

**het
visserij
blad**

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE



VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ
EN VAN DE GROEPING DER VISNIJVERHEDEN

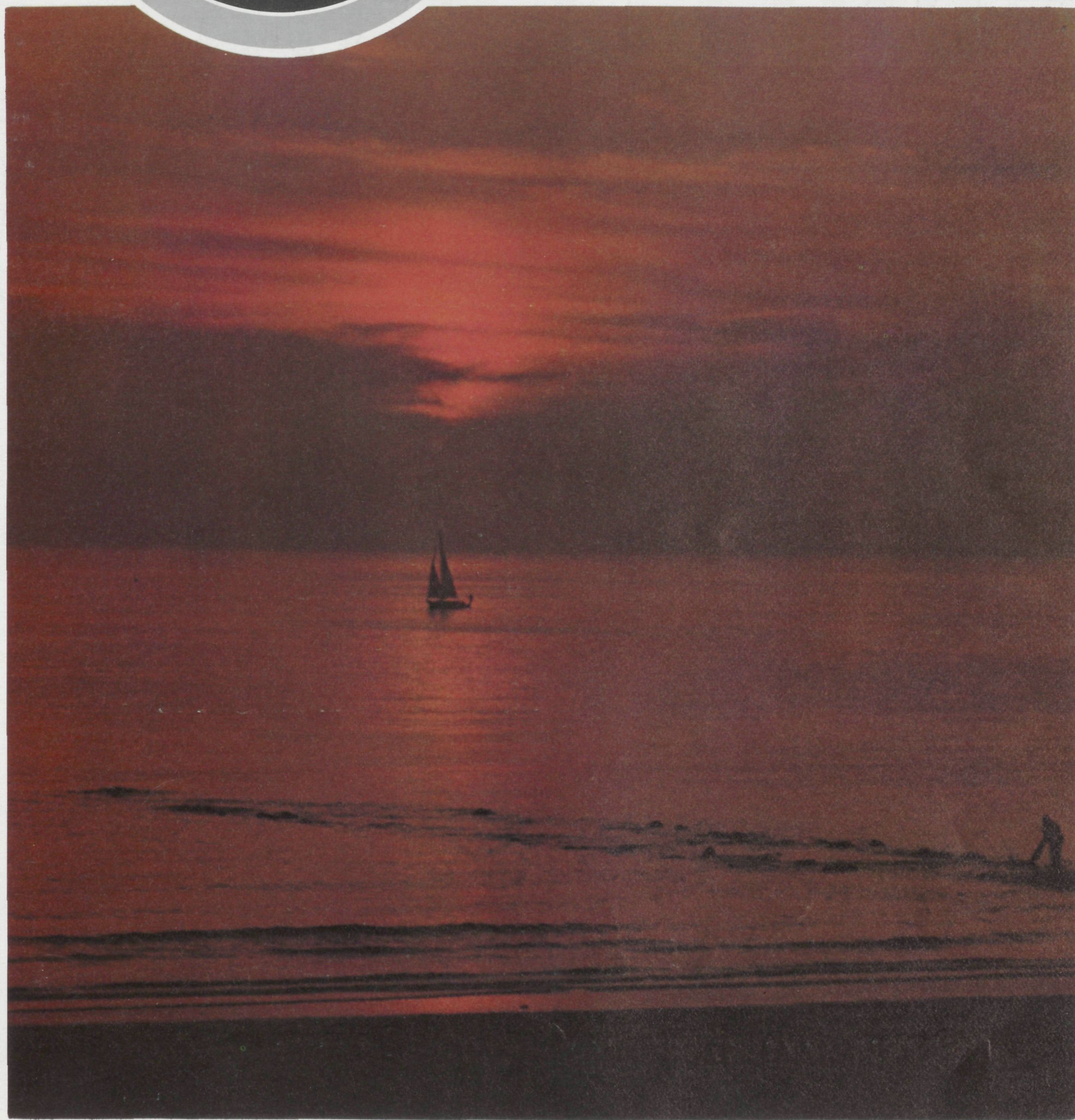


FOTO ROLAND

NU het **WINTERT**

BESTEL EEN

DUFFLE COAT



van

HOGE KWALITEIT

(groengrijs en blauw)

Blauw gevoerd

**NOG AAN
ZOMERPRIJS**

van

1.000 tot 2.250 Fr.

B.T.W. 16 % niet inbegrepen

SCAP sv

H. BAELSKAAI, 27, 8400 OOSTENDE — TEL. 059/32.29.51

(8427V)

het visserijblad

Vrijdag 3 oktober - Nr. 29

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

Moet de modernisering van onze vloot verder doorgevoerd?

In een onzer vorige nummers hadden we het over de modernisering van de visserijvloot bij ons en in andere landen, bijzonderlijk in Nederland.

We wezen op het nuttig werk door ons Ministerie van Verkeerswezen in de laatste jaren verricht inzake de toekenning van een slooppremie, welke ongeveer 50 miljoen frank heeft gekost, en vooral voor gevolg had wat niet economisch rendeerbaar was of oude brol, daardoor uit de weg te ruimen, wat het bemanningsvraagstuk ten goede kwam. Onze vloot beschikt echter nog over veel te veel schepen die economisch niet meer rendeerbaar zijn.

De likwidatie van de VOZOR, die de Staat geen cent kost, maar jonge schippers, motoristen en nieuwbouwers de gelegenheid gaf reder te worden of toch reeds een tiental nieuwe vaartuigen gemoderniseerd als nieuwbouw te zien tot stand komen is insgelijks een goede zaak. Voeg daarbij nu de provinciale premie die, hopen we, in de begroting voor 1981 zal hernomen worden om de fout te herstellen welke begaan werd met de kontrakten van nieuwbouw van 1979, die in 1980 in de vaart komen.

Tenslotte heeft men ook ingezien dat veel reders niet aan nieuwbouw kunnen doen, zonder een behoorlijke kredietverlening welke praktisch nu tot 85 t.h. is uitgegroeid in 15 jaar af te lossen en aan een goedkope interest..

Dit waren bemoedigende maatregelen, waarvoor de Overheid slechts kan geluk gewenst. Maar velen stellen zich de vraag of een schip van 40 à 50 miljoen nog economisch haalbaar is. Bij nauwkeurige berekening is dit wel het geval, wanneer het nieuw gebouwde schip volgens normen aangepast aan een moderne techniek gebouwd wordt. En vooraleer te bouwen zou een comité van techniekers, waaraan vooral het Rijksstation voor Zeevisserij bij het Ministerie van Landbouw zijn medewerking verleent, hier zeer nuttig werk kunnen verrichten.

Als de Hollanders nu vissersvaartuigen van 38 tot 44 m bouwen welke 55 à 60 miljoen kosten om vier dagen in zee te gaan, dan kunnen we dat ook, mits grondig overleg.

In Holland is, met het oog op het verder economisch rendeerbaar maken van de vloot een projectgroep „Schip 80” bij het Nederlands Maritiem Instituut te Rotterdam tot stand gekomen, waarbij reders en scheepbouwers betrokken worden om bij elkaar in de keuken te kijken om efficiënter economisch rendeerbare schepen te bouwen.

De studie richt zich voor een groot deel op zeer technische onderwerpen, waardoor het getal bemanningsleden kan vermindert worden door sterke automatisering. Het gaat tevens om het bouwen van schepen volgens de aard van de visserij op maat en een soort standaardtype, waardoor de bouw goedkoper uitvalt.

In België is het in dat opzicht een wanordelijk gedoe, waar elkeen bouwt naar eigen mening en zonder bepaald te weten waarom, alleen kijkend naar de gebuur om wat meer te kunnen doen dan hij, zonder het economisch rendeerbare daarvan met de bevoegde overheid te overleggen.

Want ons Rijksstation voor Zeevisserij moet niet alleen dienen om biologische onderzoekingen te volgen, maar moet zich vooral richten naar de technische zijde en aan de hand van haar ondervinding zelfs op internationaal vlak en de soort visserij en visgrond welke men wil bewandelen raad kunnen geven. Men bouwt al in polyester! Is dat geen onderzoek waard? Zijn de Hollanders, de Denen en de Noren dan ook zo veel meer begaafd dan onze vissers? Zijn de onzen hen op IJsland en in het Kanaal van Bristol niet de baas? Maar beschikken ze over zo'n modern technisch uitgeruste schepen als zij?

Modulen van vaartuigen, waarvan de accommodaties, de ladingsmo-

gelijkheid, de navigatiemiddelen, en nu vooral de energiebesparing en de voorstuwingsmiddelen van groot belang zijn, moeten in het Rijksstation tot stand komen, waarbij jonge schippers en reders in vertrouwen te rade kunnen gaan.

Deze voor België nieuwe aanpak is een noodzakelijkheid en zou enorm kunnen bijdragen tot de zo noodzakelijke verdere modernisering en het economisch rendeerbaar maken van een vloot, die de volledige bevoorrading van ons land moet kunnen bewerkstelligen in plaats als goede viseters nog op een ander aangewezen te moeten zijn.

60 t.h. van onze vloot is economisch niet meer rendeerbaar omdat ze nog steeds technisch weinig verbeterd is. Bij het minste zwaar ongeval, heeft elke reder moeite om zijn facturen te betalen. Voeg daarbij de huidige brandstofkwestie en wie zijn berekening maakt, zal met ons moeten bekennen dat alleen technisch vooruitstrevende middelen een vaartuig kunnen rendeerbaar maken.

LUISTER NIET NAAR RODDELPRAAT

Op een ogenblik dat men in Holland verder streeft naar een totale vernieuwing van de vissersvloot en zelfs veel schepen van minder dan 10 à 15 jaar naar het buitenland verkocht worden, worden hier reeds roddelpraatjes de lucht ingestuurd meldend dat de aankoop van vaartuigen in het buitenland, de aankoop van nieuwe motoren van buiten België, enz..... niet meer zullen toegelaten worden, dat de Rederscentrale er zich tegen verzet en allerlei fabels waarmee men vooral jonge schippers of motoristen wil schrik aanjagen.

Deze week bereikte ons zelfs het bericht van een Hollandse reder, dat iemand namens de Rederscentrale hem zou opgebeld hebben om hem te melden dat het nutteloos was te trachten zijn schip aan een Belgische reder of schipper te willen aanbieden, daar tengevolge van het bemanningstekort, de Rederscentrale er zich tegen zou verzetten. Alhoewel we dergelijke beweringen als zou de Rederscentrale dit willen verbieden, als uit de lucht gegrepen aanzien, toch dient er op gewezen dat, moest zulks waar zijn, wij dit als een fantasie moeten bestempelen ingegeven uit eigenbelang.

Weliswaar zitten er in het bestuur van de Rederscentrale mensen die er alle belang schijnen bij te hebben, dit te beamen omdat zij over te oude schepen beschikken, maar dit mag voor de overheid geen reden zijn om de verjonging onzer vloot, die voor meer dan 60 t.h. nog uit schepen van meer dan 20 jaar oud bestaat, niet verder door te drijven.

Waar men in Holland vaststelt dat daar ongeveer 50 schepen in aanbouw zijn van 34 tot 44 m met motoren zelfs gaande tot 2.000 PK, zien we niet in waarom wij hier een totaal verouderde vloot zo vlug mogelijk niet zouden mogen zien vernieuwen. Buiten de VOZOR premie die

(Vervolgt op blz. 3)

VOLGEND NUMMER VAN
HET VISSERIJBLAD
VERSCHIJNT OP 17 OKTOBER



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

Agente voor de Belgische Visserij :

B.V. BREVO

S.V. SCAP

Amsterdam. N.

Werkhuizen :

Telefoon 36.87.65 (4 lijnen)

Ed. Anseelelaan Oostende

Tel. 32.39.79

Telex 12539

Burelen :

Telegrammen Brevo-Amsterdam

H. Baelskaai 27, Oostende

Tel. 32.29.51 - 32.09.31

(8319V)

Gedeponeerd merk

Ostend Stores en Ropeworks



HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE

Burelen en administratie :
Tel. : (059) 32.12.10

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

Telex : 810.28
Telegramadres : PEFLOS - OOSTENDE

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

SPECIALITEITEN

Voor de Zeevisserij :

- Manila, sisal en nylon trawltwine
- Touwwerk
- Alle soorten netten
- Staaldraad
- 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)



LIPS n.v. sloopsschroeven

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN

Tel. : 031 - 52.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

V73

(Vervolg van blz. 1)

alleen moet blijven dienen om jonge schippers en motoristen aan te moedigen een schip te kopen of te bouwen, zou het niet van belang ontbloot zijn opnieuw een 50 tal miljoen ter beschikking te stellen om totaal verouderde schepen te slopen, maar die slooppremie alleen ter beschikking te stellen voor zover men in de plaats aan nieuwbouw doet.

In Holland is het elke reder wel toegelaten een nieuw schip te bouwen, voor zover hij deze bouwt in vervanging van een ouder in zijn rederij. Aldus wordt hier geen bemanningsvraagstuk geschapen en wordt de vloot meer technisch, economisch en zelfs wetenschappelijk gemoderiseerd.

Wat het bemanningsvraagstuk betreft, zien we niet in waarom nu al alarm moet geroepen worden. De helft van de Oostendse vloot is in de laatste vijf jaar verkocht of gesloopt. Talrijke Oostendse vissers, nu opnieuw de winter in aantocht is, moeten werk gaan zoeken naar Zeebrugge en zelfs Nieuwpoort. De Oostendse vloot is dringend aan vernieuwing en vermeerdering toe en het is zuiver fantasie en onverantwoord nu al te gaan eisen dat er niet zou mogen gekocht worden in het buitenland, waar men financieel niet bij machte is zelf te bouwen. Dit is de jongeren afstoten en dus de visserij geen dienst bewijzen. Integendeel! Zij die zulks beogen of uitbazuinen doen het slechts uit eigenbelang. Maar daarmee is de visserij en de economie van het land niet gediend.

Tien jaar geleden heeft men ook zo'n alarmkreet geslaakt. Onze aanvoer beslaat slechts de twee derden van ons verbruik. De premie voor scheepsjongens werd toen ingevoerd en dient nu opgevoerd. Zowel de privé sektor als de Staat, de provincie en de stad hebben er alle belang bij en moeten er financieel toe bijdragen. Is er tenslotte ergens, maar dat is ver van bewezen, tijdelijk een tekort aan bemanning, dan zijn er vreemden genoeg, die hier aan boord van onze schepen bewezen hebben uitstekende vissers te zijn.

Dat jongeren bij de aankoop van schepen in plaats van aan nieuwbouw te doen, zeer voorzichtig moeten zijn, is een feit. Daarvoor is het gewenst geen schepen, tenzij misschien garnaalvissersvaartuigen, van minder dan 50 BRT en 300 PK, toe te laten die ouder zijn dan acht à tien jaar. Ook dienen voor dergelijke vaartuigen alle voorwaarden door de Zeevaartinspektie gesteld inzake stabiliteit, tankvoorraadmogelijkheden, enz. stipt vervuld te zijn. En daarom is het gewenst eerst deze instantie die zeer bevoegd is en raadgevend optreedt, te raadplegen.

Wat de toelagen of kredieten betreft, blijft de wet van aug. 1948 en het VOZOR besluit nog steeds van toepassing, welke geruchten ook uitgestrooid worden en zou de overheid ongelijk hebben aan drukkingsgroepjes toe te geven. Voor aankoop van buitenlandse vaartuigen van minder dan 8 à 10 jaar, kan dit krediet gaan tot 70 t.h. Wat de VOZOR-premie betreft voor jonge schippers en motoristen, die in de voorwaarden verkeren, kan een toelage van tien procent verkregen worden, want het is en blijft een feit, dat velen de mogelijkheden niet hebben nu aan nieuwbouw te doen. Anderzijds hebben onze bestaande scheepsbouwerven op misschien ene na, werk voor twee jaar en is het toch niet aangewezen nieuwbouw op vreemde scheepswerven aan te moedigen, zoals dit in Holland wordt gedaan.

Wij hebben gemeend deze overwegingen te moeten ten beste geven, om de bestaande praatjes de kop in te drukken en raden jongeren of zij die aan nieuwbouw willen doen aan, zich door al die praatjes uit eigenbelang uitgestrooid, niet te laten afschrikken en alleen de bevoegde Rijksdiensten te raadplegen.

Te Oostende heeft men ter Koninginnelaan 54, de heren Maertens en Michiels en zo men meent daar niet voldoende ingelicht te zijn, heeft men te Brussel het Ministerie van Verkeerswezen, welke over genoeg bevoegde ambtenaars beschikt om al wie het verlangt, op ernstige en behoorlijke wijze voorlichting te krijgen.

Van onze kant zal ons blad blijven streven ter modernisering van een vloot, en steun aan de jongeren, die in de visserij zeker een toekomst mogen blijven zien.

P. Vandenberghe

BIJ DE VERZEKERINGS- MAATSCHAPPIJ HULP IN NOOD EN DE COÖPERATIEVE S.C.A.P.

Vorige week had in deze twee bloeiende verenigingen op twee verschillende dagen een beheerraadszitting plaats.

De heer Verleene Engel zal in S.C.A.P. de taak van voorzitter voortzetten en de heer Vandenberghe deze van zaakvoerder-directeur zodat de vrees dat hij hier zou aftreden voorbij is.

Wat de Coöperatieve Verzekering voor vissersvaartuigen „Hulp in Nood” betreft, moest een nieuwe voorzitter gekozen worden in de plaats van de heer Engel Verleene, die ontslag nam. De heer Arthur Coene werd met algemene stemmen tot voorzitter verkozen en de heer Roger Degrave, scheepsbouwer te Zeebrugge tot onder-voorzitter.

In de laatste maanden werden anderzijds steeds van uit dezelfde hoek praatjes rondgestrooid omtrent het aftreden van de heer Vandenberghe als directeur-beheerder.

Deze vraag gesteld zijnde, werd door de heer Vandenberghe aan de beheerraad gemeld dat, gezien troebelwater vissers niet beter vragen dan dit te zien gebeuren, hij dit ambt in het belang van het voortbestaan en de huidige moeilijke economische toestand in de visserij, waar door sommigen bestendig een hetsse gevoerd werd tegen deze coöperatieve, hij zijn ambt tot einde 1983 zou blijven waarnemen, zo de beheerraad daartoe bij geheime stemming de wens uitdrukte.

Met elf stemmen tegen één, drukte de beheerraad zijn vertrouwen uit in de huidige leiding, de wens uitend dat de heer Vandenberghe tot einde 1983 als zodanig zou aan blijven.

Tevens werd beslist dat de verzekeringspremies voor verschillende categorieën vissersvaartuigen zouden verlaagd worden, zodat vanaf 1981 nieuwe schepen zullen verzekerd worden aan 2 fr. per honderd in plaats van 2,50 t.h. in acht ne-

mend dat er vorig jaar een premie overschot van 20 t.h. was, waar van 10 t.h. voor het huidige vierde kwartaal van de premie mag afgetrokken en het tweede gedeelte in 1981, wat voor de leden en vooral de nieuwe schepen een mooie ontlasting betekent.

Voor de categorieën van 2 en 3 jaar, van 4 en 5 jaar, alsook van 6 tot 10 jaar, werd voor volgend jaar ook tot een verlaging van de premie beslist.

Tenslotte werd aangekondigd dat het verzekerd kapitaal dit jaar meer dan één miljard zal overschreden hebben, te danken aan het uitstekend beheer van de beheerraad bestaande uit reders van de verschillende havens.

OPGEPAST GEBRUIK VHF-KANALEN

Het Gewest van de Radio Maritieme Diensten te Oostende deelt mede dat door sommige opvarenden van vissersvaartuigen gebruik wordt gemaakt van VHF-kanaal 0 (zero).

In het belang van de veiligheid van de scheepvaart moeten zij zich hiervan onthouden. Het kanaal 0 is immers uitsluitend bestemd voor radiocommunicaties tussen de kustwachtdiensten van het Verenigd Koninkrijk o.a. Dovercoastguard.

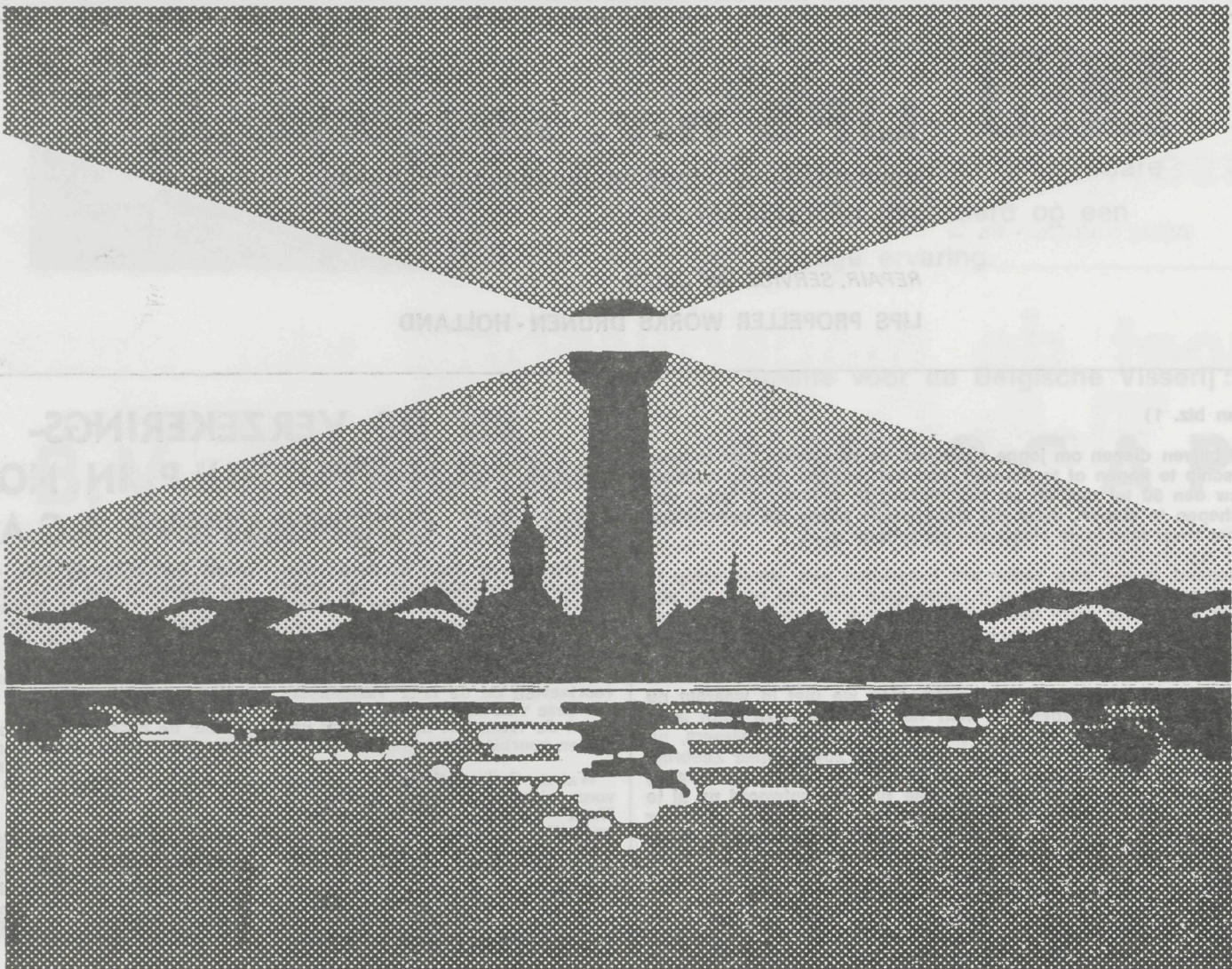
De bevelhebbers en bemanningsleden worden er aan herinnerd dat inzonderheid voor de gesprekken van schip tot schip, er bijzondere VHF-kanaalen zijn voorbehouden, nl. 8, 70, 72 en 77.

Het Gewest van de Radio Maritieme Diensten vestigt er de aandacht op dat een strenge controle wordt gehouden nopens het al dan niet gewettigd gebruik van de VHF-kanaalen.

Overtreders lopen de kans hun vergunning te worden ingetrokken en hun apparatuur verzegeld te zien.

● 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)



Service langs de hele kust. Daar kunt u op blindvaren.

Voor al uw netten, vislijnen, kornetten etc. vindt u de gespecialiseerde vestigingen van IJmuiden Stores langs de hele nederlandse en belgische kust.

Dat is makkelijk. Toch beschouwen wij het maar als één onderdeel van onze service. Wij vinden het belangrijker dat u in onze zaken nimmer bot vangt. Daarom gaat onze specialisatie wel ergus ver en hebben we alles in voorraad. We vinden het belangrijk dat u buitengaats op uw materiaal kunt vertrouwen. Daarom leveren we uitsluitend de beste kwaliteit. En we vinden het belangrijk dat u

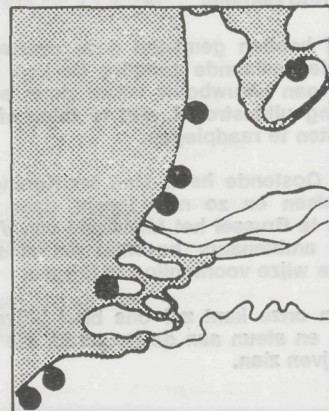
op onze adviezen kunt blindvaren. Daarom leveren we de betrouwbare Verto vislijnen, de onverwoestbare Anza hoogopenende grondnetten, de voortreffelijke pelagische-, span- en boomkornetten. Bovendien kunt u gebruik maken van de speciale visserij servicedienst van IJmuiden Stores. En onze servicedienst verzorgt bij u aan boord o.a. het versplitsen van vislijnen en het repareren van netten.

Als wij zeggen "service," dan bedoelen we service

IJMUIDEN STORES

OOSTENDE, S.V. SCAP, H. Baelskaai 27, tel. 059-322951/320931/320932.
ZEEBRUGGE, Kooperatieve "Hand in Hand", Tijdokstraat 34,
tel. 050-544117/544192/544656

IJMUIDEN, Trawlerkade 44, tel. 02550-19122*
KATWIJK, Nettenfabriek "De Noordzee", Haringkade 1, tel. 01718-73541*
URK, Bos Netten, Industrierondweg 10, tel. 05277-1494
SCHEVENINGEN, "Nautilus", Dr. Lelykade 62, tel. 070-500900*
STELLENDEAM, Deltahaven 14-15, tel. 01879-1411*



Mazoutbevoorrading is niet in gevaar!

Maar prijsduurte is er wel!

Vorige week werd onverwachts door het Ministerie van Landbouw, zonder de bevoegde leveranciers te raadplegen hiernavolgende omzendbrief aan alle reders ter visserij gestuurd.

Mevrouw, Mijnheer,

Het Ministerie van Economische Zaken wenst het aantal reders ter zeevisserij te kennen die in het bezit zijn van een kontrakt voor levering van gasolie, hetzij met een petroleumfirma, hetzij met een onafhankelijke verdeler, alsook 't aantal reders dat zich bevoorraadt zonder leveringskontrakt.

De firma n.v. Distrigaz heeft een kontrakt voor levering van aardolie afgesloten met Saoedi-Arabië en men voorziet dat de reders die geen leveringskontrakt voor gasolie bezitten, een dergelijk kontrakt zouden kunnen afsluiten met een coöperatieve met een beroepsvereniging of met een onafhankelijke verdeler, die dan op hun beurt een kontrakt van levering kunnen aangaan met Distrigaz.

Gelieve dan ook bijgaand formulier in te vullen en het, zo mogelijk, binnen de 15 dagen terug te sturen aan de Dienst voor Zeevisserij, Koningsmelaan 59, 8400 Oostende.

Hoogachtend
Namens de Minister :
De Inspecteur-Hoofd van Dienst

Bij dit schrijven was dus een formulier gevoegd, welke onrechtstreeks neerkomt op een uitdaging, een kontrakt voor drie jaar te tekenen met een firma, waaronder men zelfs beroepsverenigingen opteert.

Dat men tracht de reders te helpen is prijzenswaardig.

Maar dat men niet commerciële firma's er bijleurt, die in deze zaken niet bevoegd zijn, geen risico's hebben en alleen zullen trachten reders te beïnvloeden al naar gelang vriend of vijand, of lid of geen lid, is onaanvaardbaar.

Het is de tweede crisis welke we onverwacht doormaken en het is de tweede maal, dat het Ministerie van Landbouw zich ten onrechte op deze wijze daarin bemoeit.

Zij zou veel nuttiger werk verrichten na te gaan op welke wijze zij aan de dure gasolieprijzen zou kunnen verhelpen in de vorm van wat ook, in plaats van wat ze thans eens temeer betracht.

Doet ze dat voor de landbouwers ook zo? En waarom, als ze nuttig wil zijn, ze niet verwijzen naar hun coöperatieve organisaties die hun belangen beter zullen dienen dan wie ook?

Het valt eveneens ook te betreuren dat, vooraleer dergelijke omzend-

brief gezonden wordt, men de belanghebbende onafhankelijke leveranciers niet geraadpleegd heeft, waarvoor in feite de Minister van Economische Zaken tijdens de moeilijke periode in de bres is gesprongen, maar toen geen beroep werd gedaan op mensen, die zelf belangen hebben in een multi national en dus zeker daarvoor niet aangewezen zijn.

Wat nu de bevoorrading betreft, kunnen we het Ministerie van Economische Zaken slechts bedanken voor hun bezorgdheid maar dient men niet te vergeten, dat de onafhankelijken en reders wie ook, zich alleen bij Distrigaz zullen of kunnen bevoorraden, voor zover de aankoop prijs competitief is ten opzichte van de multi nationals.

En dan stelt zich nu ook de vraag: zal Distrigaz competitief zijn en zal ze zich niet laten meeslepen met het prijzenakkoordstelsel dat alleen een middel is om de multi nationals toe te laten, daar waar mogelijk is groot geld te verdienen, de groten in te palmen en de kleinen te laten vallen? Typischer voorbeeld kan men niet aanhalen, dan de huidige prijsverhogingen.

Er zijn er deze week twee, welke tussen vorige week vrijdag en heden woensdag 1 oktober in consommatie een verhoging betekenen van 1,12 fr. De reden welke men opgeeft is de forse stijging gevolg van de oorlog tussen Iran en Irak, enz.....

En wat doet men dan met de miljarden voorraad in al de overbelaste tanks in Holland, Duitsland en België, sedert maanden opgestapeld? Hebben die misschien ook al zoveel meer gekost?

Een groter cinema dan de fluctuatie in de prijzen der brandstoffen bestaat niet die alleen ten goede komt aan de multinationals die nog nooit meer geld verdiend hebben, dan nu.

Het kan gebeuren dat, wanneer deze oorlog lang duurt, de prijs er zeker de gevolgen van zal ondervinden. Maar nu er voorraad was voor vier, vijf maanden en de tanks boordevol zitten, is en was er geen reden om alarm te slaan en een prijsverhoging in een week te doen ontstaan van meer dan één frank per liter.

Heden vrijdag immers, is er opnieuw een prijsverhoging aangekondigd van 0,35 fr per liter.

Wij kunnen slechts betreuren dat onze regering dit toelaat op 'n ogenblik dat het land over grote voorraden beschikt en ze die ongewettigde prijsverhoging nu reeds goedkeurt.

Waarom dienen dan deze stocks? Zal ondertussen die oorlog al lang niet gekoeld zijn? En als Iran en Irak voorlopig niet kunnen leveren, zijn de anderen dan daar niet om er van te profiteren en meer te leveren?

DE PRIJZEN IN ZONE II

	Maan- dag	Woens- dag	Vrij- dag
ESSENCE			
gewone	28,90	23,40	23,70
super	23,40	24,—	24,30
diesel	14,38	16,83	17,27

GASOLIE VERWARMING			
0,999 l.	9,81	10,63	11,03
1000 - 1999 l	9,49	10,34	10,69
2000 l. en meer	9,43	10,28	10,63

LICHT FUEL			
0-999	9,74	10,63	10,98
1000 - 1999	9,42	10,27	10,62
2000 en meer	9,37	10,21	10,56

En voor de visserij?

Voor de visserij was de officiële prijs vorige week maandag nog 8,19 fr.

Deze week maandag en dinsdag was die prijs 8,45 fr. en sedert woensdag is deze 8,86 fr. geworden om nu vrijdag 9,26 fr. te noteren.

Belachelijker fantasie kan niet genoemd als men rekening houdt dat de reservoirs van de multi nationals in het land eivol zitten en men nog zeker vier maanden tegen de prijs van vóór acht dagen zou kunnen verkopen..

Wat dus de bevoorrading betreft, kunnen wij de reders en de bevolking melden, dat er voorlopig geen tekort is en dat er in elk geval geen zal zijn in de eerst twee volgende maanden.

UNIE VAN REDDINGS- EN SLEEPDIENST N.V.

vraagt

schippers ter visserij
1e of 2e klas of
stuurlieden ter koopvaardij.

Aanmelden bij Unie van Reddings- en Sleepdienst N.V. bij Ruys en Co, Leopold 2 Dam nr. 2, Zeebrugge.
Tel. (050) 54 45 60

(8560V)

BOUWEN VAN NIEUWE GELEIDINGSSTEIGER VOOR SLIPWAY IN HET VISSERIJDOEK TE OOSTENDE

REDERS EN
SCHIPPERS
OPGEPAST!

Het Ministerie van Openbare Werken (Diens. der Kust) deelt mede, dat met het heien der buispalen voor het bouwen van deze geleidingssteiger begonnen werd.

In deze fase der werken dient de aandacht gevestigd op de kwetsbaarheid van de constructies in aanbouw. Bij aanvaring van de nog niet met elkaar verbonden buispalen bestaat immers het risico, dat deze schuin worden geduwd. Dit kan aanleiding geven tot grote kosten voor het opnieuw heien van de palen, voor het aanpassen der verbanden, enz..... De aannemer zou dergelijke kosten zeker verhalen op de eventuele schadeverwekkers.

Om alle moeilijkheden te vermijden wordt gevraagd het verhalen der schepen in de omgeving van de werken met uiterste voorzichtigheid uit te voeren.

NOTARIELE

Studie van Notaris
Maurice Henri QUAGHEBEUR
Doctor in de rechten,
te Oostende, H. Serruyslaan, 48
Tel. (059) 70.14.64

— 0 —
Op VRIJDAG 3 OKTOBER 1980 om 11 h in de Conferentiezaal van het Stadhuis te Oostende zal er door Notaris M. H. Quaghebeur overgegaan worden tot:

DE DEFINITIEVE
OPENBARE TOEWIJZING
NA OPBOD VAN :

MOTOR- VISSERSVAARTUIG « SCARLINE JAMES N 710 »

Gebouwd in 1957
motor : caterpillar / 1972

Het elektronisch materiaal, zich bevindend op het vaartuig, behoort in eigendom toe aan de N.V. SAIT Electronics te Brussel.

Het vaartuig is gemeerd aan de Vismijn.

Voor het bezichtigen : zich wenden bij de Werkhuisen S.C.A.P., Ed. Anseelekaai te Oostende.

GEBRACHT NA OPBOD OP :
132.000 F.

Kopers worden verzocht hun trouwboekje en huwelijkskontrakt mede te brengen.

Echtgenoten dienen beiden aanwezig te zijn.

(8561V)

Reders en verbruikers !

heb geen schrik

**Er is
Mazout
genoeg**

Wendt U tot

S. C. A. P.

H. BAELSKAAI 27 OOSTENDE

Telefoon (059) 32.29.51

Onderzoeksraad voor de zeevaart

ZITTING VAN DINSDAG 23 SEPTEMBER 1980

Voor de derde week in serie kwam de Onderzoeksraad voor de Zeevaart bijeen te Oostende met andermaal een respectabel aantal zaken op de rol. Laten wij beginnen met twee vorderingen van Rijkskommissaris Bentein.

Een eerste zaak betrof de stranding van de N.719 «Atlantic» op de Goodwin Bank. In deze zaak werd schipper Aesaert betrokken, al bevond hij zich dan niet in het stuurhuis op het ogenblik der feiten. In zijn vordering is Rijkskommissaris Bentein van oordeel dat de schipper al te veel betrouwde op de nog jonge en onervaren roerganger en bovendien geen preciese instructies gaf. Dat ligt volgens de h. Bentein aan de basis van de stranding en tegen betrokken schipper wordt een schorsing van drie dagen gevorderd.

Een tweede zaak betrof de stranding van de N.22 «Zeester» ter hoogte van Westende. In deze zaak beperkt de rijkskommissaris zich tot een advies omdat hij van oordeel is dat noch schipper noch bemanning beroepsfouten hebben begaan. Iedereen wordt dus buiten zaak gesteld.

TWEE AANVARINGEN

Daarnaast zette de Raad nog het onderzoek voort in twee aanvaringen. Een eerste zaak betrof de aanvaring waarin de Z.575 betrokken was met roerganger Casier op de scheepsbrug. Getuige, die nadien betrokken wordt, gaf wel blijk van een grote eerlijkheid maar toonde zich volgens de Raad

toch te zelfzeker toen hij in moeilijke omstandigheden met zeer slechte zichtbaarheid alleen de leiding nam. Volgens getuige bemerkte hij het andere vaartuig toen het op het radarscherm verscheen dat op range zes was ingesteld. Toen het vaartuig op één mijl was genaderd probeerde Casier zijn vaartuig nog voorover te doen lopen maar dat bleek een foute berekening. De Raad oordeelde dat hij tijdig vooraf zijn schipper had moeten verwittigen van het naderende vaartuig maar anderzijds vindt de Raad het al een even kwalijke zaak dat de schipper een ondergeschikte alleen op de scheepsbrug laat.

X X X

Een volgende aanvaring betrof deze tussen de O.206 en de O.229 die samen de spanvisserij bedrijven. De feiten deden zich voor toen beide vaartuigen zich naar de visgronden begaven. Volgens roerganger Vanhaverbeke van de O.206 moest zijn vaartuig op een bepaald moment een koerswijziging uitvoeren om een ander vaartuig te ontwijken. Op dat ogenblik volgde de O.229 kort bij. Toen de O.206 weer naar zijn oorspronkelijke koers wilde uitwijken werd hij aangevaren door de O.229 waar roerganger Hoste in de brug stond. Volgens de Raad draagt laatstvernoemde toch wel enige verantwoordelijkheid omdat zijn vaartuig oplopend was en hij dus zijn snelheid had moeten aanpassen toen de lichten van de O.206 in zicht kwamen. In een volgende zitting zullen de schippers onderhoord worden.

ZITTING VAN WOENSDAG 1 OKTOBER 1980

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart werden niet minder dan acht zaken behandeld; daaronder drie voortzettingen, vier uitspraken en één advies.

AANVARING

Een eerste zaak betrof de aanvaring die zich voerde tussen de O.206 en de O.229 toen beide vaartuigen op weg waren naar de visgronden om de spanvisserij te bedrijven. Nadat in een vorige zitting beide roergangers werden onderhoord kwam thans schipper Cockaert van de O.206 aan de beurt maar die weet bitter weinig te vertellen. Hij geeft toe dat er onvoldoende aandachtseinen worden gegeven maar hij had dan wel het volste vertrouwen in roerganger Vanhaverbeke. Deze liet evenwel na aandachtseinen te geven.

ONVERANTWOORDELIJK

«Ik neem alle verantwoordelijkheid op mij», zei schipper Savels van de Z.575 die in aanvaring kwam met een onbekend gebleven vaartuig en daarmee meende hij dat de kous af was, maar de Raad ging daar niet op in. De Raad was

immers van oordeel dat schipper Savels en roerganger Casier op meerdere punten fout waren. Zo ondermeer het feit dat er in een potdikke mist slechts om het kwartier geluidseinen werden gegeven; dat de radar onvoldoende werkte waardoor het onmogelijk was de juiste koers van het andere vaartuig te bepalen; dat de schipper naliet een plotting uit te voeren toen het vaartuig tot op drie mijl genaderd was en dat bovendien de schipper de roerganger alleen op de brug liet terwijl hijzelf zich in het kombuis ophield. Schipper Savels, nog leerling-schipper, maar met een vergunning om als schipper te varen, gaf die feiten allemaal toe. Het mag dus wel een geluk heten dat het vaartuig er met wat blikschade van af gekomen is.

AANVARING

Een derde zaak betrof eveneens een aanvaring; met name deze tussen de Zeebrugse treiler, de Z.183 «Christoffel» en de tanker «Thios Thanassis». Ook hier beperkte de schade zich tot averij aan het vissersvaartuig maar andermaal is gebleken hoe onverantwoord de roergangers tewerk gaan; in casu Frank Popelier die

het nodig oordeelde de scheepsbrug te verlaten om in de kaartkamer een positie uit te zetten en daarmee een duidelijk gebrek aan attentie liet blijken. De Raad betwijfelt of dit verblijf in de kaartkamer amper vijf minuten heeft geduurd zoals Popelier vertelt. Bovendien beweerde de roerganger dat de «Thios Thanassis» een oplopend vaartuig was maar dat wordt door de Raad weerlegd. Volgens getuigenissen van de tegenpartij week de «Christoffel» meerdere keren van de koers uit.

GEEN BEROEPSFOUTEN

Vervolgens sprak rijkskommissaris Bentein nog een advies uit inzake het arbeidsongeval dat zich voerde aan boord van de O.141 «Don Bosco», waarbij opvarende Van Paemel een blessure opliep aan de hand. In zijn advies is de heer Bentein van oordeel dat geen beroepsfouten kunnen ten laste gelegd worden van schipper of bemanning. Iedereen wordt dus buiten zaak gesteld.

VIER BESLISSINGEN

Tenslotte werden er nog vier beslissingen genomen; twee daarvan golden overtredingen tegen het verkeersscheidingsstelsel. Schipper G. Calcoen van de N.15 «De Kottens»

liep gedurende drie mijl tegen de voorgeschreven richting in en dat wordt bestraft met een schorsing van drie dagen. Ook schipper Van-torre Stanley van de Z.519 beging eenzelfde overtreding maar dan over een afstand van 20 mijl en dat wordt een zwaardere sanctie, met name een schorsing van vijf dagen.

Tenslotte werd nog een beslissing getroffen inzake twee aanvaringen. Een eerste betrof deze tussen de Z.12 «Sabrina» en het Britse M.S. Marine Stone. De Raad stelt vast dat de houding van schipper Welvaert Patrick niet beantwoordt aan de vereisten van goede zeemannschap door een gebrek aan uitkijk. Dat kost schipper Welvaert een vermaning.

Een laatste zaak betrof de aanvaring tussen de N.705 «Lumar» en de Japanse tanker «Fujihoshi Maru». Uit de onderhoren is gebleken dat schipper Desaeuer geen goede uitkijk heeft verzekerd en dat hij evenmin aandachtseinen gaf toen het gevaar voor aanvaring ontstond. Zelfs een prioritair vaartuig moet, ingeval van gevaar, minstens aandachtseinen geven zo het niet-prioritaire vaartuig geen aanstalten maakt om ruim en bijtijds uit te wijken. Daarom wordt schipper Desaeuer gesanctioneerd met een waarschuwing.

TEKEN DES TIJDS

Bekende Fleetwood - compagnie zet kaderpersoneel in opzeg

Eén van de oudste Britse treiler-rederijen, de «Hewet Fishing Co» heeft het kaderpersoneel, een staf van elf man, laten weten, dat zij in opzeg zullen komen door 't opleggen van de laatste drie treilers van de maatschappij n.l. de Royalist de «London Town» en de «Admiral Hawke».

De raad van directeurs van deze grote rederij heeft hiertoe beslist omdat het niet meer mogelijk is de compagnie in de huidige omstandigheden het hoofd boven water te houden. Als troost kregen de kaderleden het bericht mee, dat, indien de omstandigheden beter zouden worden, men eventueel op de genomen beslissing zou terug kunnen komen.

Hewet Fishing Compagnie kwam reeds in 1930 naar Fleetwood en deze haven werd de hoofd - thuishaven van de rederij. Niettegenstaande dat eveneens aan middenslagvisserij gedaan werd, was het toch vooral de IJslandvisserij die grote uitbreiding kreeg.

Even voor de Tweede Wereldoorlog liet Hewet verscheidene

nieuwe IJslandschepen bouwen. Het is begrijpelijk dat de rederij een voornaam slachtoffer werd van de kabeljauwoorlogen met IJsland en meer nog van het onherroepelijk verloren gaan van de Britse IJslandvisserij in november 1976. Haar belangen in deze diepzevisserij eindigden met de verkoop van twee van haar grote klassieke diepzeetrellers die omgebouwd werden en ingezet voor de bevoorrading van de booreilanden en voor allerlei tussenkomsten in de petroleumuitbating van de Noordzeevelden.

De rederij heeft slechts besloten de bovenvernoemde drie grote treilers voorlopig op te leggen, zodat inderdaad tot nog niets definitiefs besloten werd over het eventueel verdwijnen van deze zeer gekende rederij. Het is in elk geval een teken des tijds en dat kan er de Britse regering alleen maar toe aanzetten bepaalde extreme standpunten te Brussel halstarrig te verdedigen voor een bevoorrechte positie van de Britse visserij in de gemeenschapswateren.

Herstructurering en ontwikkeling van de visserij

Voorstel van de EEG-Commissie voor modernisering

De Brusselse Commissie heeft beslist een voorstel van verordening aan de Raad van Europese Gemeenschappen voor te leggen die zouden kunnen gefinancierd worden door de afdeling Oriëntatie van het Europees Oriëntatie- en Garantiefonds voor de Landbouw.

De Commissie stelt dat, als gevolg van wijzigingen in de internationale situatie van de uitoefening van de visserij en van de noodzakelijke maatregelen voor instandhouding en beheer van de visbestanden in de maritieme wateren van de Gemeenschap, de vangstmogelijkheden voor de communautaire vissersvloot verminderd zijn met als gevolg een onzekere inkomstsituatie voor de betrokkenen.

Ten einde deze onzekerheid over hun economische situatie te verminderen dient de Gemeenschap, in het kader van een gemeenschappelijke actie, over te gaan tot herstructurering van de betrokken vloeten door een vernieuwing en eventueel economische uitbouw van die vloeten die aangepast is aan de werkelijke vangstmogelijkheden. Tenzelfdertijd moet deze herstructurering of deze uitbouw een optimale produktiviteit op lange termijn van die produktiemiddelen waarborgen.

Verder is de Commissie overtuigd dat het dienstig is, beschermde gebieden in zee tot stand te brengen, door de aanleg van riffen die tot doel hebben de herpopulatie van de visgronden te vergemakkelijken, en het mogelijk te maken om, na een overgangperiode, in deze gebieden bedrijfsmatig te doen aan passieve visserij (zoals bv. de wrakvisserij) op vis, en schaaldieren of het rapen van schelpdieren.

De Bijstand van het Europees Oriëntatie- en Garantiefonds voor de landbouw voor deze investeringsprojecten, wordt slechts verleend indien deze projecten worden uitgevoerd in het kader van meerjarige oriëntatieprogramma's voorzien van een grondige analyse.

Wat de oprichting van centra voor technische bijstand, beroepsopleiding en onderzoek betreft, en de tot standbrenging van gebieden in zee beschermd door de aanleg van riffen, volstaat het dat ieder lidstaat de Commissie op de hoogte brengt door toezending van een schematische beschrijving van de in dat verband te verrichten investeringen. De Commissie is zelfs van oordeel dat, voor het eerste jaar van uitvoering van de gemeenschappelijke actie, het moet een onderdeel vormen van een actieprogramma.

DE BIJSTAND VAN HET FONDS

De Commissie meent dat de bijstand van het Fonds in de vorm van een subsidie van ten hoogste 25 t.h. van het investeringsbedrag een toereikende bijdrage is voor de tot standkoming van de investering. Voor landen die in een bijzondere situatie verkeren zoals Groenland, Ierland, Noord-Ierland (deel uitmakende van het Britse Koninkrijk) en de Franse Overzeese Departementen, die gekenmerkt worden door een achtergebleven economische en sociale ontwikkeling, dat aldus voor uitvoering van waardevolle economische initiatieven er een sterker stimulans vereist is, kan de bijstand van het Fonds voor deze gebieden 50 t.h. bedragen. Dit percentage moet eveneens toegepast worden voor projecten die betrekking hebben op de aanleg van riffen ter bevordering van de herpopulatie van de visgronden in kustgebieden, aangezien die investeringen zeer omvangrijk zijn en pas op lange termijn voordeel opleveren voor de van de visserij levende bevolking.

MEERJARIGE ORIENTATIEPROGRAMMAS

De programma's voor de hierboven aangehaalde investeringen hebben een looptijd die uiterlijk eindigt op 31 dec. 1985. Deze programma's moeten inzake de visserij de oorspronkelijke situatie voor de verschillende categorieën van de vloot bevatten, verder een globale raming van de vangstcapaciteit van de verschillende categorieën van de vloot, een raming van het aantal vissersvaartuigen waardoor het in de bedoeling ligt deze aan de visserij te onttrekken, met vermelding van hun vangstcapaciteit, een raming van het aantal vaartuigen dat tijdelijk zal worden stilgelegd, terwijl eveneens rekening dient gehouden met het aantal door de reders uit de Gemeenschap bestelde vaartuigen met tonnage en vangstcapaciteit die binst de looptijd van het programma in gebruik zullen genomen worden. De betrokken lidstaat moet de programma's aan de Commissie sturen. Binnen de zes maanden van indiening wordt dan over de goedkeuring beslist.

VAARTUIGEN WAARVOOR EEN TOEKENNING VAN BIJSTAND GELDT

1) vaartuigen van minder dan 33 meter tussen de loodlijnen, moeten toch minstens een lengte hebben van 12 meter tussen de loodlijnen en voorzien zijn van de nodige uitrusting voor het vissen en voor de veiligheid van de bemanning. Genoemde 12 meter kan zelfs worden verminderd tot 6 meter tussen de loodlijnen voor vaartuigen die met

ander vistuig dan trawl en ringzegen werken en die uitgebaat worden door personen voor wie de visserij de belangrijkste bron van inkomen is. Voor deze vaartuigen kan dus, zonder verdere voorwaarden bijstand verleend worden.

2) Voor vaartuigen met meer dan 33 meter tussen de loodlijnen, moet de begunstigde zich er toe verbinden, één of meer vaartuigen te laten slopen, waarvan hij sedert ten minste twee jaar de eigenaar of de belangrijkste mede-eigenaar is en die op de datum van ontvangst van de aanvraag nog niet sedert twaalf maanden uit de vaart zijn genomen. Vaartuigen die door een ongeluk of schipbreuk zijn verloren gegaan of die onherstelbaar zijn beschadigd, kunnen worden gelijk gesteld met gesloopte vaartuigen. De aan de visserij aldus te onttrekken brutotonnage mag ook niet minder zijn dan de tonnage van de nieuwe vaartuigen, of eventueel een afwijkende, door de Commissie vast te stellen percentage hiervan. Deze vaartuigen moeten voorzien zijn van de nodige uitrusting voor de visserij en voor de veiligheid van de bemanning.

Voor de modernisering en ombouw van in bedrijf zijnde vaartuigen en opdat deze van de subsidie zouden kunnen genieten, moet deze modernisering en ombouw van voldoende betekenis zijn zodanig dat dit het mogelijk maakt het vissen te rationaliseren, de vangsten beter te bewaren of energie te besparen.

Opdat men de bijstand uit het Fonds voor de projecten zou kunnen bekomen voor vaartuigen van minder dan 33 m. tussen de loodlijnen, moeten deze vaartuigen bestemd zijn voor vervanging van vaartuigen van twaalf jaar en ouder of van een vaartuig, dat door een ongeluk of een schipbreuk verloren is gegaan of onherstelbaar beschadigd. Verder moet het vaartuig een thuishaven krijgen in één van de kustgebieden waar de bevolking bijzonder sterk is aangewezen op de visserij op sommige niet overbeviste bestanden. De vaartuigen moeten eveneens van één door de autoriteiten erkend type zijn met het oog op de normalisatie van de produktiemiddelen en voorzien zijn van de nodige nieuwe technologie om polyvalent te kunnen fungeren.

BESLUIT

Er is dus middel en kans, op basis van een voorstel voor verordening uitgaande van de EEG-Commissie voor herstructurering, modernisering en ontwikkeling van de visserij, voor vaartuigen van minder dan 33 meter tussen de loodlijnen, maar meer dan 12 meter, van een subsidie te genieten uit het Fonds voor projecten. Het komt aan onze betrokken ambtenarij toe, om aan klare voorlichting te doen, opdat vissers en reders die bereid zijn te herstructureren, vernieuwen of moderniseren, leiding te geven ter zake opdat ook onze visserij hiervan eventueel zou kunnen genieten.

Anglo Belgian Corporation n.v. zet een nieuwe stap

Amper zes maanden na overname van de activiteiten van de oude Anglo Belgian Company, heeft Anglo Belgian Corporation besloten haar middelen uit te breiden door een kapitaalverhoging van 33 miljoen Bfr. om ze te brengen van 48 op 81 miljoen Bfr.

Dertien miljoen werd onderschreven door een bijkomende deelname van de aandeelhouders - stichters, waaronder B.S.C. Investments N.V. Antwerpen, Pauwels International NV. Mechelen en Batibo N.V. Drongen de voornaamste zijn, en 20 miljoen Bfr. door inbreng voor eigen rekening van de gewestelijke investeringsmij. voor Vlaanderen (G.I.M.V.).

Deze kapitaalverhoging weerspiegelt het vertrouwen van het Gentse bedrijf in zijn toekomst en

zijn produkten : dieselmotoren en installaties waarin deze geïncorporeerd worden : scheepsvootstuwings, boordgroepen, electrogeengroepen voor landinstallaties, elektrische centrales en noodstroomaggregaten, met vermogens van 185 tot 1.800 pK. (136 tot 1326 pK), 600 tpm.; spoorwegtractie, pomp- en compressorgroepen enz...

De toetreding van de G.I.M.V. is van bijzondere betekenis. Zij getuigt eens te meer van de belangstelling van de overheid in initiatieven die bijdragen tot de ontwikkeling van het industrieel patriottisme van de streek en is een aanmoediging voor nijveraars die, ondanks de ongunstige conjunctuur, niet aarzelen om hun krachten samen te bundelen om weer leven te brengen in een traditionele Gentse activiteit.

Financiële tussenkomst voor experimentele visserijen

Behalve een voorstel tot verordening voor financiële tussenkomst vanwege de E.E.G. voor herstructurering, nieuwbouw en modernisering van vissersvaartuigen verscheen ook een voorstel voor verordening om tussen te komen in experimentele visserijen door vissersvaartuigen van de lidstaten ondernomen op de vangst en de afzet van weinig beviste soorten in de Gemeenschapswateren of op het opsporen van nieuwe visgronden buiten de gemeenschapswateren. De Gemeenschap zou dus bijdragen in de inspanningen, die de lidstaten verrichten tot een rationaal gebruik van onderbenutte visbestanden. Deze bijdrage vanwege de Gemeenschap zou kunnen gaan tot 50 t.h. van de voor financiering in aanmerking komende uitgaven van de lidstaten.

Dit komt er dus op neer, dat de lidstaten een regeling kunnen invoeren ter bevordering en herorientatie van de visserijactiviteit op de vangst van tot dusverre weinig beviste soorten of het opsporen van nieuwe visgronden. Dit kan gebeuren door experimentele visserij in de eigen wateren van de Gemeenschap of in samenwerking onder de vorm van gemeenschappelijke visserij-ondernemingen in derde landen, overeenkomstig natuurlijk de wetgeving in deze beschouwde landen.

Men verwacht dus dat in elk geval, nationale stimuleringsmaatregelen in die zin zouden genomen worden.

Hiervoor zenden de lidstaten die dergelijke acties overwegen, een ramingsstaat met de volgende gegevens :

- 1) een gedetailleerde beschrijving van de te verwezenlijken herorientatieverrichtingen, met de duur hiervan en de betrokken zones en schepen.
- 2) de getroffen maatregelen om de verwezenlijking van deze verrichtingen te bevorderen.
- 3) de raming van de uitgaven voor elk van deze verrichtingen.

Het land van de Gemeenschap dat tot experimentele visserij overgaat, mag dus een premie uitkeren aan de vaartuigen die zich hiertoe lenen om bij te dragen tot het evenwicht van de uitbatingskosten. Deze premie wordt voor elk schip bepaald met inachtneming van het aantal werkdagen op zee, de afstand van de vangplaatsen en de handelsmerken van de gezochte soorten berekend op basis van het verschil tussen de geraamde uitbatingskosten en de te verwachten waarde van de vangsten.

Om in aanmerking te komen moeten het vissersvaartuigen betreffen met een lengte tussen loodlijnen van meer dan 33 meter. Zij moeten een duur hebben van minstens 50 visdagen te bereiken in één of meer reizen, terwijl aan boord van het vaartuig, één of meer wetenschappelijke waarnemers zich dienen te bevinden.

De lidstaten moeten in hun studies voor deze experimentele visserij, rekening houden met de wetenschappelijke gegevens betreffende beschikbaarheid van visbestanden, de aanwijzing van markt-mogelijkheden voor de betrokken visbestanden en de toekomstmogelijkheid voor de betrokken visbestanden en de toekomstmogelijkheden op lange termijn voor deze markten en activiteiten. Het is duidelijk dat voor elke experimentele campagne een volledig verslag zal moeten overgemaakt worden aan de Commissie. De Commissie zal zelfs dit verslag, na onderzoek, ter beschikking stellen van de andere lidstaten.

Voor wat de gemeenschappelijke visserij-ondernemingen betreft met derde landen, zal de betrokkene het door de buitenlandse partner goedgekeurde basischema van overeenkomst moeten voorleggen en de vorm van de kontraktuele associatie. Dit kontrakt mag niet minder dan twee jaar bedragen. Tevens moet de deelname van de onderdanen van de Gemeenschap in het maatschappelijk kapitaal, minstens 40 t.h. bedragen, terwijl de betrokken schepen dan van elke visserij-activiteit in de gemeenschapswateren uitgesloten zijn. De bijdrage van de Gemeenschap voor de experimentele visserij in de gemeenschapswateren is iets meer dan 360 miljoen B. fr. en voor de experimentele visserij in wateren van derde landen nagenoeg 245 miljoen fr.

Vermits er bepaald wordt, dat deze experimentele visserij slechts mogelijk is voor vaartuigen met minstens 33 meter tussen de loodlijnen, komt de Belgische visserij, op een paar uitzonderingen na die bij ons de IJslandvisserij uitoefent, niet in aanmerking. Nochtans voor wat de experimentele visserij in de gemeenschapswateren betreft, had men zeker deze grens kunnen terug brengen. Ons komt het bijna voor, dat men, vooral dan de vele grote opvallende Britse schepen, heeft willen een mogelijkheid geven om terug in activiteit te komen. Dit zijn meestal diepzee-reilers die de vroegere IJslandvisserij beoefenen en waarvan er reeds enkelen omgebouwd werden voor de makreelvisserij. Ook de grote seinreilers, waarvan men in de laatste drie jaar een grote uitbreiding in Schotse middens kende, komen hiervoor in aanmerking. Deze experimentele visserij zou dan wel gebeuren buiten het makreelseizoen en buiten het seizoen van de blauwe wijting. In elk geval kunnen we elk initiatief goedkeuren dat streeft naar renderende visserijen op onderbeviste soorten, omdat aldus eveneens de druk op de algemene beviste soorten zou verminderen. Dit is trouwens zeker wel het motief dat bij de Commissie voorligt om tot de stimulering van deze experimentele visserijen te besluiten.

N.719 „ATLANTIC“ WEER VAST, OP GOODWIN BANK

In de nacht van zaterdag op zondag is de N.719 «Atlantic» voor de tweede keer in ongeveer één jaar tijd vastgelopen op de Goodwin Bank. Een eerste keer gebeurde dat met schipper Aesaert als bevelvoerder en toen kon er van flagrante fouten gesproken worden waarvoor vermoede schipper vorige week gesanctioneerd werd door de Onderzoeksraad.

Nu gebeurden de feiten in heel andere omstandigheden. Na N.719 «Atlantic», met schipper Coupille aan boord, kreeg onklare netten, waardoor het vaartuig onmaneuvereersbaar geraakte. Mede door het tij, kwam de treiler tenslotte vast te zitten op de oostzijde van de Goodwin Bank.

De feiten gebeurden rond 22 u. zaterdagavond. Bij het winden van de netten geraakten deze onklaar en vooraleer kom ingegrepen worden, geraakte de treiler honkvast op de voornoemde zandbank.

Schipper Coupille, die vaststelde dat zijn vaartuig zwaar slagzij maakte, zond onmiddellijk een hulpoproep uit en vroeg onmiddellijk assistentie. Er kwam direct respons van de Coast Guard uit Dover en korte tijd nadien kwam de Walmer Lifeboat ter plaatse die er in slaagde het vissersvaartuig naar diepere wateren te slepen. Schipper Coupille en zijn varensgezellen onderzochten het vaartuig maar stelden geen averij vast. Er werd geen water gevonden in het vaartuig en de motor haalde haar normaal rendement zodat besloten werd verder de visserij te bedrijven. Wel diende men eerst de haven van Boulogne binnen te lopen voor het herstellen van de visboel. Tijdens de pogingen om het vaartuig vlot te krijgen verleende de mailboot «Prinses Maria Esmeralda» assistentie door het coördineren van het radioverkeer tussen de treiler en de reddingsboten.

OVERTREDING OP DE WET OP DE VEILIGHEID DER SCHEPEN

We herinneren ons dat het Nederlands schip «Andrea Smits», dat kennafval vervoerde, te Zeebrugge zwaar beschadigd werd en in feite niet meer zeewaardig was, gezien de navigatie-instrumenten buiten dienst waren. In dat verband stelde dhr. volksvertegenwoordiger Kuypers aan dhr. Minister van Verkeerswezen volgende vraag :

«De wet op de veiligheid der schepen van 5 juni 1972 bepaalt in art 2, par. 1, dat geen Belgisch of vreemd schip vanuit een Belgische haven zee mag kiezen of in de Belgische zeevaten mag varen, als het niet in staat van veiligheid is. Art. 11 van dezelfde wet bepaalt dat de Zeevaartinspektie toezicht uitoefent op de naleving van de bepalingen van die wet. De Zeevaartinspektie laat krachtens art. 14 van diezelfde wet, elk schip aanhouden dat niet aan de veiligheidsvoorschriften voldoet. Dit recht is ook van toepassing op vreemde schepen. Kan ik derhalve van de Minister vernemen of de Zeevaartinspektie als enige bevoegde instantie is opgetreden en welke beslissing heeft ze genomen ?

Tevens vroeg dhr. Kuypers op welke basis andere overheidspersonen, zoals de Minister, de burgemeester en de gouverneur, zich be-

roepen om over de veiligheid van een schip te oordelen door dit schip te laten uitvaren !

ANTWOORD

De Minister antwoordde dat iedereen er zich van bewust was dat het vertrek uit de haven van Zeebrugge van de «Andrea Smits» wegens voor de hand liggende redenen, door de plaatselijke autoriteiten geweent werd. Volgens de Minister was dan ook elk optreden van de bevoegde instanties (?) die dit vertrek zouden belet hebben of vertraagd, niet opportuun. De nodige herstellingen aan het schip werden voor de Belgische kust uitgevoerd, wat in de gegeven omstandigheden, de beste oplossing is gebleken.

Met andere woorden zou de eventuele tussenkomst van de Zeevaartinspektie om de wet van 1972 op de veiligheid der schepen toe te passen, en het schip in de haven te houden, verkeerd geweest zijn (-) en mochten onbevoegde plaatselijke instanties als burgemeester, gouverneur en Minister, het met de veiligheid niet in orde zijnde schip, zo snel mogelijk de haven doen verlaten.

LIJST VOOR VISSERSVAARTUIGEN

Een lijst van Vissersvaartuigen is 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.

Britse makreeloorlog

BRITSE KOPERS TEGEN VREEMDE FAKTORIJSCHEPEN BLOKKADE VAN DE PIER VAN ULLAPOOL

In Schotland nemen de vishandelaars het niet meer dat zij zonder aanvoer van makreel zitten, terwijl alles op zee aan boord van de vreemde fabrikschepen ovemgepompt wordt. We zijn dus wel ver verwijderd van de tijd dat men op de kaden zelf, opslagplaatsen diende op te richten om de aangevoerde makreel voor een bepaalde tijd kwijt te zijn omdat de eigen lokale verwerkingsbedrijven en vismeelfabrieken de grote aanvoer niet meer aankonden. We zijn even ver verwijderd van de klachten van de omwoners over storende geuren van te lang op de kaai opgeslagen hoeveelheden makreel en over het stinkend vis-sap dat uit de lorries die voor het vervoer dienden te zorgen, op het straatdek liep. Voor de eigen Britse verwerkingsbedrijven en voor de eigen tewerkstelling was dit, "de goede oude tijd" alhoewel dit nog maar van enkele jaren terug dateert. Thans komen de makreelkopers op straat en gaan over tot spektakulaire akties, die, hoe kan het voor het ogenblik anders, steevast uitdraaien op één of ander blokkade. De makreelvisserische schepen noemt men in Groot-Brittannië thans "kontraktboten" omdat zij met de vreemde, vooral uit het Oostblok komende fabrikschepen een kontrakt afsloten om hun vangst rechtstreeks op zee aan deze laatste af te zetten.

Thans kennen we het makreel-seizoen op de Westkust van Schotland, een seizoen dat echter niet zo belangrijk is als voor de kusten van Cornwall. Daarbij komt nog dat de vangsten onder de verwachtingen liggen, zodat zelfs de vreemde fabrikschepen ook al niet aan hun trekken komen. Zo heeft een Bulgaars fabrikschip in de twintig dagen dat het voor de Minches ligt, slechts een 250 ton makreel op de kop kunnen tikken.

BLOKKADE VAN DE ULLAPOOL-PIER

De grote nood voor de lokale verwerkingsbedrijven om aan makreel te geraken, heeft de kopers en de vertegenwoordigers van de bedrijven er toe gebracht akties op touw te zetten die zich uitstrekken tot een blokkade van de aanlegpier van Ullapool. De kontraktboten die aan deze pier komen voor eigen bevoorrading, het aan boord doen met netten, brandstof, proviand, enz... worden nu min of meer van dit alles afgesneden door een zeer degelijke uitgevoerde blokkade van de aanlegsteigers door een aantal lorries van de handelaars en eigen Britse verwerkende bedrijven. Deze bedrijven raken nu in moeilijkheden en aldus hebben twee der grootste uit Fraserburgh reeds een opzeg aan hun personeel betekend, waar bij in het ene bedrijf 250 werknemers op de straat komen te staan en in een ander bedrijf 120 gele-

genheids- en part-time werknemers de bon kregen. Het is duidelijk dat dit niet zo gemakkelijk genomen wordt door, zowel werkgemers als werknemers en dat men aldus gemakkelijk tot bepaalde spektakulaire akties kan aangezet worden of overgaat. Met de meeste van de makreelschepen die onder leveringskontrakt voor de vreemde fabrikschepen liggen, kan er inderdaad niet genoeg overblijven voor de eigen bedrijven, vooral als het makreelseizoen dan nog niet te belovend is.

DE MAKREELPRIJZEN

Men is geneigd te veronderstellen dat de vreemde fabrikschepen heel wat meer geven voor de aangevoerde makreel dan de eigen bedrijven, omdat het anders onbegrijpelijk zou voorkomen, dat de makreelvisserstvaartuigen zo gewillig een kontrakt afsluiten. Dat is echter, minstens voor het ogenblik niet juist. Inderdaad bieden de fabrikschepen van 80 tot 90 Pond per duizend kg. aan, hetzij van 5.500 tot 6.000 B. fr. of amper 6 fr. het kg., terwijl de eigen verwerkingsbedrijven tot 7.500 B. fr. gaan. Als dit het aanbod voor het ogenblik is vanwege de eigen Britse bedrijven, zijn we echter benieuwd de prijs te kennen mocht het echt gebeuren dat er een zeer grote aanvoer mocht ontstaan in de eigen afslag.

Anderzijds komt daar nog bij, dat de makreelvisserstvaartuigen vrezen dat zij zouden kunnen verstoken blijven van 'n kontrakt met de vreemde fabrikschepen, wanneer het makreelseizoen aan zijn trekken komt voor de kust van Zuid-Engeland waar het om heel wat grotere hoeveelheden gaat dan op de Minch en men beslist de fabrikschepen nodig heeft. De vissers hebben het zeker niet verkeerd voor, dat men dan tevergeefs een beroep zou doen op de eigen Britse afnemers die op dergelijke aanvoer niet ingesteld zijn en de makreelvisserij, hetzij gewild, hetzij ongewild aan haar lot zou overlaten. Verder dient men eveneens rekening te houden dat een lossen, rechtstreeks op zee door een overpomp van makreel, tot zelfs uit de netten van het vissende vaartuig, heel wat kostenbesparing is dan 'n aanvoer in de eigen haven met een zeer tijdrovend lossen eventueel voorlopige op slagplaatsen en bijkomend lorrievervoer. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat men geen oog moet hebben voor de moeilijkheden van de eigen bedrijven en voor de eigen werkverschaffing, die in het gedrang schijnt te komen. Er zou dus ergens een eigen minimumaanvoer moeten kunnen gewaarborgd worden. Kontraktboten zijn echter verplicht hun volledige vangst aan de fabrikschepen met wie ze een kontrakt hebben aangegaan, af te staan. Het is dus nog niet

voor morgen dat aan die moeilijkheden een mouw aan te passen is.

WORDEN TOEGESTANE

KWOTA Overschreden ?

Het is inderdaad een publiek geheim, dat de makreelkwota waarover de Britten beschikken, hetzij in totaliteit, regelmatig overtreden worden. Het is een verweer voor de eigen schepen die beweren dat zij het onmogelijk kunnen doen met hen opgelegde individuele hoeveelheden per vaartuig. De fabrikschepen nemen hier echter het hunne van, door voor deze hoeveelheden een heel wat mindere prijs toe te kennen. Het Britse ministerie wenst daar nu echter iets aan te doen, met de enkele inspektors waarover men beschikt, een adequate controle onmogelijk blijkt.

Een vroeger voorstel om aan boord van ieder fabrikschip een Britse inspekteur te plaatsen, is natuurlijk niet uitvoerbaar wanneer deze fabrikschepen zich hiertoe niet lenen. Hiervoor zouden daarbij toch een dertigtal inspektors dienen ingezet die men eventueel zou kunnen terugbrengen tot 20 bij een rationele inde-

ling. Een andere oplossing ware de sancties bij de overschrijding van het toegekend individueel kwotum zo hoog te zetten, zoals ondermeer het onherroepelijk intrekken van de visserijvergunning, dat zelfs met een magere inzet van inspektors, men het risico te groot zou vinden, omdat men overtuigd is, dat men toch eens tegen de lamp zou lopen. Dit is trouwens het systeem dat men in de Verenigde Staten toepast en dat zijn nut heeft bewezen.

Sommigen stellen echter eveneens een optrekken van het toegevoerde individueel kwotum voor omdat juist de ontoereikendheid hiervan één der voornaamste pigmenten is om te overtreden. Volgens de rederijen is het onmogelijk nederend te vissen met de individuele kwota die volgens de grootte van de makreelschepen bepaald werden.

In elk geval zit de regering met een nieuw probleem opgescheept, nl. dit van de bevoorrading van de eigen be- en verwerkende bedrijven en met het op straat zetten van een betrekkelijk groot aantal werknemers door bedrijven die niet aan voldoende grondstoffen komen.

Een grap in de Oostendse afslag

Toen een garnaalkoper in de Oostendse afslag gewaar werd dat hij geen bennebriefjes bij zich had (iets dat elkeen kan overkomen, maar natuurlijk bij de domste het eerst) vond hij er niets beter op zijn aangekochte garnaalbenmen met... briefjes van 20 fr. te tekenen. Koper «Rik», voor diegenen die het niet weten, Maurits Coudeville, een bovenbeste vent en kompasieus als niet één, kon dat niet aanzien en besloot onmiddellijk een handje hulp te verlenen. Terwijl de betrokken garnaalkoper nog één en al aandacht was voor de afslagers, kwestie van misschien nog een «batje» te kunnen doen, tekende «Rik» ten voordele van de man zonder briefjes, de bewuste benmen met zijn eigen briefjes en stak de briefjes van twintig frank, onder grote hilariteit van de omstaanders, op zak.

Er was reeds een bijzondere leute onder de dichtst bijstaande kopers, vanwege het tekenen van de

benmen met briefjes van twintig frank, maar nu werd de leute natuurlijk nog groter. Daargelaten dat de betrokken garnaalkoper een tijdlang naar zijn garnaal zocht tot men hem uit de doeken deed dat zijn garnaal met de bennebriefjes van «Rik» getekend waren, kon hij natuurlijk naar zijn geld schuifelen, terwijl een monkelende «Rik» van kromme haas gebaarde.

Tot slot van deze grap moeten we nog zeggen dat beide partijen (!) nochtans tevreden waren : de betrokken koper omdat hij zijn benmen niet met briefjes van honderd frank getekend had, en de «Rik» omdat hij waarschijnlijk met een bijzonder genot enkele pintjes voor zijn briefjes van twintig frank naar binnen gegoten zal hebben.

Dat de betrokken garnaalkoper nu op een «revanche» uit is, is begrijpelijk, maar om de «Rik» een pater te schilderen zal men toch van heel ver moeten komen...

E.E.G.-BIJEEENKOMST TE BRUSSEL LEIDDE TOT GEEN OVEREENKOMST

Op maandag ging te Brussel een bijeenkomst door om tot een visserijreglementering te komen voor de Gemeenschap. Had men gedacht dat er hier minstens grote vooruitgang zou gemaakt worden zijn, dan kwam men voor de zoveelste maal bedrogen uit. Nochtans, toen enkele maanden terug mevr. Thatcher, de Britse premier, er in slaagde de 2/3 van de financiële verplichtingen van Groot-Brittannië in de Gemeenschap af te wentelen op de overige lidstaten, had men laten doorschemeren dat dit een overeenkomst tussen de lidstaten voor het bereiken van een visserijreglement voor de gemeenschapswateren, aanzienlijk zou dichter gebracht hebben. Groot-Brittannië zou heel wat van zijn eisen matigen op de visbestanden in de gemeenschapswateren. Het is inderdaad zo dat bepaalde ekstreme kringen in Groot-Brittannië, 60 % van de beschikbare kwota van de visbestanden opeisen omdat, volgens hen de Britten, in hun 200-mijlszone, in twee-derden van de visbestanden voorzien. De top te Brussel wenst echter slechts 25 tot 30 % toe te kennen, iets dat door de Britten als totaal onvoldoende wordt afgewezen. De kentering in de Britse houding als compensatie voor de zeer grote inschikkelijkheid betoond door de overige lidstaten in verband met de Britse begrotingsverplichtingen in het EEG-budget, heeft dus te vergeefs op zich laten wachten. Het is dan ook een grote ontgoocheling, niet alleen voor de kontinentale onderhandelaars, maar eveneens voor de visserij in het algemeen, die hierdoor nog altijd in het onzekere gelaten wordt wat hun toekomst-

mogelijkheden betreffen. We kennen dus wel de gemeenschapskwota, maar er is nog altijd geen opdeling in nationale kwota gevolgd, zodat de visserij doorgaat op basis van de vroegere nationale kwota en de voorlopige regeling voor de zoveelste maal voor een bepaalde periode doorgetrokken wordt.

Kwam men te Brussel niet tot een oplossing in zake een gemeenschappelijke visserijreglementering, dan kwam men toch tot een overeenkomst in verband met het nemen van bepaalde maatregelen die in uitvoering moeten komen voor de bescherming van de visbestanden, iets dat Groot-Brittannië nauw aan het hart ligt en dat land er reeds bij herhaling toebracht eenzijdige nationale maatregelen uit te vaardigen die niet altijd in dank afgenomen werden door de andere landen en die zelfs aanleiding geven tot verscheidene klachten bij het Hof van Justitie te Luxemburg. Nu schijnt men toch tot afspraken gekomen te zijn over beschermde zeegebieden en over het opvoeren van de grootte van de netmaaswijdten bij bepaalde visserijen. Ook werden er afspraken opgetekend om een vangstverbod op bepaalde vissoorten uit te vaardigen in bepaalde perioden. Men denkt hierbij aan de beperkingen op de scholvangst die Nederland zich zelf had opgelegd begin dit jaar in een periode van het kuitziek zijn van de schol. We mogen dus niet zeggen dat het te Brussel een totale flop werd, maar zeker is dat een algemeen visserijreglement voor de gemeenschapswateren nog niet voor 1980 is.

NEDERLANDERS

EISEN EEN FERM STUK UIT DE TOEKOMSTIGE HARINGKOEK

Niettegenstaande het niets werd met de eis uitgaande van Nederland om in 1980 over 3 tot 5 duizend ton haring te mogen beschikken en het duidelijk is dat het hiervoor nu reeds te laat in het jaar is om nog aan een «geste» vanwege Brussel te denken, heeft dit niet belet dat onze noorderburen reeds hun batterijen, bij monde van minister Brackx, opgesteld hebben voor een ferme hap uit de haringkoeke, zo er beslist wordt in 1981 terug haring te laten vangen.

Op de vergadering van de Visserijraad die maandag te Brussel gehouden werd heeft minister Brackx een Hollandse eis op tafel gebracht om minstens over 10 t.h. te mogen beschikken uit een eventueel toe te kennen totaal contingent Noordzeeharing in 1981. Binnen een paar maand verwacht men een nieuw verslag van de deskundigen die de mogelijkheden ende toelaatbaarheid van een haringvangst in de Noordzee voor 1981 onderzoeken. We weten uit ondervinding dat de biologen uit beroepsmisvorming de zaken eerder mager voorstellen en moest het aan hen gelegen liggen, de zee eerst zou moeten overlopen aan vis, vooraleer het licht op groen te stellen. Hopen we in dit verband dat de Brusselse Visserij-

raad hiermede rekening zal houden.

De Nederlands minister Brackx van Landbouw en Visserij kreeg vooral steun uit Frankrijk en Ierland voor een hernieuwde haringvisserij in de Noordzee, waar men verlangend ligt uit te kijken om aan de haringslag te gaan. Alhoewel we overtuigd zijn dat men zeker het licht niet totaal op groen zal zetten, menen we toch dat men er in 1981 moeilijk onder uit zal kunnen om, minstens een beperkt contingent toe te gaan kennen. Eens dat het zo ver is dan zullen de vissers wel zorgen voor de..... rest. Dit zal men zeker de Hollanders niet moeten leren. Eerste vereiste is dus het binnenhalen van een gezamenlijk contingent. Dat er nadien nog al wat aan touwtrekken zal gedaan worden door de lidstaten onderling in de opdeling is duidelijk. Of onze noorderburen hier dan aan hun «minstens 10 percent» zullen komen, zal nog wel aanleiding geven tot een verdelingsrobbertje tussen de haringlidstaten. België dat niet gekend staat als een haringviszend land zal hierbij moeilijk te pas komen, maar toch hopen wij dat er iets voor onze haringvissers van de tafel zal vallen. Wij rekenen hierbij ten stelligste op onze ambtenarij.

AANVOER VAN VIS IN BELGISCHE HAVENS JANUARI T/M JULI — PERIODE 1978 - 1980 (1)

SOORTEN	Gewicht	1978 Waarde	G.P.	Gewicht	1979 Waarde	G.P.	Gewicht	1980 (2) Waarde	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelv. v. vis.	513.539	12.977.875	25.27	372.115	11.150.335	29.96	247.135	6.650.793	26.91
andere schelv.	543.425	13.029.042	23.96	178.824	4.812.169	26.91	234.830	6.253.890	26.63
Kabelj. v. vis.	720.964	19.919.228	27.62	559.210	17.127.604	30.62	157.337	4.757.414	30.24
andere kabelj.	8.674.542	210.029.146	24.21	5.725.844	169.304.009	29.56	4.463.797	134.944.464	30.23
Koolvis	376.490	8.777.896	23.31	296.178	7.100.644	23.97	189.845	5.186.025	27.32
Wijting	1.649.432	31.206.946	18.92	2.019.579	36.523.031	18.08	1.784.475	31.996.352	17.93
Schol	2.242.715	51.797.917	23.10	2.709.663	65.258.730	24.08	2.861.076	66.770.473	23.34
Roggen	797.189	30.494.148	38.25	892.790	31.678.738	35.48	691.436	31.327.735	45.31
Noorse schelv.	663.169	24.078.213	36.30	691.098	22.605.556	32.70	575.901	19.756.337	34.31
Andere	3.701.509	192.094.138	51.89	2.930.282	116.448.301	39.73	3.177.661	137.452.546	43.26
TOTAAL :	19.882.974	594.404.549	29.89	6.375.583	482.009.117	29.43	14.383.493	445.096.029	30.94
b) tong	1.823.069	294.244.281	161.40	2.483.714	383.943.059	154.58	2.415.025	448.720.235	185.80
TOTAAL DEMERS. VIS :	21.706.043	888.648.830	40.94	18.859.297	865.952.176	45.91	16.798.518	893.816.264	53.21
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	1.248	39.210	31.42	2.489	79.080	31.77	531.050	7.883.968	14.85
Sprot	—	—	—	998	17.410	17.44	—	—	—
Overige	16.541	129.209	7.81	11.161	101.667	9.10	8.404	75.015	8.93
TOTAAL PELAGISCHE VIS :	17.789	168.419	9.47	14.648	198.157	13.52	539.454	7.958.983	14.75
3. SCHAAL- EN WEEKDIEREN									
Garnaal	128.477	18.283.658	142.31	231.055	26.081.198	112.87	390.928	38.882.169	99.46
Noorse kreeft	251.017	30.636.940	122.26	132.613	18.070.350	136.26	260.143	31.309.507	120.35
Overige	855.867	21.090.428	24.64	667.582	17.120.580	25.64	557.144	14.697.622	26.38
TOTAAL SCHAAL- EN WEEKDIEREN :	1.235.361	70.011.026	56.67	1.031.250	61.272.128	59.41	1.208.215	84.889.298	70.26
ALGEMEEN TOTAAL :	22.959.193	958.828.275	41.76	19.905.195	927.422.461	46.59	18.546.187	986.664.545	53.20

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens

(2) voorlopige cijfers.

WEETJES

De Nederlandse uitvoer van makreel in 1979 was praktisch integraal voor Nigeria bestemd, waaraan bijna 65 duizend ton (65 miljoen kg.) uitgevoerd werd. Hiervoor kreeg Nederland of beter de uitvoerders een uitvoervergoeding van de E.E.G. van iets meer dan 161 miljoen B. fr.

x x x

Volgens Nederland is de opvangprijs voor de wijting te hoog gesteld zodanig dat dit eerder aanleiding zal geven tot te veel opvang en men een omgekeerd effect zal bereiken voor de visserij. Dit was niet het oordeel van lidstaten, waar, het weze gezegd, minder wijting aangevoerd wordt en het gevaar voor opvang minder groot is.

x x x

In 1979 leverde Nederland in het programma van de "World Foot" nog 1.500 ton conserven via de F.A.O. Voor 1980 werd dit eerst teruggebracht op 1.000 ton en naderhand, dank zij de inspanningen van de Nederlandse regering tot 1.300 ton, toch nog altijd 200 ton min dan het voorgaand jaar. Het is vooral Japan die goedkope aanbiedingen doet aan de F.A.O. die hier tegenover niet ongeïnteresseerd staat.

x x x

Naast de haring die nog altijd door Nederland in bewerkte en verwerkte toestand wordt uitgevoerd, is thans ook de makreel tot één der belangrijkste exportproducten gerekend van de Nederlandse grote visserij. Het is nu zelfs zo, dat de afzetmogelijkheden voor be- en verwerkte makreel op de wereldmarkt zelfs hoger beoordeeld worden dan deze van de haring.

x x x

Nederland voerde in het afgelopen jaar 1979 nog altijd meer dan 1 miljoen kg. gerookte haring uit en bijna 16 miljoen kg. gezouten haring ! Dit is slechts 600 duizend kg. minder dan in 1978, maar reeds 5,6 miljoen kg. minder dan in 1977... en 12,8 miljoen kg. minder dan in 1976 toen er nog geen haringvangverbod in voege was. Veel van de huidige haring wordt ingevoerd.

x x x

De Nederlandse visserij verloor een groot stuk van zijn haringexportmarkt door het ingetreden haringvangstverbod, vooral aan Canada, Denemarken, Ierland en Schotland, waar nog een beperkte haringvisserij toegelaten was. Nederland herstelde zich echter door een export van bewerkte makreel.

x x x

In de geschiedenis van de Nederlandse Dienst voor Haringcontrole is 1979 het eerste jaar geweest, dat het overhandigen van de gewoontegetrouwe koninginneharing vanwege het Nederlandse bedrijfsleven niet doorging. Er mocht immers geen maatjesharing gevangen worden in de Noordzee, ook geen beperkt kontingent zoals dit een jaar vroeger nog mocht gebeuren.

x x x

In Nederland beschikt de Direk-

tie van de Visserijen toch nog altijd over 11 vaartuigen, namelijk twee onderzoekingsvaartuigen voor de zee, twee onderzoekingsvaartuigen op de binnensee en stromen en zeven vaartuigen voor binnengaats voor visserijbegeleiding en toezicht.

x x x

Door het lid van het Europees Parlement, de heer Lalor, werd 'n schriftelijke vraag aan de EEG-Commissie te Brussel gesteld om te vernemen hoeveel vis uit derde landen in landen van de Gemeenschap in '80 en voor dezelfde periode in 1979 ingevoerd werd. Tevens werd de vraag gesteld hoeveel vis tot dusver, over dezelfde beschouwde perioden in de Gemeenschap uit de markt werd genomen. Een heel belangrijke vraag waarop de Commissie echter het antwoord schuldig blijft.

x x x

De heer Coppieters, Belgisch lid van het Europees Parlement, heeft een verzoek gericht aan de Commissie van de E.E.G. om de kweek van de jobeplanting te bevorderen waaruit men olie trekt die commercieel gezien, de walvisolie kan vervangen. Aldus zou minder de noodzaak aangevoeld worden om de walvis te gaan jagen en zou het kweken van deze plant onrechtstreeks een zeker nut hebben voor de instandhouding van de walvissoort.

x x x

Op een vraag gesteld door mevr. Ewing, lid van het Europees Parlement aan de E.E.G.-Commissie, opdat deze een vergelijkend overzicht zou publiceren inzake pensioengerechtigde leeftijd voor vissers in de lidstaten en in hoeverre zij dan het volledig pensioen ontvangen, werd geen antwoord gegeven.

x x x

In Nederland telde men op 1 januari 1980, 916 visserseenheden tegenover 924 op 1-1-1979. Dit is dus een vermindering met 8 eenheden. Anderzijds telde men 165 minder opvarenden op 1-1-1980 vooral door het uitsaneren ter visserij van enkele grote motorhek-treilers en motortreilers, met name bijna 3.500 Brt.

x x x

Bij onze moorderburen werden er in 1979 aan de visserijvloot door nieuwbouw 10 eenheden toegevoegd. Gezien er op 1-1-80 toch 8 eenheden minder waren dan op 1-1-79, betekent dit dat er 18 vissersvaartuigen uit de vloot genomen werden, waarvan er 9 naar het buitenland werden verkocht, zijnde 3 naar Engeland, 2 naar België, 1 naar Denemarken, 1 naar Ierland, 1 naar Schotland en 1 naar Marokko. Verder gingen twee eenheden door scheepsrampen verloren, namelijk de Sch. 106 en de Kg. 14.

x x x

Volgens een verordening van de Raad van ministers van de E.E.G. moeten de lidstaten einde 1980 een maandelijkse opgave doen van

de aangebrachte vangsten en de vissoorten waarvoor een vangstbeperking of kwotum bestaat, terwijl de schippers vanaf 1 juli 1980 een speciaal logboek dienen bij te houden om de vangsthoeveelheden in te schrijven en de vangstgebieden waarin dit gebeurde. Terzelfdertijd wordt de instelling van een algemene verplichting overwogen. In België bestaat dit sedert lang.

x x x

Het statistiekenbureau van de E.E.G.-Commissie "Eurostat" tracht één enkel register samen te stellen, een soort centraal E.E.G.-register dus van visserijvaartuigen die de gegevens van de onderscheiden visserijregisters van de lidstaten zouden samenbundelen.

x x x

De Britse middenslag ankerseiner «Edlei» brak het rekord voor schepen van zijn categorie in Grimsby door verleden week voor ongeveer 525 van onze bennen voor kabeljauw en gul een brutobesomming te maken van 1,224 miljoen Bfr.

x x x

De Britse 18-meter treiler «Ling Bank» haalde te Grimsby verleden week een topbesomming door met 417 van onze bennen kabeljauw en schelvis 1,14 miljoen Bfr. te halen, hetzij een gemiddelde door elkaar van 2.730 fr de ben !

x x x

De internationale Boot-Show - tentoonstelling in Southampton, heeft een grote keus aan polyester

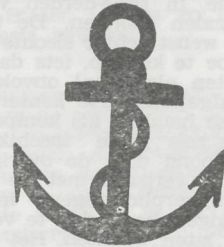
vissersvaartuigen, waarvan het merendeel tussen de 8 en de 10 m., volledig uitgerust. Een vaartuig van acht meter met een motor van 60 pk kost iets over het miljoen Bfr. Er zijn 550 standen.

x x x

De natuurlijke zaadval van de oesters wordt altijd minder en minder aangewend voor het aanleggen van nieuwe oesterbedden. Men gebruikt hiervoor meer en meer het verzorgd oesterzaad, gekweekt in broedertelers. Oestertelers uit Groot-Brittannië, Noord-Ierland en Frankrijk gebruiken hier vooral het oesterzaad van de jonge broederijen op het kanaal-eiland Guernsey.

x x x

Verleden week vertoonden de visprijzen vooral in het Britse Fleetwood een opwaartse trend, hetgeen vooral aan de drie grootste IJslandse treilers ten goede kwam.



BOLNES

STUWKRACHT IN STAAL

Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 330-1100 kW (450-1500 pk) bij 500/600 omw/min in lijn en 1320-2200 kW (1800-3000 pk) bij 600 omw/min met 12-20 cyl in V-vorm.

BOLNES MOTORENFABRIEK BV

2930 AA Krimpen aan de Lek, Postbus 3, Holland, tel. 01807-14900, telex 22439

EEN VAN DE MODERNSTE SHETLANDTREILERS NA ACHT WEKEN VAART OP DE ROTSEN GELOPEN

De „Maverick”, een 24 meter treiler waarvan algemeen erkend wordt, dat het de best en modernst uitgerust middenslagtreiler van Shetland was, is verleden zondag gezonken op de zuidkust van „Fair Isle” nadat het met de rotsen in aanraking kwam. Het ligt thans 20 meter diep. De „Maverick” die slechts acht weken in de vaart was, werd in Noorwegen, volgens de allerlaatste moderne concepties gebouwd en kostte 35 miljoen B. fr. Haar eerste reizen bewezen, dat het vaartuig geroepen was om topprestaties te verwezenlijken, maar de drang naar grote besommingen hebben tevens het vaartuig doen verliezen omdat veel risico's werden genomen. Op het ogenblik van het ongeval had het vaartuig reeds een 500 benen vis aan boord en de schipper wenste nog een paar goede slepen te doen in de zeer dichte nabijheid van „Fair Isle”. De laatste trek was bijzonder rijk en bevatte meer dan 300 ben, zodat alle handen aan dek geroepen werden om de zak vis fatsoenlijk aan boord te krijgen. Daarbij kwam nog dat men met één man minder waarde omdat één matroos aan wal verbleef om de voorbereiding af te maken voor zijn examen voor een radar-certificaat. Hierdoor werd het vaartuig moeilijker manoeuvreerbaar en dreef bij het binnenzetten van het net, mede door een sterke stroming die rond de rotskusten van het eiland optreedt, gevaarlijk dicht bij de rotsen. Toen de schipper dit gewaar werd, was nog altijd een groot deel van de vangst in het kuileind. De schipper trok het vaartuig recht, maar een gedeelte van het net dat nog over boord hing kwam hierbij in het schroef. Hij zette de motor onmiddellijk vol achteruit en kon het schroef vrijmaken, maar hierdoor kwam hij tevens in nog groter stroming terecht en het vaartuig werd door het kolkend water op de rotsklippen geworpen. Wick Radio pikte een „Mayday-oproep” van de „Maverick” op en speelde deze door aan de kustwacht van Lerwick die onmiddellijk een reddingsboot van Lerwick verliet een tiental minuten later reeds de haven, terwijl een reddinghelikopter in stand-by gehouden werd. Ook de reddingsdiensten van „Fair-Eiland” werden in gereedheid gehouden. Een in de nabijheid visende middenslagtreiler kwam nabij maar was verplicht op afstand te blijven en de lijnen die het vaartuig uitschoot kwamen te kort van de „Maverick”. De mailboot „Good Shepherd” uit „Fair Eiland” vergezeld van een kleine motorboot, slaagde er in, door bemiddeling van deze boot een lijn over te brengen naar de „Maverick” die deze dan naar een bijgekomen treiler overbracht. Deze treiler de „Responsiva” had het inzicht de gestrande „Maverick” van de rotsen weg te trekken maar de stroming en het getij waren zo sterk, dat de sleepweier van de „Maverick” reeds brak nog vooraleer deze zelfs volledig strak gespannen stond. Toen de reddingsboot van Lerwick na twee uur ter

plaatsse kwam, was de toestand zo moeilijk voor het toen reeds gestrande vaartuig, dat de schipper van de reddingsboot aan de bemanning de raad gaf zo spoedig mogelijk het vaartuig te verlaten. Het schip vertoonde toen reeds een erge slagzij en de ruimen waren reeds gevaarlijk vol water gelopen terwijl de motor reeds uitgevallen was. Na in een reddingsvlot overgesprongen te zijn, werd de bemanning overgehaald aan boord van de reddingsboot. Een paar uur later kreeg de kustwacht van Lerwick het bericht door van de seinwachter van de vuurtoren van het eiland dat met het opkomend water de „Maverick” losgekomen was en traafgjes wegdreef van de rotsen en dat het vaartuig licht drijvende voorkwam. Het was het afgesloten werkdek dat het vaartuig nog een tijdlang drijvende hield. De reddingsboot hiervan verwittigd, keerde terug in de hoop de „Maverick” in ondiep water aan het strand te kunnen zetten, maar vooraleer de plaats te bereiken, kreeg de reddingsboot een nieuw bericht door, dat het vaartuig gezonken was. Een poging door een bergingsmaatschappij om het schip te lichten mislukte vanwege de plaatselijke stromingen die het niet mogelijk maakten luchtzakken aan de romp te bevestigen om het schip te lichten. De kansen zijn daarom ook klein het vaartuig nog te zien lichten.

REIZEN NAAR ENGELAND MET OOSTENDE - DOVERLIJN

Onder het motto „Nu of nooit naar Engeland” biedt de Belgische Regie voor Maritiem Transport die de Sealink Zeevaartlijnen Oostende — Dover/Folkestone exploiteert, tijdens de komende herfst- en wintermaanden aan het Belgisch publiek de mogelijkheid om praktisch gratis een dagexcursie naar Groot-Brittannië te doen.

Deze promotionele aktie die loopt tijdens de periode van 6-10-1980 tot en met 31-3-1981 bestaat erin dagexcursiebiljetten van Oostende naar Dover of Folkestone voor „voetgangers” te koop te stellen tegen de onvoorstelbare lage prijs van 260 Bfr. heen en terug. Als enige voorwaarde wordt gesteld dat de heenreis moet geschieden met de 05u15 dienst naar Folkestone of met de 07u35 dienst naar Dover Western Docks, en dat de terugreis op dezelfde kalenderdag gebeurt met de 19u10/19u40 dienst uit Dover Western Docks. Het feit dat er geen terugreis geboden wordt vanuit Folkestone is geen bezwaar vermits dit amper 10 km. van Dover gelegen is en een geregelde en frekwente busdienst beide plaatsen verbindt. Bedoeling van deze dagekskursie is de Bel-

DE GEVOLGEN VOOR ONZE VISSERIJ DE BRITSE LABOURPARTIJ WENST UIT DE E.E.G. TE GAAN!

Het blijkt duidelijk uit de bijeenkomst van de Britse politieke Labourpartij, die te Blackpool gehouden werd, dat er een zeer sterke stroming bestaat onder de Labourleden om de Europese Economische Gemeenschap te verlaten. Een van de voornaamste meners ter zake in de Britse Labourpartij, is de oud-minister Silkin, die in het Labourbewind, iets meer dan een goed jaar terug, de leiding had van het Ministerie van Landbouw en dus ook van de visserij.

We kennen nog allemaal die fameuse Silkin waarmede men te Brussel in de EEG absoluut tot geen enkele overeenkomst kon komen. Het was de man van de ultra's die minstens een exclusieve vijftig-mijlszone voor de Britse vissers vroeg. Het is dus niet verwonderlijk dat men in al die jaren van het Labourbewind, tot nergens gekomen is te Brussel, zowel wat de landbouw als de visserij betreft. Nochtans is niet eenieder van de Labourpartij geneigd, zomaar de harde standpunten en de onverzettelijke houding van Silkin en zijn akolieten te aanvaarden. Onder deze de oud - Labourministers Williams, Rodgers en Owen. Deze hebben zelfs gedreigd tot een splitsing in de Labour-partij over te gaan, indien men het zo ver zou drijven om zich buiten de EEG op te stellen.

Er zou dus een linkse en een rechtse vleugel ontstaan in de Labourpartij, die in de verkiezingen afzonderlijk zouden opkomen. Deze twist tekende zich duidelijk af in de bijeenkomst te Blackpool, waar de linkse vleugel echter, gesteund door de syndicaten, veruit de voornaamste is. Verder zou Labour in de volgende verkiezingen dan nog de meerderheid dienen te halen opdat zij hun bedreiging om uit de EEG te stappen konkreet ten uitvoer zouden kunnen brengen. Mocht het echter zover komen, dan kunnen we ons toch afvragen wat de gevolgen voor de visserij van de overige lidstaten zijn.

GEVOLGEN VOOR ONZE VISSERIJ

Het is duidelijk, mocht Labour aan het bewind kunnen komen bij volgende verkiezingen en sektaire leiders als Silkin het voor het zeggen hebben om zijn achterban te kunnen overtuigen uit de E.E.G. te gaan, dit zeer zware gevolgen met zich zou medebrengen voor onze vissers in het bijzonder en voor de visserij der overblijvende lidstaten in het algemeen. Het is sinds lang geweten, ook toen Silkin Britse minister was en vertegenwoordiger van Groot-Brittannië in de EEG te Brussel, dat hij een felle tegenstander was en blijft van de toetreding van Groot-Brittannië tot de EEG. Ook nu nog, niettegenstaande de overige lidstaten onlangs de 2/3 van de Britse financiële verplichtingen aan de EEG op zich genomen hebben, wenst hij dat de Britten zich losmaken van de Gemeenschap. Alhoewel de Britse visserij slechts een minimaal klein percentage van het bruto nationaal produkt betekent, en voordelen voor de visserij nooit kunnen opwegen tegenover de vele schaden die de Britse handel en nijverheid anderzijds zou oplopen mocht Groot-Brittannië uit de E.E.G. gaan, toch zijn we overtuigd dat Silkin niet zou aarzelen. Hij zou zich dan ook verplicht zien, om enigszins het gezicht te redden, het maximum te halen in bepaalde domeinen zoals de visserij, hetgeen wil zeggen dat hij zeker het IJslandse voorbeeld zou volgen en de vaartuigen van de lidstaten, minstens uit een zone van vijftig mijl uit de Britse kust zou houden. De gevolgen voor de visserij van de lidstaten zouden dan ook moeilijk te overzien zijn. Het zou ook kunnen dat in dit geval Groot-Brittannië zelfs de vaartuigen van de overige lidstaten uit de 200 mijlszone houdt. We zijn echter overtuigd dat het succes dat hij hiermede bij de visserij zou halen, zeker in verre na niet zal opwegen tegenover de economische nadelen voor de algemene Britse economie. Duimen we nu maar, dat noch Labour, noch Silkin het bij de volgende verkiezingen, die normaal nog meer dan 2 jaar ver liggen, zouden halen.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

VERLEDEN WEEK

Een gans ander marktbeeld dan verleden week met nu op elke verkoopdag vis. Ook de kustvaartuigen laten zich niet onbetuigd en kwamen met ruime vangsten (kleine) garnaal aan de afslag. Hierdoor steeg de totale garnaalaanvoer van deze week tot rond de 15.000 kg. Dat er nogal wat vis moet te vangen zijn op de kust was te zien aan de vangsten die de O.23 in de afslag zette. Veel pladijs van uitstekende kwaliteit die ook een flinke prijs kreeg. De prijzen waren trouwens voor alle vissoorten vrij goed met kleine gul steeds zeer duur. Een aanvoer van haai die toch nog vlot verkocht werd. De tongen zijn duur gebleven terwijl ook IJslanvis weer flinke noteringen haalde. Rode zeebaars bleef zelfs boven de 2.000 fr. de ben. Koolvis is wel teruggevallen en noteerde rond de 25 fr. het kg.

De IJslanders hebben het er dus weer goed afgebracht waarbij voor de O.317 een opbrengst geboekt werd van 2,5 miljoen. Een flinke vangst van rond de 1.280 bennen werd redelijk duur verkocht. Een ongewoon grote partij schaat kreeg toch nog rond de 50 fr. het kg. Kabeljauw werd verkocht tegen zowat 54 fr. en schelvis noteerde van 20 fr. (kleine totten) tot 43 fr. Blauwe leng bleef ook nogal duur en schommelde rond de 60 fr., voor witte leng lag de prijs rond de 43 fr. Waar de vangst van de O.216 meer koolvis bevatte lag het gemiddelde hier iets lager. Toch werd nog 1,6 miljoen fr. besomd.

Voor de spanvissers is het ver afgelopen. Kleine vangsten die geen 500 bennen bereiken gaven toch nog behoorlijke resultaten die rond het miljoen schommelden. Gul bleef inderdaad vrij duur met de «pappullen» boven de 2.000 fr. de ben, de andere sorteringen tussen 2.300 en 2.900 fr. de ben. Ook wijting, steenschol en totten kregen goede prijzen. Meer haai dan gewoonlijk en prijzen die variëerden tussen 1.050 fr. voor kleine en 1.800 fr. voor grote sortering. Wel dalende prijzen van maandag tot woensdagmarkt. Voor mooie kwaliteit rog werd een hoge prijs betaald, maandag zelfs tot 85 fr. voor moerroggen.

De Westschepen zorgden voor enige variatie al was de gebrachte hoeveelheid rode knorhaan, rode poon en andere rariteiten vrij gering. Meteen bleven al die soorten ook erg duur. Steenschol was zelfs zeer duur en steeg tot 150 fr het kg.

De kanaalschepen moesten het vrij kleine vangsten tong stellen. De bijvangst vertoonden anderszids wel duidelijke verschillen wat de omvang betreft. Tarbot, griet en staartvis bleven peperduur (grote staart tot 240 fr. het kg.). Alleen

derde slag en platjes deden het niet en werden naar dierenvoeding verwezen.

De garnaal is vrij goedkoop geweest en noteerde tussen 29 en 70 fr.

DEZE WEEK

Een nogal goed gespreide aanvoer waarbij die van dinsdag en woensdag beter omgekeerd zouden geweest zijn Een IJslanvis vangst slechts en in het geheel zowat 875 bennen, meest koolvis. Die kreeg rond de 1.300 fr. per ben. Voor de andere IJslanvis soorten lagen de prijzen veel hoger. Zo kreeg rode zeebaars tot 51 fr. en blauwe leng tot 61 fr. De heilbot werd verkocht tussen 220 en 230 fr. het kg. en schelvis tussen 23 fr. (totten) en 40 fr. Een opbrengst die toch nog 1.399.000 fr. bedroeg. Van de Monkey Bank kregen we meer vis dan de voorgaande weken. Op de verschillende verkoopdagen telkens minstens één vangst Kleine totten zijn in prijs gedaald en kregen rond de 16 fr. (als ze niet opgevangen werden).

De weinig grote schelvissoorten noteerden rond 35 tot 50 fr. Vlaswijting en zeewolf waren weinig op de markt te zien, de prijs bleef redelijk goed. Steenschol werd goedkoper naar de woensdagmarkt toe en ook haai kreeg maandag de beste prijzen. Voor de roggen zijn de prijzen redelijk hoog gebleven met moerroggen aan kop : 76 fr.

De tongenaanvoer was iets minder klein, de vangsten van de kanaalschepen schommelden tussen 2200 en 3500 kg. De bijvangst vertoonden duidelijke verschillen wat omvang en soorten betreft. Over het algemeen geen te beste prijzen voor hondshaal, kleine platvissorteringen en kleine rog. De tongen zijn in prijs gedaald, vooral lappen en grote sorteringen vielen terug in prijs. Voor lappen ging die teruggang tot 140 fr., voor grote tong tot 170 fr. Kleine tong was in verhouding meest prijsvast en kreeg tussen 180 en 210 fr het kg. Tarbot en griet zijn behoorlijk duur gebleven, ook de weinige staartvis die we gezien hebben werd duur verkocht. Voor de Westschepen was het een minder gunstige verkoopweek dan de voorgaande. Kabeljauw en gul zijn minder duur geworden nu weer volop uit Denemarken kan ingevoerd worden. Ook de wijting sorteringen deden het minder goed. Kleine wijting moest zelfs aan opvangprijzen verkocht worden. De grote sortering viel terug van 1750 naar 1200 fr. de ben.

De garnaalvisserij heeft ook deze week voor ruime vangsten gezorgd. Wel iets minder schepen nu er enkele aan het kuisen zijn. Vandaar een kleinere totale aanvoer. De prijzen lagen meteen ook iets hoger en varieerden tussen 40 en 90 fr.

West				
N.706	13	330	—	414.814
N. 3	12	350	—	499.304
N.736	5	100	—	127.732
O.206	11	365	—	600.510
Monkey Bank				
O.232	13	320	—	442.784

DINSDAG 30 SEPTEMBER

Monkey Bank				
O. 26	11	230	—	346.132
West				
O.306	10	230	—	384.317

WOENSDAG 1 OKTOBER

Monkey Bank				
O.134	14	330	—	475.295
West				
Z. 47	14	175	1080	557.123
O.135	3	80	—	117.438
Kanaal				
O.274	18	110	4520	954.649

OOSTENDÉ

VRIJDAG 19 SEPTEMBER

West				
N.709	6	170	—	421.114
Monkey Bank				
O.118	14	260	—	489.567

MAANDAG 22 SEPTEMBER

IJslan				
O.216	18	985	—	1.626.246
O.317	18	1.278	—	2.512.010
Kanaal				
O.127	18	45	2.380	529.880
Noordzee				
O.309-N.719	13	495	—	798.380
West				
N.736	5	120	—	313.493
O.279	8	285	—	619.412

DINSDAG 23 SEPTEMBER

West				
N.708	10	235	—	534.379
Noordzee				
O.141-369	13	490	—	976.454
Z.62-209	12	475	—	953.880
Kanaal				
Z.34	18	165	2.730	874.766

WOENSDAG 24 SEPTEMBER

West				
O.229	6	270	—	459.960
N.579	6	180	—	433.895
Kanaal				
O.705	18	135	3.186	856.060

VRIJDAG 26 SEPTEMBER

Kanaal				
O.114	18	55	3570	699.412
Z.183	16	150	2350	633.637
West				
O.275	10	230	—	348.577
Monkey Bank				
O.243	12	460	—	715.048

MAANDAG 29 SEPTEMBER

IJslan				
O.202	18	875	—	1.399.016
Kanaal				
Z.502	18	215	3634	905.309
O.303	15	125	2190	551.547
Noord				
Z.583	14	330	585	606.678

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 3 OKTOBER

IJSLAND : O.318 (950 m. t.t.z. 350 bonen, 190 leng, 300 koolvis, 20 kabeljauw, 60 schelvis en totten, 30 schotse schol, 10 varia)

KANAAL : O.518 (55 m. vis - 2.500 tong)

WEST : N.708 (420 m. waarvan 220 haai)

MAANDAG 6 OKTOBER

IJSLAND : O.81 (1.05 m. t.t.z. 600 bonen, 100 leng, 120 schelvis en totten, 150 koolvis, 80 varia) — O.129

KANAAL : O.168 — Z.499 — O.33
MONKEY BANK : O.118
WEST : O.279

DINSDAG 7 OKTOBER

WEST : N.708 — O.229
KANAAL : O.83

NOORDZEE : Z.62 - Z.209

WOENSDAG 8 OKTOBER

WEST : N.719 — O.123
KANAAL : Z.72

Men vreest meer en meer dat men ook nog dit jaar niet tot een visserijreglementering komt voor de gemeenschapswateren. Dit zou dan het vierde jaar zijn na de instelling op 1-1-76 van de 200-mijls. zone door de gemeenschap, dat men tevergeefs betracht een gemeenschappelijk visserijreglement voor de lidstaten op te stellen. Men heeft in de lidstaten nog niets geleerd.

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)

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 18 SEPTEMBER

W				
Z.321	9	500	40	266.120
Z.560	4	—	20	71.170
N				
Z.596	1	200	12	601.235 938.525

VRIJDAG 19 SEPTEMBER

KRP				
Z.542	10	—	90	218.965
Z.402	11	—	80	219.450
Z.307	11	—	110	311.330
W				
Z.507	11	500	50	287.710 1.037.455

MAANDAG 22 SEPTEMBER

N				
Z.27	13	700	360	772.770
Z.576	12	1.000	160	606.170
W				
Z.578	6	300	40	234.230
N				
Z.176	13	100	300	585.292
KRP				
Z.559	8	—	170	514.590 2.713.052

DINSDAG 23 SEPTEMBER

KRP				
Z.431	8	—	220	616.320
K				
Z.497	8	300	30	213.430
N				
Z.189	11	150	200	430.970
W				
Z.582	8	—	80	321.360
K				
Z.55	7	400	20	172.000
N				
Z.315	13	50	350	430.253 2.184.333

WOENSDAG 24 SEPTEMBER

W				
Z.492	8	400	30	211.322
K				
Z.19	17	2.300	300	812.555
N				
Z.574	13	—	180	325.710
W				
Z.568	8	150	60	177.920
Z.533	8	—	40	110.890
KRP				
Z.40	8	—	180	458.150
N				
Z.30	12	250	250	668.890
K				
Z.560	6	—	30	68.250
K				
Z.570	8	—	70	134.180 2.967.867

DONDERDAG 25 SEPTEMBER

K				
Z.12	9	300	30	194.280
Z.424	10	400	60	266.675
W				
Z.196	11	900	100	670.520
Z.14	—	1200	130	610.407
N				
Z.126	11	100	160	275.961
KRP				
Z.563	10	—	110	261.786
Z.41	9	—	140	260.163 2.529.792

VRIJDAG 26 SEPTEMBER

K				
Z.405	—	800	70	292.195
KRP				
Z.510	—	—	190	337.653
Z.128	—	—	150	393.111
N				
Z.519	—	100	210	427.785
W				
Z.16	—	1500	150	631.673
Z.99	—	1400	180	816.675 2.899.092

MAANDAG 29 SEPTEMBER

Z.98	13	800	400	801.813
Z.571	13	200	600	568.549
Z.525	12	400	100	238.080
Z.55	4	50	6	25.460
Z.200	16	2400	300	840.319
Z.429	12	400	55	180.138
Z.427	10	—	150	322.003
Z.573	11	—	270	424.170
Z.584	13	500	270	472.302
Z.564	10	700	70	265.483 4.138.316

DINSDAG 30 SEPTEMBER

Z.484	12	100	260	419.315
Z.44	10	1500	160	645.150
Z.600	10	—	195	236.616
Z.296	9	900	150	408.828
Z.418	15	300	360	481.735
Z.569	10	—	250	321.199
Z.38	10	—	150	231.521 2.744.364

WOENSDAG 1 OKTOBER

N				
Z.198	13	120	230	243.434
Z.331	14	400	300	374.366
O.313	13	—	600	484.720
KRP				
Z.37	12	—	150	217.800
Z.542	10	—	150	205.902
W				
Z.289	13	500	240	703.728
Z.526	13	1700	210	822.384
Z.201-560	—	—	—	129.510 3.181.844

NIUWPOORT

VRIJDAG 19 SEPTEMBER

N.172	106.541
N.738	50.364
N.590	125.706
N.346	99.623
Z.512	153.149

MAANDAG 22 SEPTEMBER

N.15	645.041
N.720	180.146
N.723	145.677
N.788	18.558
N.349	11.790

WOENSDAG 24 SEPTEMBER

N.551	242.621
N.788	19.739
N.349	10.600

VRIJDAG 26 SEPTEMBER

N:597	225.869
-------	---------

MAANDAG 29 SEPTEMBER

N.470	117.624
N.738	197.157
N.346	119.996
N.590	155.668
N.788	11.931
N.349	7.950

WOENSDAG 1 OKTOBER

N.15	348.228
N.720	139.232
N.788	13.745
N.349	8.364

UURTABEL DER OVERVAARTEN OOSTENDE-DOVER FOLKESTONE

VOOR DE WEEK
5 TOT 11 OKTOBER 1980

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
— Dagelijks te 01u30, te 07u35, te 10u05 en te 14u40

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 16u00 en te 19u00
— Op 5-10-1980 bijkomende afvaarten te 07u00 en te 13u00
— Op 6, 7, 8, 9 en 10-10-1980 bijkomende afvaarten te 04u00 en te 22u00
— Op 11-10-1980 bijkomende afvaarten te 07u00, te 10u00 en te 13u00

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

— Dagelijks te 05u15
— Op 6, 7, 8, 9, 10 en 11-10-1980 bijkomende afvaart te 06u40

Afvaarten uit Dover Western Docks :

— Dagelijks te 12u40, te 16u45 en te 19u45

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 09u00, te 21u00 en te 23u59
— Op 5-10-1980 bijkomende afvaarten te 12u00 en te 18u00
— Op 6-10-1980 bijkomende afvaart te 07u00
— Op 7, 8, 9 en 10-10-1980 bijkomende afvaarten te 03u00 en te 07u00
— Op 11-10-1980 bijkomende afvaarten te 03u00, te 12u00, te 15u00 en te 18u00

Afvaarten uit Folkestone :

— Dagelijks te 23u40
— Op 6, 7, 8, 9, 10 en 11-10-1980 bijkomende afvaart te 01u10

BAKKERIJ

Putje

ZEEBRUGGE

Heiststraat 30 — Tel. (050) 54.48.07

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

(8488V)

In moeilijke ogenblikken kunt U op BP oliën vertrouwen.



IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis grote	29- 9-1980	
Schelvis midden	34,20-38,-	
Schelvis klein	30,60,-	
Kabeljauw	23,40,-	
Gul	35,40-40,-	
Schaat	34,20-37,-	
Zeebaars	36,-	
Leng	75,-	
Schartong	46,20-51,-	
Heilbot	42,-64,-	
Koolvis	25,30-26,20	
Zeeewolf	220 -230	
Hondstong	25,60-30,-	
Staart	30,-	
Wijting	41,-53,-	
	156 -167	

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Lappen	29- 9-1980	30- 9-1980	1-10-1980
Grote	148 -155		143 -161
3/4	178 -189		161 -173
Blok	196 -237		196 -245
Voor-kleine	201 -247		202 -260
Kleine	200 -247		203 -251
slips	190 -229		193 -228

Zeebrugge

Grote	159 -168	162 -165	155 -158
Blok	179 -184	174 -176	159 -163
Fruit	210 -218	231 -236	246 -251
Schone kleine	212 -218	231 -246	255 -265
Kleine	197 -201	205 -210	199 -208
Tout petit	194 -203	201 -205	185 -195
Slips	189 -191	192 -195	185 -187

Nieuwpoort

Tong I			
Tong II			
Tong III			
Tong IV			
Tong V			
Kleine			

PLADIJS

Oostende

Grote	29- 9-1980	30- 9-1980	1-10-1980
Grote iek	29,-31,-	36,-37,-	
Kleine iek	21,-26,-	30,-40,-	
Derde slag	21,-	22,-	
Platjes	18,-19,-	18,-	

Zeebrugge

I			
II	20,-23,-	21,-25,-	21,-23,-
III	20,-22,-	21,-22,-	21,-22,-
IV	20,-22,-	21,-22,-	21,-22,-
V	18,-19,-		18,-19,-

Nieuwpoort

Moelen			
Grote pladijs			
Platjes			
Drielingen			

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

19- 9	2	21.500	934.467			
22- 9	7	162.780	6.441.469			
23- 9	6	70.980	3.383.908			
24- 9	3	32.436	1.940.499			
	18	287.696	12.700.343			
26- 9	4	50.670	2.412.095			
29- 9	9	156.909	5.587.552			
30- 9	2	23.425	751.077			
1-10	4	80.350	2.338.181			
	19	311.354	11.088.905			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

19- 9	14	2.371	119.870	39,-	62,-	51,-
20- 9	16	3.111	104.671	23,-	60,-	33,-
22- 9	12	2.573	131.328	40,-	71,-	51,-
23- 9	15	3.348	144.082	28,-	70,-	43,-
24- 9	13	2.556	131.285	45,-	62,-	51,-
26- 9	14	3.090	112.125	24,-	70,-	36,-
27- 9	12	2.254	100.864	32,-	77,-	45,-
29- 9	5	939	64.488	59,-	73,-	69,-
30- 9	12	3.054	177.939	45,-	91,-	58,-
1-10	13	3.207	157.756	35,-	82,-	49,-

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

18- 9	4	972	51.089	43,-	59,-	-,-
19- 9	5	773	46.624	50,-	67,-	-,-
20- 9	5	556	36.371	46,-	72,-	-,-
22- 9	7	1.514	63.201	34,-	49,-	-,-
23- 9	5	1.005	44.039	39,-	53,-	-,-
24- 9	6	1.225	58.898	40,-	59,-	-,-

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

19- 9	5	13.230	536.383			
22- 9	5	16.205	1.005.271			
24- 9	3	2.327	275.218			

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en deponhouder voor de Visserij :

**Scheepsverven
Sigma Coatings**

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
Farbot : groot (123)	29- 9-1980	29- 9-1980	30- 9-1980	30- 9-1980	1-10-1980	1-10-1980	
middel (123)	285 -269	201 -243		242 -256	175 -269	180 -197	
klein (123)	152 -181	149 -172		172 -186	144 -172	158 -162	
Griet : groot (123)	175 -	130 -143		132 -146	203 -	124 -134	
middel (123)	130 -156	153 -160		156 -159	127 -154	151 -154	
klein (123)	113 -142	129 -132		136 -143	100 -136	86 -100	
Schelvis : groot	105 -134	93 -116		126 -127		62 -68	
middel	50 -		49 -		41 -		
klein	30 -34 -		32 -36 -		30 -36 -		
Heek : groot	15 -25 -		16 -25 -		16 -25 -		
middel	80 -		80 -			17 -56 -	
klein	65 -68 -		69 -73 -				
Lom							
Leng	41 -		44 -			32 -	
Rog (1)	38 -71 -		40 -72 -				
Keilrog (123)							
Rog (23)		42 -88 -		45 -50 -		45 -46 -	
Tilten (23)		40 -		44 -46 -		32 -36 -	
Scherpstaart (23)		45 -50 -		52 -56 -		45 -47 -	
Halve mans (23)		34 -41 -		44 -46 -		36 -39 -	
Teelt (2)		36 -39 -		44 -46 -		36 -38 -	
Katrog (2)		24 -		20 -22 -		24 -	
Kabeljauw	37 -49 -	36 -41 -	40 -45 -	40 -43 -		42 -46 -	
Gul (groot)	18 -46 -	36 -38 -	17 -46 -	40 -41 -	19 -46 -	40 -41 -	
Gul (middel)		36 -		36 -39 -		36 -38 -	
Gul (klein)		32 -34 -		34 -37 -		32 -34 -	
Hozemondhamme	85 -192				103 -166		
Wijting : groot	14 -37 -	20 -24 -	15 -24 -	18 -21 -	16 -31 -	18 -20 -	
klein		14 -16 -		14 -16 -		14 -16 -	
Schar	6 -24 -	12 -	14 -21 -	12 -		11 -	
Stenschol	39 -106	60 -62 -	34 -100	60 -68 -	26 -92 -	42 -46 -	
Zeehaai	24 -30 -	30 -	32 -36 -	32 -		36 -	
Hondshaal							
Doornhaal							
Pieterman							
Makreel							
Horsmakreel							
Zeekreeft							
Schaat							
Zeebaars (klipvis)							
Kongeraal			19 -				
Schartong							
Volle haring							
IJle haring							
Haringshaal							
Steenholk			20 -				
Heilbot							
Steur							
Koolvis							
Zeewolf	35 -58 -		30 -54 -		31 -46 -		
Pollak	41 -56 -				43 -46 -		
Zonnevis					221 -		
Koningsvis					103 -135		
Vlaswijting							
Zeeduivel		105 -205		106 -188		105 -188	
Schotse schol							
Zeehond		12 -		12 -		12 -	
Bot							
Rode Poon (robaard)	59 -64 -	26 -41 -	58 -	26 -		16 -	
Grauwe Poon (knorh.)		6 -12 -		9 -12 -		6 -	
Rode Knorhaan	60 -79 -		56 -73 -				
Posten							
Langoesten (midden)							
(klein)							
gatjes							

Lees "HET VISSERIJBLAD"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 22 september werd aangevoerd: 3.725 kg. tong; 235 kisten tarbot en griet; 53 Okisten kabeljauw; 1.247 kisten schelvis; 1.559 wijting; 1.175; kisten schol; 70 kisten schar; 35 kisten makreel en 175 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 18,36-14,99; grote tong 14,28-14,18; grootmiddel tong 14,59-13,98; kleinmiddel tong 16,34-15,81; tong één 16,46-16,12; tong twee 16,29-15,18.

Per 40 kg.: tarbot 604-399; griet 546-398; kabeljauw één 240-174; kabeljauw twee 234-168; kabeljauw drie 194-145; kabeljauw vier 174-140; kabeljauw vijf 146-54; schelvis één 148-130; schelvis twee 130-86; schelvis drie 90-61; schelvis vier 51-37,60; schol één 140-108; schol twee 102-92; schol drie 90-61; schol vier 54-50; wijting drie 68-40; makreel twee 25-21,60; schar 65-50; heek 334-242; hammen met kop 258-178; tongschar 247-144.

De besommingen waren:

KW 22 f27.500; KW 25 f16.300; KW 29 f14.400; KW 51 f20.500; KW 77 f17.100; KW 88 f14.500; KW 113 f10.900; KW 117 f12.500; KW 137 f14.300; KW 145 f19.400; KW 149 f12.600; KW 152 f20.400; KW 167 f12.300; KW 175 f21.000; KW 189 f27.800; KW 194 f25.500; KW 221 f17.900; KW 226 f19.400; SCH 256 f20.300; WR 32 f14.000; WR 57 f15.000; IJM 44 f35.300; IJM 154 f13.100; IJM 207 f11.500; IJM 209 f13.000; verder één Deens vaartuig, de RI 11 met f27.200 aan besomming.

X X X

Aan de dinsdagmarkt van 23 september werd aangevoerd: 300 kg. tong; 23 kisten kabeljauw; 102 kisten wijting; 66 kisten schol; 29 kisten schar; 199 kisten makreel; 16 kisten sprout; 47 kisten diversen; 2 kisten tarbot en griet.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: grote tong 17,26-16,60; grootmiddel tong 17,01-16,81; kleinmiddel tong 19,10-18,00; tong één 21,13-20,80; tong twee 19,60-19,54; zalm 25,80.

Per 40 kg.: tarbot 640-560; griet 549-408; kabeljauw drie 230; kabeljauw vier 186; kabeljauw vijf 170-86; schol één en twee 146; schol drie 160-130; schol vier 80-70; wijting drie 150-92; makreel één 57-52; makreel twee 30-22; makreel drie 22; schar 128-70; harder 196; bot 30-24; rode poon twee 160-144; sprout 16; steenbolk 66; horsmakreel 46-13,50.

De besommingen waren:

UK 101 en UK 271 f4.400; UK 129 f600; UK 234 f3.600; VD 18 f3.400; U K20 f1.700; WR 71 f1.400; WR 75 f1.500; YE 25 f3.900; IJM 18 f4.000; IJM 19 f1.720.

X X X

Aan de woensdagmarkt van 24 september werd aangevoerd: 90 kg. tong; 2 kisten tarbot en griet; 86 kisten kabeljauw; 258 kisten wijting; 78 kisten schol; 56 kisten schar; 130 kisten makreel en 32 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: grote tong 15,00;

grootmiddel tong 16,40; kleinmiddel tong 17,40; tong één en twee 18,20-17,00.

Per 40 kg.: tarbot 600-480; kabeljauw drie 210; kabeljauw vier 195-186; kabeljauw vijf 136-71; schol éénen twee 126; schol drie 106-84; schol vier 46-40; wijting drie 47-10; makreel twee 30-21; schar 65-34; poontjes 46; bot 24-14; harders 160; horsmakreel 18-22; rode poon twee 130-110.

De besommingen waren:

UK 141 en UK 271 f7.400; UK 129 f1.700; UK 207 f1.100; UK 234 f2.200; VD 18 f1.450; UK 19 f2.830; WR 71 f1.030; WR 75 f900; WR 98 f3.100; WR 123 f3.170; YE 25 f2.500; IJM 18 f610; IJM 19 f1.140.

X X X

Aan de donderdagmarkt van 25 september werd aangevoerd: 2.310 kg. tong; 71 kisten tarbot en griet; 589 kisten kabeljauw; 6 kisten schelvis; 602 kisten wijting; 994 kisten schol; 125 kisten schar; 262 kisten makreel en 120 kisten varia.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 17,42-14,64; grote tong 14,38-13,85; grootmiddel tong 14,64-13,70; kleinmiddel tong 16,53-16,11; tong één 16,52-15,84; tong twee 16,80-16,68; zalm 23,00-13,85.

Per 40 kg.: steenbolk 35; harders 130; rode poon twee 220-108; rode poon drie 152-66; tarbot 561-378; griet 478-352; kabeljauw één 144-108; kabeljauw twee 166-124; kabeljauw drie 194-110; kabeljauw vier 176-114; kabeljauw vijf 126-38; bot 14; horsmakreel 26-10; krab 44-40; schelvis vier 112-44; wijting drie 60-22; makreel twee 24-10; schar 65-28; tongschar 242-138; haai 90-32; poontjes 57-40; kleine kreeft 160-154.

De besommingen waren:

KW 11 f75.800; UK 31 f10.500; UK 129 f1.150; U K135 en UK 145 f1.310; UK 141 en UK 271 f5.470; U K142 f5.600; UK 205 f2.300; UK 207 f460; UK 233 f2.620; UK 234 f2.480; VD 6 f4.780; VD 18 f7.440; VD 19 f1.800; VD 20 f960; WR 29 en WR 107 f530; WR 71 f1.100; WR 75 f1.400; WR 98 f2.300; WR 123 f1.170; IJM 9 f300; verder twee Deense vaartuigen, de RI 11 f7.900; VE 244 f31.400; verder nog drie kotters uit Goedereede met in totaal f40.000 aan besomming.

X X X

Aan de vrijdagmarkt van 26 september werd aangevoerd: 3.545 kg. tong; 49 kisten tarbot en griet; 273 kisten kabeljauw; 32 kisten schelvis; 1.007 kisten wijting; 655 kisten schol; 216 kisten schar; 605 kisten makreel en 91 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 16,89-15,81; grote tong 14,25-14,00; grootmiddel tong 14,67-13,89; kleinmiddel tong 16,46-15,87; tong één 16,69-16,42; tong twee 16,80-16,42.

Per 40 kg.: rode poon twee 180-120; rode poon drie 136-88; bot 24; poontjes 37-24; steenbolk 27-24; tarbot 450-384; griet 432-360; kabeljauw twee 188-172; kabeljauw drie 178-136; kabeljauw vier 164-130; kabeljauw vijf 136-37,20; schelvis twee en drie 130; schelvis vier 80-47; schol één 142-120; schol twee 108-

92; schol drie 76-61; schol vier 53-40; wijting drie 64-34; schar 60-28; makreel één 35-27; makreel twee 24-12; tongschar 126-120; heek 310.

De besommingen waren:

KW 63 f8.310; UK 20 f1.950; UK 48 f5.850; UK 184 f3.500; UK 135 en UK 145 f490; UK 188 f5.720; UK 159 f1.970; UK 205 f1.140; UK 216 4.170; UK 233 f1.470; UK 234 f1.230 UK 128 f2.130; UK 228 f2.130; UK 271 en UK 141 f3.770; UK 272 f7.440; VD 19 f1.700; VD 20 f650; WR 71 f850; IJM 1 f1.780; IJM 2 f1.370; IJM 18 f5.990; IJM 19 f1.970 verder waren er zes Texelaars persen, met in het totaal f126.000 aan besomming.

X X X

Aan de maandagmarkt van 29 september werd aangevoerd: 3.074 kg. tong; 291 kisten tarbot en griet; 223 kisten kabeljauw; 3 kisten leng 711 kisten schelvis; 2.218 kisten wijting; 1.327 kisten schol; 109 kisten schar; 176 kisten makreel en 519 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 15,04-12,31; grote tong 15,04-13,79; grootmiddel tong 14,35-13,98; kleinmiddel tong 16,39-15,94; tong één 17,90-17,30; tong twee 17,89-17,37.

Per 40 kg.: tongschar 218-52; heek één 190-170; heek twee 160-142; heek drie 140-120; hammen met kop 146-140; kleine hammen met kop 120-100; krab 19-15; schar 69-40; haai 48-46; kleine kreeft 118; tarbot 522-330; griet 447-322; ka-

beldjauw één 162-126; kabeljauw twee 166-136; kabeljauw drie 180-120; kabeljauw vier 180-114; kabeljauw vijf 108-43; schelvis één 160-148; schelvis twee 118-72; schelvis drie 82-46; schelvis vier 49-37,60; schol één 122-100; schol twee 86-74; schol drie 69-57; schol vier 54-50; wijting drie 46-37,60; makreel één 22-21,60; makreel twee 21,60.

De besommingen waren:

KW 22 f30.700; KW 25 f16.400; KW 45 f32.600; KW 51 f14.500; KW 77 f15.400; KW 88 f14.700; KW 113 f9.400; KW 117 f11.900; KW 145 f28.700; KW 149 f9.000; KW 137 f16.900; KW 152 f11.200; KW 167 f8.600; KW 173 f12.700; KW 175 f11.900; KW 189 f28.700; KW 214 f7.900; KW 221 f14.000; KW 226 f14.000; SCH 256 f11.300; WR 32 f9.100; WR 57 f11.700; IJM 44 f28.900; IJM 207 f10.000; IJM 209 f10.200.

DEN HELDER

In de week van 22 tot en met 26 september werden door 72 kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd: 19.226 kg tong, f283.717,16, van f19,01 tot 13,40; 13.319 kg. tarbot, f147.862,97, van f17,06 tot 7,00; 110.260 kg. schol, f171.741,07, van f3,29 tot 0,98; 37.590 kg. kabeljauw, f61.806,05, van f5,00 tot 0,93; 1.632 kg. griet, f15.529,31, van f10,27 tot 7,50; 11.380 kg. schar, f12.884,42, van f1,94 tot 0,70; 14.395 kg. wijting, f14.551,50, van f1,50 tot 0,70; 129.894 kg. diversen, f341.525,32. Totaal 337.766 kg., f1.049.617,80.

DE HEER GROENEVELD NEEMT AFSCHIED VAN HET STAATSVISSERSHAVENBEDRIJF

Vorige week woensdag nam de heer Groeneveld W. afscheid van het IJmuidense Staatsvisserijhavenbedrijf na een dienstverband van 46 jaar. Het was in 1934 dat de heer Groeneveld als jongste bediende in dit bedrijf kwam, waar zijn dagtaak bestond in het inzamelen van de afslagbriefjes. Hij maakte een voorspoedige carrière

in deze dienst en bracht het in 1960 reeds tot sekretaris-personeelschef, functie die hij tot zijn opzetting op 1 oktober 1980 heeft behouden, waar hij vooral funktioneerde als raadsman en ombudsman voor zijn collega's. Een afscheidsreceptie had plaats op 1 oktober in de Halkade te IJmuiden.

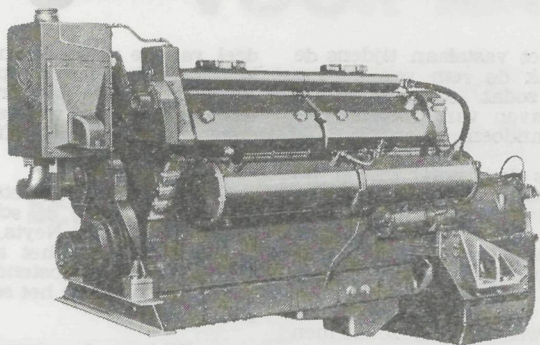
VAN MANNEN EN DE ZEE

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. Baelskaal 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.

WERKHUIZEN C. DECLOEDT & Zn.
MACHINEBOUW

Uw verdeler voor GM-producten — Motoren voor scheepvaart en industrie
DETROIT DIESEL & BEDFORD DIESEL
Automatische transmissies Allison - Producten AG



Vermogens van 40 tot 2.000 KW. voor veelzijdig gebruik.
Verkoop, naverkoopdienst en herstellingen :

WERKHUIZEN C. DECLOEDT & Zn.
Victorialaan 7, OOSTENDE — ☎ (059) 32.25.34 - 32.31.78

De toestand van de Zeebrugse vissershaven is erbarmelijk

In ons vorig nummer hebben we een vraag van volksvertegenwoordiger Eman. Desutter aan de minister van Openbare Werken gericht omtrent de geprogrammeerde werken aan de vissershaven van Zeebrugge. Uit het antwoord blijkt dat dit een werk van langen adem zal zijn en vóór 1981 er niet zal aan begonnen worden. En zo alles goed afloopt, dit tot 1986 zal duren, na het advies door de werkgroep «Vissershaven».

De vraag stelt zich echter wie in deze werkgroep voor de visserij zetelt. Zijn het bevoegde mensen zoals scheepsbouwer Degraeve, Haerincx, vertegenwoordigers van Hand in Hand, ofwel knikkers die er eenvoudig in zetelen om er te zetelen, maar niet om het vraagstuk werkelijk goed op te lossen.

Het is een feit dat nu elke dag bij het in- en uitvaren, de grote nieuwe vissersvaartuigen af te rekenen hebben met het slijk bij lage tij omdat niet diep genoeg kan gebaggerd worden waardoor manoeuvres dienen uitgevoerd, welke voor gevolg hebben dat bij het verlaten er van, de ene tegen de andere stoot en schade berokkend daar geen plaatsen beschikbaar zijn.

Daarenboven wil de stad Brugge of het Ministerie van Openbare Werken die verantwoordelijk zijn voor wat in die haven gebeurt, maar niet begrijpen, dat het daar geen ligplaats meer kan zijn voor jachten en andere schepen, waarvoor die haven niet bestemd is.

Is het dan zo moeilijk, in afwachting dat de beloofde werken uitgevoerd worden, dat men enkele nuttige maatregelen neemt.

Directeur Balbaert van de vismijn, die elke dag met al die moeilijkheden af te rekenen heeft is toch de man die in dat opzicht

nuttige maatregelen kan voorstellen.

Of moet het een rommelhaven blijven, in acht nemend dat op het huidige ogenblik een tiental nieuw vaartuigen van 40 à 50 miljoen, die haven beginnen aan te doen en elke dag aan grote risico's blootgesteld blijven.

Want het is niet alleen de stofelijke schade welke voor die schepen telt, het is ook het groot tijdsverlies daardoor ontstaan.

En dat is van nog groter belang dan de verschillende averijen, gevolg van een wantoestand zonder voorgaande.

RIJKSVISSERIJ-SCHOOL KNOKKE-HEIST

De directie van de Rijksvisserschool te Knokke-Heist, deelt mede dat vanaf oktober weer cursussen ingericht worden (avond en dag) ter voorbereiding van de examens voor schipper ter visserij 2e en 1e klas (examen begin februari 1981) en voor schipper ter kustvisserij (examen begin juni 1981).

In de motorenafdeling bereiden de lessen voor op de examens van matroos-motorist (275 pk) en motorist (500 pk) of gewone opleiding dieselmotoren.

De personen die zich voornemen in het lopende schooljaar, de lessen te volgen of een examen af te leggen, worden dringend verzocht zich op de school aan te melden vóór 1 oktober. Voor de kandidaten voorzien van hun monsterboek.

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 32 00 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(832AV)

Goeie waar prijst immer zichzelf

De Nieuwpoortse visserij blijft een van onze hoofdberoepen, niet alleen op toeristisch, maar ook op geschiedkundig vlak. Er zijn ontelbare onderwijsinstellingen, culturele e.a. verenigingen die belang blijven stellen in de Nieuwpoortse visserij, de haven en de watergebonden nijverheden.

Blijkbaar is de mens van de tachtiger jaren er zich van bewust dat de Nieuwpoortse vis nog altijd de beste, de meest verse en bijgevolg ook de meest smakelijke vis is. Dat bewijzen de honderden, om niet te zeggen de duizenden nieuwsgierigen die ieder jaar de Nieuwpoortse vismijn onder de voet lopen op zoek naar wat informatie over ons vissersvolk of 'n lekker hapje.

Het nieuwe schooljaar was pas heropend of er liepen reeds tal van aanvragen binnen voor een geleid bezoek aan de vismijn. Vismijnbestuurder Gerard Hovaere kreeg vorige week al een tweetal Brusselse scholen op bezoek. Het betrof leerlingen van om en bij de vijftien jaar, die meer wensten te

vernemen over de Nieuwpoortse visserij, de vistechnieken en de verhandeling van de vis. Zij werden door de vismijnbestuurder rondgeleid en die kreeg vanzelfsprekend heel wat spitsvondige vragen voorgeschiedeld.

De afgelopen week kwam er een groep van nagenoeg dertig Middelkerkse dames op bezoek en vanuit het Brugse werden er eveneens een tweetal afspraken gemaakt met damesverenigingen uit de K.V.V.-middens.

Terloops nog medegedeeld dat tijdens de afgelopen vakantie maanden juni, juli en augustus meer dan duizend leerlingen uit zeeklassen een geleid bezoek brachten aan de Nieuwpoortse vismijn en de Kaai.

We kunnen alleen maar deze gevolgtrekking maken: «Goeie waar prijst immer zichzelf!».

Met weinig geld maar met veel initiatieven doet men hier veel meer dan in de propagandacommissie voor Visverbruik, waar elk jaar een toelage van meer dan anderhalf miljoen op triestige wijze verspild wordt.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

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

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 —

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

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

Schadegevallen bij vissersvaartuigen

— Door het vastslaan tijdens de visserij, brak de rem van de lier der O.20, zodat schipper Adolf Acken de haven van Oostende terug moest aandoen.

— Tijdens de visserij was er bij de Z.37 defekt aan de vislier. De weggezakte visboel kon men moeilijk winden en niet binnen krijgen, zodat de kabel moest gekapt worden en de visboel verloren ging.

— Vorige week moest de Z.98 uitvaren. Het was laag tij, zodat men in het slijk maalde met het gevolg dat de vaartuigen die er lagen, nl. de Z.573 en de Z.14 er aan moesten geloven en verschillende deuken kregen. Hetzelfde geldt voor de B.5 die de stuurboordzijde aan de achtersteven van de Z.418, die in de haven aan de kade gemeerd lag, over een lengte van 3 m indeukte.

— Van de Z.424 sloeg ter visserij de S.B.-boel vast aan een onder water zittend voorwerp. Door de ruk is de veiligheidsborgeind gebroken, waardoor de S.B. bok op de reling terecht kwam en geplooid werd, waardoor de thuishaven terug diende aangedaan.

— Bij het aanleggen aan de Noord kant van de vissershaven, om op de ligplaats te komen, veroorzaakte de Z.500 schade aan de Z.16. Een

deel van de verschansing werd ingedrukt. Volgens schipper André Vlietinck is deze aanvaring te wijten aan de te lage waterstand, waar door de schroef niet efficiënt meer genoeg kon werken.

— Bij het binnen zetten van de visboelen, hoorde de schipper van de Z.526, Johnny Neyts, plots drie harde slagen op het achterschip. Na terukeer te Oostende werd op de slip schade aan het schroef vastgesteld.

— Tijdens de visserij aan de Ruytingenbank, sloeg de korre vast aan een onbekend voorwerp met het gevolg dat bij het winden de riem van de winch brak.

— Bij het in span vissen is bij het ophalen van het net de N.709 verrast door een hoge zee en is met zijn S.B.-voorschip tegen het achterschip van de N.708 aangebotst, waardoor bij de N.709 vijf stutten ingedrukt werden.

— De Z.37 van reder Vanhee is tijdens de visserij vastgeslagen waardoor de aandrijfriem van de vislier gebroken werd en de bakboordgalg losgerukt. Ook de klok van de achtergalg brak af.

— De Z.548 toebehorend aan Luyckx Henri, heeft een winchbreuk opgelopen.

Miljoenschade in de haven van Nieuwpoort Het gevaar van zandzuigers

Niet alleen te Oostende, maar ook te Nieuwpoort, wordt er aan de Oostkant van de haven zand en keien uit zee gelost of geladen door schepen die daarvoor speciaal ingericht zijn.

Maar alle havens zijn daarvoor niet geschikt en in het bijzonder de haven van Nieuwpoort niet.

Vorige week is de « Sand Skua », welke dergelijk zand hoefde te lossen op de linker havenoever te Nieuwpoort met een Engelse bemanning aan boord maar een Belgische loods, de haven binnengevaren en heeft de stormmuur bij de Vlaamse Vereniging voor Watersport grote schade berokkend.

De voorlopige balans wijst uit dat de schade hier mag geraamd worden op meer dan 6 miljoen.

Flottende steigers van de Vlaamse Vereniging voor Watersport werden zodanig beschadigd, dat ook hier de schade op miljoen frank geraamd werd.

Door de aanvaring zonk ook een yacht welke een waarde heeft van 550.000 fr. en een ander liep ook voor 500.000 fr. averij op.

Volgens sommige bladen is de oorzaak van de aanvaring te zoeken in de sterke stroming van de yachthaven waardoor dit schip plots naar de stormmuur zou ge-

zogen zijn. Dit is onzin. De grote fout ligt hier bij het gemis aan doorzicht van de loods die het schip binnenleidde.

Er was op dat ogenblik een hoge waterstand, volledig windstille en geen uitgaande of binnenkomende stroom uit de yachthaven. De loods beweerde naar het schijnt tengevolge van de zon in de ogen de zaak niet goed bekeken te hebben.

Eén zaak is zeker, dat dergelijk schip nooit zou mogen toegelaten worden de haven van Nieuwpoort aan te doen omdat het schip niet alleen te diep ligt maar ook te lang en moeilijk stuurbaar is met zo'n lading.

Wij hebben het geval gekend van de N.106 en vrezen maar dat, mocht zich op dat ogenblik een vissersvaartuig op die plaats begeven hebben, het ook in de grond zou zijn gelopen.

Wij menen dat het hoog tijd wordt, dat de overheid aan deze toestand denkt vooraleer het te laat is, want in dergelijk geval zal niet alleen de tegenpartij ter verantwoording kunnen geroepen worden maar ook de Openbare Besturen die niet, mogen dergelijke schepen met zo'n vrachten daar te laten landen.

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	400
	maat 58	470
VEST blauw goed	maat 48 tot 56	410
	maat 58	450
BROEK met borststuk	maat 48 tot 54	540
	maat 56	590
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. BAELSKAAI 27, OOSTENDE BIJ HAND IN HAND ZEEBRUGGE



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.

