma's.

Daarin komen alle kenmerken van de Belgische vissersvaartuigen voor met het adres en het telefoonnummer van de reder. Het werkje dat ook een lijst opgeeft van de scheepswerven waar die vaartuigen gebouwd zijn, is verkrijgbaar tegen de prijs van 200 fr. (BTW inbegrepen) mits voorafgaandelijke storting op p.c.r. 000-0418987-44 van Het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

Senator A. Vandenabeele en de visserij

Ter gelegenheid van het begrotingsontwerp dat nu in de Senaat aan de beurt is kwam senator A. Vandenabeele van Veurne aan het woord, waarbij hij de Minister van Landbouw er op wees, dat de zeevisserij niet onaangeroerd mocht blijven.

BEHOUD VAN HET RENDEMENT

Een eerste bekomernis van de senator was het behoud van het rendement in het bedrijf, omdat hiervan de tewerkstelling afhangt die reeds niet te schitterend is in het betrokken gewest. Een grote bedreiging voor dit rendement is nu de prijs voor de brandstof. Spreker haalde aan, dat de kosten voor de brandstof thans 20 % uitmaken in de garnalenvisserij en 30 % voor de andere visserijen. Dit betekent een bedreiging voor de rentabiliteit van de zeevisserij. De h. Vandenabeele meent dat voorstellen om een tewerkstellingspremie in te voeren niet bijzonder geschikt zijn en dat men de oorzaken zelf dient aan te pakken, indien men een duurzame oplossing wenst. De voornaamste oorzaak is de brandstofprijs. Spreker kan dan ook alleen maar een aktieprogramma in dit verband aanprijzen en goedkeuren, en experimenten in die zin aanmoedigen en steunen. Er moet in elk geval dringend gehandeld worden om in te grijpen tegen de zwaar doorwegende brandstofprijzen wil men de zeevisserij voor ons land redden.

HET STIMULEREN VAN DE AFZET

Spreker ziet ook een rechtstreeks verband tussen het rendement en de afzet. Een eerste vereiste is dan ook de afzet te stimuleren, omdat op bepaalde ogenblikken een overaanbod de prijzen doet invallen. Men moet dus de vraag naar vis doen opvoeren. Volgens de senator is dit zeker mogelijk in ons land waar het verbruik geen al te hoge toppen scheert in vergelijking met andere landen. Hiervoor stelt spreker een doorgevoerde propagandakampanje voor. In dit verband dankt hij de minister dat het budget voor de propganda voor meer visverbruik verleden jaar reeds verhoogd werd tot 2 miljoen. Hij wenst echter dat ook dit jaar dit budget nog zou verhoogd worden.

DE WARRELNETVISSERIJ

Spreker dring ,voor wat de warrelnetvisserij betreft, op een spoedige reglementering bij de minister aan. Hij meent dat de liefhebber op zijn terrein moet blijven en niet aan verkapte beroepsvisserij mag doen zonder dat hem dezelfde verplichtingen als voor de beroepsvissers opgelegd worden. De liefhebberij mag geen konkurrentie worden voor de mensen die in deze sektor hun brood moeten verdienen.

Senator Vandenabeele besloot zijn betoog ten gunste van de visserij met de verklaring dat hij vertrouwen heeft in de belangstelling vanwege de minister voor de visserij.

ONZE VISIE

Senator Vandenabeele dringt aan opdat er dringend zou onderhandeld of ingegrepen worden, maar hij zegt niet hoe in het kader van de E.E.G. dit best kan geschieden, daar alle partners op dezelfde wijze willen behandeld en weliswaar de Fransen er een andere metode hebben op nagevonden, maar alle partners niet hetzelfde zijn toegedaan daar de reglementen, prijzen en metode verschillen van land tot land.

Wij zijn ook van zijn advies dat het visverbruik dient gestimuleerd, maar de senator schijnt niet te weten of te beseffen op welke wijze de twee miljoen op de begroting vastgelegd, verkwist wordt in allerei prullen, zoals visbakkersreisjes, en Waalse of Brusselse eisen van viswinkeliers, enz., welke geen kg. groter verbruik voor gevolg hebben. Vóór de oorlog en toen de Rederscentrale de propaganda onder kontrole van de Staat in handen had, werd een veel nuttiger gebruik va gemaakt met de medewerking van mevr. De Rycke, inspektrice van het beroepsonderwijs der huishoudscholen.

Verder dient kontrole gehouden over de misbruiken inzake de vastgestelde prijzen en de aanduiding van de soort vis, zodat men thans geen buts van 12 fr. per kg. kan verkopen voor 200 fr. de 3 kg. zoals we op de Visserskaai van Oostende hebben zien staan.

Dergelijke feiten vallen in het kader van de beteugeling van oneerlijke propaganda, waarover in alle talen gezwegen wordt uit vrees voor politiekers die dat niet mogen beteugelen, kwestie van stemmenronselarij.

Wij kunnen ons dus niet akkoord verklaren met een budget van twee miljoen van meer of minder in de zin zoals zulks nu er mee gedaan wordt, welke wij een nutteloze verkwisting noemen, wat sommige belanghebbende en de verantwoordelijken van het Ministerie van Landbouw er ook over denken.

Wat het vertrouwen betreft in de minister, daar twijfelen we niet aan. Maar die minister kan niet alles weten. Hij is knap in landbouwzaken, maar moet voortgaan op de adviezen van zijn diensten voor wat de visserij en zijn propaganda betreft. En hier is het zoals in talrijke ministeriële diensten zeer triestig mee gesteld.

Meer hoeven we daarover voorlopig niet te schrijven.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

De Vissershavencommissie van Oostende kwam bijeen

Op 12 juni ll. kwam de vissershavencommissie, voorgezeten door de Schepen Dumarey, opnieuw bijeen.

Belangrijkste agendapunt was «de verkoopregeling in de Vismijn». Het Nationaal Verbond van Visventers had immers voorgesteld de verkoop per 4 bennen te laten verlopen i.p.v. per 10 en alle soorten afzonderlijk ongeacht de hoeveelheid, met de bedoeling de kleine kopers de mogelijkheid te bieden eveneens rechtstreeks hun aankopen in de vismijn te doen.

Uit het omstandig en zeer gedocumenteerd onderzoek dienaangaande, door de havendirectie ingesteld, is gebleken dat :

1) zo'n twintig vissoorten in heel kleine partijen worden verkocht omdat o.a. :
— de aanvoer vaak zeer gering is (bv. tarbot, griet, heilbot) ;
— schar en schol aangevoerd door kustvaartuigen steeds per ben verkocht worden;
— partijen tot en met 5 bennen niet mogen bijgenomen worden;
— deelvis per ben of in kleinere hoeveelheden wordt verkocht.

2) de verschillende soorten en sorteringen altijd afzonderlijk worden verkocht, tenzij kleine gewichten en/of kleine hoeveelheden van dezelfde soort maar verschillende sortering, die soms in varia verkocht worden.

Het verkooppakket der kleine kopers bedraagt nauwelijks 0,3 t.h. van de totale verkopen in de vismijn, terwijl via hun vereniging «COVAVIS» de kleine kopers gezamelijk hun produkten kunnen aankopen.

In het verleden werd echter vastgesteld dat :

— het grootste gedeelte van de kleine kopen naar de groothandel gaat aan vaak lagere prijzen;
— de leurhandel bijna uitsluitend op maandag aankoopt;
— in de zomer een groot gedeelte van de leurhandelaars hun bedrijvigheid stopzetten.

De ervaring heeft geleerd dat het stadsbestuur over voldoende bekwaam personeel beschikt om te oordelen welke vissoorten afzonderlijk en per kleine hoeveelheid dienen verkocht.

Volgens de reders zijn de argumenten waarop in 1978 werd gesteund om een zelfde voorstel af te wijzen onveranderd gebleven, zodat ook hun standpunt terzake thans niet gewijzigd is.

Ook de vertegenwoordigers van de groothandel en de visafslag spreken zich uit voor behoud van het huidig systeem.

— Detailverkoop pakhuizen vismijn.

Ander agendapunt was de detailverkoop in de vismijn.

Een lid van de beroepsvereniging der Visgroothandelaars beklaagt er zich over dat in teveel pakhuizen aan detailverkoop wordt gedaan alhoewel zulks volgens het reglement uitdrukkelijk is verboden.

De vergadering is het erover eens, dat het hier om uitzonderingsgevallen gaat en niet om gespecialiseerde detailhandel. Het behoort tot de charmes van de vismijn dat een toerist of toevallige bezoeker met een «verse vis uit de mijn» blijgezind naar huis kan terugkeren.

— Viskeuring Nederland.

Sedert 1 mei werd in Nederland de viskeuring eveneens ingevoerd. Dit heeft soms tot gevolg dat vis vanuit Nederland naar hier uitgevoerd of omgekeerd binnen het uur tweemaal aan keuring wordt onderworpen, terwijl in andere landen de vis na uren transport niet éénmaal wordt gekeurd.

Een commissielid vraagt of hiertegen niet moet gereageerd worden. Er zal worden onderzocht welke instantie, het stadsbestuur of de bedrijfsraad, hiertoe bevoegd is.

— Redersvertegenwoordiging vissershavencommissie.

Het voorstel van de rederscentrale tot bespreking van de redersvertegenwoordiging in de vissershavencommisie werd op eigen verzoek niet behandeld.

— Vertraging sluis door P & O.

Sommige reders beklagen er zich nog steeds over dat teveel oponthoud aan de sluis vissershaven wordt veroorzaakt door P & O.

Om hieraan te verhelpen wordt thans een radio oproepinstallatie aangevraagd waardoor, met minder oponthoud zal kunnen geschut worden.

— Afgedankte vissersvaartuigen.

Een commissielid vraagt om de niet in bedrijf zijnde vissersvaartuigen over te brengen van het vlotdok naar het vuurtorendok. Er wordt echter opgemerkt dat het vuurtorendok geen kerkhof is voor afgedankte vaartuigen en momenteel druk gebruikt wordt door een passagierslijn en een baggerfirma. Om de afgedankte vissersvaartuigen spontaan de haven te doen verlaten werden de havenrechten verviervoudigd voor bepaalde gevallen.

Vooruitgang maritiem goederenverkeer te Zeebrugge

Het zeegoederenverkeer in de Zeebrugse haven kende gedurende de eerste maanden van dit jaar een lichte achteruitgang wat betreft de trafieken van Ro/Ro-vracht en petroleumderivaten. Hierdoor ging het totaalcijfer van deafvoer met 0,8% achteruit. Alle andere zeetrafieken boekten evenwel een ruime vooruitgang zodat in globo een groeiritme van 16% werd bereikt voor het maritieme goederenverkeer tijdens het eerste kwartaal 1980.

Wij brengen onmiddellijk een samenvattende tabel die de evolutie van het aan- en afvoercijfer schetst. De procentuele gegevens hebben betrekking op de equivalente periode van vorig jaar :

Zeebrugge 1-3-1980	Zeegoederenverkeer	Evolutie
Aanvoer	2.663.536 t.	+23 %
Afvoer	977.467 t.	— 0,8%
Totaal	3.641.003 t.	+16 %

Aanvoercijfer met 23% of ruim 502.000 ton omhoog

Wanneer we de evolutie van de voornaamste aanvoertrafieken onder de loep nemen, merken we een daling van 25% (—57.000 t.) bij de petroleumderivaten en van 10% (—45.000 t.) bij de Ro/Ro-goederen. De regressie vastgesteld bij laatstgenoemde trafiek is eerder onverwacht. Vorig jaar was het Ro/Ro-verkeer in de Zeebrugse haven immers gestadig gestegen. Nieuwe lijnen op Hull, Grangemouth en Walham hadden bovendien de geboekte cijfers gevoelig beïnvloed.

Daartegenover kende de aanvoer van steenkolen en ruwe aardolie een flinke vooruitgang net als vorig jaar. Eerstgenoemde trafiek steeg met 70% (+47.000 t.) en laatstgenoemde met 44% (+188.000 t.). Verhoogde import van energetische grondstoffen kenmerkte trouwens de evolutie van het zeegoederenverkeer in de meeste Westeuropese havens tijdens de eerste maanden van dit jaar.

Ook de bouwmaterialen gingen vooruit (+204.000 t.) alsmede de containergoederen (+21.000 t.). Laatstgenoemde trafiek boekte evenwel een kleiner groeiritme dan vorig jaar. Samengevat krijgen we aldus volgend beeld van de evolutie van de maritieme aanvoer :

Aanvoer 1-3-1980	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Ruwe olie	1.260.364 t.	+44 %
Bouwmat.	539.921 t.	+62 %
Ro/Ro-goed.	408.781 t.	—10 %
Containergoed.	295.093 t.	+ 8 %
Petroleumpr.	173.752 t.	—25 %
Steenkolen	113.981 t.	+70 %

Merken we op dat de aanvoer in globo met ruim 502.000 ton (+23%) gestegen is ten opzichte van het 1ste kwartaal 1979. Het totaalcijfer van 2.663.536 ton geïmporteerde goederen werd verwezenlijkt door 2.308 binnengevaren zeeschepen. Dit was ca 11% meer dan gedurende dezelfde periode van 1979.

Afvoercijfer met 0,8% of 8.826 ton achteruit

Het afvoercijfer voor het 1ste trimester 1980 daalde zoals gezegd met 0,8%. In absolute cijfers was dat 8.826 ton, wat niet zo erg is voor een globale export van 977.467 ton.

Twee trafieken zijn voor deze regressie verantwoordelijk : de Ro/Ro-goederen die met 94.000 t. (—16 %) achteruitboerden en de petroleumderivaten die 16.000 t. (—19%) minder boekten.

Dit verlies kon evenwel niet voldoende gecompenseerd worden door de andere hoofdtrafieken om de balans met een batig saldo af te sluiten. Die overige exporttrafieken zijn die van de containergoederen, de landbouwprodukten en de kooks. Hier was de vooruitgang respectievelijk 30.000 t. (+12%), 1.800 t. (+6%) en 58.000 t. (+102%). Leggen we de nadruk op de gunstige evolutie van de kooksexport die t.o.v. dezelfde periode van 1979 meer dan verdubbelde. Aldus samengevat :

Afvoer 1-3-1980	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Ro/Ro-goed.	475.170 t.	—16 %
Containergoed.	271.411 t.	+12 %
Kooks	115.341 t.	+102 %
Petroleumpr.	70.380 t.	—19 +
Landbouwpr.	32.439 t.	+ 6 %

Kortom, beliep het globale aan-enafvoercijfer van de Zeebrugse zeehaventrafiek 3.641.000 ton. Dit was 493.000 ton meer dan vorig jaar. Aldus werd een groeiritme veroorzaakt van 16% behaald en dit was in hoofdzaak te danken aan de gunstige evolutie van de kooks- en kolentrafiek, de containergoederen en de aanvoer van ruwe aardolie.

Wanneer Jef Verbanck vertelt

Onlangs hield Jef VERBANCK een causerie, onder vorm van een vraaggesprek met R. Siffer, leraar uit Nieuwpoort.

De gebeurtenis ging door in het «Estaminet De Peerdevisscher» te Oostduinkerke. Na een inleidend woord door W. Lanszweert, secretaris van «De Dissel» en door M. Siffer, secretaris van «De Vrienden van het Visserijmuseum» werd een film geprojecteerd van de heer en mevrouw Vanderbeken uit Wambeek. De film gaf het garnaalvissen te paard weer met als «vedette» Maurits Denecker.

Volgens het dank- en felicitatiewoord van schepen Dorné, dat op de vertoning volgde, was deze film zeer volledig en een voorbeeld in zijn soort. Sinds 28 jaar dat aan de Garnaalfeesten gewerkt wordt, heeft hij zelden, onder de prenten die vertoond werden, een film gezien die zo volledig en goed gemonteerd mag genoemd worden.

Uiteindelijk begon Jef Verbanck te vertellen over zijn leven van 23 jaar visser en 26 jaar vismijnbestuurder. Zijn vissersloopbaan begon hij in 1930, op 16-jarige leeftijd als scheepsjongen op de boot van zijn vader, Alex Verbanck. Hij volgde, toen hij aan wal was, de vissersschool te Nieuwpoort, waar hij na twee jaar het diploma van scheepsjongen en drie jaar later dit van schipper behaalde.

Vanaf 1935 heeft hij dan, dus op 21-jarige leeftijd, het schip gevoerd van zijn vader. Deze boot van 11 m. lang, met één motor-éécylinder van 15 PK, had een drie- of vierkoppige bemanning, naargelang men gewoon viste of op haring of sprotvangst ging.

Allerhande anecdotes over 't vissersleven kwamen voor de dag, zoals haven kiezen en... vluchten bij «deerlijk were» (storm) of voor de «Koolbak» (Frans kustwachter) als er in de verboden Franse wateren werd gevist.

Dit gebeurde meestal met de medewerking van een bevriende Franse visser van Bray-Dunes of Gyvelde, waaronder vader Verbanck veel vrienden telde. De stiekem gevangen vis, hoofdzakelijk sprot of haring, werd aan boord van het Franse vaartuig overgeladen en door de bevriende visser in Duinkerke verkocht. Wekelijks werd er onder de vrienden afgerekend, als was er niet het minste vuiltje aan de lucht geweest.

Soms waren er, wat wij mirakuleuze vangsten zouden mogen noemen. Niet zeldzaam waren de vangsten van 4 à 6.000 kg haring die dan te Oostende werden gemijnd omdat de mijninrichtingen in de haven van Nieuwpoort niet toelieten hoeveelheden te verwerken die de 1.000 kg per vangst te boven gingen.

Na de meidagen van 1940 mocht er niet meer gevaren worden .Er waren te Nieuwpoort maar 16 boten overgebleven van de 60 die er vroeger ingeschreven waren. Met het stichten van de Westkustcentrale mocht er in december weer gevist worden, onder begeleiding van een Duitse patrouilleboot.

Einde 1941 waren er te Nieuwpoort reeds 120 à 130 schepen, de meeste komende van Oostende en Zeebrugge, waar het vissen praktisch niet mogelijk was, door de oorlogsgebeurtenissen.

In 1941 werden er wonderbare garnaalvangsten gedaan. Niet zeldzaam waren er vangsten van 800 à 900 kg garnaal per dag.

In de jaren 1942 - '43 en '44 was het plots ten einde, en het tij was veranderd : 's winters was er erg veel haring en 's zomers veel vis. De natuur kan soms moeilijk door de mens begrepen worden. Vanaf augustus 1941 werd door de Nationale Landbouw en Voedingscorporatie de verkoop georganiseerd onder corporatief stelsel, dit is : er werd verkocht aan vooraf vastgestelde prijzen in plaats van door afslagen. Zo verliep de visserij verder tot aan het einde van de oorlog.

In 1944 werden de kaaimuren opgeblazen en grondig vernield, vanaf de Langebrug tot aan het Kattesas, en wel zo grondig dat de brokstukken tot in de «coupe gorge» vlogen en de vissersvaartuigen in de bruikbaar gemaakte vlotkom moesten aanleggen. De vis werd in de noodvismijn verkocht.

Tenslotte vaarden er in 1953 nog 50 à 60 schepen ter visvangst in Nieuwpoort.

.....En 1 februari 1954 is tenslotte de datum dat Jef Verabnck het aktieve vissen verliet en aan wal kwam als mijnmeester, wat in officiële termen luidde «Mijnbestuurder». Hij verlegde dus zijn aktiviteit «van zee tot wal». Het zou ons te ver leiden de werking van de vismijn en de taak van de mijnmeester grondig te beschrijven.

Er weze onderlijnd dat er meer dan eens kunst- en vliegwerk vandoen was om als vertrouwensman van de vissers en handelaars ook alles in het werk te stellen om veel in der minne te regelen om de soms tegenstrijdige belangen van de vissers, handelaars, mijnpersoneel, vissorteerders en afslagers te verzoenen.

De vis werd per opbod verkocht. De vissorteerders werden betaald per gewicht behandelde vis.

In 1968 werden de kaaimuren, na lang aandringen, verlengd om het aanleggen van de steeds groter wordende schepen (25 m. lang en kostprijs ong. 50 miljoen fr.) toe te laten.

De haring- en sprotvangst schijnt gans in de war gestuurd. In 1963 - '64 was er veel aanvoer van sprot. Maar in de laatste drie jaar is er praktisch geen sprotje te zien. Een vismijn is tenslotte een stukje van de ziel van een vissersstad. Ac..ter gebleven zijn de «viswijven» en kleine visleurders, die aan de vishandel een folkloristisch tintje gaven. Waar is de tijd van Fiene Van Troye, Mimi Croo, Gusta Krukke, Liene Maklee, Gusta van de Mandebreier, Julia Viaene, Germaine Chiekke, Bertha Kloeffe, Roste Maria, Angèle Plastiek, Wiesje Vanden Broucke, Roze en Germaine Coulier, Gusta Kiekens, Octavie de Vis en zoveel andere die verdwenen zijn.

Doch... mensen gaan, maar de ziel van de vismijn blijft bestaan.

RUSSEN BEVORDEREN HET HARINGBROED

In gebieden waar de haring bij voorkeur kuit schiet, hebben de Russische geleerden een techniek ontworpen om meer kans te geven aan het haringbroed. Gezien er vastgesteld werd dat heel wat kuit verloren ging door de veelvraterij van allerhande kleine zeevis, heeft men over bepaalde gebieden fijne netten gespannen, met gewichten vastgehouden boven steenachtige en wierachtige bodem, in bij voorkeur kalme baaien, door de kuitzieke haring bijzonder uitgezocht.

De eitjes vallen door de netten en worden tevens door diezelfde netten beschermd tegen de kleine zeerovers.

Aldus werd vastgesteld dat meer dan 95 procent van 150 miljoen haringeitjes overleefden. In de periode van veertien dagen die de eitjes nodig hebben om open te breken werd anders de grootste slachting onder de eitjes aangebracht.

Het gevolg van de nettenbescherming is dat thans meer dan tweemaal zoveel jonge haringen het er levend van af brengen.

Eén vraag stellen we hierbij nog, namelijk of het middel niet erger is dan de kwaal, namelijk of de kosten van deze techniek, de kans op meer haring te vangen wel lonend maakt. Verder is de haring een zwervende vissoort en men zou aldus gemakkelijk inspanningen en kosten kunnen leveren om de volwassen haring later in de vrije zee door «Jan en Alleman» te zien vangen, waarbij men zeker niet zal moeten afkomen om de rekening van de nursery te helpen betalen.

Wat tenslotte niet belet dat dergelijke proefnemingen met bijzondere technieken toch altijd zeer leerzaam zijn, over de kleine vis, aldus tegen de natuur in, van hun normaal eten en jachtgebied beroofd, niet te na gesproken.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

DANNY PIERCE EXPOSEERT IN HET VISSERIJMUSEUM VAN OOSTDUINKERKE

Danny PIERCE (hij tekent zijn werken kortweg Danny) is een Amerikaans kunstenaar die verleden zomer onze «Paardevissers» ontdekte en er gewoon verzot op geworden is.

Zijn nieuwsgierigheid werd geprikkeld door een rijk geillustreerd artikel over onze garnaalvissers, verschenen in het internationaal bekend Amerikaans tijdschrift «National Geographic Magazine». Hij, die in de Verenigde Staten vermaard is als tekenaar van dieren, vooral dan van paarden uit de Wild West, was geintigreerd door de foto's van de stoere garnaalvissers met hun zware Brabantse paarden, een plastisch buitengewoon en aangrijpend beeld.

Hij heeft er niet lang moeten over nadenken en is verleden zomer, samen met zijn echtgenote, naar Oostduinkerke overgevlogen. Hij is er acht dagen lang blijven pleisteren, meestal in het Visserijmuseum en bij de paardevissers op het strand, dikwijls onder geleide van schepen Georges Dorné. Tot in de minste détails (paardetuig, korven, netten) heeft hij alles zorgvuldig opgetekend en voorlopig op papier geschetst.

Terzelfdertijd wordt de unieke verzameling oude prentbriefkaarten van de heer André Goossens tentoongesteld. Hij heeft zich vooral gespecialiseerd op het verzamelen van oude prentbriefkaarten die in verband staan met de garnaalvisserij.

Terug thuis gekomen in de States is hij met zijn nieuwe voorraad inspiratiebronnen als een bezetene aan het werk gegaan, en het resultaat is verbluffend : een overvloedige serie prachtige houtsnee-gravures waarvan wij de fotokopieën ter inzage hebben gekregen en die ongetwijfeld sensatie zullen verwekken wanneer ze straks te Oostduinkerke worden tentoongesteld.

De dichter Bert Peleman heeft voor een aantal van die gravures begeleidende korte gedichten geschreven. Wie kon dit beter doen dan Peleman, de epieker, de plastische dichter bij uitstek. Wij kunnen niet weerstaan aan de bekoring om één van die korte gedichten hier te publiceren :

Met vlokken vonkend schuim
omspoten
stapt fors op ruw-gespierde
poten
het visserspaard de branding
tegemoet
verweven met het wassen van de
vloed.

Deze expositie gaat door in het oud gemeentehuis van Oostduinkerke, van 14 tot 29 juni, dus ter gelegenheid va nhet Garnaalfeest. De kunstenaar zal persoonlijk op de opening aanwezig zijn.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Vrijdag en maandag waren, zoals gewoonlijk de laatste tijd, de voornaamste verkoopdagen. Tong en gul waren op beide dagen de meest gebrachte soorten. Tong die veel minder gebracht werd, de Kanaalvangsten van de bokkenvissers zijn inderdaad zeer sterk teruggelopen en bevatten nog slechts tussen 1.600 en 5.300 kg. Die laatste vangst was dan wel uitzonderlijk want de meeste schepen moesten het stellen met minder dan 2.000 kg. Ook de bijvangsten hadden niet veel om het lijf. Ze bevatten meestal rog, hondshaai en schol. Hondshaai deed het minder goed dan de voorgaande weken en viel terug naar rond de 11 fr. Schol was redelijk duur en noteerde tot bij de 40 fr. Voor andere platvissorteringen werd tussen 30 en 40 fr. betaald. Platjes deden het niet. Rog bleef duur zoals gewoonlijk, ook de minder goede kwaliteit werd nog behoorlijk duur verkocht. Uiteindelijk waren de resultaten van deze Kanaalschepen toch een stuk kleiner dan de voorgaande maanden. Het tongenseizoen is wel degelijk voorbij. Wat de tongprijzen betreft, deze bleven boven het peil van verleden week. Dit keer haalden de middensoorten de hoogste prijzen, ze stegen tot 217 fr. het kg. Heel/kleine tong kreeg tot 170 fr. en dat was wel iets minder dan gewoonlijk.

De spanvissers zorgden voor het overgrote deel van de aanvoer. Die bestond dan natuurlijk uit gul, hoofdzakelijk kleine sortering. De prijs lag volgens de kwaliteit nogal sterk uit elkaar. Zo werden de ene gullen „5" verkocht aan 1.150 fr. en haalden de andere amper 800 fr. de ben. Voor mooie kabeljauw werd tot 46 fr. betaald, de grote gul noteerde tussen 1.700 en 2.000 fr. en middensortering werd verkocht tussen 20 en 28 fr. Praktisch geen andere vis dan gul en kabeljauw voor deze schepen.

Een paar Westschepen zorgden voor zeer welkome soorten, zij het dan in onvoldoende mate. Grote wijting kreeg rond de 45 fr., kleine sortering werd verkocht tegen 25 fr. het kg.

De kustvisserij zette de laatste dagen nogal wat platvis in de markt. De prijs voor deze uitstekende kwaliteitsvis viel nochtans gevoelig terug, voor platjes werd nog slechts tot 21 fr. gegeven, de grotere soort kreeg tussen 29 en 40 fr. Tong wordt praktisch niet meer aangevoerd door deze schepen. Wat gebracht werd kreeg prijzen tussen 185 en 245 fr. De garnaalaanvoer blijft zeer gering, de prijzen vertonen dan ook weinig neiging tot dalen en schommelden tussen 82 en 150 fr. het kg.

UURTABEL DER OVERVAARTEN

voor de week van 22 tot 28 juni

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
— Dagelijks te 03u15, te 06u05, te 07u.35, te 10u.05, te 14u.40 en te 19u.35.
— Op 28.06.1980 bijkomende afvaart te 10u.45.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :
— Dagelijks te 08u.00, te 14u00, te 17u.00 en te 20u.00.
— Op 22.06.1980 bijkomende afvaart te 11u.00.
— Op 23 en 27.06.1980 bijkomende afvaarten te 02u.00, te 11u.00 en te 23u.00.
— Op 24, 25 en 26.06.1980 bijkomende afvaarten te 02u.00 en te 23u.00.
— Op 28.06.1980 bijkomende afvaarten te 02u.00 en te 11u.00.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :
— Dagelijks te 01u.45 en te 06u00

Afvaarten uit Dover Western Docks :
— Dagelijks te 00u.05, te 10u.10, te 11u.40, te 15u.45 en te 18u45
— Op 28.06.1980 bijkomende afvaart te 15u.15.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks
— Dagelijks te 09u.00 te 12u.00, te 21u.00 en te 23u.59.
— Op 22.06.1980 bijkomende afvaart te 15u.00.
— Op 213.06.1980 bijkomende afvaarten te 06u.00 en te 15u.00.
— Op 24, 25 en 26.06.1980 bijkomende afvaarten te 03u.00 en te 06u.00.
— Op 27 en 28.06.1980 bijkomende afvaarten te 03u.00, te 06u.00 en te 15u.00.

Afvaarten uit Folkestone :
— Dagelijks te 19u.00 en te 23u30

REDERS LEEST UW VAKBLAD

OOSTENDE

VRIJDAG 13-6-1980

KANAAL				
O.168	18	90	5.320	965.999
O.303	19	95	2.380	478.120
NOORDZEE				
O.141-369	11	725	—	804.550
O.232-274	11	775	—	769.480

MAANDAG 16-6-1980

KANAAL				
Z.583	16	210	1.620	689.825
Z. 34	17	75	2.320	544.088
O.114	19	90	1.945	479.034
O.127	13	50	495	171.856
NOORDZEE				
N.3-279	11	890	—	1.270.640
O.135-275	11	880	—	668.126
WEST				
O.123	10	235	—	354.455
O. 35	12	130	—	231.466

DINSDAG 17-6-1980

KANAAL				
O.705	17	130	1.590	502.557

WOENSDAG 18-6-1980

NOORDZEE				
N.708-709	11	930	—	1.310.860

BELGISCHE IJSLANDER VERKOCHT TE GRIMSBY

De O.318 «Belgian Sailor» verkocht de eerste week van juni te Grimsby. Er werd een brutobesomming van ongeveer 1,85 miljoen B. Fr. verwezenlijkt voor 1.130 van onze bennen, hetzij toch nog altijd een gemiddelde van 1.630 B. fr. per ben.

We menen echter, gezien de kwaliteit van de in paar varende en thans te Oostende verkopende vaartuigen voor wat hun gullerij betreft, eerder aan de magere kant ligt ,de IJslandsvis zeker beter zou afgenomen worden vanwege de vastheid van deze vis.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 12-6-1980

K				
Z. 55	5	350	20	144.920
Z. 12	6	300	20	145.655
Z. 16	5	400	15	166.060
KRP				
Z.575	10	—	120	307.597
				764.232

VRIJDAG 13-6-1980

Z.578	10	600	35	221.822
Z.181	13	—	120	423.683
Z.509	12	900	50	262.455
				907.960

MAANDAG 16-6-1980

W				
Z.492	10	1.000	60	362.870
Z.560	10	—	80	241.710
Z.465	8	1.000	50	262.130
Z.564	12	2.000	100	450.940
KRP				
Z.427	10	—	90	367.715
Z.600	9	—	60	217.195
K				
Z.537	8	600	20	157.300
				2.059.860

DINSDAG 17-6-1980

KRP				
Z.563	10	—	80	251.745
Z.559	10	—	135	430.255
Z.533	10	—	60	249.570
N				
Z.126	14	300	140	353.450
K				
Z.429	4	100	10	45.090
				1.330.110

WOENSDAG 18-6-1980

W				
Z.198	10	200	100	271.620
Z.424	14	1.000	60	296.058
Z.574	10	700	50	243.690
Z.584	9	400	60	286.430
KN				
Z. 19	17	2.500	250	877.570
KRP				
Z.307	10	—	105	335.835
Z. 37	10	—	65	275.350
N.723	10	—	75	203è715
				2.790.268

VERWACHTINGEN

MAANDAG 23-6-1980

KANAAL : Z.186
NOORDZEE : O.206-O.229 — O.26-O.285 — O.118-O.134
NOORD : Z.189

DINSDAG 24-6-1980

NOORDZEE : Z.62-Z.209 — O.309-N.719.
NOORD : N.45
KANAAL : Z.180

WOENSDAG 25 JUNI
KANAAL : O.83

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)

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

— IN DE VISHAL

Aan de woensdagmarkt van 11 juni werd aangevoerd : 265 kg tong, 11 kisten tarbot en griet; 98 kisten kabeljauw; 50 kisten schol; 59 kisten wijting; 27 kisten schar en 25 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : tarbot 10,63-10,46; grote tong 12,69-12,41; grootmiddel tong 13,34-12,32; kleinmiddel tong 17,20-15,49; tong één 17,15-16,32; tong twee 15,01-14,69.

Per 40 kg : tarbot 346-280; griet 303-263; kabeljauw twee 180; kabeljauw drie 132-112; kabeljauw vier 124-114; kabeljauw vijf 118-80; schol drie 148-120; schol vier 112-78; schar 78-61; wijting drie 96-76; horsmakreel 118-100; rode poon twee 170; rode poon drie 75; bot 35-33; poontjes 37-36.

De besommingen waren : UK 159 f 5.300; VD 19 f 3.500; VD 20 f 1.100; WR 71 f 1.300; WR 75 f 1.200; YE 25 f 2.300.

Aan de donderdagmark van 12 juni werd aangevoerd : 900 kg tong; 23 kisten tarbot en griet; 847 kisten kabeljauw; 194 kisten schol; 373 kisten wijting; 59 kisten schar; 18 kisten makreel en 56 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : tarbot 10,50-8,94; grote tong 12,41-12,16; grootmiddel tong 12,88-11,95; kleinmiddel tong 15,73-14,47; tong één 16,11-14,79; tong twee 14,81-14,72; zalm 25,40, 12,49.

Per 40 kg : tarbot 360-266; griet 299-264; kabeljauw één 132; kabeljauw twee 126-110; kabeljauw drie 110-82; kabeljauw vier 94-82; kabeljauw vijf 94-67; schol één 130-126; schol twee 144-132; schol drie 128-96; schol vier 110-72; wijting drie 70-37,60; schar 66-31; makreel twee 81-45; mullets 570; tongschar 224; bot 28-24; rode poon twee 142; rode poon drie 112-94; haai 132-90; horsmakreel 76-51.

De besommingen waren : KW 24 f 14.900; KW 77 f 11.000; UK 207 f 11.400; UK 129 f 3.800; UK 135 + UK 145 f 18.000; UK 234 f 8.500; VD 19 f 2.600; WR 13 f 3.400; WR 71 f 1.100; WR 75 f 1.200; YE 25 f 2.100; IJM 3 f 10.300; IJM 5 f 7.800.

Aan de vrijdagmarkt van 13 juni werd aangevoerd : 2.935 kg tong; 131 kisten tarbot en griet; 887 kisten kabeljauw; 15 kisten schelvis; 565 kisten wijting; 951 kisten schol, 145 kisten schar; 50 kisten makreel en 119 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : tarbot 10,02-8,95; grote tong 12,86-12,15; grootmiddel tong 12,60-11,81; kleinmiddel tong 14,36-13,28; tong één 15,48-14,73; tong twee 15,25-14,47; zalm 14,51-13,51.

Per 40 kg : tongschar 275-160; haai 124-102; rode poon drie 192-144; horsmakreel 67-28; steenbolk 44-38; tarbot 344-261; griet 312-256; kabeljauw één 132-96; kabeljauw twee 130-84; kabeljauw drie 96-76; kabeljauw vier 92-80; kabeljauw vijf 92-59; schelvis één en twee 212; schelvis drie 196; schelvis vier 194-94; schol één 130-102; schol twee 132-100; schol drie 114-80; schol vier 100-70; wijting drie 67-34; schar 59-38; makreel twee 81-44; kleine kreeft 384-206; mullets 484-446; inktvis 304; poontjes 29-20.

De besommingen waren : KW 117 f 22.130; IJM 154 f 5.340; IJM 1 f 6.800; IJM 2 f 3.670; IJM 19 f 12630; UK 141 f 2210; UK 7 f 17600 UK 94 f 5.330; UK 129 f 1.450; UK 138 f 24.100; UK 159 f 3.640; UK 233 f 8.580; UK 234 f 2.530; VD 19 f 2.680; VD 20 f 710; WR 71 f 1.220; WR 75 f 1.000; verder waren er nog zeven Texelaars present met een totale besomming van f 125.000 en één Deesn vaartuig, de VE 244 met f 7.900.

Aan de maandagmarkt van 16.6 werd aangevoerd : 4.230 kg. tong, 208 kisten tarbot en rgiet; 1.101 kisten kabeljauw; 5 kisten schelvis; 828 kisten wijting; 1.138 kisten schol; 97 kisten schar; 8 kisten makreel en 50 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per kg : tarbot 11,09-8,01; grote tong 12,33-11,92; grootmiddel tong 12,18-11,78; kleinmiddel tong 13,87-13,48; tong één 15,38-14,63; tong twee 14,84-14,31; zalm 20,60-5,99.

Per 40 kg : tarbot 360-200; griet 280-200; kabeljauw één 132-90; kabeljauw twee 118-90; kabeljauw drie 92-80; kabeljauw vier 90-80; kabeljauw vijf 90-54; schelvis vier 144-72; schol één 114-92; schol twee 114-98; schol drie 92-76; schol vier 80ù-72; wijting drie 61-43; makreel twee 66-24; poontjes 32-27; schar 51-40; krab 38-30; steenbolk 47-28; haai 112; tongschar 276-120; schar_tong 82.

De besommingen waren : KW 4 f 18.600; KW 22 f 24.300; KW 25 f 16.600; KW 52 f 11.800; KW 77 f 5.000; KW 88 f 15.500; KW 113 f 11.300; KW 145 f 21.200; KW 149 f 12.900; KW 152 f 11.400; KW 167 f 20.600; KW 173 f 15.500; KW 175 f 21.500; KW 189 f 23.300; KW 194 f 16.100; KW 214 f 9.900; KW 221 f 12.500; KW 226 f 15.600; SCH 256 f 11.900; IJM. 44 f 15.900; IJM 115 f 14.400; IJM 207 f 9.300.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

DEN HELDER

In de week van 9 tot en met 13 juni werden door 77 kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

27.046 kg tong f 337.740,73 van f 17,59 tot f 11,10; 16.969 kg tarbot f 120.616,55 van f 10,40 tot f 5,99; 97.440 kg schol f 202.050,46 van f 3,33 tot f 1,61; 27.775 kg kabeljauw f 54.849,11 van f 6,03 tot f 1,09; 3.311 kg griet f 21.272,89 van f 7,47 tot f 5,82; 16.280 kg schar f 17.404,16 van f 1,83 tot 0,66; 4.715 kg wijting f 7.121,02 van f 2,47 tot f 1,17; 109.546 kg diversen f 446.392,39. Totaal 303.082 kg f 1.207.447,31.

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

Momenteel zijn prachtige geplastifieerde visserijmappen verkrijgbaar (70 cm. × 100 cm.) in kleurendruk bij

Drukkerij P.V.B.A.
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST"

H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE TEL. 059/32.11.13 49

Deze visserijmappen zijn ook verkrijgbaar door storting van de overeenstemmende prijs op postrekening 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust".

Het gamma omvat volgende mappen

A. VISSERIJMAPPEN à 400 F. (B.T.W. inbegrepen)

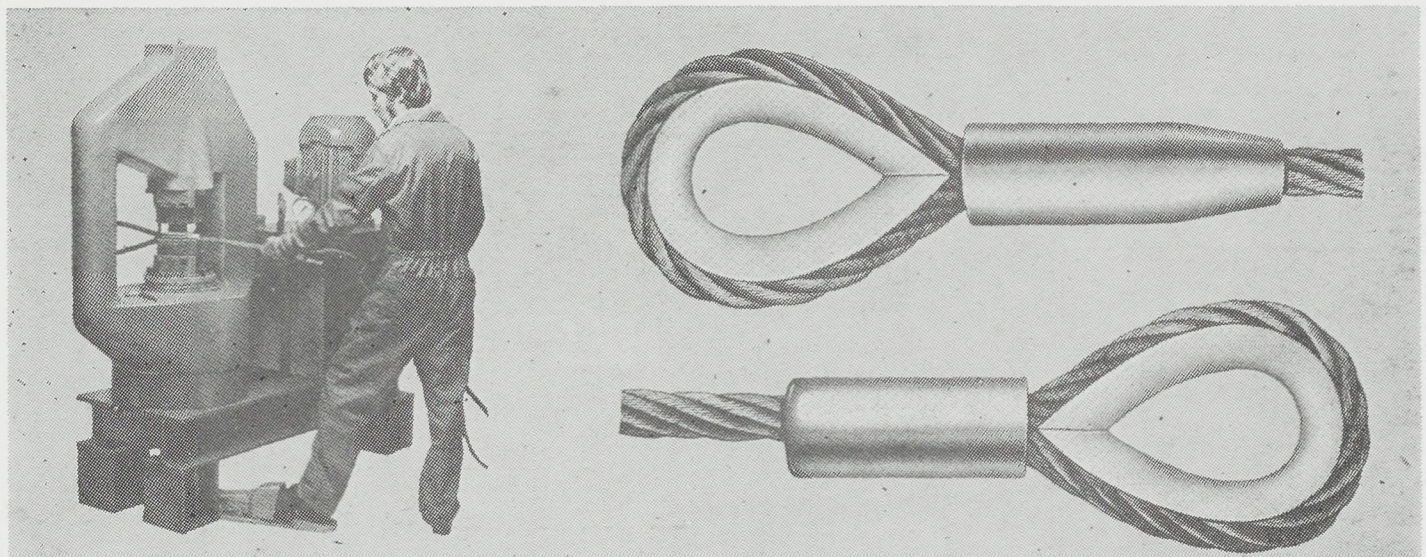
NOORD-AMERIKAANSE VISSOORTEN
ZEEVIS
SCHAAL- EN WEEKDIEREN
SPORT- EN LIJNVISSERIJ

B. VISSERIJMAPPEN à 300 F. (B.T.W. inbegrepen)

KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE NOORD-ATLANTISCHE OCEAAN
ZEEDELICATESSEN

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd met 50 F. portkosten.

S.C.A.P. beschikt over een nieuwe kabelklempers



UNSERE PRESSMETHODE SPART ZEIT UND MATERIAL

VÅR PRESSMETOD ÄR TIDS- OCH MATERIALBESPARANDE

OUR SPLICING METHOD SAVES TIME AND MATERIAL

S.V. S.C.A.P. beschikt over een kabelklempers waarmee het mogelijk is kabelklemmen te persen met drukken gaande tot maximaal 600 ton.

De voordelen van het gebruik van kabelklemmen, in plaats van de gewone splitsingen zijn groot.

Enerzijds dient gewezen te worden op de tijdwinst die kan verwezenlijkt worden. Anderzijds sluit deze vorm van hechten verwondingen uit die toch regelmatig voorkomen bij het werken met kabels waarop gewone splitsingen toegepast zijn.

De kabeldiameters waarop deze techniek kan toegepast worden lopen van 16 tot 38 mm.

REDERS EN AANNEMERS KUNNEN BIJGEVOLG DAAROVER BESCHIKKEN.

Het is een belangrijke verbetering waarvan alle reders en aannemers gebruik kunnen maken.

☎ **S.C.A.P. (059) 32.29.51**

(8428V)

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.

■