

GEMEENTE KOKSLIDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE



het visserij blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ
EN VAN DE GROEPING DER VISNIJVERHEDEN

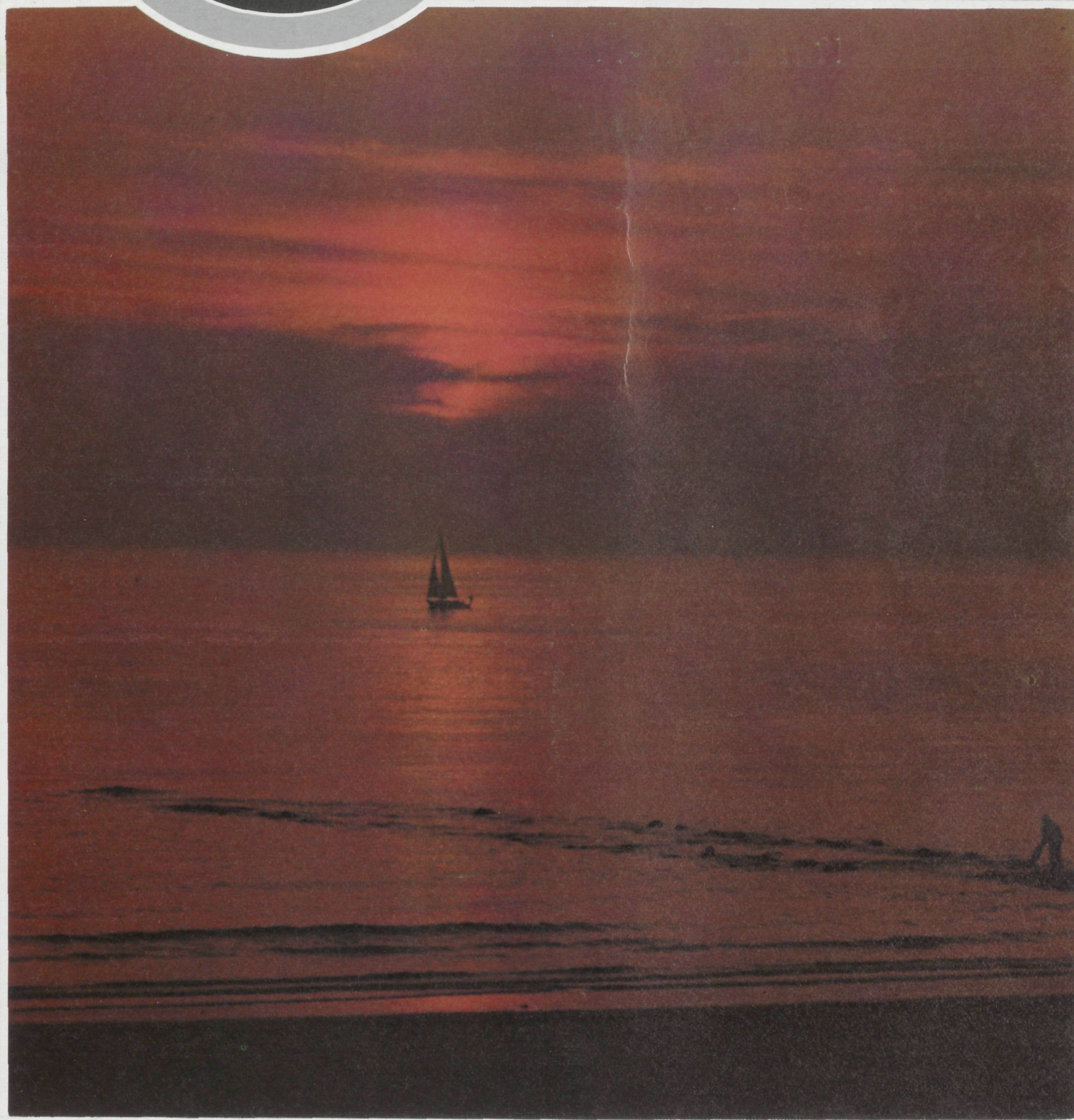
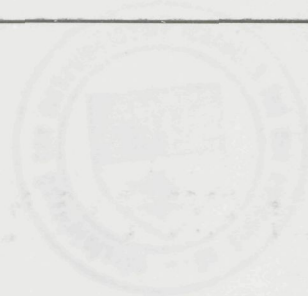
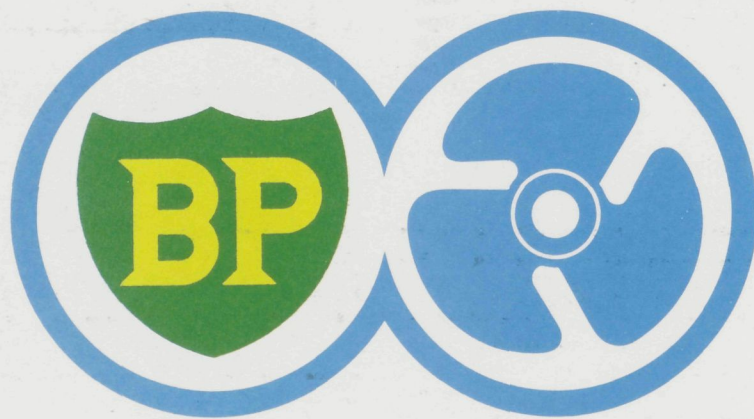


FOTO ROLAND



***Wij wensen
de reders en het personeel
van de Z. 47 "SATURNUS"
rijke vangsten
en een behouden vaart***



het visserijblad

Vrijdag 25 augustus - Nr. 25

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

Wat met de visserij ?

- HET BEMANNINGSPROBLEEM
- NIEUWE SLOOPPREMIE ?
- DE VERKOPEN IN HET BUITENLAND

Het heeft er meer en meer de schijn van, dat men zo behept is met de uitbouw van Zeebrugge als grote handelshaven, dat velen zich beginnen af te vragen wat er van Zeebrugge als vissershaven nog zal terecht komen en welke gevaren zich meer en meer zullen voordoen en opstapelen bij het in- en uitvaren van die haven en over de oncomfortabele manier waarop de ganse vissersvloot daar moet schuilen.

Deze maand werden van uit Nieuwpoort opnieuw twee vaartuigen naar Zeebrugge verkocht en nog niet zo lang geleden één vaartuig uit Oostende. Dit zijn de N.40 en N.41 en de O.198. Samen met de nieuwbouw Z.44 van de rederij « De Bounty » en nu de Z.47 « Saturnus » wordt de Zeebrugse visserijvloot versterkt met vijf eenheden en wordt het aanleggen een echte warboel en de schaden talrijk die men er opdoet. En daarmee is het nog niet teneinde, want andere schepen volgen.

Bij dit specifiek gevaar komt er nu nog een ander, namelijk de bemanningskwestie, waar men nu, zoals enkele jaren geleden, meer en meer aan nieuw opbod gaat doen, hetgeen in de huidige moeilijke omstandigheden, allesbehalve gewenst is, wil men de rentabiliteit van de schepen blijven waarborgen, en geen nieuwe katastrofen uitlokken met vaartuigen die 30 en 40 miljoen en zelfs meer kosten! Hoe stelt men het zich voor dat deze vaartuigen dit moeten opbrengen?

De grote vergissing door het Provinciaal Bestuur begaan, met goedkeuring en de zegen van de Rederscentrale, door schepen die in 1980 in de vaart komen, alle toelagen te ontzeggen, mede met het gebrek aan aandacht vanwege de overheden voor de zware kosten welke mensen met initiatief te torsen hebben, zullen deze toestand niet verbeteren.

MODERNISATIE VAN DE VLOOT EN NIEUWE SLOOPPREMIE NOODZAKELIJK

Niettegenstaande de zware risico's voor de initiatiefnemers van nieuwbouw en niettegenstaande de zware kosten, is de Belgische visserijvloot nog voor meer dan 50 % te vernieuwen, wil men de technische en wetenschappelijke vooruitgang ten nutte nemen.

Om dit te bereiken is niet hopeloos tot verdwijnen gedoemd te worden, moet men vaartuigen ouder dan 20 jaar en zelfs ouder dan 15 jaar vervangen door nieuwe met meer technische verfijning en mogelijkheden zoals onze burens de Hollanders dit doen. Een nieuwe slooppremie zou daarin kunnen verhelpen, want het is een feit, dat vaartuigen van vijftien jaar en meer nu reeds moeten zoeken naar een behoorlijke bemanning en aan opbod doen om er één te krijgen. Ze zijn ook niet aangepast aan de nieuwe technische vereisten van het ogenblik om een schip nog renderend uit te baten.

DE VERKOPEN IN HET BUITENLAND

Daar is echter nog een ander gevaar dat nog te veel onderkend wordt, maar meer en meer het hoofd opsteekt en waaraan veel reders en de Overheid te weinig aandacht besteden. Dit gevaar is de verkoop van de vangsten in het buitenland. Er is een tijd geweest dat men als reden opgaf, hogere prijzen voor de vis, dichter bij de visgronden, brandstofbesparing, enz... Maar deze argumenten behoren op een paar uitzonderingen na, tot het verleden. Het volstaat inderdaad de afrekeningen en de onkostennotas te bekijken om dit te beseffen. De brandstofprijzen verlagen en zijn duurder in de vreemde. De algemene onkosten in de vreemde zijn enorm en waar ze hier, de brandstofprijzen niet te na gesproken, de 10 en 11 % niet te boven gaan, belopen ze in de vreemde 20 %!

Andere belangrijke en ergerlijke vaststellingen laten zich eveneens gelden, welke een groot gevaar dreigen te worden voor het bedrijf waaraan sommig reders bewust of onbewust meedoen en anderen er weer niet van bewust zijn maar er eveneens de zware gevolgen van dragen.

(Vervolgt op blz. 3)

VOLGEND NUMMER VAN HET VISSERIJBLAD VERSCHIJNT OP 22 AUG.

DE PROVINCIE WEST-VLAANDEREN VERKWIST VEERTIG MILJOEN !

De bijdrage of laat ons liever zeggen de verkwistende uitgave van de Provincie West-Vlaanderen in het kader van het 150-jarig bestaan van België is veertig miljoen frank, waarmede ergens een binnenlander als feestvarken uitgedost werd en een bepaald aantal ontvangsten en feestjes gegeven werden. We hebben nochtans herhaalde malen gelezen dat Vlaanderen niet veel te feesten had.

Veertig miljoen in deze moeilijke tijden! We denken hierbij onmiddellijk aan onze visserij en aan het onttrekken van de provinciale premie voor nieuwbouw aan verscheidene reders die, volgens de provincie en de Rederscentrale, te vroeg en te veel eigen initiatief genomen hebben om aan nieuwbouw te doen. Aan deze reders wordt de nieuwbouwpremie van 2,5 miljoen fr niet toegekend omdat hun nieuwbouwkontraat ondertekend werd vóór 1 januari 80. Aan deze mensen wordt de premie ontzegd en deze reders worden gediskrimineerd omdat de provincie weigerde een amendement te aanvaarden dat in het bijzonder verdedigd werd door schepen Dumarey en voorzag dat de clausule van de verplichting van de ondertekening van het kontraat NA 1 januari 80, zou vervangen worden door de clausule van het IN DE VAART KOMEN van het vaartuig NA 1 januari 80.

Hiermede kon men netjes het argument van het toekennen van voordelen met terugwerkende kracht, vermijden. De provinciale begroting 1980 zou dus niet bezwaard worden met uitgaven die terug te brengen zouden zijn van vóór 1980, maar die zich tot het jaar 1980 of na 1980 herleiden, namelijk de datum van het in de vaart brengen van het nieuwgebouwd vaartuig.

Dit zou voor vijf reders een gelukkige tussenkomst geweest zijn en voor de provincie een uitgave van 12,5 miljoen frank verspreid over 3 jaar! Dit kon echter niet, maar wat wel kan is 40 miljoen fr te grabbel gooien aan een her-

denking waarvoor men niemand warm kan maken. Hoeveel nutteger konden die 40 miljoen inderdaad niet besteed worden?

Er zijn aanvankelijk nog wel bedrijven die wel graag iets van deze veertig miljoen hadden kunnen gebruiken of hier een graantje hadden kunnen medepikken.

Voor ons is het begrijpelijk dat we in eerste instantie aan de visserij denken, die van alle bedrijven het ergst en het zwaarst getroffen wordt door de ongehoorde stijging van de brandstofprijzen omdat de kostende factoren van deze prijzen in de visserij één der grootste en zwaarste is in evenredigheid tot deze bij andere bedrijven. Alles in de visserij is in functie van het voortstuwingsvermogen van het vaartuig en dus van de brandstof. In andere bedrijven is het voortstuwingsvermogen de elektriciteit waarvan de prijs niet uit de hand gelopen, maar integendeel praktisch stabiel gebleven is. Het is daarom dat men in de eerste plaats oog moet hebben voor deze bedrijven, die hiervan een bijzonder slachtoffer zijn. Het is dus begrijpelijk dat wij aan de 40 weggesmeten provinciale miljoenen 'n bijzondere kluit hebben en dat deze verkwisting ons bijzonder zwaar op de maag ligt, in het licht gezien van de afwijking van de provinciale premie voor die reders die zoveel eigen initiatief voor nieuwbouw aan de dag legden en zoveel eigen risico namen om een eeuwenoud bedrijf als de Belgische visserij niet te laten teloor gaan. Inderdaad onze visserijvloot is danig aan vernieuwing toe. Het is in deze optiek dat we de 40 miljoen voor het inrichten van een feest waarvan er niets zal overblijven, en dat een waardeloze investering is, als een werkelijke verkwisting aanzien. Straks kan men dan maar meer provinciale belastingen doen betalen.

Welk provinciaal raadslid durft het aan te vragen op welke wijze deze 40 miljoen gebruikt werden en wie maakt deze kosten openbaar?

AAN DE LEDEN VAN

S. C. A. P.

Onmiddellijke RISTOURNE van 10%

op alle AANKOPEN van :

VISTUIG, WEIERS en

MAGAZIJN - ARTIKELEN

MEN KAN ZICH TERZELVERTIJD LID MAKEN

MITS BETALING VAN	500 FR	VOOR SCHEPEN TOT	29 BRT
	1000 FR	T/M	99 BRT
	1500 FR	V.A.	100 BRT

BURELEN : H. BAELSKAAI 27 OOSTENDE

TEL. (059) 32 29 51 - 32 09 31

(Vervolg van blz. 1)

Birkenhead in het Kanaal, Grimsby langs de Oostkust en Hantsholm in Denemarken worden meer en meer aangedaan voor andere en allesbehalve gezonde en gegronde redenen, die meer en meer het bedrijf verpesten en bij de bemanning een ziekelijke neiging en drang doen ontstaan om daar te gaan verkopen. Te weinig reders hebben hierop controle, terwijl sommigen hieraan zelfs meedoen tot verslaving toe, wat in de huidige omstandigheden een groot gevaar uitmaakt, waarvan alles ten slotte op hun nek terecht komt. Gevolgen van een toestand die ze zelf hebben helpen scheppen of die ze gedoogd hebben. Het wordt hoog tijd, dat men zich in bepaalde rederskringen wat meer gaat bezinnen, daar deze ziekte zich zo snel uitbreidt, dat zelfs het bemanningsprobleem hierdoor in het gedrang komt en men er straks de zeer erge gevolgen van zal te dragen hebben, maar zelf de schuld er van zal zijn.

Men kan zich de vraag stellen of daar aan te verhelpen valt. We zijn overtuigd van ja, als de reders dit wensen te beseffen vóór het te laat is. Ondertussen is het vraagstuk reeds zeer akuit en het valt niet te

verwonderen, dat reders-niet-vissers zich van hun vaartuigen ontdoen. Dit is te Oostende en te Nieuwpoort reeds het geval. Een gesprek omtrent de redenen hiervan, geven niet de brandstofprijzen de schuld, maar de oorzaken liggen elders en zedelijk dieper. Straks zal zich wellicht hetzelfde beginnen voordoen te Zeebrugge, maar dan voor schepen waarbij de kapitalen heel wat zwaarder doorwegen dan dit tot nog toe bij de anderen het geval is. Twee zaken vergen aldus dringend de aandacht van de reders en de Hogere Overheid. Deze zijn de verdere snelle modernisering via wettelijke en gezonde maatregelen zoals we deze de laatste jaren gekend hebben en verder maatregelen in eigen schoot om het bedrijf terug gezond en schoon te maken en dit in samenwerking met de Hogere Overheid door de drang naar verkoop in het buitenland vooral met hetgeen daarbij komt kijken, in te dijken en het kwaad dat aan het wortelen is, zoveel mogelijk uit te roeien. De enorme kapitalen door het N.M.K.N. en reders daarin geïnvesteerd, moeten afgelost. Verplichtingen dienen opgelegd om dit te zien gebeuren. Spijtig kan niet alles gezegd, maar wie pakt de kwaal aan vóór het te laat is?

P. VANDENBERGHE

Garnaalvisserij in België en Nederland

Dr. R. Boddeke en M. Molenaar van het Nederlands Rijksinstituut voor Visserijonderzoek hebben in het voorlichtingsblad voor de Nederlandse Visserij van juni hieraan enkele belangrijke beschouwingen gewijd welke zeker het overwegen waard zijn.

Het is een publiek geheim dat vóór de oorlog en ook daarna de afzet van Hollandse garnaal in ons land veel groter was dan nu, niettegenstaande onze aanvoer toen ook veel groter was dan nu. Meer dan de helft van onze garnaalvisserijvloot is verdwenen en de vaartuigen die deze nog bedrijven zijn voor 80 t.h. meer dan 20 en 30 jaar oud.

De reden is niet ver te zoeken. Welke kustvisser zal het wagen nu 12 à 15 miljoen frank uit te geven voor nieuwbouw? De O.20, O.100 en O.101, die op dat gebied zeer goed verdienen, deden aan nieuwbouw maar op een ogenblik dat de prijs amper het vijfde deel bedroeg van nu.

En nochtans stelt zich de vraag of het niet mogelijk is, naar het voorbeeld van Duitsland en Frankrijk, vissers te vinden om samen een viertal van dergelijke vaartuigen in polyester te bouwen.

De studies in Frankrijk en andere landen zouden ons Rijksstation moeten toelaten de al of niet technische en handelsmogelijkheden te onderzoeken en hierover een verslag te publiceren.

België is een land van garnaal- en mosselverbruikers. Waar Hollandse garnaal destijds onze markt overspoelde, zijn het nu Duitse waarvan de kwaliteit op verre na niet de Hollandse en de Belgische benadert.

Ondertussen stellen we vast, dat er met een modern schip wel iets met de garnaalvisserij te verdienen is, ja, zelfs meer dan met onze Noordzeeschepen van de middenslagvisserij. De vraag stelt zich echter: Wie zal het aandurven, wie zal ze aanmoedigen, over welke kredieten zouden ze kunnen beschikken en voor hoelang en over welke toelagen? Onze Hogere Overheid heeft in de laatste jaren zowel op verkeers- als op landbouwwezen bewezen, te vinden te zijn voor daadwerkelijke steun. Waar zijn de jongeren om met de subsidies en de kredieten hen verleend, met een vijftal, in welke haven ook, het aan te durven? We zijn overtuigd dat met 85 t.h. krediet aan 15 jaar verstrekt, voor de kleinen aan 1 à 2 t.h. interest en een VOZOR-toelage van een paar miljoen er mogelijkheid moet bestaan onze garnaalvisserij op gang te brengen.

Maar welke jongeren zullen het aandurven dit te wagen?

De heren Boddeke en Molenaar wijzen er op in „Visserij” dat de garnaalvisserij weliswaar een seizoensvisserij is, maar hebben modern ingerichte kustvaartuigen zoals de O.100, de O.101 en de O.20 zich ook hier niet weten aan te passen om hun kost zelfs in de winterperiode te verdienen?

Het zou interessant zijn ook de mening van die kleine garnaalvissers te kennen.

EN DE NEDERLANDSE GARNALENVISSERIJ?

De hoger vermelde heren schrijven in hun inleiding hieromtrent het volgende:

INLEIDING

In het visserijbedrijf zijn continuïteit en stabiliteit, zeker als het gaat om de aanvoer van verse vis, begerenswaardige zaken. Uit het oogpunt van benutting van scheepscapaciteit en van werkgelegenheid, is een visserij die het gehele jaar kan worden uitgeoefend verre te verkiezen boven seizoensvisserij. Een gelijkmatige spreiding van de aanvoer over het jaar is voor afzet en prijsvorming te prefereren boven piekaanvoeren in een jaarlijkse korte periode en om dezelfde redenen zijn grote schommelingen in jaaraanvoeren ongewenst. De ACFM, het comité van visserijbiologen dat voor het Noord - Atlantisch gebied adviezen geeft voor de vaststelling van TAC's (de totale vangst van een vissoort die in een bepaald jaar toelaatbaar is) streeft dan ook naar de zogenaamde F-max, de visserij-inspanning die over een langere periode de grootste opbrengst in gewicht geeft.

Van deze nobele voornemens komt er in de praktijk maar weinig terecht. Want vele vissoorten zijn in bepaalde delen van het jaar gemakkelijker vangbaar dan anders, en ook treden door de fluctuaties van jaarklassen per jaar sterke verschillen in talrijkheid op. Vissers die in onderlinge concurrentie hun bedrijf uitoefenen zijn er moeilijk toe te bewegen, vis die gemakkelijk of overvloedig te vangen is, voor later te sparen. Door de huidige grote vangcapaciteit van de Noordzee - visserijvloot is de exploitatiedruk op de verschillende vissoorten zeer hoog, als regel veel hoger dan de gewenste F-max. Dit leidt tot een hoge mate van instabiliteit daar de aanvoer van de diverse vissoorten bij een alsmat toenemende visserij-inspanning, uiteindelijk nog slechts bepaald kan worden door één jaarklas, nl. de laatste die in vangst is gegroeid. Ter illustratie zij vermeld dat het gemiddeld gewicht van de in Nederland aangevoerde (maatse) kabeljauw in 1979 slechts 1050 gram bedroeg, hetgeen duidelijk maakt in wat voor een tempo deze snelle groeier (die als hij tijd van leven krijgt maximaal 95 kg. zwaar kan worden) tegenwoordig in de Noordzee wordt opgevisst.

Onder dergelijke omstandigheden heeft het optreden van slechts één zwakke jaarklas al vrij ernstige consequenties voor de betrokken tak van de visserij, om van een onverhoopte reeks zwakke jaarklassen maar te zwijgen. Ook bij tong en in mindere mate schol is de invloed van de sterkte van de rekruterende jaarklas op de vast te stellen TAC veel groter dan gewenst.

Op zeer korte termijn zijn desondanks de vooruitzichten niet slecht daar de jaarklassen 1979 van schol, tong en kabeljauw en jaarklas 1978 van de schol zich voorlopig gunstig laat aanzien.

Maar al in 1981 gaat de biologisch zeer interessante maar voor de kottervisserij precare vraag spelen welke invloed die zich thans (onmiskkenbaar) herstellende haringstand in de Noordzee op het gemiddelde broedsucces van deze vissoorten zal hebben.

EN IN DE GARNALENVISSERIJ?

Tegen deze achtergrond bezien, valt het niet te verwonderen dat ook in de garnaalvisserij sprake is van een zeer instabiele situatie. De garnaalstand heeft te lijden van de sterke jaarklassen kabeljauw, de invloed van de kottervisserij op de garnaalvisserij is door de ruime mate

(Vervolg op blz. 5)



DIESELMOTOREN

**De "Anglo Belgian Corporation"
wenst de "SATURNUS,, - "Z. 47,,
met aan boord een A.B.C. motor
een behouden vaart en vele
voorspoedige reizen**

"Anglo Belgian Corporation"

WIEDAUWKAAL 43 - 9000 - GENT

Telef. 091-23.45.41

Telex. 11.298

Steeds tot Uw dienst!

(Vervolg van blz. 3)

van overlapping van deze beide bedrijfstakken aanzienlijk, en de mogelijkheden tot het creëren van een stabiele situatie zijn in de garnalenvisserij van nature veel geringer dan in de kottervisserij. Want in de garnalenvisserij drijft de aanvoer niet op jaarclassen maar op geboortegolven, waarvan de belangrijkste optreden tussen februari en juli. De snelle groei van de garnaal, van rijp ei tot consumptiegarnaal in 4 à 5 maanden, leidt daardoor tot een sterke vergroting van de stand aan consumptiegarnalen in de herfst, voorafgegaan door een numeriek nog veel sterkere stijging van het aantal ondermaatse garnalen in de zomer (Boddeke 1978).

De toename van de stand van consumptiegarnalen in de herfst, wordt sterk afgeremd door de intensieve visserij op ondermaatse garnalen.

Houdt een sterke jaarklas kabeljauw zich als éénjarige dieren hoofdzakelijk buiten ons kustgebied op, zoals dat het geval was met de jaarklas van 1974, dan wordt vooral de garnalenstand in de Duitse Bocht gedecimeerd met als direct gevolg een geringe aanvoer in Duitsland. De stand in de Nederlandse kustwateren (en we mogen ook zeggen in de Belgische kustwateren) wordt dan gespaard.

Dit leidde in 1975 in Nederland tot een rekordopbrengst van 145 miljoen Bfr. in een situatie die toch al gunstig was in 1974 en 1975. (Boddeke 1974). Uiterst merkwaardig is het verloop van de aanvoer in 1977, toen in geen enkele maand de gemiddelde maandaanvoer van de laatste 20 jaar werd gehaald. Dit leidde echter «slechts» tot een gemiddelde prijs per kg. van 84 Bfr. hetgeen demonstreert hoe sterk de invloed van de stijgende aanvoer van consumptiegarnalen in Duitsland toen al was. In 1978 en 1979 wordt de tendens van lage aanvoeren in het voorjaar door de goede mogelijkheden tot vissen op kabeljauw, die al in 1972 zichtbaar werd, in versterkte mate voortgezet en is de invloed van de Syltvisserij op het aanvoerpatroon totaal onbetekenend geworden, waarbij de ontwikkeling van de Deense garnalenvisserij zeker een rol heeft gespeeld. Dat de najaarstop in de garnalenaanvoer vrij hoog was in deze beide jaren, is te wijten aan de geringe sterkte van de jaarclassen kabeljauw 1977 en 1978 op éénjarige leeftijd.

CONCLUSIE

Deze heren besluiten :

De moeilijkheden waarin de Nederlandse garnalenvisserij thans verkeert komen bepaald niet onverwacht. Integendeel, gedurende de afgelopen tien jaar is beleidsmatig bewust gestreefd naar verbetering van de concurrentiepositie van de Nederlandse garnalenvisserij als geheel en van ieder schip afzonderlijk. De in het begin van de zeventiger jaren ontwikkelde garnalenspoelsoortemachines, gevolgd door het mechanisch transport, hebben daaraan een wezenlijke bijdrage geleverd.

Het valt daarom te betreuren dat de invoering van de spoelsoortemachines tot 45 proc. van de vloot beperkt is gebleven. Van de commerciële toepassing van garnalenspelmachines die zonder twijfel de afzet van garnalen sterk zal vergemakkelijken, is helaas nog steeds geen sprake. Daar de invloed van de sterke jaarclassen kabeljauw zich in onze kustwateren in het algemeen sterker doet gevoelen dan in de Duitse Waddenzee, zal de Nederlandse garnalenvisserij voorlopig niet met Duitsland kunnen concurreren wat betreft de kwantiteit van de aanvoer van consumptiegarnalen. Kwaliteitsverbetering van het Nederlands produkt zal daarom veel aandacht moeten krijgen, wil de Nederlandse garnalenvisserij niet nog verder achteruitgaan in de komende jaren waarin, naar mag worden aangenomen, de Duitse produktie van consumptiegarnalen verder zal stijgen.

Wij kunnen wel het oordeel of liever de visie van die heren delen, maar zijn overtuigd dat, moest in beide landen en ook in Frankrijk en Duitsland ALLE visserij binnen de 12-mijlszone verboden worden voor schepen van meer dan 50 Br Ton en/of 300 PK, de oplossing van het vraagstuk veel gemakkelijker zou zijn, daar dan binnen deze 12-mijlszone mits bepaalde normen op te leggen, de garnaalvisserij verder hun kost zouden verdienen. De seizoensvisserij op garnaal zou dan gemakkelijk en voordelig kunnen afgewisseld worden met een seizoensvisserij op de gul en in het voorjaar op de platvis waaronder voornamelijk tong. Aldus stellen we vast dat de kleine vissers toch de stap tot nieuwbouw zouden kunnen wagen wanneer de E.E.G., door een algemene maatregel, of de afzonderlijke lidstaten bij middel van beschermende, niet-diskriminerende maatregelen, gunstige toekomstperspektieven zouden scheppen, door in de 12-mijlszone, ALLE visserij te verbieden aan vaartuigen boven de 50 Br Ton en/of 300 PK.

Een aldus gewaarborgde visserij voor de kustvaartuigen onder de 50 Br. Ton en/of 300 PK zou zeker bepaalde kleine reders en jonge schippers er toe aanzetten aan nieuwbouw te doen.

Schadegevallen

Het regent voort schadegevallen in de visserij.

Na de botsing van de O.275 met de O.135 tijdens de spanvisserij, kwamen vorige week tijdens het naar huis varen, na in span gevestigd te hebben, ook de O.206 en de O.229 tijdens de mist in botsing, daar naar het schijnt de schippers het roer overgelaten hadden aan een man van de bemanning.

Hier was de schade niet minder dan een half miljoen frank.

Het komt ons voor dat sommige schippers veel te lichtzinnig het roer aan onbevoegden overlaten op het ogenblik dat gevaarlijke vaar-routes of mistoestanden hun aanwezigheid op de brug vereisen.

xxx

Tijdens de spanvisserij werd tijdens het overgeven van de oplanners door de Z.62 schade berokkend aan het achterschip van de Z.209 waardoor de platen op een lengte van 3 m ingedeukt werden.

ONTMUNTING VAN HET STUK VAN 25 CENTIEM

De Minister van Financiën Paul Hatry deelt mede dat het munstuk van 25 centiem in kopernikkel, op-houdt wettelijk gangbaar te zijn van 1 september 1980 af.

Dit stuk, in omloop ter uitvoering van het Koninklijk Besluit van 18 februari 1964, draagt, op de voorzijde, een B waarboven een koningskroon en, op de keerzijde, de aanduiding van de waarde.

De buiten omloop gestelde stukken zullen tot en met 15 april 1981 voor gangbare munt kunnen ingewisseld worden aan de loketten van de Nationale Bank van België te Brussel en buiten de hoofdstad.

Zij worden tot 31 maart 1981 aangenomen door de ontvangers van de Regie der Posterijen, van de Belastingen, van de Douane en Accijnzen en van de B.T.W., Registratie en Domeinen.

Van 16 april 1981 af verliezen de bedoelde stukken definitief hun waarde.

(Medegedeeld)

Kent men voldoende de subsidie- mogelijkheden als lidstaat van de E.E.G.?

Aan de hand van vragen, die gesteld werden door leden van het Europees Parlement aan de Commissie van de Europese Gemeenschap, ontdekken we verscheidene mogelijkheden van subsidies, die in feite, wegens gebrek aan voorlichting, of wegens onvoldoende voorlichting, totaal niet, of anders totaal niet-voldoende door-komen opdat men hiervan zou kunnen genieten.

Aldus vernemen we dat de Commissie van de Europese Gemeenschap kan deelnemen in de financiering van infrastructuurprojecten voor kustbescherming, voor zover dit op grond van de regionale ontwikkelingsprogramma's verantwoord is en deze projecten een integrerend deel vormen van investeringen die tot de ontwikkeling van de betrokken regio bijdragen. Indien aan deze voorwaarde wordt voldaan, is de Commissie van oordeel dat kustverdedigingswerken voor financiering door het E.F.R.O. (Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling) in aanmerking kunnen komen.

Een vraag die gesteld werd door een ander lid van het Europees Parlement, de heer Maher, namelijk of het mogelijk is om op communautair vlak steun te verlenen, teneinde de ernstige kusterosie in een aantal lidstaten te verhelpen, waar wegen, huizen en bouwland voortdurend door de zee weggespoeld worden, antwoordde de Commissie dat ze, nvereenkomstig de wens van 't Europees Parlement, in

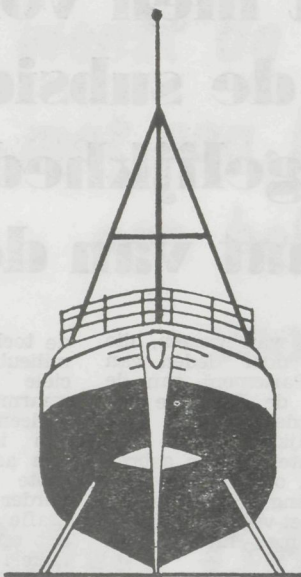
de toekomst in het kader van het milieubeleid over de nodige financiële middelen zal beschikken waarmee onder meer steun kan verleend worden aan werkzaamheden in streken die blootgesteld zijn aan natuurlijke gevaren van grote omvang (bv. kusterosie). Verder zal de ecologische cartografie en evaluatie van de invloeden op het milieu, die een belangrijke rol spelen op het gebied van de natuurlijke gevaren, zoals de kusterosie, nader uitgewerkt worden.

Bij dit alles denken we in het bijzonder aan de kusterosie aan onze eigen kust, waarbij onze duinen weggevoerd worden onder de invloed van de zandstormen en door het aanvreten van de zee. In dit verband werd nog niet zo heel lang geleden een slapersdijk gebouwd ter hoogte van de Hippodroom op de scheiding van Brede-ne en Klemskerke, en worden er nu nog altijd opspuitingswerken op de stranden uitgevoerd. We menen dat dit zeker past in het kader van wat de Commissie onder kusterosie verstaat. We vragen ons af, of men in de bevoegde Belgische ambtenarij, aan de hier geboden mogelijkheden heeft gedacht of denkt. Het is inderdaad van daaruit dat de voorlichting dient te komen en dat men voldoende kennis dient te hebben om van de opportuniteit van bepaalde mogelijkheden gebruik te maken of ndeze in de hand te werken.

Hopelijk is dit gebeurd ?

West - Vlaamse scheepswerven n.v.

A. VANDER CRUYSSSE



**LEGEWEG,
8020 OOSTKAMP**

Tel. 050/35.83.60

Priv. 050/31.34.42

NIEUWBOUW VISKOTTERS

(8538V)

De Z.47 "Saturnus" in de vaart

Vorige week had van uit de haven van Oostende de geslaagde proefreis plaats van dit prachtig vaartuig, waarvan het casco gebouwd werd op de werf Beliard te Oostende, volgens de studieplannen van de West-Vlaamse Scheepsbouwerven te Oostkamp.

De volledig afwerking van het casco, zijnde de motorinstallatie, elektriciteit, koelinstallatie, werd uitgevoerd door de werkhuizen SCAP te Oostende met de medewerking van verschillende belangrijke firmas en leveranciers, waarvan we even noteren: ABC motoren Gent; Promac Zaltbommel; Firma Valcke; Schilderwerken Verbeke; Scheepstimmerwerf Lowyck en Zoon; BMB; Lieren Brusselle; Haegeman van Leffinge voor sanitair; SAIT; Ines; Antwerp Marine voor navigatie-apparatuur; Somomarin voor brandblusapparaten; Ostend Stores voor netwerk; Bakker; enz.

DE DOOP

Daarna werd zaterdag 2 augustus jl. in de Zeebrugse vissershaven het derde nieuwe vaartuig op korte tijd gedoopt; na de Z.44 „Caine” van de rederij De Bounty (families Derudder en Van Hove) en de Z.296 „Mooie Meid” van de rederij De Zwerver (familie Casier), was het thans de beurt aan de Z.47 „Saturnus” van de gelijknamige rederij.

Achter de naam van deze nieuwe P.V.B.A., staat de bekende familie Leopold Neyts-Vlietinck en kinderen borg voor de voortzetting van een sterke beroeps traditie, die reeds in de derde generatie treedt. Na Theodoor Neyts, die dit jaar 87 wordt en als een frisse 70-jarige aanwezig was, kwam Pol Neyts, alom gekend en thans ook eigenaar van Z.526 „Venus” en mede-eigenaar van Z.27 „Mercurius”.

Nu worden de kinderen van Pol, namelijk Norbert, Johnny en Rudy, maar ook dochter Christel, eveneens reders ter zeevisserij, als deelgenoten in de nieuwe P.V.B.A. Rederij Saturnus.

Norbert zal de nieuwe eenheid voeren als schipper; Johnny blijft op de Z.526 als schipper, alsook Rudy die beurteilungen op de beide vaartuigen zal meevaren, tussen zijn studies door, want ook hij hoopt eerlang zijn diploma van schipper te halen.

De verdere bemanning van de Z.47 bestaat voornamelijk uit: François Desmidt, motorist; Danny Boullion, Johnny Moens en André Beirens, matrozen en Franky Moens, scheepsjongen, maar binnenkort lichtmatroos en vervolgens matroos.

De doopplechtigheid werd geleid door E.H. Corneille, visserij-aalmoezenier, die dit als naar gewoonte zinnig, maar ook met een kwinkslag deed en alles behalve zuinig was op het wijwater.

Ook de meter, mevrouw Christine Vandepitte, en de peter de heer Marcel Poppe, sekretaris-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen, kweten zich meer dan behoorlijk van hun taak bij het inkloppen van de paasnagels, en



De prachtige treiler Z.47 "SATURNUS", een schitterende aanwinst.

(Foto NVDK)

werden dan ook gepast in de bloemen en in de geschenken gezet. Vader Pol Neyts werd dan door een kleindochter nog eens extra met een „klets” wijwater bedacht, waarna een korte trip in zee volgde met de genodigden, onder een stralend zonnetje, wat de aangeboden verfrissingen en hapjes dubbel lekker maakte

De verzekering van het nieuwe schip werd toevertrouwd aan de S.V. Hulp in Nood.

FEESTMAAL

In het moderne, zeer aangename complex van Patrick Rommel, in de Oosthoek te Knokke, had daarna de ontvangst en het feestmaal plaats in tegenwoordigheid van talrijke overheden en genodigden.

Zij werden verrast op een verblindend mooi en verrukkelijk koud buffet, waarvan de ganse avond kon genoten worden, met een keus van verse zalm, tarbot kreeftjes en dergelijke meer.

Bij het nagerecht sprak de h. Deroose, in naam van zijn echtgenote — de meter — en in naam van de Beroepsvereniging Hand in Hand zijn lof en vertrouwen uit in de familie Neyts, vermelden dat Pol sinds twintig jaar niet alleen zijn vertrouwen in Hand in Hand heeft gesteld, maar als bestuurslid daarenboven actief ijvert voor zijn beroepsvereniging.

Spreker betreurde met de eigenaars van het schip, gebouwd volgens de normen van een E.E.G.-reglement dat nog steeds geen E.E.G.-subsidie was toegezegd, waarop hij een beroep deed op de h. Vandewalle, Kabinetschef van de Minister van Landbouw, teneinde de aanvraag voor de Z.47 toch nog gehomologeerd te krijgen.

Vervolgens sprak hij tot de peter, Secretaris-generaal Poppe, die, zo zei hij, door de ganse visserij gekend is sinds hij zijn hoge functie waarneemt, maar die zelf de ganse visserij, het wel en het wee van ieder schip, van reders en bemanning reeds kent en volgt van ver vóór hij Secretaris-generaal geworden is.

Hierop zou de heer Poppe antwoorden dat hij de visserij als een mikrobe in zijn bloed heeft en zich uiterst dankbaar voelde tegenover de heer Neyts, die hem dit peterschap heeft aangeboden.

De heer Poppe deelde niet het pessimisme van de heer Deroose, die gewezen had op de gevaren van de E.E.G.-voorzieningen inzake kwota, netmazen en visserijzones. Volgens spreker is het dynamisme van ons vissersvolk voldoende waarborg voor het behoud van de zeevisserij. Temeer omdat het Ministerie van Landbouw onze visserij uitermate genegen is en de heer Vandewalle onze beste vertegenwoordiger. Hij wees ook op de medewerking van zijn ambtenaren, die visserij-minded zijn en, samen met hem, bereid zijn om alle problemen een oplossing

te geven. Voor elk van de bemanningsleden had de peter een aandenken voorzien, dat op algemeen applaus werd onthaald.

Vermeldenswaardig en als illustratie van de onvergankelijkheid van de visserij zaten mee aan het banket de onverwoestbare ouders van de familie Neyts: de 87-jarige Theodoor Neyts en de 81-jarige Victor Vlietinck, beiden met hun montere echtgenoten, die uren konden vertellen hoe het allemaal was in hun tijd maar die toch met diepe genegenheid en spontane trots keken naar hun kleinkinderen Norbert, Johnny en Rudy, die het nu in navolging mogen en moeten doen.

Met de feestvierenden wensen wij rederij, schip en bemanning goede vangsten en rijke toekomst.

Na de verdere stabilisatieproeven zal het vaartuig nog deze week zijn maiden trip maken onder leiding van de knappe zoon Norbert Neyts.

TECHNISCHE

GEGEVENS

De Saturnus is een stalen viskoter uitgerust voor bokkenvisserij.

Het schip heeft volgende afmetingen:
Lengte tussen de loodlijnen 23.88
Lengte over alles 27,53 m
Breedte op spant 7.50 m
Holte in de zijde 3.90 m
Grootste diepgang ong. 3.60 m

(Zie vervolg blz. 9)



- Z.14 „De Bounty”
- Z.19 „Sonja”
- Z.27 „Mercurius”
- Z.162 „Van Dyck”
- N.15 „De Kottens”
- O.186 „Shannon”
- Z.44 „De Caine” en onlangs de
- Z.47 „Saturnus” werden gezandstraald en geschilderd door

Firma D. VERBEKE

- SCHEEPS- en BOUWSCHILDERWERKEN
- ZANDSTRAALWERKEN
- BEHANG en BEVLOERING
- KENITEX MUURBEKLEDING met 10 JAAR TOTALE WAARBORG

WEIDESTRAAT, 346

8320 BRUGGE 4

(050) 35 48 61

REDERS !

Laat uw schip zandstralen, het is een waarborg tegen roestwering en op langere termijn een forse besparing.

(8467V)

(Vervolg van blz. 7)

De indeling van het vaartuig is als volgt:

- voorpiek (waterdichte afdeling van het voorschip tegen aanvaring)
- nettenmagazijn voor het bergen van netten en allerhande materiaal
- visruim met een inhoud van ong. 111 m²
- brandstoftanks met een totale capaciteit van 64.500 l
- machinekamer voor de hoofdmotor en allerhande groepen
- logiest, bemanningsverblijf met slaapgelegenheden voor 6 man
- achterpiek ingericht als drinkwatertank met een inhoud van ongeveer 6.000 l
- verder hebben we nog bovendecks de bovenbouw met kombuis, eetplaats, douche en toilet. De brug of stuurhut met slaapgelegenheden voor de kapitein

In de brug bevinden zich verder alle navigatiemiddelen en controle-apparaten voor machine- en elektrische inrichting. Onder de brug is in een afzonderlijke ruimte de vislier voorzien.

Het vaartuig is uitgerust voor de bokkenvisserij.

De vislier is van het fabrikaat Brusselle 45, is elektrisch aangedreven door middel van een elektromotor van 45 pk en is naast een elektrische rem voorzien van luchtbediende remmen en koppelingen. De stroomvoorziening van deze vislier geschiedt vanuit een door de hoofdmotor aangedreven Ward Leonard generator van 120 KWatt. In geval van 'n storing in de stroomvoorziening, kan deze overgenomen worden door 'n zogenaamde noodliergenerator van 60 KWatt. Met deze generator is het mogelijk de visserij te blijven bedrijven, echter wel met een lager haalsnelheid. De noodliergenera-

tor is samen met de hulpdynamo aangedreven door een hulpmotor van het merk Deutz van 100 pk bij 1500 toeren.

Als bijkomstigheid kan gemeld worden dat men met de noodliergenerator ook alle mogelijke laswerk kan verrichten.

Verder beschikt de Z.47 Saturnus over twee elektrisch gedreven compressoren en een elektropomp.

Het visruim wordt gekoeld door middel van vinverdampers, zogenaamde stille koeling.

De bemanningsverblijven worden verwarmd met een centraal verwarmingssysteem.

Aan de accommodatie is grote aandacht besteed, zo ook aan de veiligheid. In noodgeval kan de vislier vanuit verschillende plaatsen aan dek en vanuit de brug direct gestopt worden. In de machinekamer zijn twee branddetectoren opgesteld die alarm geven bij het ontstaan van brand. Door een centraal blussysteem kan direct ingegrepen worden.

De stuurmachine is hydraulisch elektrisch, luchtbediend en is van het fabrikaat Brusselle.

De hoofdmotor is van het fabrikaat ABC en ontwikkelt een vermogen van 749 pk bij 750 toeren.

De motor is gekoppeld aan een Kuypers keerkoppeling die een bronzen schroef aandrijft van 2.20

m diameter welke geplaatst is in een Hodi straalbuis.

Het vaartuig is gebouwd volgens de reglementen van de Belgische Zeevaartinspektie. Het gebruikte staal is scheepsbouwkwaliiteit. Het schip is volledig elektrisch gelast.

Bij de bouw van de kotter werd er voornamelijk naar gestreefd om een schip af te leveren dat kwalitatief en functioneel hoogstaand zou staan.

De elektronische apparatuur werd door drie verschillende firma's geleverd.

AMRC leverde de zenders, ESA zorgde voor de Decca-apparatuur, terwijl de beide radarapparaten geplaatst werden door de firma SAIT.

Het timmerwerk werd op een zeer verzorgde manier uitgevoerd door de firma Lowyck en Zoon te Oostende, terwijl het schilderwerk en de zandstraling vakkundig uitgevoerd werden door de firma Verbeke uit Brugge.

Het mag gezegd, dat hier werkelijk niet van nieuwbouw alleen, maar van een complete modernisering sprake is, welke niet alleen de visserij bevordert, maar vooral het werk van de bemanning zeer vergemakkelijkt wat insgelijks van het grootste belang is in de huidige sociale vereisten.

GROOT-BRITTANNIE VEROORDEELD TE LUKSEMBURG

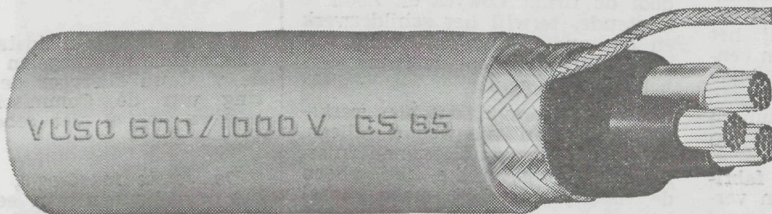
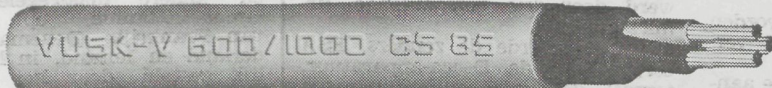
Over een ganse reeks eigenmachtig genomen beschermende en andere maatregelen, werd Groot-Brittannië, op aanklacht van Frankrijk, Denemarken, Nederland en Ierland, in het ongelijk gesteld door het Europees Hof van Justitie te Luxemburg, waar deze maatregelen als diskriminerend ten opzichte van de visserij van de lidstaten aangezien werden.

Tevens moet een lidstaat die beschermende maatregelen treft voor de visstand hiervoor de goedkeuring van de Commissie vragen hetgeen ook al niet gebeurd was.

De eerste maatregel, namelijk het voorbehouden van een contingent van 400 ton haring in het Mourne-gebied ten oosten van Noord-Ierland, ten voordele van kleine kustvaartuigen van minder dan 11 meter, werd als diskriminerend voor de visserij van de andere lidstaten aangezien, omdat inderdaad geen enkel vaartuig van minder dan 11 meter uit de andere lidstaten hiervan kon genieten omdat deze scheepjes daar niet konden gaan vissen, hetgeen geen beletsel was voor de eigen vloot kleine kustvaartuigen, die er voor de deur visten. Ook de tweede maatregel werd door het Hof als diskriminerend aangezien, namelijk het invoeren van een vergunningsstelsel voor de haringvangst in het gebied van het eiland Man en de Ierse Zee, waardoor vooral de Ieren uit hun traditionele visserij werden gesloten. Ook het vervroegen van de sluitingsdatum op haring, nadat de Britten reeds hun vangst binnen hadden, werd als diskriminerend ten aanzien van de Fransen en Nederlanders afgewezen. De maatregel met de uitbreiding van de Noorse pout-box waarvan vooral de Denen die aan industriële pout-visserij deden, het slachtoffer werden, maakte eveneens het voorwerp uit van een veroordeling van de Britten. Wie nu gemeend heeft, dat de Britten hieruit hun konsekventies zouden trekken en deze maatregelen intrekken, heeft het mis voor, want de Britse regering heeft reeds verklaard dat men eerst de uitspraak van het Hof nader wenst te onderzoeken en dat intussen de maatregelen van kracht blijven. De Britten hebben al meer dan eens bewezen, dat zij bijzonder taai zijn om andermans rechten te erkennen, maar anderzijds bijzonder snel op de tenen getrapt zijn, zie bv. de kabeljauwoorlogen. Dit voorspelt niet te veel goeds voor de uiteindelijke ontwikkeling van de visserij-overeenkomst in de Gemeenschap. Ondertussen kregen de Britten op een ander gebied reeds hun zin, waar zij hun bijdrage weigerden te betalen in de Gemeenschap en deze dan op één derde terug gebracht werd ten koste van de andere lidstaten. Dit zou zozeggd als een tegenprestatie zijn voor een Britse inschikkelijkheid in de visserij. Nog niet veel van gezien, niettegenstaande men ondertussen reeds tweemaal vergaderde.



De stoere bemanning van de "Saturnus" die straks onder leiding van schipper Norbert Neyts de grote vlakke zal optrekken (Foto NVDK)



DRAKA SCHEEPSKABELS MET ISOLATIE VAN DRAVULTEEN

Aan de elektrische installatie van schepen en als onderdeel daarvan de elektrische leidingen, worden hoge eisen gesteld. Daarom ontwikkelde DRAKA een reeks scheepskabels, de typen VUV, VUSK-V en VUSO, waarin het elektrisch en thermisch hoogwaardige isolatiemateriaal DRAVULTEEN (ge Vulcaniseerd polytheen) wordt toegepast.

DRAVULTEEN scheepskabels zijn erkend door de belangrijkste Classificatiebureau's, zoals Lloyd's Register of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, American Bureau of Shipping, Germanischer Lloyd.

DRAKA

DRAKA KABEL B.V.

Postbus 1013
1000 BA Amsterdam
Telefoon : 020 - 360501
Telex : 11569 draka nl

Alleenvertegenwoordiger
voor België :
J. KAMPS & Co. N.V.,
Saintelettesquare 12,
B-1000 Brussel
Telefoon : (02) 219.10.60
Telex : 21732

Ostend Stores en Ropeworks

Gedeponeerd merk



HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE

Burelen en administratie :
Tel. : (059) 32.12.10

Telex : 810.28
Telegramadres : PEFLOS - OOSTENDE

Fabriek - Oudenburgstwg, 31
Tel. : (059) 70.15.42
(059) 70.14.41
(059) 70.70.33

**HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE, NYLON
MECHANISCHE FABRICAGE VAN NETTEN
NYLON GARENS, TOUWERK en NETTEN**

SPECIALITEITEN

Voor de Zeevisserij :

Manila, sisal en nylon trawltwine
Touwwerk
Alle soorten netten
Staalraad
Alle visserijgereedschap

Voor de Landbouw :

Bindgarens en pick-up garens
in sisal en synth. garens

Voor de Nijverheid :

Inpakgarens en Tapijtgarens
in sisal en synth. garens

Sport

Allerlei netten

(8496V)

MIRAKELS TE NIEUWPOORT

De Nieuwpoortse kapitein Jan VROOME, varende sinds 31 oktober 1705 met het koopvaardijchip «Onze Lieve Vrouw van Lombardzide» uit Oostende naar Nantes en terug, bevond zich op 2 februari 1706, te 4 uur 's namiddags opnieuw op de Vlaamse kust voor Nieuwpoort en loste schoten ter ere van «onze lieve vrouw van Lombardien».

In de boordjournalen van de Vlaamse schepen, vnl. van kapers, vinden we aldus duidelijk sporen van de verering onzer zeelui voor Onze Lieve Vrouw van Lombardzide.

De saluutschoten te harer ere komen herhaaldelijk voor, zo bij kapitein Jacob MORALIS, varende met de *St.-Joseph*, «Ende wij salueerden Onze Lieve Vrouwe van Lombardien» (20 september 1690); bij kapitein Martinus MAES, varende met *Het Serpent*, «omtrent de 1½ uren quamen voor Lombardy wij leesden Avemarie ende schooten drie schooten», of bij kapitein Joannes LINDERSEN, varende met het fregat de *Ste François*, die ten anker komt voor Nieuwpoort op 16 januari 1705 en vermeldt dat zij «schooten een schoot voor onze lieve vrouwe van Lombardije». Bovendien werden heel wat schepen met de naam van O.L. Vrouw gedoopt.

Reeds in 1659, bekomt kapitein Simoen Elias een commissiebrief ter kaapvaart voor een snauw met die naam. Naderhand vinden we de naam terug op een reeks Nieuwpoortse kaperschepen o.a. van de kapiteins Jacob DUDAL (1690), François BARREVOETS (1690 en 1691), Guillaume de Zeure (1691), Pieter VROOME (1704), Jan VROOME (1705) en bij de Oost-ende kapers Charel CONTANT (1706) en Joannes VAN VLIEMEN (1706).

Vanwaar die bijzondere verering voor O.L. Vrouw uit Lombardzide? Ze komt voort uit een oude overlevering die tot vandaag werd bewaard. Op het einde der 16e eeuw — in 1596 beweert men — vonden zeelui een houten Maria-beeld op de boorden van de zee, vóór Lombardzide. Zij plaatsten het in een kapel. Sedertdien waakte het beeld over de vissers en de zeelui en kwam het terecht in de parochiekerk van de gemeente. Anderen, waaronder J. FILLIAERT, een kenner van de Westkust — beweren dat het beeld werd opgedolven uit het duinen, zand bij de zee. Wat er ook van zij, het beeld dat gekend is onder de naam van O.L. Vrouw der zeven weën, had dadelijk een mirakuleuze roep en kreeg een buitengewoon sukses. Het is een schoon, slank en voornaam beeld.

Het staat in de linkerbeuk van de kerk van Lombardzide. In 1914 werd het beeld gereed van de oorlogswoede en naar Oostende overgebracht, waar het zolang in de *St.-Pieters- en Pauluskerk* werd bewaard. Bij de gedeeltelijke verwoesting van de kerk, door een Engels bombardement, op 22 september 1917, bleef het ongedeerd rechtstaan, wat door de Oostendse bevolking als een wonderdadig verschijnsel werd geïnterpreteerd.

In mei 1920 herstelde men het geschonden beeld en op 27 juni van hetzelfde jaar werd het met veel ceremonieel terug naar Lombardzide gebracht.

Het goud- en zilverwerk van het beeld was in 1914 ingedolven ge-

worden en werd op de plaats zelf, hoewel beschadigd, teruggevonden. Deze kleine schat bevatte ook vijf zilveren ex-voto's van zeer oude datum (17e eeuw).

Steeds werden talrijke ex-voto's aangeboden aan het beeld in de loop der eeuwen. Sloepen en schuitjes hangen nog aan het gewelf der kerk of staan rond het beeld.

Het publiek dat O.L. Vrouw van Lombardzide vereerde bestond al tijd hoofdzakelijk uit vissers, vnl. IJslandvissers en andere zeelui. De IJslandvaarders vooral maakten de «kruisweg der zeven smarten» mee, een kruisweg rond de zeven kapelletjes gemetseld in de omheiningmuur van de kerk. Dit gebeurde vaak blootsvoets.

Immers, O.L.V. van Lombardzide was de patrones der IJslandvaarders op de Belgische Westkust.

De Oostendenaars trokken, vóór 1914, te voet of per ezelskar naar Lombardzide, soms in groep voorafgegaan door een akkordenspeler. Huisvrouwen met hun ganse gezin trokken er te bedevaart, in afwezigheid van de huisvader op zee.

De IJslandvaarders gingen hoofdzakelijk ter bedevaart vóór hun afvaart, in de vastemaand, en na hun terugkomst, in september-oktober. Tussen september en februari, wanneer ze aan de wal bleven, waren zij geregeld aanwezig op de zaterdage mis van O.L.V., gelezen voor het welzijn der vissers.

Op 2 juli, O.L.V.-bezoekdag, begint de noveen van O.L.V. der zeven weën en grijpt een processie plaats.

Niet zelden zag men, vóór de eerste wereldoorlog, zeelieden, vnl. vissers die dachten miraculeus aan een zeegevaar te zijn ontkomen dank zij de bescherming van O.L.V. van Lombardzide, zonder eerst hun gezin te gaan groeten, zich recht naar het heiligdom begeven, zonder een woord te spreken vaak barrevoets, om te bedanken. Slechts na gebeden en menige kaars geofferd te hebben, kregen ze het woord terug om de vragen van vrouw en kinderen en reders over de reis en de vangst te beantwoorden.

Tussen de nu nog bewaard gebleven ex-voto's, vinden we een zilveren hart, opgedragen aan O.L.V. van Lombardzide door de kaperskapitein François CARPEN, TIER van Oostende, met als datum 1696. Een ander zilveren hart werd geschonken door de kapitein Jan VROOME en zijn luitenant Laureyns REUBENS, beiden van Nieuwpoort, met «oblygatie van alle Saterdaghe op de autaar te hangen», wat een bewijs schijnt te zijn van een eeuwigdurende gift alsmede van het reeds bestaan van de zaterdage mis. Beide harten beelden tevens het oorlogsschip der betrokkenen uit en laten vermoeden dat het gaat om bedankingen voor een of andere ontsnapping aan zee- of oorlogsgevaar.

Een kleiner zilveren hart draagt eveneens de beeltenis van een klein visserssloepje met mast en zeil.

Tussen 1661 en 1668 schreef de toenmalige pastoor van Lombardzide, Judocus MOENS, een werkje waarin hij de wonderen verricht door O.L.V. van Lombardzide beschrijft en opsomt. Dit mirakelboekje vermeldt verschillende won-

derbaarlijke redden op zee. Aldus wordt vermeld de redding van schipper Barend EVERS en zijn volk, ontsnapt aan een zwaar tempeest in augustus 1655. Ook de beroemde kaperskapitein Joos SAP acht zich gereed door de tussenkomst van O.L.V. van Lombardzide, samen met zijn volk, uit een stormgeweld van 1655. Deze mirakels waren tevens uitgebeeld op schildertjen, welke in 1914 vernield werden. Het gaat telkens om mannen die overboord worden geslagen en wonderbaarlijk terug uit de golven op het schip worden gsmeten, terwijl tegelijkertijd de storm gaat bedaren door de gelofte aan O.L.V. van Lombardzide.

Merkwaardig is de herhaalde vermelding van bedevaarten die toen reeds blootsvoets geschieden, wat wijst op een gevestigde en eeuwenoude traditie.

Uit een klein onderzoek ondernomen in Nieuwpoort, blijkt dat de vissers en zeelui niet meer deelnemen aan de tocht van Nieuwpoort naar Lombardzide. Wat nog wel gebeurt is dat de vissersfamilie (man en vrouw samen), voor al tijdens de noveen van O.L.V. van Lombardzide, te voet naar dit bedevaartoord trekt om er de mis bij te wonen.

In de kerk van Lombardzide ziet men miniatuurscheepjes als ex-voto's staan w.o. een zeilbootje met witte zeiltjes met een romp in groen en rood geschilderd.

Een van deze bootjes, de N.25 «St. Louis», eigendom van Ch. Ghewy van Lombardzide, verbeeldt een schip dat op 18 januari 1928 in een storm is vergaan. Een tombola, tot steun van de families der drenkelingen, gaf als prijs dit bootje. De winnaar schonk het aan O.L.V. van Lombardzide.

X X X

Naast O.L.V. van Lombardzide had Nieuwpoort een eigen beschermheilige voor zijn vissers: Onze Lieve Vrouw van de Nood Gods. Het als miraculeus beschouwde beeld van O.L.V. van de Nood Gods bevond zich in de parochiale kerk van Nieuwpoort, en werd, volgens de legende, rondgedragen door de vissers op de wallen van de stad gedurende het beleg door de Fransen, in 1489. Het beeld werd vurig aangeropen en de burgemeester Jacob MEEGOET deed tevens de belofte een kaars te doen maken «alzo lanc als de stede groot es int ronde ghemeten» (418 pond!) teneinde de overwinning te bekomen door de voorspraak van de heilige.

Na een laatste stormloop moeten de Fransen opkramen en werd deze overwinning der dappere Nieuwpoortenaars toegeschreven aan hun betrouwen op de Moeder Gods: de zegepraal werd inderdaad toegeschreven aan de tussenkomst van Onze Lieve Vrouw ten Nood Gods.

In latere tijden offerde de wet van de stad nog van tijd tot tijd een kaars voor O.L.V. ten Nood Gods die tevens de beschermelinge werd van de gilde van de *Doorne Kroon*, de maatschappij van Rhetorica.

Het is ook ter ere van de heilige dat de Sint-Jansprocessie door de stad werd ingesteld.

Het beeld van O.L.V. van de Nood Gods hing in de kerk van Nieuwpoort op het einde van de

kruisbeuk, langs de zuidkant. Het ging verloren in de ruines van de oorlog van 1914-1918.

O.L.Vr. van de Nood Gods werd vooral door de vissers vereerd. Heel wat geloften werden te harer ere afgelegd en veel missen gelezen vóór en na de vaart op IJsland. Gemakkelijk werd een pond kaarsen opgestoken om haar gunstig te stemmen. Schepen droegen haar naam, o.a. de snauw van Jacobus WILLART en die van Gelein TIMMERMAN (1690). Toen het slecht ging met de visvangst voor de «Compagnie van Vischvaert» van Nieuwpoort, in november 1729, liet men 4 missen lezen voor het altaar van «Onze Vrouwe van de Nood Gods, patronesse van de visschers», om de slechte vangst te doen keren.

Trouwens, de Nieuwpoortse vissers hadden reeds hun bijdrage geleverd voor een ander miraculeus beeld, het «heilich Cruys» van Middelkerke.

De traditie vertelt dat dit kruisbeeld werd gevonden op het strand door Nieuwpoortse vissers, die het naar de kapel van Raversijde brachten, waaruit het verdween. Het werd echter teruggevonden op het strand. Men plaatste het beeld dan te Nieuwpoort, waaruit het op nieuw verdween om, volgens de enen, zelf naar Middelkerke te trekken of, volgens de anderen, naar Middelkerke gebracht te worden door de Nieuwpoortse vissers, die er de bevoorrechte dragers van waren in processies en ommegangen.

Het kruis stond eveneens in geur van mirakeldoenerij. In elk geval is de geschiedenis zeer oud, vermits er reeds in 1569 een schenking is genoteerd te zijner ere. Een eerste broederschap van dit kruis ontstond in 1657. Na herhaalde inzinkingen werd deze broederschap opnieuw ingericht in 1856.

In 1914 werd het kruis in veiligheid gebracht en in 1935 kreeg het een nieuw altaar.

Of dit kruisbeeld iets te maken had met het «thuisken van trucidif», een kapelletje dat te Nieuwpoort buiten de stadswallen heeft bestaan, is niet kunnen achterhaald worden.

Zoals te Nieuwpoort kwam ook te Middelkerke het breekpunt in de verering voor de miraculeuze beelden met de oorlog 1914-1918.

Walter DEBROCK
Voorzitter Marine Academie
van België

Een scheepswerf uit Vigo, een Spaanse haven op de Noordwestkust, heeft een overeenkomst met Cuba getroffen voor de herstellingen van het grootste gedeelte van de Cubaanse hoogzeevloot. Vele van de Cubaanse grote treilers werden trouwens op deze Vigo-werf gebouwd.

X X X

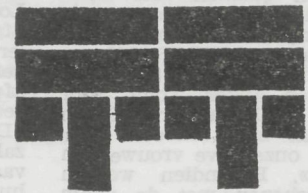
Volgens bepaalde biologen zou de kabeljauw uit de Noordelijke IJszee duidelijke tekenen vertonen van overbevissing. Deze biologen vrezen dat binnenkort de massa van de volwassen en kuitschietende kabeljauw niet meer zal kunnen instaan voor een normale voortzetting. Daarom wordt voorgesteld een minimum netmaaswijdte van 155 mm. verplichtend te stellen en een minimum lengte van 55 cm. voor de kabeljauwsoorten.

AAN BOORD VAN DE Z.47 „SATURNUS’ WERDEN DOOR ONS DE VOLGENDE AFSTANDSBEDIENINGEN GELEVERD EN GEMONTEERD, T.W. :

- pneumatische afstandsbediening voor de hoofdmotor
- stuurmachine, vislier

NIJVERHEIDSWEG 1
3341 LJ
HENDRIK IDO-AMBACHT
TELEFOON : 01858-4011

SEMPRESS



Machinefabriek Sempress B.V.

Pneumatische- en hydraulische apparatuur
voor automatisering en afstandsbediening.
Technisch advies, engineering, fabricage,
installatie, onderhoud, service.

Sempress N.V.
Antwerpsestraat 202 - 204
2510 - Mortsel
Telefoon : 031 - 490618 - 402614
Telex : 32827

Uw elektrische installatie is in goede handen bij:

Bakker Sliedrecht

**Ontwerp en installatie:
Bakker Sliedrecht
elektro-industrie b.v.**

- ontwerp
- uitvoering
- begeleiding
- in bedrijf stellen
- after sales-service van complete elektrische installaties boord van
- baggerschepen
- visserijschepen
- kraanschepen
- offshore schepen
- grote voorraad INDAR draaistroomgeneratoren, met een vermogen van 20-400 KVA
- gelijkstroom en draaistroom machines tot 3500 KW
- BEN draaistroommotoren tot 300 KW
- TRANSMOTOR omvormers

**Reparatie en onderhoud:
Bakker Repair b.v.**

- draaistroom- en gelijkstroomreparaties
- reparatie van hoogspanningsmachines, in samenwerking met BERL (British Electrical Repairs Ltd.)
- spoelenfabricage, zowel hoog- als laagspanning
- mechanische reparaties
- impregneren en ingieten
- metaalspuiten
- assen vernieuwen
- dynamisch balanceren
- collector- en sleepringreparaties
- reparatie en onderhoud ter plaatse
- transformator-reparaties
- testen/beproeven

Marcel Lambregt : visser in het goud

5 augustus 1930 : die dag treedt de nog piepjonge Marcel Lambregt in het huwelijk met Gabriëlle Christiaen. Oord van gebeuren? Ergens in de Westhoek in de buurt van Adinkerke. Sedert die dag heeft zich een boeiend leven ontsponnen waarin de zeevisserij centraal stond. Kon trouwens ook moeilijk anders want Marcel was de zoon van Henri Lambregt — in die middens beter gekend als de Wittes — en dus trok ook Marcel, op amper 11-jarige leeftijd sowieso de grote vlakke op. Vader Henri Lambregt had zich toen al een flinke reputatie weten op te bouwen als visser. Op amper 22-jarige leeftijd liet vader Henri zijn eerste schip «leggen». Het werd de «P.10» en meteen de eerste van een hele reeks want nadien kwamen nog de P.26, de O.25, de O.26 en de O.315. Intussen had Henri Lambregt de Westhoek ingeruild voor Oostende zoals dat in die tijden overvloedig gebeurde. Van daaruit werd het boeiend visserijbedrijf van Henri Lambregt verder uitgebouwd maar ontpopte Marcel Lambregt, de huidige jubilaris, zich als zijn rechterarm.

Vader Lambregt ontpopte zich ondertussen als een man met zijn voor initiatief. Aldus behoorde hij tot de stichters van de verzekeringsmaatschappij De Ster, zette een eigen vislossersbond, De Verenigde Motorvissers op de been en behoorde eveneens tot de stichters van het ondertussen verdwenen Verbond van de Belgische Zeevisserij. Met de rederij Lambregt ging het ondertussen de goede weg op want de vloot omvatte niet minder dan zes treilers, met name de O.25, de O.121, de O.215, de O.242 en O.285 en O.286

Toen werd het voor vader Henri Lambregt allemaal een beetje te veel en kwam de figuur van Marcel Lambregt in het volle licht te staan. Samen met zijn broers nam hij het beleid van de rederij over maar werd Marcel Lambregt tevens voorzitter van De Ster, werd hij lid van de VOZOR, lid van de Vislssersbond en bovendien ondervoorzitter van de Rederscentrale. Tussendoor vond hij het bovendien niet te min om onderricht te geven, in de vorm van spoedcursussen, aan werkloden die hun zin hadden gezet op een omscholing tot zeevisser.

En zoals dat inherent is aan een zeevisserijbedrijf kende Marcel Lambregt ook tegenslagen. Vooral de O.285 kwam toen overvloedig in de picture. In 1941 werd het vaartuig door Duitse vliegtuigen gebombardeerd maar dank zij de koelbloedigheid van de schipper kon het ergste voorkomen worden. Nietteman liep het vaartuig met zware averij de haven van Milford binnen. In maart van het daarop volgende jaar werd de O.285 opgeëist door de geallieerden en ingezet om rookgordijnen aan te leggen bij het landen van troepen op de vijandelijke kusten. Pas in 1946 werd het vaartuig terug vrijgegeven door de militaire overheid.

11 januari is tenslotte de fatale datum geworden voor de O.285. Het vaartuig liep vast op de klippen aan de zuidkust van IJsland. Meerdere dagen was er hoop dat het vaartuig zou kunnen gered



Het echtpaar Lambrecht - Christiaen dat, omringd door vele familieleden, hun gouden bruiloft vierde. (Foto N.v.d.K.)

worden; de hevige stormweders beukten echter zo fel dat het vaartuig uiteindelijk reddeloos verloren ging. Een duistere periode in het boeiende vissersleven van Marcel Lambregt maar ook van die tegenslag bekwam hij manmoedig.

Zoals meerdere van zijn vakgenoten verbleef Marcel Lambregt pakweg gans de oorlog in Engeland waar hij zich actief toonde in dienst van de Navy. Hij was ondermeer motorist aan boord van een bevoorradingschip van de geallieerden en toonde zich ook daar een plichtsbewust man.

xxx

Na de oorlog was Marcel Lambregt nog geruime tijd een intens werkend man; zelfs nu nog kan hij geen stap wijken van het zeevisserijbedrijf dat hem tegenspoed maar ook veel arbeidsvreugde geschonken heeft. Op 71-jarige leeftijd kan hij daarop voldaan terugblikken. Net zoals hij dat deed toen hij afgelopen dinsdag, met zijn echtgenote, in familiekring het vijftigjarig jubileum van zijn huwelijk vierde. Mede namens onze redactie een gemeend proficiat en nog vele jaren gelukkig samenzijn.

In 1979 werd er in Groot-Brittannië 315 duizend ton verse en bevroren vis ingevoerd, tegenover slechts 260 duizend ton het voorgaand jaar. Dit is dus een verhoging met meer dan 20%! Het is begrijpelijk dat men in Britse middens ergens begint te spreken van overspoeling van de binnenlandse markt en van dumpingprijzen.



Matrozen Eric Priem en Fernand Cauwelier, schipper Erwin Vantorre en stuurman-eigenaar Charles Vandewalle (van links naar rechts op de foto) zijn blij. Ze beleefden de redding van hun leven toen de Z.429 «Kon-Tiki» ter hoogte van het Zuid-Engelse Ramsgate plots slagzij maakte, de machinekamer onder water liep en ook de zendinstallatie overspoeld werd. Hun in 1967 gebouwde boot liep op een onbekend voorwerp, wellicht een wrak. Een minivloot vissersboten en schepen snelden ter hulp. De Britten zonden zelfs een helikopter van de basis Manston. Ook de carferry «Prins Laurent» bood hulp. Tenslotte kon de bemanning van de «Breughe», die het noodsein uitzond, de «Kon-Tiki» bevrijden van haar gevaarlijke netlading en naar Oostende slepen. Niemand aan boord liep verwondingen op. Uiteindelijk bleek de «Kon-Tiki» minder gehavend dan eerst werd gedacht. (Foto WDB)

SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

P.V.B.A.

VICTORIALAAN 30, OOSTENDE

TEL. (059) 32 08 21

HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN

Agent en Depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven SIGMA COATINGS

De p.v.b.a. Scheepstimmerwerf LOWYCK & ZOON en zijn personeel die deelgenomen hebben aan de opbouw van het visserschip Z.47 „Saturnus” bieden hun gelukwensen aan de reders en de bemanning en wensen hen veel succes.

(8456V)

VALCKE FRÈRES n.v.



- SCHEEPSMOTOREN + ELECTROGEENGROEPEN
- SCHEEPSHERSTELLINGEN
- MECHANISCHE WERKPLAATS
- INJECTIEMATERIAAL BOSCH & CAV
- WISSELSTUKKEN
- HERSTELLING VAN CONTAINERS

ANTWERPEN

Nassastraat, 37
Tel. (031) 31.06.90
Telex 31167

OOSTENDE

H. Baelskaai, 3
Tel. (059) 32.18.14 - 15
Telex 81426

ZEEBRUGGE

Tijdokstraat 26
Tel. (050) 54.41.79
(050) 54.51.79
Telex 81951

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

WESTENDELAAN, 1

8450 NIEUWPOORT

Tel. (058) 23 48 71
Tlx 810.32

ONZE BESTE WENSEN AAN REDER EN BEMANNING VAN DE **Z.47 „SATURNUS”** VOOR BEHOUDEN VAART EN RIJKE VANGSTEN.

De „Saturnus” voert een nieuwe generatie aan die met de laatste technische snufjes op gebied van vislieren en stuurinrichtingen uitgerust zijn :

- Een 4 trommel vislier, aangedreven door 145 PK elektromotor, voor maximale trekkracht van 24 ton, volledig gelagerd op kogel- en rol-lagers, en met pneumatische afstandbediening van trommelremmen en friktiekoppelingen.
- Tandwielkast met 2 snelheden : voor boom- en voor grond-visserij.
- Een hydro-motorische stuurinrichting met dubbele stuurmogelijkheid : hydro-motorisch voor besturing door autopiloot-systeem en handhydraulisch d.m.v. stuurwiel op handpomp in afzonderlijk hydraulisch circuit.

Volgende vaartuigen : Z. 53 „VAN DIJCK” — P.V.B.A. Depaepé - Versluys
Z.296 „MOOIE MEID” — Red. „De Zwerver”
Z. 92 „LUNDY” — Red. J. & L. Flitser
Z.289 „JAN BREYDEL” — Red. Hennaert
op stapel Red. Versluys
Z. 84 „DE KLAUWAERT” — Red. Utterwulge
Z. 85 Red. Couwyzer

(8548V)

Pas verschenen

JAARBOEK VAN DE HAVEN VAN ANTWERPEN 1980-1981

Met zijn 533 blz. is dit viertalige jaarboek eens te meer hét «Wie is Wie» van de Antwerpse havenbedrijvigheid. Het bevat o.a. de volledige nomenclatuur, met afzonderlijke alfabetische personenindex, van de te Antwerpen gevestigde officiële diensten voor economische en havenactiviteiten, de beroepsverenigingen en de maritieme en havenondernemingen, alsmede talloze nuttige gegevens van praktische aard.

Als losse bijlage omvat het jaarboek de «Atlas van de Haven van Antwerpen», waarin 24 detailkaarten en 27 blz. informatie, bestaande uit de volledige lijst van de straten, dokken, sluizen, bruggen, tunnels en bedrijven in het havengebied — met opgave van hun ligging op de kaarten — alsmede een handig register van de kaainummers en een overzicht van de haveninfrastructuur.

Zoals steeds is het jaarboek het meest up-to-date en onontbeerlijke werkinstrument voor elkeen die, vanuit binnen- en buitenland, geregeld in contact treedt met de officiële diensten en de zakenwereld in de Antwerpse haven.

BESTEL NU UW EXEMPLAAR

Verkrijgbaar bij :

1) Boekhandel Antwerpse Lloyd, Eiermarkt 23, B-2000 Antwerpen (tel. 031/34.05.50), tegen de prijs van F 636, BTW inbegrepen.

Per post : België F 716 - Buitenland : BF 800.

2) Drukkerij «Het Nieuwsblad van de Kust», H. Baelskaai 27, Oostende, mits storting van dit bedrag op p.c.r. 000-041.89.87-44.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

BELGISCHE KUSTWATEREN OP HET COMMUNAUTAIR PAD

In de verdeelsleutel van de nationale pot ten voordele van de gewesten wordt rekening gehouden met de grote van de gewesten. Aldus is Wallonië daar bevoorrecht omdat dit gebied uitgestreker is dan het Vlaamse Gewest.

Uit de nationale pot, samengegeld volgens het dotatiestelsel, krijgt het dan ook meer dan Vlaanderen. De Vlaamse volksvertegenwoordiger Verroken dacht hierbij aan onze kustwateren en het «nationaal Kontinentaal Plat» en stelde voor dit bij West-Vlaanderen te voegen, waardoor het Vlaamse Gewest nu groter zou worden dan het Waalse Gewest en de Walen zowat in het eigen net zouden gevangen worden door de grootte van het grondgebied als één criterium te stellen voor de verdeling van de nationale pot.

Het is duidelijk dat dit op een veto van de Walen zou stuiten. Gelukkig voor hen, kwam de Raad van State hen hierbij te hulp, alhoewel zij het anders toch ook niet zouden genomen hebben en de lamme-goedzak - Vlaming het dan daarbij toch gelaten zou hebben. Nu besliste de Raad van State dat de kustwateren en het Kontinentaal Plat, nationaal zijn, dus niet aan het Vlaamse Gewest kunnen toegevoegd worden.

Spijtig, want dan zouden ook de reglementen ten voordele van onze visserij gewestelijk kunnen genomen zijn geworden, van het ogenblik dat zij niet discriminerend zouden zijn voor de visserij van de andere lidstaten. Het zou echter toch beter en gemakkelijker zijn geweest.

Waar de Walen het echter willen, worden bepaalde zaken toch Waals, zoals bv. het water, niettegenstaande de Maas toch ook door Vlaanderen spoelt, en de Walen hun afvoerwater als smeerslapperij meegeven naar de kust. Het water werd hier echter niet nationaal, maar gewestelijk, en voor dit water en voor de verbetering van de Scheldetoegang, de waterafname van de Maas voor drinkwater na zuivering, enz... wensen zij een grote Vlaamse compensatie ! En ze kregen die ! ! !

En dan spreekt men van het vieren van 150 jaar België !

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

(7116N-8199V)

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 32 00 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(83241V)

Herrie op de Internationale Zeerechtkonferentie

Het tweede gedeelte van de negende sessie van de internationale zeerechtkonferentie is onder een slecht gesternte gestart. De eerste sessie dateert reeds van 1974 te Caracas en nog kwam men tot geen oplossing wat betreft de uitbating van de zeebodemrijksdommen buiten de 200 mijlszone dat wil zeggen in de internationale wateren. De ontwikkelingslanden die onmogelijk de zware kosten kunnen dragen van zeebodemonderzoek, boringen en uitbating, maar toch hun aandeel wensen in deze internationale rijksdommen in de zeebodem, hebben zich hard te weer gesteld tegen de beslissing van de Verenigde Staten om, zonder dat tot een overeenkomst gekomen werd, toch met de zeebodemonderzoekingen en proefboringen te beginnen. De voorzitter van de 67 ontwikkelingslanden heeft de Verenigde Staten gewaarschuwd dat deze landen tot tegenmaatregelen zouden overgaan en bepaalde akties van de Verenigde Staten zouden boycotten. Het is inderdaad

zo, dat de ontwikkelingslanden een aandeel wensen in de opbrengst van de uitbating van de rijksdommen van de zeebodem, aandeel dat echter volgens de industriële machten te hoog aangeslagen is. Op dezelfde konferentie verdedigde de vertegenwoordiger van de Verenigde Staten zich met er op te wijzen dat de uitbating slechts ste vanaf 1988 en dat het dus operationeel kan worden ten hoogste gaat om het lokaliseren van de rijksdommen en het proefboren. Verder zouden de Verenigde Staten zich op ieder ogenblik bereid verklaren, zo het binnen een bepaalde tijd toch tot een overeenkomst komt, onmiddellijk de regelen van de overeenkomst toe te passen. Dit werd door de EEG afgewezen. Aan de kant van de 77 staan eveneens Rusland, de Oostbloklanden en China. Aan de kant van de Verenigde Staten staan Frankrijk, West-Duitsland, Japan en Engeland, om de voorname te vernemen, dat wil zeggen hoog-industriële landen.

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 —

Schotse producentenorganisatie over de kop ?

De financiële crisis in de Scottish Fishermen's Federation (de Schotse Producentenorganisatie) zal de reders bloot stellen aan druk vanwege de kopers die zullen kunnen bieden wat ze wensen te bieden vermits de producentenorganisatie door de bodem van haar geldkoffer zit. De S.F.G. had reeds een tussenkomst van de regering bekomen van 340 duizend pond, hetzij 23 miljoen B. fr. die in drie maand tijd voor ondersteuning van een bodemprijs, opgebruikt is. Verscheidene leden wensen de eens

zo machtige Schotse Redersfederatie vragen te stellen over het waarom van het verdwijnen van de 600 duizend pond van eigen tussenkomsten en de 340 duizend pond regeringssteun of in totaal 63 miljoen B. fr. In Groot-Brittannië stellen de producentenorganisaties een bodemprijs in, die hier voor de S.F.O. zeker te hoog lag, omdat de tussenkomsten bij opvang dan ook zoveel hoger liggen. Met de prijsinzinkingen voor de vis in de laatste tijd in Groot-Brittannië is het, vooral voor de

Schotse Redersfederatie een drama geworden en werden op enkele maanden tijd de beschikbare opvangfondsen er door gejaagd. Het alternatief voor de vissers zal nu worden, aanvaarden wat de kopers bieden ofwel thuis blijven van de visserij. Willy Hay, voorzitter van de Schotse White Fish Producers zei, dat het een catastroof wordt voor de reders en vissers wanneer zij uit vissen moeten gaan zonder in de rug gedekt te zijn door een minimumprijs voor de vis. Dezelfde voorzitter gaf als voorbeeld voor de prijsinzinking in de markt, het feit, dat men twee jaar terug in Peterhead nog 40 pond kreeg (ongeveer 2.650 B. fr.) voor een bak kabeljauw en dat dit nu tot de helft is terug gekomen. In de week van 21 juli kreeg aldus de nieuwe 20-meter treiler „Kevella” voor 165 bakken wijting en schelvis, namelijk het haar toegestaan kwantum, juist 92 duizend B. fr. ! Dit vaartuig dat amper 6 maand nieuw is heeft 23 miljoen B. fr. gekost en het is duidelijk dat met dergelijke opbrengsten de rederij geen eindjes aan elkaar kan knopen.

OOK ANDERE PRODUCENTEN- ORGANISATIES IN MOEILIKHEDEN ?

De moeilijke financiële toestand waarin de Schotse Redersfederatie zich bevindt, zal waarschijnlijk ook de andere Schotse en Britse producentenorganisaties er toe aanzetten beter toe te zien op het door de vingers glippen van de geldelijke hulp die zij van de regering gekregen hebben. Dit des te meer omdat er hier zelfs organisaties onder zijn die nog een groter tussenkomst in de opvang aan hun leden waarborgen. Nu dat de leden van de Schotse Redersfederatie niet meer zullen kunnen gesteund worden door de eigen organisatie door een ophoudprijs en men overtuigd is dat de kopers hiervan zullen wensen te profiteren, menen de andere producentenorganisaties dat dit eveneens een weerslag zal hebben op hun afslagen en problemen voor hen zal scheppen.

De S.F.O. (Schotse Redersfederatie) was reeds niet in te goede doen met de andere producentenorganisaties, zodat er nu zeker niet beter zal op worden.

DE PETERHAND-VLOOT TERUG NAAR DE HAVEN

Toen men in de week van 21 juli nog 3 pond kreeg voor een bak jonge schelvis, sprak men toen reeds van een blokkade van de haven. Gekonfronteerd met deze toestand, werd een aktiecomitee op touw gezet met enkele schippers aan de leiding die het op zich namen per radio alle eenheden uit Peterhead terug naar de haven te roepen, waar toen reeds de helft van de 440 schepen binnen lagen. Volgens Jim Lovie, voorzitter van de Schotse Redersfederatie, staat men voor een totale marktinzinking. Zelfde Jim Lovie beklagde er zich over dat de regering zijn organisatie een verbod opgelegd had om verder de uitvoer van vis te betoelagen, terwijl anderzijds op de eigen markt, de eigen kopers weigeren een redelijke prijs te geven voor de vis.

REGERINGSHULP AANGEKONDIGD

Nadat de Schotse visserij te Aberdeen vergaderd heeft en er een grensdatum bepaald heeft voor regeringshulp en tussenkomst, konden de Schotse staatssecretaris Georges Younger en Lord Mansfield, aan de visserij van regeringszijde mededelen dat waarschijnlijk nog vóór het einde van de maand augustus een regerings-komunikee zal vrij gegeven worden voor hulp aan het betrokken bedrijf. Het zou gaan om 9 miljoen pond, hetzij zowat 600 miljoen B. fr. De Britse regering zou geneigd zijn de eigen visserij verder te steunen tot men een beter inzicht zou krijgen over de resultaten en de toekomst van de visserij als gevolg van de E.E.G.-besprekingen. In ieder geval heeft het terugroepen van de Schotse vloot, dat vooral indrukwekkend was te Peterhead en het ultimatum door de Schotse vissers gesteld te Aberdeen de Britse regering er toe aangezet, minstens hulp te beloven die nog deze maand zou toegekend worden. Voor hoelang dit echter aan de thans moeilijke toestand van de visserij in het algemeen en van bepaalde producentenorganisaties in het bijzonder, zal tegemoet komen moet de toekomst en de eventuele evolutie van de visprijzen in de afslagen uitwijzen. Indien de zeer lage prijzen in de afslagen behouden blijven dan wordt de regeringstussenkomst ten slotte een plaaster op een houten been. Het is duidelijk dat, zolang de verwerkingsbedrijven en de kopers over goedkope ingevoerde visprodukten kunnen beschikken, de toestand op de aanvoermarkten niet drastisch zal veranderen.

Nigel Atkins, de nationale voorzitter van de Britse Producentenorganisaties heeft ondertussen te Brussel bij de Kommissie een beroep gedaan om de invoer van visprodukten uit derde landen strikt te beperken. Terzelfdertijd werd nog eens door Nigel Atkins aangedrongen voor een regeling op E.E.G.-basis tussen de verscheidene lidstaten, waarbij als een minimum, 45 % van de beschikbare kwota in de gemeenschapswateren aan de Britse vissers moet toegekend worden.

Nog in verband met de ontoereikende prijzen voor vis in de Britse afslagen, vernemen we dat de rederij Marr & Son, haar top-treilerpaar, de „Norina” en „Idana” te Fleetwood opgelegd heeft.

De laatste uitvaart van dit koppel ging voor de rederij gepaard met een verlies van 1,1 miljoen B. fr. De rederij verkiest dan liefst voorlopig haar treilers te Fleetwood binnen te houden.

De Z.47 heeft uiteraard

een SAILOR - S.S.B. en U.H.F.

Antwerp Marine Radio Company

(8545V)

HAEGEMAN P.V.B.A.

SLIJPESTEENWEG 36, 8432 LEFFINGE

TEL. (059) 30 14 34

VERWARMING — SANITAIR

DEGELIJK MATERIAAL

GOEDE AFWERKING

(8544V)

CHOCKFAST

GOED

EN

SNEL

BMB N.V.

Ledeganckkaai, 7a, 2000 ANTWERPEN

Tel. (031) 16 09 20

(8543V)

Voortbestaan van walvissoorten blijft bedreigd

We hebben reeds een paar malen een artikel gewijd aan de controverse tussen voor- en tegenstanders op de walvisjacht. Men kent ons standpunt in dit geval, waarbij wij noch het standpunt van de luidschreeuwers van de ene, noch deze van de andere kant volledig kunnen bijtreden. We zijn niet voor een totaal verbod zoals sommige biologen, in de armen genomen door de vereniging „Greenpeace“ wensens tot stand te zien komen. We zijn evenmin voor een jacht tot het uiterste, verdedigd door diegenen die aan de walvissen veel verdienen. Wel zijn we voor het onder controle houden van het aantal walvissen, zoals we dit zijn voor de zeeorobben. We gaan hierbij in de richting van het multi-species-denken, waarbij we onderlijnen dat men niet, tot in het foute, een bepaalde vissoort moet beschermen, zodanig dat dit falikant uitvalt voor de andere soorten waarop de beschermde soort aas en zich mede voedt.

Hieronder laten wij nu een artikel volgen verschenen in de IJmuider-Courant van de hand van Kees Klaase dat we, wegens de goede documentatie, niet wensens te onthouden aan onze lezers, maar waar we toch menen een stellingname in te zien ten voordele van een onaannemelijk totaal verbod op de walvisjacht.

Voor het 32e achtereenvolgende jaar is vorige week de Internationale Walvisvaart Commissie (ICW) bijeen geweest. In die rustige Engelse badplaats Brighton confererde een gezelschap deskundigen uit — op dit moment — 24 lidstaten over het volgende jaar in de wereldzeeën af te schieten aantal (quotum) walvissen.

Opnieuw vlogen voor- en tegenstanders van de jacht op deze reus der zee, elkaar beleefd, maar hardnekkig in de haren, om — ogenschijnlijk niet van de wijs gebracht, door haast traditionele protestacties tegen de jacht — ten slotte moe vergaderd op de proppen te komen met een aantal maatregelen om de jacht te reguleren. Afspraken, die meer bescherming moeten bieden aan de ernstig bedreigde walvis, maar die toch niet datgene beloven, waar de beschermers van de oceaanreus zo hartgrondig op hopen: een algemeen verbod van de commerciële walvisvangst.

Er blijft voorlopig genoeg werk aan de winkel voor de milieu-organisatie Green Peace, die inmiddels spectaculaire acties met het schip, de Rainbow Warrior, probeert aan te sturen op een zogenoemd «moratorium» voor de walvis, een stillleggen van de vangst voor een periode van tien jaar, om het voortbestaan van de soort te verzekeren.

Al op de tweede dag van de IWC-vergadering in Brighton werd een voorstel tot een algemeen verbod op de walvisvaart afgestemd. Dit voorstel was op tafel gebracht door Nederland, de Verenigde Staten en Frankrijk. 13 leden stemden voor en 9 tegen, met 2 onthoudingen. Een driekwart meerderheid van de stemmen was echter noodzakelijk. Felle bestrijders van een algemeen verbod en

trouwens van elk verbod dat de walvisvangst aan banden legt, zijn vooral Japan en de Sovjet-Unie.

Een Amerikaans initiatief om vorig jaar al tot een verbod op de jacht op 's werelds grootste diersoort te komen, mislukte eveneens. Milieubeschermers houden hun hart vast voor de walvis en voor elk jaar dat zonder een jachtverbod voorbijgaat. Als er niet spoedig een verbod op de vangst wordt uitgevaardigd, zullen de walvissen wellicht over tien jaar uitgeroeid zijn.

De Internationale Walvisvaart-Commissie is de enige instantie waarmee afspraken kunnen worden gemaakt over de jacht op de walvissen. Na vorige week is het echter duidelijk, dat de voor- en tegenstanders zich steeds meer in blokken beginnen op te stellen, waarbij de standpunten danig verharderen.

Van de totale jaarlijkse walvisvangst nemen de Sovjet-Unie en vooral Japan samen zo'n 85 pct. voor hun rekening. Bovendien jagen de Japanners niet alleen zelf, maar kopen ze vrijwel alle walvissen van kleinere walvisvarende landen, zoals Spanje. Niet voor menselijke consumptie geschikte walvissen of delen daarvan worden verwerkt tot honden- en kattenvoer. De rest wordt gebruikt voor onder meer leer- en cosmetische industrie.

Omdat Japan veel walvisverwerkende bedrijven in Spanje en Zuid-Amerikaanse landen opkoopt, dreigt Japan de hele internationale walvisvaart te gaan beheersen. Temeer nu de Sovjet-Unie, ondanks fel verzet in de Commissie tegen elk verbod, enigszins aan 't afbouwen lijkt door kleinere vloeten op de walvisvaart te sturen. De Russen hebben laten weten dit te doen uit zorg voor het voortbestaan van de proef.

Japan schermt vandaag de dag ter verdediging van de walvisjacht nogal ongelofwaardig met werkloosheidscijfers. Duizenden Japanners zouden zonder werk komen als de walvisvangst moest worden gestopt. Daarbij worden getallen van 50.000 werknemers genoemd. Ook het feit dat walvisvlees voor de Japanner een belangrijke bron van voedsel is, moet de fanatieke jacht op het als redelijk intelligent bekendstaande zeedier rechtvaardigen.

Het moet de Japanners echter bekend zijn, dat door de massaslachtingen op zee de walvis dreigt te worden uitgeroeid. Er zijn geen steekhoudende argumenten te bedenken voor het door constante overbejaging domweg opsouperen van deze diersoort in de wereld.

Twee jaar geleden nam de Internationale Walvisvaart Commissie een resolutie aan, volgens welke het niet meer is toegestaan walvisproducten te importeren van landen die geen lid zijn van de commissie. Vrijwel elk walvisvarend land is daarom tot de commissie toetrededen. In de Europese Gemeenschap wordt hard gewerkt aan een invoerverbod van walvisproducten, welke per 1 januari 1982 zou moeten ingaan.

„Het zijn juist deze maatregelen die uiteindelijk de jacht op walvissen onrendabel zullen maken,

voor zover ze dan nog niet commercieel zijn uitgestorven” aldus Pieter Lagendijk, bioloog en medewerker van Greenpeace, die als regelmatig bezoeker van IWC-conferenties vorige week in Brighton was. „Wat nu moet gebeuren is een cooperatief optreden tussen walvisbeschermende landen zodat deze voldoende tegenwicht kunnen vormen tegen de Internationale Walvisvaart Commissie. Toetreding van meer landen tot de commissie zal nodig zijn wil de exploitatie van walvissen kunnen worden gestopt”, zo meent Lagendijk.

Het is intussen droevig gesteld met de walvis in de wereldzeeën, terwijl inmiddels niet meer wordt bestreden dat voor alle produkten waarvoor de walvis als leverancier dient, alternatieve grondstoffen voorhanden zijn. En dat het daar, om ook niet meer nodig is om op walvissen te jagen. De blauwe vinvis, de meest bedreigde walvissoort, is het grootste dier dat momenteel op aarde leeft. Er zijn er mogelijk nog pakweg zes- à zeven-duizend in leven. Biologen achten de kans uiterst klein, dat de soort zal overleven, zodat voor deze walvis elk verbod vermoedelijk te laat komt.

De resultaten van de vergadering in Brighton van de Internationale Walvisvaart Commissie van vorige week laten zich globaal als volgt omschrijven: in de Stille Oceaan bij Japan mogen volgende

jaar „maar” 890 potvissen worden afgeslacht in plaats van het eerder al toegestane quotum van 1.350 („Beter dan niets”, aldus de Amerikaanse delegatieleider Richard Frank, die zich sterk had gemaakt voor een totaalverbod over dit resultaat); er is een iets lager quotum vastgesteld van Groenlandse walvissen die door de eskimo's van Alaska mogen worden afgeschoten; er is een totaalverbod op de vangst van de Noordkaper door Russische fabrieksschepen in het Zuidelijke Oceaangebied; plus verbod op de „koude” harpoen, die een langzame en pijnlijke dood veroorzaakt. Het gebruik van de harpoen met een explosieve lading moet onnodig lijden voorkomen.

Na afloop van de conferentie toonde de Amerikaanse delegatieleider Richard Frank zich vrij optimistisch. Volgens hem moet binnen drie à vijf jaar een einde te maken zijn aan de commerciële walvisvaart. „Het aantal dieren dat jaarlijks wordt gedood, is gedaald van 46.000 vijf jaar geleden tot 14.000 het afgelopen jaar”, aldus Frank die erop wees dat in de afgelopen jaren een belangrijk akkoord is bereikt over een verbod op de walvisvangst met grote fabrieksschepen en ook dat in de Indische Oceaan al geen walvissen meer mogen worden gevangen.

„We blijven streven naar een compleet verbod op de walvisvangst” aldus een vastberaden delegatieleider Frank.

De aanvoer van kabeljauw in IJsland bedroeg in 1979 zowat 368 duizend ton, terwijl dit in 1976, het jaar van de kabeljauwoorlog, nog slechts 284 duizend ton was. In 1980 verwacht men een aanvoer van 480 duizend ton, waarvan eind juni reeds 278 duizend ton binnen was! Aan schelvis werd in 1978 rond de 40 duizend ton aangevoerd en in 1979 was dit reeds 52 duizend ton. Koolvis krom in deze periode van 44 tot 57 duizend ton. Rode poot van 32 tot 62 duizend ton.

De West-Duitse vissers uit Bissum, kregen het aan de stok met het eigen onderzoekingsvaartuig de „Solea” die in de 3-mijlszone viste met een motor van 850 PK, terwijl dit aan de eigen visserij slechts tot 250 PK toegelaten is. Het verwijt van de kleine visser is dat men heel wat meer wegvangt dan voor onderzoek nodig is en dat, vooral veel tongen medegenomen wordt door bemanningsleden en vorsers naar huis! Wij zelf zijn daar ook van overtuigd dat heel wat „smakjes” meegaan naar huis. Het is daar alleen niet het geval.

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

Weetjes...

In het Lager Huis lopen geruchten over een mogelijk nakend ontslag van minister Peter Walker, die Landbouw, Voeding en Visserij onder zijn beleid heeft. Minister Walker zou niet akkoord gaan met het economische politiek door de regering gevoerd.

x x x

Meer en meer Britse vissers laten na hun dood, hun as op zee uitstrooien. Bij ons nog niet veel van gehoord over het uitstrooien op zee van as van overleden vissers.

x x x

Noorwegen doet voor het ogenblik aan proefvisserij voor paarvissen met bodemnetten. Deze proeven hebben reeds hun nut in gebieden van de Noordzee bewezen. Straks zal Noorwegen dit in de Barentssee uittesten. Naar het schijnt zou dit beterkoop zijn voor brandstofverbruik, maar een groter bemanning vergen.

x x x

Twee Ierse vissers uit de vissershavens Portavogie in Noord-Ierland werden elk tot 50 duizend B. fr. boete veroordeeld voor het vissen op haying in verboden gebied. De rechter liet uitschijnen dat een volgende maal strenger zou opgetreden worden en het vistuig en de vangst mede in beslag zouden genomen worden.

x x x

De IJslandse diepzeevloot bestaat uit een negentig tal treilers waarvan slechts een tien tal die ouder zijn dan tien jaar. We mogen wel zeggen dat IJsland een zeer moderne hektreilersvloot bezit.

x x x

Kwaliteit krijgt toch nog altijd een goede prijs. Dit stellen we terug vast toen maandag in de afslag te Oostende twee IJslanders verkochten. De ene IJslander kreeg voor zijn kleine en minder verzorgde bonen ongeveer de opvangprijs tot iets over de 1.000 fr. terwijl de bonen van de tweede IJslander tot 1.900 fr. de ben gingen.

x x x

Iedere vissoort plant zich het best voort, voedert zich het best en groeit het meest in één voor deze soort best geschikt watertemperatuur die slechts op bepaalde zeer korte duurtijden in de natuur gehaald wordt. In de Oostbloklanden legt men zich nu toe om in de visfarming vooral bij de forel en karper, door aanpassing van de warmtegraad van het water, zoveel mogelijk deze geschikte temperatuur te halen en te behouden.

x x x

Op het laatste ogenblik verschenen in Groot-Brittannië de cijfers van de, door de regering toegestane wekelijkse makreel-

kwota voor de visserij op de Schotse westkust. Deze visserij gaat inderdaad in op 9 augustus te middernacht. Diepvriestrellers kunnen in plaats van een wekelijkse kwotum, een gezamenlijk kwotum van 1.200 ton verkiezen voor de visserijduur gaande van 10 augustus tot 31 december.

x x x

Door Britse schepen in eigen havens aangevoerde en in de afslag gezette verse vis viel in 1979 terug van 956 duizend ton in 1978, tot 838 duizend ton. Dit is een vermindering met 14%. Onder de aangevoerde vis kwam, wat het gewicht betreft, de makreel als eerste naar voor met 352 duizend ton, een nieuw rekord. Wat er rechtstreeks op zee aan de fabriekschepen van derde landen overgeladen werd, zal men wel nooit juist te weten komen. De aanvoer door Britse vaartuigen van kabeljauwsoorten viel terug van 126 naar 109 duizend ton.

x x x

Op de Oost-duitsse werven van Stralsund worden thans voor rekening van de Sovjet-Unie, twaalf fabriekschepen gebouwd. Verder werd door dezelfde werf onlangs een supertreiler van de Atlantiek-Klasse afgeleverd, nadat voorheen reeds negen van deze mastodonten aan Rusland overgedragen werden. Zo te zien, laat Rusland het nog altijd niet na in de vernieuwing en modernisering van zijn vloot te voorzien. Deze vloot kan immers in tijd van oorlog even nuttig zijn.

x x x

Chili zal de eigen reglementering op de visserij moeten aanpakken in het licht van beschermende maatregelen en het veilig stellen van de toekomst voor de visserij. Inderdaad is de Chileense aanvoer, van 600 duizend ton in 1972 tot 2,4 miljoen ton in 1979 gerezen. Hierbij werd nog bijna 70 duizend ton weggevoerd door Zuid-Korea, Japan en Spanje, die met vergunningen uitgerijkt door Chili in de 200-mijlszone mogen optreden. Anderzijds voerde Chili in 1979 voor 6,7 miljard B.fr. uit, tegenover slechts 5 miljard in 1978. Vismeel en visolie komt echter voor 75% in deze uitvoercijfers voor.

x x x

Op de treilers van de Franse diepzeevervisserij vertegenwoordigt de brandstofkosten thans 25 proc. van de totale uitbatingskosten. In 1979 was dit nog maar 15 proc. en in 1978 slechts 11 proc. Van begin '79 tot op heden betekent de verhoging van de brandstofkosten voor de grote treilers van de Franse diepzeevervisserij die aan campagnevissen doen, zowat 7 miljoen B.fr. per vaartuig!

x x x

Vijftien Portugese vissers die sedert 51 dagen door het «Polisario» (het onafhankelijkheidsfront, dat rechten laat gelden op Spaans Marokko), aangehouden waren, werden door het Polisario vrij gelaten. De vissers hadden een goede be-

handeling gekregen. De Portugezen werden aangehouden omdat Portugal het Polisario weigert te erkennen als de vertegenwoordiger van het Sahamaanse volk.

x x x

Nogmaals werd er op gewezen, dat in landen met een hoog visverbruik de gevallen van hartinfarcten het minst voorkomen. Japan, dat het hoogste visverbruik per hoofd kent, beschikt inderdaad over een te benijden statistiek, nl. het laagst aantal hartziekten.

x x x

In Frankrijk werden 3.000 bébés-kreeftjes van 5 tot 6 cm lang, op een diepte van tien meter uitgezet tussen de vissershavens «Pors - Elven» en «Loguivy». Het is niet de eerste maal dat men in Frankrijk aan herbevolking doet van kreeftjes. Dit is een bijzonder lovende initiatief. Jammer genoeg moet er een voortdurende controle uitgeoefend worden op deze gebieden omdat men te vroeg geneigd is deze kreeftjes aan de haak te slaan.

x x x

In Frankrijk tracht men meer en meer vissers te winnen om aan akwacultuur te doen en hen te wijzen op de toekomstmogelijkheden in dit bedrijf. Men gebruikte hiervoor diamontages en zelfs gelijde uitstappen richtte men in.

x x x

Te Calais en te Boulogne is men zeker niet warm te krijgen voor de bouw van een tunnel onder het Nauw van Kales. Inderdaad zijn er sinds 1975 enorme sommen geïnvesteerd in deze havens voor de uitbouw van de zeeverbindingen met Groot-Brittannië en de economische activiteiten die hierdoor ontstaan zijn. De Kamer van Handel en Nijverheid van Calais bezorgde de Britse delegaties die voor een tunnel kwamen pleiten, dan ook een eerder lauwe ontvangst.

x x x

In de eerstkomende Commissievergadering die op het laatst van september voor de deur staat, zal er alleen over bepaalde beschermingsmaatregelen gesproken worden en besprekingen in voorbereiding tot het bepalen van kwota voor bepaalde vissoorten. Anderzijds wordt aan de Britten thans meer waardevolle viskontingenten aangeboden zoals kabeljauw, schelvis makreel, wijting enz., terwijl soorten als horsmakreel (poer) nu buiten beschouwing gelaten wordt.

x x x

De Britse, Franse en West-duitsse vertegenwoordigers te Brussel wensen de landen die aan industriële visserij doen, besprekingen op te leggen en deze terug te brengen tot een vergelijkbare basis met hun visserij voor verbruikersdoeleinden.

x x x

Ierland, Italië en Denemarken zouden voorstander zijn van een 12-mijlszone. Hierin ziet de Schotse Staatssecretaris voor de visserij, de heer Buchaman-Smith, een aanwijzing dat nog niet alles verloren is voor het bekomen van een eigen exclusieve 12-mijlszone rond de Britse kusten.

De grote Britse Ross-Food Company in Grimsby heeft ongeveer 400 man, volle- en part-timewerkers naar de dop gestuurd, zo geheten tot augustus. Het is vooral het bedrijf dat "fish-fingers" maakt dat bijzonder getroffen is. Ook de Findus Company in Grimsby heeft haar 3.000 werknemers reeds verwittigd voor tijdelijke werkloosheid en voor halve-week werktijden.

x x x

Twee vissers uit Sri Lanka werden gered na 106 dagen met hun vaartuigje op zee op drift geweest te zijn. Door motorpech dreven zij af. Zij hadden voor een paar dagen voeding aan boord, maar moesten zich naderhand verhelpen met het aan de haak slaan van vis die rauw gegeten werd en door het drinken van schilpaddenbloed. De motorist die het waagde olie te drinken om zijn onstuitbare dorst te lessen vond men des anderendaags dood. Zijn lijk werd over boord gezet. Beide overblijvenden werden tenslotte door een Indonesische boot gered.

x x x

Het visserijsyndikaat te St Malo verzet zich tegen een eventuele versmelting tot één enkele rederij van de bestaande diepzee-visserijen. Eén en ander was het gevolg van de moeilijkheden die de rederij S.A. Plevy te St. Malo ondervindt en het voornemen van deze rederij door de samenvoeging met andere rederijen deze moeilijkheden op te vangen. We vragen ons af in hoeverre de onuitstaanbare bemoeizucht en arrogantie van de syndikaten zich nog zal toespitsen vooraleer de werkgevers het welletjes zullen vinden.

x x x

In de Franse vissershavens "La Turballe" heerst er terug opwinding onder de vissers nadat 30 ton sardienen terug over boord dienden gezet te worden. De sardienen waren te groot, 17 stuks per kg. en aldus niet gewild door de inleggerijen die wel over ingevoerde Italiaanse sardienen konden beschikken van 30 stuks in één kg. De kleinere sardien is mals en past zich aan de sardienenblikjes beter aan.

x x x

De Franse sardienvisseren uit "La Turballe" overwegen de kleinere sardienen, van ongeveer 30 stuks in één kg. te gaan vissen in de verboden zesmijlszone. Inderdaad vissen zij buiten deze zone te grote sardienen die door de inleggerijen niet gewild worden.

x x x

De Britse makreelvisserij beklagt er zich over dat tot nog toe niets beslist is over de reglementering van de makreelvisserij die voor de West-Schotse kust voor de deur staat. De datum waarop deze visserij gewoonlijk start, ligt nog slechts enkele weken ver en nog altijd weet men niet wanneer deze dit jaar zal beginnen en welke kwota zullen toegekend worden. Anderzijds zit men nog met de onenigheid tussen Londen en de visie van Britse producentenorganisaties tot de zijne maakt die een seizoenkwotum en het Schot departement voor de visserij, die de visie van de Schotten steunt welke wekelijkse kwota toegekend wensen te zien.

Weetjes...

Men had enkele weken terug een goede hoop dat nog dit jaar een E.E.G.-reglementatie over de visserij tot stand zou komen. Nu heeft men echter deze hoop opgegeven om deze regeling in voege te zien komen tegen 1-1-81.

x x x

In Nederland heeft een nieuwe garnaalkotter de KG. 7 van 24,4 m. proefvaart gelopen. Aan boord is een 300 PK motor en 2 hulpmotoren van elk 60 PK die een wisselstroomgenerator aandrijven. Er is visruimkoeling en in het ruim een garnaalkoeler met een capaciteit van 180 kg. De kisten met garnalen worden in dit ruim opgeslagen. Er is een verstelbare schroef die een straalbuis draait en een visliet met hydraulische aandrijving. Verder is een Deca Plotter aan boord, een radar, kleurenecholood, schrijvend echolood, automatische pilot, radiozender en ontvanger en marifoon. Wat dit beestje kost werd niet gezegd, maar het zou ons niet verwonderen dat die goed zijn brood verdient.

x x x

In Denemarken, Polen en Noorwegen heeft men vastgesteld dat de visfarmerijen die gebruik maken van de bestaande meren, oorzaak zijn van sterk opletende verontreiniging dezer meren, als gevolg van de afval van de kwekerijen. Vooral in kleine binnenmeren vormen zij een toenevend gevaar voor waterverontreiniging. Voor een kwekerij met een capaciteit van 10 ton, komt het afval overeen met deze veroorzaakt door 300 mensen.

x x x

De Ierse vissers zullen als protestdemonstratie gratis vis uitdelen aan het publiek. Zij eisen van de regering, dat de lasten voor de visserij verlicht worden, waaronder een uitstel van aflossing der leningen, een toelage voor kostendekking van de brandstofprijzen en een heropening van de Keltische Zee voor een haringvisserij voor een bepaalde periode. Sommige Ierse vissers zijn zelfs bereid gevonden om het verbod op de haringvisserij in de Keltische Zee te negeren. Als de Ieren die bij de visserij gelegen zijn, dergelijke eisen stellen, wat moeten we dan van de Belgische visserij zien eisen, die veel groter afstanden af te leggen hebben?

De Shetland ontvingen verleden week één in Noorwegen nieuw gebouwd 39-meter treiler voor een aldaar gevestigde schipper-reder. Het vaartuig is uitgerust met een motor van 2.100 PK en heeft 100.000 miljoen B. fr. gekost. Het beschikt over 6 vistanks die samen 500 ton kunnen bergen. Het schip is vooral voor purse-seinetreilerij gebouwd.

x x x

Door het lid van het Europees Parlement, mevrouw Ewing, werd aan de commissie van de E.E.G. gevraagd om onmiddellijke stappen te nemen om eveneens de heffing op de ingevoerde kreeften uit Canada, van de thans op 5% op 25% te brengen en dit aldus in overeenstemming te brengen met de thans geldende heffing voor de andere lukse-voedingsmiddelen.

x x x

Men begint nu aan energiebesparing te doen bij het gebruik van koelkasten en koeltoonbanken, door de afgevoerde warmte in deze koelkasten op te vangen en te gebruiken om aan waterverwarming te doen. Bepaalde firmas van koelkasten en koeltoonbanken kunnen nu reeds het toestel bijleveren die afgezette warmte opneemt en opspaat voor verwarmingsdoeleinden. In West-duitsland bekomt men zelfs een staatspremie bij aanschaffing van dergelijk apparaat.

x x x

Ook in de West-duits 12 mijlzone durven de Nederlanders al een tongen stropen. De "Hendrik Shenk" met zijn 1.200 PK liep hierbij echter in de muil van de leeuw en werd door het Duitse wachtschip "Eider" opgevangen en opgebracht. Het kostte hem een boete en het verbeurd verklaren van 1.200 kg. tong en aan het vistuig.

x x x

Men wijt aan de verven "anti-fouling" de oorzaak te zijn van watervervuiling door zware mineralen. Inderdaad, deze verven gebruikt voor het schilderen van de romp van de vaartuigen zetten giftige stoffen af in het water, namelijk lood, chroom, tin, maar vooral koper. Op de kusten van Californië is het gebruik van deze verven de oorzaak van de vergiftiging van de weekdieren, waaronder in het bijzonder van de mosselen. De anti-fouling-verven worden vooral gebruikt omdat zij het aanhechten van zeewier en zee-microorganismen beletten. Niet verwonderlijk dat ze schadelijk zijn voor de levende wezens in zee.

REDERS
LEEST UW
VAKBLAD

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).

OVERLEVEN IN EEN LUCHTBEL

In de Verenigde Staten heeft men een studie gemaakt over de mogelijkheden van ontsnapping uit omgeslagen vissersvaartuigen die dus met de kiel in de lucht drijven. De kustwacht heeft inderdaad reeds meerdere malen ondervonden dat, uren na het ongeval, overlevenden zich in een luchtbel in het vaartuig konden in leven houden.

Wanneer een vaartuig overdraait en met de kiel in de lucht gaat drijven, heeft de lucht gewoonlijk niet de tijd gehad om allemaal te ontsnappen. De lucht blijft dan aanwezig in het vaartuig zelf in hetgeen men een luchtbel noemt, hetzij deze luchtbel het vaartuig drijvende houdt, of niet.

Ondervragingen bij de overlevenden en de studie over dergelijke ongevallen zelf hebben het mogelijk gemaakt een soort handleiding uit te geven over wat men dan best onderneemt of niet.

Men raadt in dit geval aan, een luchtbel te zoeken zo hoog mogelijk in de omgekeerde top van het vaartuig en vooral niet in paniek te geraken (ge moet het maar kunnen zeggen). Het is van belang een voorwerp te pakken te krijgen waarmee men door kloppen op de wand zijn levende aanwezigheid kan melden aan eventuele redders. Wanneer U meent zelf het vaartuig te kunnen verlaten, stippelt dan eerst goed uw weg uit en hierbij vooral niet vergeten dat alle deuropeningen zich nu omgekeerd bevinden, niet alleen van boven naar beneden, maar ook van links naar rechts. Indien U met meer dan één zijt, tracht aan een voldoende lang touw te geraken die diegene die probeert het vaartuig te verlaten, om zijn midden vastlegt. Deze koord moet liefst ergens in de nog niet door het water ingenomen ruimte vastgemaakt worden.

Als diegene die tracht te ontsnappen er niet geraakt, dan kan hij door op het touw te trekken wellicht terug de luchtbel bereiken. Probeer het liefst in verscheidene malen door eerst de deuropening juist te verkennen vooraleer U verder te riskeren. Neem liefst een drijvend voorwerp of boei mede (hoe dat moet gebeuren onder water?) omdat U dit waar-

schijnlijk, zo U buiten het vaartuig geraakt, in de open zee best zult kunnen gebruiken.

Indien U het vaartuig op eigen middelen niet kunt verlaten, tracht U dan zo hoog mogelijk uit het water te houden, vooral wanneer het water koud is. Beweeg U zo weinig mogelijk in de luchtbel om zo goedkoop mogelijk op de aanwezige lucht te leven. Vermijd in elk geval iedere paniek. Tracht nooit zelf een gat te maken in de wand, gezien de lucht in de luchtbel onder druk staat zou deze langs daar ontsnappen en de luchtbel onmiddellijk vol lopen en, zo het vaartuig op de luchtbel drijft, zou dit in de diepte verdwijnen.

In dezelfde handleiding staat ook nog hoe men best de opgesloten bevrijdt. Hiervoor doet men beroep op een eraringrijke duiker en/of zwemmer die de opgesloten tracht te bereiken, nadat men eerst in contact komt, men de opgesloten verwittigt en van hen een beschrijving van het vaartuig tracht te bekomen, zo men zich door de wand verstaanbaar kan maken. Noodzakelijk voor de redders is eveneens zich te vergewissen van het soort type vaartuig en zo spoedig mogelijk aan een plan of beschrijving van het vaartuig te komen om de weg te kunnen uitstippelen langs waar men de opgesloten kan bereiken. Men moet ook trachten de omvang van de luchtbel te schatten of aanwijzingen hierover te krijgen om de duur van de overlevingskans van de opgesloten te bepalen. In het uiterste geval kan men ook proberen het vaartuig door een takel terug recht te krijgen. Inderdaad heeft men reeds uitgemaakt dat hiertoe soms geen te zware kracht vereist is. Bevestigt eveneens een lijn en boei aan de drijvende kiel om, zo het vaartuig zinkt, de positie hiervan te kunnen bepalen.

Deze handleiding kan wellicht nuttig zijn, maar we menen dat er toch zo een oneindig verschil is tussen dit en de werkelijkheid, vooral als dit in slecht weder of in de mist gebeurt (denken we hier aan de B.604).

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.

ONVERANTWOORDE HOUDING TE BOULOGNE VAN DE STAKENDE VISSERS, OPGEHITST DOOR DE SYNDIKATEN

BINNENKOMENDE TREILERS MOGEN NIET LOSSEN!

Verleden week gaven we een uiteenzetting over de onenigheid die er bestaat tussen de visserssyndicaten en de rederijen te Boulogne. Voornaamste moeilijkheid is het voorstel van de rederijen om de effectieven aan boord te verminderen van 22 tot 20 man en op de ietwat kleinere treilers van 20 tot 18 man. Deze twee bemanningsleden zouden niet afgedankt worden, maar als invallers gebruikt worden of aan wal te werk gesteld. Er blijft dus werkzekerheid voor alle tegenwoordige bemanningsleden.

De grote rederijen op de verre visserij zijn hiertoe verplicht omdat de schepen niet meer rendend kunnen uitgebaat worden, vooral als gevolg van de stijgende brandstofprijzen. De werkzekerheid wordt echter wel in het gedrang gebracht door de syndicaten die niet wensen toe te geven, want de rederijen verkiezen dan te gaan opliggen. Heeft men een ogenblik gedacht dat het begrip en het verstand het zou halen bij de syndicaten, dan heeft men het verkeerd voor, want deze laatsten hebben hun houding nog verstrakt en hebben de afvaart van een diepzee-treiler verhinderd, waar de bemanningsleden wel akkoord gaan met een verminderd bemannings-effectief van 20 tot 18 man. Aldus werden de schipper en de bemanningsleden verhinderd de treiler aan te doen en werd er onder meer een robbertje gevochten. De rederij heeft het verhinderen van in zee te steken door een deurwaar dier laten vaststellen en de leiders van de syndicaten voor de rechtbank betrokken wegens het verhinderen en het beletten van het 'recht op arbeid'.

De rechtbank zal hier in kortgeding een uitspraak dienen te maken. Anderzijds werd het lossen belet van de binnenkomende treilers «Zélande» en «Islande». Vooral voor het eerste vaartuig, dat slechts een halve industriële treiler is en verse vis aanbrengt, zul-

len de gevolgen zeer zwaar zijn. De kwaliteit van de vis zal er erg onder lijden en mede eveneens de paaien van de vissers waarvan het belangrijkste deel in een percentage op de bruto-besomming berekend wordt.

Ook een IJslands vrachtschip, de «Stutlasfoss», die bevroren vis aanvoert, kreeg geen toelating om te lossen. Men stelt zich derhalve te Boulogne de vraag tot hoever de stakersbeweging nog zal gaan en of de syndikaten zo maar voor honderd duizenden frank economische schade aan de betrokken rederijen mogen veroorzaken en zelfs aan rederijen en invoerders die niets met de zaak te zien hebben. Verder riskeert men, door alle aanvoer te weigeren en zelfs deze stakingsbeweging naar Lorient te trachten over te brengen, eveneens het stilliggen van de visverwerkingsbedrijven!

We menen dat het hoog tijd is om aan de arrogantie van de syndikaten paal en perk te stellen, zoals men dit trouwens reeds deed bij wet in Groot-Brittannië, waar sinds een achttal dagen, de machten en de rechten die de syndikaten zich toegeëigend hebben, werden beknot. De kruik gaat zo lang te water tot ze barst, en we menen dat de syndikaten ergens de grens overtreden hebben, waarbuiten de werkgevers en zelfs de gevestigde machten en overheden niet meer bereid zullen gevonden worden om nog te volgen.

De aktie van de syndikaten leidt tenslotte tot zelfvermietiging en de overheid heeft tot plicht, zonder konsideratie van persoon of van afdreiging, paal en perk te stellen aan bepaalde machtsmisbruiken en intimidaties, zoniet zal dit tot zelfvermietiging leiden.

Wat zouden de syndikaten zeggen, moest men de door hen ontvangen kapitalen van de werkmans, eens opeisen en terug geven aan de werknemers. Hoelang zouden die opruiers dan nog kunnen bestaan?

VAN MANNEN EN DE ZEE

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

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

DEENSE SCHIPPER TE GRIMSBY VAN DE ENE IN DE ANDERE OVERTREDING

Men zegt nog al eens dat een ongeluk nooit alleen komt. Dit was nu eens specifiek het geval met een Deense schipper die de haven van Grimsby moest aandoen om een ziek bemanningslid dringend te laten verzorgen. De Deense schipper viste op smelt (sandeel) en zijn vistuig werd niet volledig in orde gevonden door Britse inspektors die van de gelegenheid gebruik maakten om aan boord te komen. Gezien dit onverwachts openthoud en het verschijnen in kortgeding voor de rechtbank, besloot de schipper dan maar zijn vis in de afslag te zetten. Hierbij werd dan vastgesteld, dat behalve de smelt, tamelijk veel kabeljauw en wijting te voorschijn kwam. Een onderzoek bracht aan het licht, dat er een bijvangst van bijna 17 % aan deze soorten voorhanden was, terwijl de wetgeving

op dit stuk slechts 10 % bijvangst toelaat.

Tot slot zag de schipper zich veroordeeld worden om gevestigd te hebben met een net van 4 cm. op gewone vis terwijl in dit geval de netmaaswijdte 7,5 cm. dient te zijn. Had hij de 10 % bijvangst aan andere vis niet overschreden, dan zou hij beschouwd geweest zijn als hebbende gevestigd op smelt en in dit geval was een netmaaswijdte van 4 cm toegelaten. Hij kreeg 25 duizend B. fr. boete, maar het net werd niet aangeslagen. Men kan zich nu wel gerust de bedenking maken bij hoeveel vissers op smelt, het regelement op de bijvangst niet overtreden wordt. We kennen geen enkel visser die een bijvangst terug over boord zou zetten.

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 23, 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.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Het is eens te meer een erg kalme week geweest in de Oostendse vismijn waar alleen vrijdag en maandag voor wat vis gezorgd werd. Dinsdag werd slechts één vangst van de Monkey Bank gebracht, zowat 350 bennen. Erg veel schelvis, waarvan ruim 100 bennen kleine totten. Die kregen een zeer flauwe prijs en moesten zelfs voor een groot gedeelte opgevangen worden.

Van IJsland kregen we maandag zowat 2150 bennen vis, veel rode zeebaars die tussen 1040 en 1900 fr kreeg volgens de grootte. Schelvis deed het niet te best en kreeg slechts tussen 25 en 34 fr. Voor de koolvis lag de prijs tussen 25 en 33 fr terwijl de weinige leng die er was toch rond de 4 fr kreeg. Blauwe leng, slechts een tiental bennen in totaal, kreeg zelfs tot 55 fr. De aanvoer van rode zeebaars was duidelijk te groot voor het jaargetijde, er werden dan ook zowat 400 bennen opgevangen en verwezen naar dierenvoeding.

De spanvissers waren alleen vrijdag op de markt. Teveel van het goede die dag en prijzen die sterk tegenvielen. Vooral de redelijk grote gullen van de N.706-O.243 zouden maandag duurder verkocht worden zijn. Nu werd hooguit 1700 fr voor een ben mooie shelfood betaald, maandag haalde dezelfde gul tot 240 fr Spijtig dat de marktregeling hier nogal eens te wenselijk overlaat, een beter verdeelde aanvoer zou zeker niet misplaatst zijn

Afvaarten uit Folkestone
Dagelijks te 19.00 22.10

Van het Kanaal een totale tongenaanvoer van 7100 kg, meest grote soorten. De prijzen zijn iets teruggefallen ten overstaan van verleden week met grote tong tussen 205 en 230 fr en middensoorten tussen 272 en 295 fr het kg. De kleinere sorteringen kregen van 250 naar 260 fr waarbij de voorkeuze het duurst waren.

De bijvangst van het ene schip was een stuk groter dan van het andere en bevat 439 bennen, meest Schotse schol, steenschol en platvis. Ook een mooie partij staartvis. Al die soorten kregen evenwel maar matige prijzen. We zijn inderdaad nog volop in de zomer en volgende week moeten we zeker geen te beste markt verwachten met de feestdag van 15 augustus op een vrijdag.

De kustvisserij doet het erg goed met groter wordende garnaaalvangsten die wel wisselende prijzen kregen. Garnaaal schommelde inderdaad tussen 30 en 129 fr. het kg. waarbij het prijsverschil in hoofdzaak bepaald werd door het kwaliteitsverschil. Vrijdag evenwel was de markt overladen en gingen de prijzen op het einde dalen wegens gebrek aan vraag. Het begin van deze week was de aanvoer weer veel kleiner als gevolg van het minder goede weer. Vandaar dinsdag weer prijzen tussen 95 en 129 fr.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 21 JULI 1850

Z.429	195.350
Z.600	220.155
Z.465	308.702
	725.207

VRIJDAG 1 AUGUSTUS 1980

Z.519 Kn	16	900	200	652.943
Z.427 Krp	9	—	90	275.338
Z.533 Krp	—	—	85	240.632
Z.42 K	5	400	40	178.350
Z.570 K	3	—	20	31.886
Z.128 Krp	10	—	140	420.831
Z.526 W	—	200	85	247.179
Z.580 K	—	500	25	208.105
Z.407 K	—	700	35	30.214
				2.660.478

MAANDAG 4 AUGUSTUS 1980

Z.180 Kn	18	2000	200	828.537
Z.55 W	8	600	20	234.522
Z.596 N	11	800	120	610.694
Z.188 N	11	300	190	582.710
Z.402 Krp	10	—	160	298.440
Z.506 N	12	800	260	719.080
Z.510 Krp	10	—	—	484.505
				3.758.533

DINSDAG 5 AUGUSTUS 1980

Z.200 Kn	—	1700	180	701.211
Z.16 W	—	1200	125	718.280
Z.569 Krp	—	—	130	440.185
				1.858.706

WOENSDAG 6 AUGUSTUS 1980

Z.492 W	60	60	8	220.505
Z.431 W	400	60	9	270.020
Z.512 K	200	25	5	169.760
W.568 W	300	60	9	219.995
Z.37 Krp	—	160	10	288.963
Z.509 W	200	10	—	102.862
Z.584 N	100	160	11	342.283
Z.560 W	—	40	6	121.330
				1.735.718

NIEUWE UURREGELING

VOOR VERKOOP

VAN GARNAAL

TE NIEUWPOORT

Het stadsbestuur heeft een nieuwe uurregeling ingevoerd voor de verkoop van garnaaal in de stedelijke vismijn. Voortaan zal er iedere werkdag om 8 u. en om 14 u. garnaaal verkocht worden, behalve de zaterdag want dan is er geen garnaaalverkoop om 14 u.

VERWACHTINGEN

MAANDAG 11 AUGUSTUS 1980

IJSLAND :
O.216 (700 m t.t.z. 150 bonen, 350 schelvis, 100 kools, 50 varia)

NOORDZEE :
O.309;; N.719

KANAAL :
O.114; Z.72

WEST
O.30

DINSDAG 12 AUGUSTUS 1980

NOORD
Z.183

NOORDZEE
O.232; O.274

WOENSDAG 13 AUGUSTUS 1980

NOORDZEE
Z.209; Z.62

WEST
Z.509

HOOGWATER-BOEKJE 1980

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijden 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 havenverkeer en getijsein 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

UURTABEL

DER OVERVAARTEN

VOOR DE WEEK VAN 10 TOT 16 AUGUSTUS 1980

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 3.15 6.05 7.35 10.05 te 14.40 19.35

Op 16 aug. bijk. afvaart te 10.45 en 16.30

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 8.00 11.00 14.00 17.00 20.00

Op 11, 12, 13, 14 en 15 bijk. afv. te 2.00 23.00

Op 10 aug bijk. afv. 23.00

Op 16 aug. 80 bijk. afv 200

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Dagel i kjslet

Dagelijks te 1.45 6.00

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Dagelijks te 0.05 10.10 11.30 15.45 18.45 z

Op 10 aub bijk. afv. te 0.15

Op 16 aug. bijk afv te 10.10 15.15

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 9.00 12.00 15.00 18.00 21.00 23.59

Op 11, 12, 13, 14, 15 en 16 aug. 80 bijk. afv. te 300 600

OOSTENDE

VRIJDAG 1 AUGUSTUS 1980

NOORDZEE

O.135-O.279	12	300	—	254.612
O.131-O.369	11	630	—	619.729
O.242-N.706	8	550	—	811.210

WEST

Z.509	6	25	690	229.026
-------	---	----	-----	---------

MAANDAG 4 AUGUSTUS 1980

IJSLAND

O.217	18	1470	—	1.490.185
O.129 z	18	670	—	888.549

EST

WEST

N.45	6	220	—	351.922
------	---	-----	---	---------

KANAAL

O.127	18	160	2885	869.039
Z.162	18	420	4360	1.583.184

DINSDAG 5 AUGUSTUS 1980

MONKEY BANK

O.134	14	350	—	316.390
-------	----	-----	---	---------

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)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	4-8-80
Schelvis grote	31.60- 34.—
Schelvis midden	27.70- 31.—
Schelvis klein	15.10- 25.—
Kabeljauw	32.20
Gul	31.40- 43.—
Schaat	.....
Zeebaars	61.20- 63.—
Leng	20.80- 33.20
Schartong	42.40- 54.60
Heilbot	10.60- 22.40
Koolvis	188.—245.—
Zeevolf	22.— 30.20
Hondstong	33.20- 40.60
Staart	40.80- 60.—
Wijting	19.— 20.40

DMMD893

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	4-8-80
Lappen	.....
Grote	207-217
3/4	220-230
Blok	271-282
Voor-kleine	276-292
Kleine	246-260
Slips	211-221

Zeebrugge

	215-226	200-229	220-255
Grote	.....	.....	.....
Blok	243-258	228-250	234-260
Fruit	279-299	279-290	286-305
Schone kleine	233-259	256-280	269-284
Kleine	228-240	240-254	234-248
Tout petit	213-216	215-218	186-200
Slips	196-208	196-204	196-200

Nieuwpoort

	240-	-	204-231
Tong I	.....	.....	.....
Tong II	285-	-	240-280
Tong III	35-	-	327-335
Tong IV	350-	-	353-340
Tong V	310-	-	306-317
Kleine	260-	-	247-251

PLADIJS

Oostende

	4-8-80	5-8-80	6-8-80
Grote	.....	.....	.....
Grote iek	28-36	.....	.....
Kleine iek	21-28	.....	.....
Derde slag	21-27	.....	.....
Platjes	18-32	.....	.....

Zeebrugge

	24-30	30-32	28-40
I	.....	.....	.....
II	.....	.....	.....
III	24-30	30-32	28-40
IV	25-30	30-34	32-40
V	23-28	22-28	28-32
	20-24	18-22	20-22

Nieuwpoort

	50-	-	50-
Moeten	.....	.....	.....
Grote pladijs	50-	-	50-
Platjes	50-	-	54-
Drielingen	35-	-	30-36

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

1-8	7		1.941.770			
3-8	5		5.198.399			
5-8	1		416.490			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

31-7	5	608	28.044	112	123
1-8	3	239	60.298	83	110
2-8	3	236	33.612	130	150
5-8	3	371	46.025	119	128

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

1-8	4	12.570	647.034
4-8	2	6.815	236.988
6-8	4	4.687	622.737

NIEUWPOORT

VRIJDAG 1 AUGUSTUS 1980

N.551	231.170
N.579	158.067
N.597	175.477
N.172	182.310

Twee westvissers op de vrijdagmarkt die beiden een variërende vangst losten. Alle prijzen voor westvis genoteerd konden goed genoemd worden en geen enkele soort diende tegen de minimum of interventiewaarde gestopt te worden. Kabeljauw werd opgekocht tegen 3.300 à 3.650 fr de ben en gul tegen 1.800 à 2.500 fr de ben. Grote wijting kreeg 1.500 à 1.700 fr de ben en kleine wijting 1.000 à 1.400 fr de ben.

Voor pladijs boekte men dezelfde prijsnoteringen als deze der voorbije marktdagen. Grote pladijs slag of drieling pladijs tot 50 fr haalde tot 48 fr het kg, middenhet kg en platjes tot 35 fr het kg. Rog werd tegen matige prijzen verkocht. Zo kreeg moerrog 63 fr het kg; tilten 56 fr het kg en scherpstaaarten 50 fr het kg. Een partij doornhaai werd opgekocht tegen 40 à 45 fr het kg. Zeehond kreeg 40 fr het kg en zandhaai 16 fr het kg. Eveneens losten twee bokkenvissers hun tong en variatie. Wegens de geringe aanvoer dezer soorten waren alle genoteerde prijzen lonend te noemen. Tong nr 1 haalde 230 à 240 fr het kg; tong nr 2 282 fr het kg; voor tong nr 3 of bloktong betaalde men 336 à 348 fruitong 350 fr het kg. Tong nr 5 fr het kg en voor tong nr 4 of werd tegen 301 à 308 fr het kg opgekocht en voor kleine tong betaalde men zelfs tot 255 fr het kg. Middenslag tarbot haalde 216 à 240 fr het kg. Opnieuw kende staartvis een dure prijsnotering en werd tegen 214 à 228 fr het kg door de winkeliers van de westkust aangekocht.

Tongschar kende een aankoopwaarde van 120 à 130 fr het kg, wijl rode soldaten tegen 70 fr het kg aan de man werden gebracht. Een goed marktverloop met een lonende prijsnotering.

MAANDAG 4 AUGUSTUS 1980

N.88	17.237
N.738	119.751

Slechts één kustvisser en één westvisser op de maandagmarkt. De oplig- en herstelperiode der vaartuigen is nog steeds de oorzaak dat de aanvoer niet zijn nor-

maal peil bereikt en onregelmatig geschiedt.

De aanvoer was te gering om aan de handelsbehoefte te voldoen. Dit had tot gevolg dat alle genoteerde prijzen langs de hoge kant konden genoemd worden. Tong nr 1 kreeg 240 fr het kg; tong nr 2 285 fr het kg. Voor tong nr 3 of bloktong betaalde men 350 fr het kg en voor tong nr 4 of fruitong dezelfde waarde. Tong nr 5 haalde 310 fr het kg en kleine tong 260 fr het kg. Middenslag tarbot werd aan 210 tot 260 fr het kg genoteerd en griet aan 180 fr het kg. Roodbaard werd aan 70 fr het kg; tongschar aan 120 tot 130 fr verkocht; staartvis aan 230 fr het kg; rode soldaten aan 98 fr het kg en zonnevis kreeg zelfs de maximumprijs van 210 fr het kg. Kabeljauw kende 2.500 tot 4.000 fr de ben als roep prijs en gul 1.900 tot 3.000 fr de ben. Wijting werd tegen de volgende prijzen verkocht, 2.700 fr de ben voor grote wijting en 1.800 fr de ben voor de kleine.

Grote en drielingpladijs werden tegen 50 fr geveild en de visjes tegen 35 fr het kg.

De weinig aangevoerde rog werd tegen lonende prijzen opgekocht. het kg; voor tilten eveneens 80 fr. Voor moerrog boekte men 80 fr en voor scherpstaaarten 70 fr het kg. Voor zeehond werd opnieuw 45 fr betaald. Het marktverloop werd gekenmerkt door geringe aanvoer met een hoge prijsnotering.

WOENSDAG 6 AUGUSTUS 1980

N.579	36.885
N.15	439.340
N.470	135.142
N.349	11.280

Noord-Yemen krijgt van de Internationale Ontwikkelingsbank een lening aan lage interest, toegerekend van bijna 900 miljoen B.fr. voor de ontwikkeling van een visserijprogramma. De eigen regering van Noord-Yemen doet daar nog 225 miljoen B.fr. bij en Denemarken 115 miljoen B.fr. In totaal toch een respectabel bedrag van meer dan 1,2 miljard B.fr., onder meer ook voor de konstruktie van een vissershaven, een aanlegkade en visverwerkingsbedrijven.

x x x

China heeft zijn eerste diepvries-treilers. Het gaat om twee treilers die voor het eerst uitgeprobeerd worden langs de Chinese Oostkust. Het gaat over twee hektreilers van 44 m. met nochtans een motor van slechts 600 Pk! Ze kunnen 290 ton vis aan boord invriezen.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	4-8-80	4-8-80	4-8-80	5-8-80	6-8-80	6-8-80	4-8-80	6-8-80
Farbot : groot (123)	200-	194-210	-	200-217	-	208-221	-	288-318
middel (123)	153-171	174-181	-	161-199	-	184-196	210-260	198-230
klein (123)	102-138	124-154	-	144-155	-	154-161	-	60-
Griet : groot (123)	132-140	134-154	-	130-149	-	158-164	180-	180-196
middel (123)	115-	108-119	-	128-138	-	124-138	-	-
klein (123)	89-	84- 95	-	110-115	-	118-120	-	-
Schelvis : groot	-	-	29- 33	-	-	-	-	-
middel	-	-	22- 26	-	-	-	-	-
klein	-	-	15- 23	-	-	-	-	-
Heek : groot	40-	-	52-	-	-	-	-	-
middel	32- 34	-	34- 43	-	-	-	-	-
klein	14- 25	-	33-	-	-	-	-	-
Lom	-	-	-	-	-	-	-	-
Leng	-	-	39-	-	-	-	-	-
Rog (I)	41- 63	58- 63	-	-	-	58- 64	80	-
Keilrog (123)	-	-	-	-	-	-	-	-
Rog (23)	-	-	-	-	-	-	-	85-
Tilten (23)	-	40- 44	-	-	-	54- 60	80-	80-
Scherpstaart (23)	-	58- 62	-	-	-	64- 68	70-	80-
Halve mans (23)	-	30 34	-	-	-	40- 44	70-	80-
Teelt (2)	-	34- 38	-	-	-	40- 44	-	-
Katrog (2)	-	19- 21	-	-	-	28- 32	-	-
Kabeljauw	-	-	50-	48- 54	-	56- 62	70- 80	85-
Gul (groot)	19- 55	38- 45	31- 48	44- 46	-	54- 68	38- 60	50- 62
Gul (middel)	-	32- 38	-	40- 44	-	38- 45	-	-
Gul (klein)	-	34 36	-	42- 44	-	32- 38	-	-
Hozemondhamme	71-173	-	-	-	-	-	-	-
Wijting : groot	20- 29	24- 30	-	28- 32	-	26- 30	56-	48- 50
klein	-	14- 17	-	14- 17	-	14- 16	36-	35-
Schar	16- 22	18 20	-	10- 14	-	14- 16	15- 35	30 45
Steenschol	13- 89	59- 64	40- 93	60- 69	-	78- 84	-	-
Zeehaai	17- 26	38- 44	-	-	-	21- 43	16-	25-
Hondshaai	-	-	-	-	-	-	-	-
Doornhaai	-	-	-	-	-	-	-	45-
Pieterman	-	-	-	-	-	-	-	-
Makreel	-	-	-	-	-	-	-	-
Horsmakreel	-	-	-	-	-	-	-	-
Zeekreeft	-	-	-	-	-	-	-	-
Schaat	-	-	-	-	-	-	-	-
Zeebaars (klipvis)	-	-	-	-	-	-	-	-
Kongeraal	7- 26	-	-	-	-	-	-	-
Schartong	-	-	-	-	-	-	120-140	120-140
Volle haring	-	-	-	-	-	-	-	-
IJle haring	-	-	-	-	-	-	-	-
Haringshaai	-	-	-	-	-	-	-	-
Steenholk	-	-	-	-	-	-	-	-
Heilbot	-	-	-	-	-	-	-	-
Steur	-	-	-	-	-	-	-	-
Koolvis	-	-	24-	-	-	-	-	-
Zeewolf	-	-	37- 62	-	-	-	-	-
Pollak	-	-	34- 51	-	-	-	210-	218-
Zonnevis	-	-	-	-	-	-	-	-
Koningsvis	-	-	-	-	-	-	-	-
Vlaswijting	-	-	-	-	-	-	-	-
Zeeduivel	-	80-201	-	80-199	-	100-211	216-235	190-214
Schotse schol	-	-	-	30	-	-	-	-
Zeehond	-	14- 18	-	10- 14	-	12- 14	44-	45-
Bot	-	-	-	-	-	-	12-	16-
Rode Poon (robaard)	-	-	-	45- 51	-	42- 38	70-	70-
Grauwe Poon (knorh.)	-	16- 20	-	20- 24	-	10- 16	35-	35-
Rode Knorhaan	31- 39	-	-	-	-	-	98-	98-
Posten	-	10- 18	-	8- 12	-	12- 16	-	-
Langoesten (midden)	-	-	-	-	-	-	-	-
(klein)	-	-	-	-	-	-	-	-
gatjes	-	-	-	-	-	-	-	-

Lees "HET VISSERIJBLAD"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 29 juli werd aangevoerd: 13 kisten kabeljauw; 6 kisten wijting; 3 kisten schol; 4 kisten schar; 3 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg.: kabeljauw vier 164; kabeljauw vijf 90-84; schol vier 96; wijting drie 65-50; schar 67-66; poontjes 67.

De besommingen waren:

YE 25 f2.370.

X X X

Aan de donderdagmarkt van 31 juli werd aangevoerd: 420 kg. tong; 15 kisten tarbot en griet; 40 kisten kabeljauw; 24 kisten schelvis; 130 kisten wijting; 85 kisten schol; 75 kisten schar; 32 kisten makreel en 47 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 17,44-16,97; grote tong 21,30-20,83; grootmiddel tong 24,05-23,62; kleinmiddel tong 24,01-23,67; tong één 22,47-22,35; tong twee 21,20-21,07; zalm 21,01.

Per 40 kg.: krab 32; steenbolk 52; horsmakreel 34-25; poontjes 25-24; tarbot 501-408; griet 428-371; kabeljauw twee 222-204; kabeljauw drie 186-132; kabeljauw vier 136-124; kabeljauw vijf 124-60; schelvis drie 154-132; schelvis vier 124-63; schol één 160-152; schol twee 156-136; schol drie 134-80; schol vier 90-63; wijting drie 80-52; makreel één 62; makreel twee 46-21,60; makreel drie 26; schar 52-32; rode poon één 204-114; rode poon twee 174; rode poon drie 164-102; tong-schar 246.

De besommingen waren:

K W22 f3.200; KW 185 f6.700; UK 129 f3.900; IJM 5 f2.330; één Deens vaartuig, de VE 224 f14.000; verder één Goedereder en één Texelaar met totaal f25.000 aan besomming.

Aan de maandagmarkt van 4.8. werd aangevoerd: 3.990 kg tong; 258 kisten tarbot en griet; 256 kisten kabeljauw; 155 kisten schelvis; 1691 kisten wijting; 1721 kisten schol; 58 kisten schar; 89 kisten makreel en 337 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 12,79-10,11; grote tong 20,79-19,97; groot middel tong 20,27-19,01; kleinmiddel tong 19,65-18,59; tong één 19,41-18,60; tong twee 18,61-17,99; zalm 2451.

Per 40 kg.: tarbot 395-300; griet 395-302; kabeljauw één 132-108; kabeljauw twee 164-120; kabeljauw drie 124-80; kabeljauw vier 14-70; kabeljauw vijf 96-40; schelvis één 66; schelvis twee 92-51; schelvis drie 66-42; schelvis vier 61-37,60; schol één 122-57; schol twee 112-57; schol drie 94-57; schol vier 81-70; wijting drie 47-37,60; makreel één 49-92; makreel twee 26-21,60; schar 61-40; tongschar 148-40; kleine kreeft 122-80; hammen met kop 190-124.

De besommingen waren:

KW 11 f 41.700; KW 22 f 28.600; KW 25 f 28.000; KW 29 f 6.800; KW 51 f 8.600; KW 77 f 5.700; KW 88 f 22.600; KW 113 f 12.500; KW 145 f 19.500; KW 149 f 8.800; KW 167 f 7.400; KW 175 f 8.900; KW 194 f 20.400; KW 214 f 7.200; KW 221 f 1.350; KW 226 f 7.600; WR 57 f 46.400; IJM 25 f 29.900; IJM 44 f 17.500; IJM 154 f 7.200; IJM 207 f 7.700; IJM 209 f 11.000.

DE VISSERIJDAGEN TE BRESKENS

In Nederland houdt men er aan vlaggetjesdagen, visserijdagen en andere te vieren, hetgeen bij ons in België minder voorkomt, om zo te zeggen in het geheel niet.

Op 9 en 10 augustus worden nu voor de 28e maal te Breskens de visserijdagen gehouden. Het bedrijf heeft eraan gehouden één en ander te bieden voor de bezoekers en nieuwsgierigen. Aldus zal de visserijvloot op zaterdag 9 augustus de bezoekers meenemen op 'n tocht op de Westerschelde. Op deze tocht zal de Nederlandse zalmkwekerij op de rede van Breskens te zien zijn.

In het stadje zelf zal er de zaterdagmorgen een rommelmarkt gehouden worden waar ook uit een opgeviste bezienswaardigheden tentoongesteld worden.

Aan de vismijn zal er ook gratis vis en garnaal uitgedeeld worden, terwijl de verbruiker in de afslag via de afslagklok zijn eigen

zootje vis zal kunnen kopen, zo uit zee gevestigd.

Ook Zevibel neemt de visserijdagen te baat om op zaterdagmorgen een vergadering te houden in de bovenzaal van de vismijn.

Er wordt eveneens een tentoonstelling in dezelfde bovenzaal van de vismijn gehouden van oude landkaarten uit de verzameling van de heer Gittenberger. Te Breskens verwacht men een grote toeloop, ook vanuit België, terwijl heel wat vooraanstaanden uit de visserij er aanwezig zullen zijn. Voor vele vreemde bezoekers zal de aanblik van honderden kleurige jachten in de jachthaven eveneens de moeite waard zijn. Voor het welslagen van deze visserijdagen is er eveneens gezorgd voor een goede verstandhouding tussen de Horeca-sector en de Visserijvereniging. Het Visserijblad wenst een groot succes toe aan de voor de deur staande visserijdagen.

DE OPGEBRACHTE SCH. 18 WERD DOOR IERLAND TERUG VRIJ GEGEVEN

De SCH. 81 is op het laatst van juli te IJmuiden binnengelopen na een tiental dagen aan de ketting te hebben gelegen in Ierland te Rathmullen, waar het vaartuig opgebracht werd door de Ierse marine.

De SCH. 81 behoort toe aan de Vissersmaatschappij «Vrolijk» te IJmuiden. Het vaartuig werd op donderdag 17 juli opgebracht door de Ierse marine die beweerde dat de SCH. 81 in de twaalf mijlszone gevestigd was. Er volgde hierop een veroordeling, maar naderhand werd het schip toch vrijgegeven op or der van het Hoger Gerechtshof te Dublin.

De treiler zou zich wel enige tijd vóór het opgebracht werd in de twaalf - mijlszone bevonden hebben, maar het was toen niet aan het vissen. Het vaartuig lag er wegens motorpech stil en nadat hiernaar verholpen werd, stoomde de treiler terug buiten de twaalf - mijlszone om er de netten uit te werpen. Het is kort hierop dat de

SCH. 81 aangehouden werd en opgebracht nadat de Ierse marine het vaartuig voordien binnen de 12 mijl gespot had en hieruit de verkeerde besluiten had getrokken.

Nadat men eerst veroordeeld werd, kwam toen plots de vrijstelling, zodat men vermoedt, dat één of ander niet juist is gegaan en dat de Ierse marine foutief was. Intussen is dit natuurlijk een lelijke stroop voor de rederij en deze onderzoeken nu de uitspraak om na te gaan of men de economische schade, die hieruit is ontstaan, niet ten laste kan leggen van de Ierse regering. Negen dagen visverlet zou nogal wat gemaakt hebben in de besomming en zo de Ierse marine inderdaad foutief was, is het maar billijk, dat de Ierse regering de rederij «Vrolijk» vergoedt. Voor de andere Nederlandse schippers, die omtrent op dezelfde plaats visten, is het vrijgeven van de SCH. 81 toch al een zorg minder, want ook deze waren er niet meer gerust in.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 28 juli tot en met 1 augustus 1980
Door 72 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Hoel veelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
19.316 kg.	Tong	f 405.449,38	van f 23,68 tot f 17,51
15.791 kg.	Tarbot	f 163.437,57	van f 18,35 tot f 5,60
192.115 kg.	Schol	f 378.543,85	van f 3,01 tot f 0,84
32.845 kg.	Kabeljauw	f 53.906,99	van f 4,65 tot f 0,46
2.027 kg.	Griet	f 17.743,86	van f 10,44 tot f 5,73
6.330 kg.	Wijting	f 7.313,66	van f 2,10 tot f 0,57
112.116 kg.	Diversen	f 312.022,03	
397.420 kg.		f 1.356.339,26	

**REDERS
LEEST UW
VAKBLAD**

BAKKERIJ

t Putje

ZEEBRUGGE

Heiststraat 30 — Tel. (050) 54.48.07

Bedient U met lekker brood
Tot aan ieder vissersvaartuig
(op 500 m. van de kade)

(8499V)

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ANDERE WERKNEMERS

DE VISSERS KUNNEN VOOR HUN PUNTEN HIERNAVOLGENDE
BESCHERMKLEDIJ BEKOMEN :

EEN PUNT IS EEN FRANK WAARD!

KNIELAARS		395
LAARS gevoerd met wol		385
DIJLAARS		700
HEUPLAARS		915
OVERAL blauw goed	maat 50 tot 56	670
	maat 58	737
BROEK blauw goed	maat 38 tot 56	370
	maat 58	405
VEST blauw goed	maat 48 tot 56	390
	maat 58	429
BROEK met borststuk	maat 48 tot 54	490
	maat 56	540
JUMPERS blauw goed		
	small en medium	395
	large	395
	extra-large	395
ZUIDWESTER (lange kap)		190
OLIEHEMD zonder kap		565
	met kap	675
OLIESCHORT		465
GUTTERS		70
AIRCOAT BROEKEN		465
	broeken met bretel	
	maat 42 54	903
	56 58	994
	60	1.030
JUMPERS aircoat		455

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

DEZE PUNTEN KUNNEN OMGEZET WORDEN BIJ S.C.A.P.,
H. BAELSKAAL 27, OOSTENDE BIJ HAND IN HAND ZEEBRUGGE

Foto No 24



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



■ Gedekte risico's:

eigen schade — schade aan derden —
opslepingen — totaal verlies —
lichamelijke schade aan derden —
navigatietoestellen — zeegoed — vistuig

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

■