

DE HEER KAREL MICHIELSEN, GAAT MET PENSIOEN

(Vervolg van blz. 1)

Europese visserijproblematiek wordt ook in het buitenland hoog op prijs gesteld.

Zijn rustige natuur en zijn heldere geest lieten hem toe de meest ingewikkelde problemen van ons bedrijf te doorgronden en er een stevig oordeel over te vellen. Hij is de man van het gezond verstand en de gulden middenweg: zich niet laten meeslepen door overdreven enthousiasme, noch door nodeloos defaitisme. Karel Michielsens is altijd de man van de klare kijk en de brede visie geweest; hij droeg zeker geen oogkleppen, kon vaak zijn gesprekspartners verbazen door zijn gedurfde uitspraken en door een toekomstvisie die gewoonlijk door de latere feiten zou bevestigd worden.

Ook buiten het visserijbedrijf werd en wordt hij door de goegemeente om zijn menigvuldige gaven geprezen. Hij is een galant en fijngevoelig mens, een gedegen kunstliefhebber en een groot sportman. Hij is immers nog altijd een fervent en actief beoefenaar van judo en karate, en tegelijk een prima zeiler.

Kenschetsend zijn ook zijn eigen principes en normen over het leven, de administratie en de maatschappij. Vaak verraste hij zijn vrienden door zijn grondige kennis van en inzicht in de Oosterse wijsbegeerte, een stokpaardje dat hij graag besteeg. Ooit heeft iemand hem hierom de ambtenaar-filosoof genoemd.

Het Belgisch visserijbedrijf ziet hem met lede ogen gaan. Natuurlijk is niemand onmisbaar. Zoals de volksmond pleegt te zeggen: onze kerkhoven liggen vol met mensen die geacht werden niet gemist te kunnen worden en toch draait de wereld verder.

Niettemin zal het weggaan van Karel Michielsens in het bedrijf een leemte nalaten. Hij zal het meest gemist worden door de kleine man, de artisanalen wier noden en verzuchtingen hij zo goed begreep en die nooit vergeefs op hem beroep hebben gedaan. Hij was ook de bezielende kracht achter het Fonds voor Scheepjongens, instelling die een beetje zijn oogappel was en die hij met het oog op de continuïteit van het bemanningspotentieel met zoveel ijver en hardnekkigheid hielp verdedigen.

De zeevisserij, die hem dankbaar is, wenst de heer Michielsens nog vele jaren toe, niet van rust — dat zou hem niet liggen — maar van intensief genot bij het beoefenen van zijn vele sportieve en andere hobby's.

Karel Michielsens, ad multos annos!

P. VANDENBERGHE

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart werden meerdere zaken behandeld. Eerst werd een beslissing getroffen inzake de aanvaring die zich voordeed tussen de Z.183 «Christopher» en het Griekse vrachtschip «Thios Thanassis». De feiten deden zich voor toen de treiler zich naar visvak 101 begaf om de visserij verder te bedrijven. Matroos Popelier Frank stond op dat ogenblik alleen in de scheepsbrug. De «Thios Thanassis» was diezelfde dag uit Duinkerken afgevoerd. Uit het onderzoek is gebleken dat wachtdoende Popelier gedurende minstens 20 minuten de scheepsbrug heeft verlaten om zogezegd een positie te bepalen. Hierdoor werd de goede uitkijk verwaarloosd. Die goede uitkijk was méér dan nodig gezien Popelier via de radar op amper zes zeemijl de echo van een olopend vaartuig had gezien. Gezien deze tekortkoming wordt hij bestraft met een schorsing van drie weken.

SCHEVE KOERS

Rijkskommissaris Bentein vordert vervolgens in drie zaken waaronder een geval van overtreding van het verkeersscheidingsstelsel. Het was schipper Welvaert van de Z.12 die schuldig werd bevonden en daarom vordert de rijkskommissaris een schorsing van drie dagen.

LAATTIJDIGE VERKLARING

Vervolgens vordert de rijkskommissaris inzake de motorschade die zich voordeed aan boord van de N.15 «De Kottens». Terzake werden twee opvarenden betrokken. In eerste instantie schipper Gino Calcoen die laattijdig en bovendien nog een onvolledig rapport van de feiten aflegde. Anderzijds werd motorist Peperstraete betrokken omdat hij naliet tijdig de controle van ondermeer de wierfilter te doen waardoor deze verstopt geraakte. Tegen beide wordt een vermaning gevorderd.

VASTLOPEN

Tenslotte werd ook nog gevorderd inzake het vastlopen van de N.719 «Atlantic» op de Goodwin Bank. De feiten deden zich voor toen de korre onklaar geraakte en het vaartuig stuurloos werd. Door de stroming kwam men tenslotte op de Goodwin Bank terecht maar bij rijzend water kwam de «Atlantic», met behulp van een Engelse lifeboat weer vlot en liep bovendien geen averij op. De rijkskommissaris is van oordeel dat schipper Eric Copillie toch wel enige onvoorzichtigheid heeft begaan en vordert daarom een vermaning.

MOTORSCHADE

Tenslotte zette de Raad nog het onderzoek in inzake de motorscha-

de die zich voordeed aan boord van de Z.14 «De Bounty». Desbetreffend werden zowel schipper Daniel Devos als motorist Johan Devos onderhoord. Beiden weten echter bitter weinig te vertellen. Men hoorde plots een hevige klop in de motorkamer en omzeggend onmiddellijk viel de motor uit. Bij nazicht bleek dat de kleppen waren afgebroken en daardoor de turbo onklaar was geraakt. Beide opvarenden bevestigden dat de diverse allarmsystemen wel degelijk werkten. De preciese oorzaak van de averij heeft men nooit kunnen achterhalen. Ook niet door een mekaniker van de motorfabriek uit Nederland die naar Milford, waar de «De Bounty» was binnengesleept, was afgereisd.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

ENGELS VAARTUIG MET 90 TON MAKREEL TE OOSTENDE

Vrijdag voer het Engels vaartuig S.D.247 van Falmouth, toebehorende aan de Boston Deep Sea Fishing rederij van Lowestoft, de vissershaven van Oostende binnen met een lading van 90 ton makreel bestemd voor de visgroothandel Madelein.

Deze lading werd gelost en diende voor transit.

Dit schip verliet zaterdagavond reeds om 20 u. de vissershaven van Oostende.

NIEUWE MOTORAANWINST

In onze stedelijke visserijschool «John Bauwens» wordt de vooruit-schrijdende techniek als het ware op de voet gevolgd. Dank zij de instemming van het stadsbestuur te Oostende werd een prachtige motor van meer dan 700 pk aangeschaft zodat deze school nu werkelijkheids-onderwijs kan geven vanaf de kleinste tot de grootste motor welke op zee of aan de wal kan gebruikt worden.

Hoe gaat het bij de BBL als u een degelijk advies wenst?

Met geldkwesties wordt iedereen geconfronteerd.

Zowel jongelui die een bankrekening willen openen als industriëlen die een investeringskrediet nodig hebben. Iedereen wenst echter vooraf geïnformeerd te worden. Te weten hoe het allemaal gaat.

Voor een degelijk advies kunt u altijd bij de BBL terecht. Wij nemen graag de tijd om u grondig te informeren.

Stel ons dus gerust vragen. Dan onderzoeken en bespreken wij samen uw specifieke situatie. En leggen u uit hoe u munt kunt slaan uit onze diverse diensten, rijke ervaring en nuttige adviezen.

⊕ Bank
Brussel Lambert **BBL**

De BBL, of hoe u munt slaat uit uw bank.

Nieuw vissersvaartuig te Oostende : O.231 "St Carolus"

Heden zaterdag wordt om 11 uur in de vissershaven van Oostende, de O.231 St. Carolus voor de instellingen der Koöperatieve SCAP op de Hendrik Baelskaai gedoopt door E.H. Cornillie, aalmoezenier van de visserij. Het is Mevr. Lieve Verschroeven, echtgenote van Eerste Minister Martens, die het nieuw kind ten doop zal houden, daarin bijgestaan door de peter, die Pedro Hennaert is, vader van Norbert en Raymonda Hennaert-Delbol.

Het schip wordt voortgestuwd door een motor Bolnes van 1.200 pk en voorzien van twee motoren Caterpillar van 180 pk met een Lohmankeerkoppeling en een winch Brusselsse. Het vaartuig is verzekerd bij de rederskoöperatieve « Hulp in Nood » voor de som van 52 miljoen frank.

Over dit alles hopen we volgende week een uitvoerig relaas te kunnen geven.

EN TE ZEEBRUGGE DE Z.84

Het is de week daarop en wel op zaterdag 7 februari dat om 14 uur ter vissershaven van Zeebrugge de Z.84 « De Klauwaert » gedoopt wordt, waarna een receptie plaats heeft in het restaurant « Asdic » te Zeebrugge, gevolgd van een lunch.

De meter van dit vaartuig is Mevrouw Christiane Vandepitte, echtgenote van de heer Jozef Deroose, directeur van Hand in Hand Zeebrugge.

De peter is scheepsbouwer Roger Degraeve van Zeebrugge.

Het vaartuig is voorzien van een ABC motor van 900 pk. Een elektrische lier der firma Brusselsse en een volledige koelinstallatie der firma SCAP.

Het vaartuig is verzekerd bij de rederskoöperatieve Hulp in Nood voor de som van 42 miljoen frank.

DE 0.231 « ST.-CAROLUS » DEED EEN PROEFVAART

De prachtige nieuwe trailer O.231 « St.-Carolus », de mooiste aanwinst voor de Oostendse vissersvloot, deed woensdagmorgen een eerste proefvaart. Met de volledige bemanning aan boord, schipper-eigenaar Norbert Hennaert, de stuurman, motorist, drie matrozen en een jongen, samen met een veertigtal genodigden, werd 's morgens om 7 uur afgevaardigd voor een reisje voor de Oostendse kust.

Norbert kon natuurlijk niet nala-

ten om eens « volle sjetje » te geven en toen gaf de snelheidswijzer 12,5 mijl aan! De zee was uiterst kalm, waardoor ook maar geen enkele onwennige passagier met de zeeziekte te maken kreeg. Een kleine trek werd gemaakt en de netten voor een kwartiertje gevierd. Het bennetje vis dat men binnen kreeg, praktisch op een plaats waar geen vis zit, belooft toch. Het was terzelfdertijd voor de heel jonge bemanning een oefening om zich het nieuwe prachtig schip eigen te maken. De reders Norbert Hennaert-Delbol Raymonde, evenals vader Pedro en moeder waren zeker niet het minst ontroerd en terzelfdertijd fier over deze prachtige eenheid. Vader Pedro die natuurlijk de eerste proefreis meemaakte, heeft zijn ontroering herhaaldelijk moeten wespelen. Zijn echtgenote wist te vertellen dat hij aan niets anders meer denkt dan het schip. Ook Norbert zit er standvastig mede in zijn gedachten (men zou het trouwens niet anders kunnen voorstellen) en, zoals zijn echtgenote zegt, hij slaapt er niet meer van.

De naam van het vaartuig « St.-Carolus » is afgeleid van het eerste vaartuig dat door de Oostendse Compagnie uitgerust werd voor de lange vaart naar Indië. Voor Oostende heeft de « St.-Carolus » in deze tijd heel wat betekend, en ware het niet geweest van de grote naijver van de Nederlandse Oost-Indische Compagnie die in de Oostendse Compagnie een gevaarlijke en te duchten concurrent zag, waardoor de Oostenrijkse bewindvoerders ten slotte de Oostendse Compagnie opheften, zou de Oostendse Compagnie onze stad tot een groot handelscentrum hebben laten uitgroeien. Van de nieuwe « St.-Carolus » zijn we echter zeker dat deze de vissersroem en eer van Oostende blijvend zal weten hoog te houden. St.-Carolus en bemanning, behouden vaart en goede resultaten.

Hieronder volgen de namen van de bemanningsleden met tussen haakjes hun ouderdom :

Schipper : Hennaert Norbert (29 jaar) ; motorist : Dierckens Bernard (26) ; stuurman Kyndt Glenn (23) ; hulpmotorist : Sys Franky (19) ; matrozen Ferrant Stefaan (18) en Dasseville Sylvain (24) en tenslotte scheepsjongen Van Raefelghem Danny (15).

ONTSPANNING IN DE VISSERIJWERELD

De Oudleerlingenbond en Directie en leraars van de stedelijke visserijschool « John Bauwens » nodigen iedereen uit op de jaarlijkse grootse ontspannings- en kaartavond in de school, Mercatorlaan 15, Oostende, zaterdag 14 maart om 19u.30.

HOOGWATER- BOEKJE 1981

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

Dit zeer nuttig zakboekje is in ALLE BOEKWINKELS verkrijgbaar tegen de kleine prijs van 30 fr (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 30 fr. + 6 fr verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30 8400 Oostende

● 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)

MOTOTOERISTEN OP BEZOEK IN DE VISSERIJSSCHOOL « JOHN BAUWENS »

De Oostendse Motokring bracht vorige zaterdag een geslaagd bezoek aan de stedelijke visserijschool. Interessante uitleg in verband met de visserij en de zeevaart werd ter plaatse verschaft door leraars van de school. Liefst 150 personen bezochten de school welke ultra-modern is uitgerust met motoren tot 750 pk, radar en andere navigatiemiddelen, een talenlabo...

Bij de bezoekers mochten verschillende buitenlanders gevonden worden zodat onze visserijschool nog maar eens ver buiten onze grenzen treedt.

Een eer voor Oostende en de visserij in het algemeen.

TE KOOP :

1 GARNALENKOTTER

Lang : 20,50 meter ; breed : 5,42 meter ; voorzien van een 300 pk hoofdmotor, hydraulische stuurinrichting.

4-trommelige lier, vanuit het stuurhuis bedienbaar, koelruim, radar, zender, marifoon, automatische piloot.

Het geheel verkeerd in uitstekende staat.

Levering kan direkt geschieden.

Bouwjaar 1962. Tonnage 49 ton.

Eventuele inruil is mogelijk van bestaand schip.

TE BEVRAGEN BIJ :

Machinefabriek PADMOS BV

BRUINISSE - STELLENDAM

Tel. : 01879-1766 privé Dhr. P. Padmos 01113-1488

(9866V)

TE KOOP :

1 GARNALENKOTTER

Lang 22,50 meter, breed 5,62 meter, voorzien van een 300 pk hoofdmotor met straalbuis, hydraulische stuurinrichting, 5-trommelige lier vanuit het stuurhuis bedienbaar.

Koelruim, radar, automatische piloot, zender, marifoon, echo-lood en aansluiting voor Decca en plotter aanwezig.

Het geheel verkeerd in uitstekende staat.

De levering kan direkt geschieden. Bouwjaar 1967.

Tonnage 67 ton. Eventuele inruil mogelijk van bestaand schip.

TE BEVRAGEN BIJ :

Machinefabriek PADMOS BV

BRUINISSE - STELLENDAM

Tel. : 01879-1766 privé Dhr. P. Padmos 01113-1488

(9865V)

GROTE KONCENTRATIES SPROT ROND EILAND WIGHT WAAR ZIJN WIJ ?

De Engelse zuidkust wordt overspoeld door grote concentraties sprot. Uitgestrekte scholen werden vastgesteld voor het eiland Wight in de Bournemouth Bay en in de zeemonding van de Theems, zodanig dat Theemsvissers een overschippingsoperatie hebben ingesteld van Margate op de Theems naar een Russisch faktorijschip dat voor de Theemsmonding ligt. Andere Russische faktorijschepen die de sprot opnemen liggen nu vóór Southend en Brixham.

Sprotvissers uit Lymington en Mudeford ondervinden zelfs moeilijkheden om hun grote sprotvangsten kwijt te geraken. Voor deze laatste tracht men nu een Noors faktorijschip ter plaatse te krijgen om de vele sprot op te nemen.

De prijzen voor de eerste aanvoer waren goed te noemen, maar in Lymington moest men reeds na twee dagen aanvoer er mede stoppen vanwege de lage prijzen en een volledige marktinzinking.

Open boten van de heel kleine kustvisserij komen zwaar beladen de thuishaven aandoen.

Reakties van de vissers zijn, dat zij jaren lang gewacht hebben op de sprotscholen en nu deze er zijn, kunnen zij de vis niet te gelde maken. Daarbij wijzen zij op de dure aanschaffingskosten van de speciale netten, zodat de opbrengst moeilijk de aanschaffing van deze netten verrechtvaardigt. Alleen deze die ergens hun oude netten goed opgeborgen hadden, kunnen er nog iets van maken. Slechts wanneer

het zou mogelijk zijn onmiddellijk over te laden op een faktorijschip onder de kust of in de riviermonding, zou het nog te doen zijn, omdat hierdoor de aanvoerkosten heel wat lager zouden komen te liggen.

Deze problemen leren weer eens, dat een te grote aanvoer de visser niet ligt en alleen zekerheid biedt aan de kopers, die slechts nemen wat ze kunnen afzetten en aldus niet met onverkochte overschotten zitten zoals de vissers.

Hetzelfde zien we trouwens gebeuren bij aanvoer van haring waar ook de markt compleet inzakt en de visser nog met moeite uit zijn kosten komt, vooral als hij dan nog op de aangevoerde vis opvanggeld aan de producentenorganisatie en een bepaald ten honderd op de brutobesomming van zijn vis dient te betalen, van het bennengeld en de grote kosten van een soms twaalfurige lossen met een ganse ploeg niet te na gesproken. Het is dan ook best begrijpelijk dat zowel vissers als reders de moed verliezen om zich voor dergelijke visserij nog in te zetten.

Voor de Britten, niettegenstaande de vroegere kritieken en controverse hieromtrent, is het bijzonder nuttig en goed uitgevallen dat vreemde faktorijschepen op zee zelf, de makreel en sprot komen overladen, zoniet zou het overspoelen van de afslagen en markten een echte ramp voor deze mensen geworden zijn.

NOG DE VISSERSSTAKING IN FRANKRIJK

De vertegenwoordiger van Frankrijk in het Europees Parlement stelde aan de Commissie te Brussel de vraag welke haar oordeel was in verband met de eisen van de Franse zeevissers die door een omvangrijke staking blijken hebben gegeven van hun wil de Franse zeevisserij te behouden en of de Commissie bereid is iedere geschikte maatregel te nemen voor het behoud van een belangrijke economische sektor als de Franse zeevisserij. Het antwoord van de h. Gundelach luidde dat het hier om een toestand ging, waarin een beroepsgroep in konflikt is gekomen met de nationale overheid en dat het verder over een geschil gaat tussen werkgevers en werknemers op sleeptouw genomen door hun syndikale leiders. Bijgevolg is de Commissie van mening, dat zij geen stelling ter zake dient in te nemen. Verder neemt de Commissie geen specifieke nationale belangen van één enkel lid waar, maar behartigt de ontwikkeling van een gemeenschappelijk visserijbeleid, waarbij zij streeft om de exploitatie en de afzet in de visserijsector te verbeteren om daardoor de levensvatbaarheid van de visserij in de gehele Gemeenschap te waar-

borgen. Ook is de Commissie zich er eveneens van bewust, dat de lange onzekerheid over de toekomst van de Europese visserij, ongerustheid verwekt in verschillende maritieme gebieden van de Gemeenschap.

Met dit algemeen antwoord kon de h. Percheron, die voor Frankrijk zetelt in het Europees Parlement, het verder stellen. Of hij hierdoor veel wijzer zal geworden zijn, laten we in het midden. De h. Percheron die in feite in een Europees parlement zit, en zich aldus Europees zou dienen te gedragen, heeft hier zuiver Franse belangen verdedigt en blijkt gegeven van een eng nationalisme. We kunnen hier slechts aan toevoegen dat de in het Europees Parlement zetelende parlementairen, nog altijd fanatiek nationaal denken en optreden. Voor de h. Percheron bestaan er geen problemen en moeilijkheden in de visserij van de andere lidstaten en moet er slechts rekening gehouden worden met de Franse visserij. Indien het nationale Frankrijk zich wat minder gelegen zou laten aan hun opruiende syndikaten, zou deze vraag van de h. Percheron nooit in het E.P. dienen gesteld te zijn geweest.

HOLLANDSE VISSERSVAARTUIGEN VERKOCHTEN OOK

Vrijdag waren ook ter Oostendse vishalle twee Hollandse vissersvaartuigen aan de afslag, nl. de SL.7 en de SL.42 van Stellendam, behorende tot de familie Brinkman.

De SL.7 had 270 bennen van 50 kg gul, kabeljauw en varia en bracht 391.000 fr. op, terwijl de SL.42 met 330 bennen, 470.000 fr. besomde.

Wij hadden met de schipper een vluchtig onderhoud waaruit bleek, dat ze zeer tevreden waren omtrent de wijze waarop ze hier hun vangsten gelost en gesorteerd zagen, wat ter ere strekt van de vissersbazen André Baert en Willy Van Waes en hun personeel.

Ook de gemaakte besomming beviel hen en wat hen het meest opgevallen is, waren de geringe financiële onkosten.

De visafslag, mijnrechten, sluis en dokrechten alsook het lossen en sorteren van de vangst belooft hier niet meer dan tien tot honderd van de vangst, wat naar het schijnt veel goedkoper is dan in andere havens.

In Engeland zijn de verkoopkosten sedert een paar weken van

twintig tot honderd gestegen, wat de onkosten bij verkoop tot 22 % doet oplopen.

Ook waren ze uiterst tevreden over het feit dat hier gemakkelijk kan in- en uitgevaren en dat men verkoopt in een vlotdok daar een tijhaven steeds meer moeilijkheden en kosten met zich brengt.

Op onze vraag of ze nog schikken terug te komen, was het antwoord: heel graag, zo wij voort kunnen rekenen op dezelfde gediensigheid. Wij zouden niet weten waarom het zou veranderen.

Wij kunnen ons daarin slechts verheugen, daar handel en nijverheid en het terug in leven brengen van onze visgroothandelszaken er alles bij te winnen hebben en ook de reders zelf er alle belang bij hebben dat de Oostendse markt die terug wordt van 20 jaar geleden.

STEEDS VASTSLAAN AAN WRAKKEN

Het is een feit dat talrijke vissersvaartuigen averij oplopen door het vastslaan aan wrakken.

Weliswaar zijn de meeste wrakken in de Noordzee gekend en in kaart gebracht maar nog nooit werd door de bevoegde autoriteiten van Openbare Werken, Verkeerswezen en Landsverdediging in samenwerking met het Rijkstation voor Zeevisserij beslist aan zo'n toestand te verhelpen.

Een paar jaar geleden werd hiervoor door de h. Vandenbergh bij de bevoegde diensten van Openbare Werken aangedrongen. Enkele vergaderingen hadden plaats en zelfs werd door het Rijkstation voor Zeevisserij een volledige lijst opgesteld van de gekende wrakken.

Bedoeling was de Zeemacht met het opruimen in de 12 mijlszone te gelasten vermits het hier een uitstekende oefening gold.

Daarvan is echter (nog) niets in huis gekomen, al is het een feit dat daardoor aan vissersvaartuigen jaarlijks tientallen miljoenen schaden berokkend worden.

In de laatste weken waren o.m. de Z.47, de Z.506 en de Z.584 opnieuw het slachtoffer.

De vraag stelt zich wanneer men zich nu eens ernstig met dit vraagstuk zal bezig houden omdat dit in het belang is van de ganse visserij.

Op het huidige ogenblik is reeds een tiental vaartuigen in de vaart gekomen welke kapitalen van 35 tot 50 miljoen vertegenwoordigen. De averijen door vastslaan zijn veelvuldiger en kosten zowel materieel als economisch enorme kapitalen.

We hopen dat het voldoende is hierop nogmaals de aandacht te vestigen opdat men hiervan eens werk zou maken.

ONGEVALLEN OP ZEE

— Door de Z.40 werd in zijn voorlaatste reis een oranje gekleurde boei met bovenaan een radarreflektor met wit licht, waarschijnlijk toebehorend aan de Zeemacht, binnengebracht.

— De Z.41 moest de haven van Zeebrugge aandoen met motordefekt. Een flexibel van de olieleiding was afgebroken. Het vaartuig werd naar de haven van Zeebrugge opgesleept door de staatsleepboot „Zeearend”.

— De Z.47 van de rederij Pol Neyts moest de haven van Oostende aandoen, daar het vaartuig een voorwerp in de schroef kreeg waardoor de stormbus van de schroefas afgebroken was en de herstelling geschiedde in de werkhuisen SCAP.

— De Z.209 van de rederij Goossens moest door de sleepboot „Zee-tijger” wegens motorschade naar de haven van Oostende opgesleept worden, waar de herstelling diende uitgevoerd door de firma SCAP.

— De Z.506 van de rederij Noordhinder, was ter visserij toen bij het winden het net plots vaststok aan een wrak waardoor de bakboordbok volledig geplooid werd. De haven van Zeebrugge diende aldus vervoegd.

— De Z.554 van de rederij Vantorre was ter spanvisserij met de Z.538 en kreeg bij het wegzetten van de korre deze in 't schroef. Daardoor brak het rubberen verbindingsstuk tussen de motor en de koppeling met voor gevolg dat de Z.538 door de Z.554 naar de haven van Zeebrugge diende opgesleept.

Britse televisie in de IJmuider vishal en het addertje

In ons nummr van 16 januari gaven we een relaas over het optreden van een Britse T.V.-ploeg van negen personen sterk, 2 vrouwen en 7 mannen, die alles wat hen merkwaardig en belangrijk scheen in de IJmuider vishallen kwamen filmen. De woordvoerder van de televisieploeg sprak er zijn bewondering uit, over de perfecte organisatie, zowel van het lossen, de hygienische behandeling, de tentoonstelling van de vis in de afslag als de verkoop zelf, mede over de efficiëntie waarmee dit alles gebeurde. Ondertussen maakte «Wijnschenk's Vishandel - De Bijenkorf B.V.» uit IJmuiden ons fotokopij over van een rondschrjven van de «British Fishing Federation» de Britse Visserijfederatie in vrije vertaling, waaruit de werkelijke bedoelingen van deze Britse T.V.-ploeg blijken. Dit rondschrjven werd aan alle leden (reders) gestuurd met volgende tekst, waarvan de vertaling voor ons is :

«Het T.V.-oog - programma over de visserij waarvan de vertoning oorspronkelijk gepland werd voor donderdag 15 januari om 20u.30, werd uitgesteld en zal nu doorgaan op 22 januari 1981. De «T.V. - Eye» heeft met deze film kunnen aantonen hoe de zwarte markt in vis, die het voorwerp van kwotering uitmaakt, te IJmuiden werkt. We kunnen nu reeds zeggen dat deze belichting een zeer leerrijk buitenkansje wordt.»

Hiermede wordt de bedoeling duidelijk van de Britse T.V.-ploeg die desnoods met aangezwollen of geweld aangedane beelden, tot zelfs geënceneerde, alles kan bewijzen. Trouwens, beelden en/of foto's, zoals dit onder meer gebeurde over haringreportages in het vakblad «Fishing-News», bewijzen niets omdat er op deze beelden en foto's geen datum staat en omdat men gemakkelijk beelden en foto's kan bijwerken.

In elk geval zal dit programma op de Britse T.V. zeker wel het effect opgebracht hebben, dat de «British Fishing Federation» er van verwacht, namelijk de Britse reders overtuigd maken, dat zij, en zij alleen, het slachtoffer zijn van de oneerlijke praktijken van de vissers en ambtenarij uit de overige EEG ledenlanden. Voor de Britse T.V. is het een vorm van sensatie en voor de Britse producentenorganisaties past het bijzonder goed in het kader van hun campagne voor een eksklusieve zone, minstens van twaalf mijl uit de kust. Samen met ander fotomateriaal kunnen zij dit T.V.-programma nu maar aan de Commissie te Brussel of aan het Hof van Justitie te Luxemburg over maken.

De Britse «T.V.-Eye» zal waarschijnlijk wel nooit een opname maken van het overladen van de makreel door de Schotse en Britse seiners en over de manier waarop de vangsthoeveelheid gekontroleerd en ingeschreven wordt. Dat zelfs Britse stemmen spreken over een controle van de vangsthoeveelheden, van overbevissing en onjuiste aangifte van de gevangen hoeveelheden makreel, zal wel de «British Fishing Federation» van de minste zorg zijn, evenals van de «T.V. - Eye». We begrijpen echter best dat men het vuil linnen binnen wast en niet aan de openbaarheid prijs geeft.

Het is in dit geval aan ons om op de halfslachtige en schijnheilige manier van bepaalde zaken en programmas te wijzen. We geloven trouwens niet dat een Britse visser anders ingesteld is dan een visser uit Nederland, België, Denemarken, Frankrijk en noem maar op en dat ze allen graag ergens een graantje medepikken van de gebuur of van elders waar het niet mag. De Britse reder is hier zeker geen uitzondering op, ook al tracht men het daar anders te doen voorkomen en bij voorkeur als het grote slachtoffer doorgaan. Verder worden bij Britse visafslagers ook vangsten genoteerd die niet met de werkelijkheid overeenstemmen bij de verkoop van sommige buitenlandse vangsten.

Waarom zouden de eigen reders het dan ook niet doen ?

De schuld van al deze zaakjes zijn de Openbare Besturen van al die steden zelf, die afgunstig zijn de ene van de andere, wanneer in de ene haven meer schepen verkopen dan in de andere.

Te Brussel is nog niets bekend als zou de Britse regering een klacht ingediend hebben tegen Nederland, omdat Nederlandse vissers de vangstnormen regelmatig overtreden. De bewijslast zou geleverd worden door de Britse ploeg «T.V. - Eye» die in IJmuiden alles wat zij meenden daarvoor in hun kraam van pas te komen, op beeld brachten. In elk geval blijkt nu duidelijk dat ook deze T.V.-ploeg een onderdeel uitmaakt van een handig opgezette Britse campagne om de eigen visserij te steunen in hun eis op een absolute eksklusieve «12-mijlszone» waaruit alle vissers uit de lidstaten zouden geweerd worden. Dat men met een beeldmontage alle kanten uit kan is duidelijk, vooral als men opzettelijk

met een bepaald doel deze beelden komt maken. Tegenover de waarde van dergelijke montages moet men echter eerder sceptisch staan, alhoewel we aanvaarden dat overal wel eens iets gebeurt dat niet wettelijk is. Dit is eveneens het geval in Groot-Brittannië. Trouwens de straffen die bepaalde Britse rechtbanken uitspreken over dergelijke overtredingen bewijzen terzelfdertijd deze overtredingen. Men mag dus hier niet te zwaar aan tillen en zeker niet bepaalde uitzonderlijke feiten als een regel gaan doodverven, iets waarvoor de Britse «T.V. - Eye» met inzicht gekomen is. Ook minister Braks heeft deze beschuldigingen reeds tegengesproken en van de hand gewezen.

Wel wordt er aangenomen dat kleine partijen wel eens illegaal verhandeld worden, maar dit is niet voor Nederland alleen het geval.

KOMT ER TOCH EEN HARINGVANGST ?

De Raad van ministers die te Brussel bijeen is om de vroeger vastgelopen onderhandelingen voor een gemeenschappelijk visserijbeleid uit het slop te helpen, zal ook gekonfronteerd worden met het haringprobleem. Zoals men weet geldt er reeds sinds verscheidene jaren een absoluut vangstverbod op haring in de Noordzee. Niettegenstaande de marinebiologen nog altijd de overtuiging toegedaan zijn dat deze haringstop nog dient verlengd te worden, spreken de ervaringen van de vissers, die regelmatig gekonfronteerd worden met haringscholen van buitengewone grootte, de pessimistische besluiten van de biologen tegen.

Terzelfdertijd maakt de zekerheid dat men de vissers niet nog veel langer zoetjes zal kunnen houden om van de haring af te blijven, eveneens indruk op de ministers en hun ambtenaren, mede door het feit dat verscheidene ministers, vooral dan de Nederlandse minister Braks, voor een beperkte haringvisserij gewonnen zijn. We zullen het dus waarschijnlijk niet te mis voor hebben als we voorspellen dat er,

kwa haringvisserij voor 1981, toch wel iets uit de bus zal komen. Als België, dat niet bekend staat als een haringvissend land, hier veel zal van oprapen, is een andere kwestie. Te Brussel lopen geruchten en gissingen dat men wel eens een contingent van 50 duizend ton haring, voor de Gemeenschap zou kunnen vrijgeven. Verdeeld over de landen die in het bijzonder bekend staan voor de haringvisserij, zoals Denemarken, Groot-Brittannië en Nederland, is dit wel geen ophefmakend cijfer, maar men mag inderdaad niet vergeten dat de haringstock nog altijd niet op het peil gekomen is om een goede en gezonde haringvisserij mogelijk te maken. Men zou graag de biomassa van volwassen haring tot 800 duizend ton opgevoerd zien in de Noordzee, hetgeen dan de landen van de Gemeenschap voldoende aan hun trekken zou laten komen.

Anderzijds is het ook wel duidelijk, dat wie 50 duizend ton zegt, overtuigd moet zijn dat er daar wel enkele tienduizenden tonnen bij zullen komen vooraleer uit de officiële cijfers zal blijken dat men het contingent weggeeft heeft.

DE ZEEKAART

(GRAFISCHE BEWERKINGEN VOOR ZEE- EN PLEZIERVAART)

Dit verzorgd boekje met talrijke illustraties van de hand van de heer E. Brouckxon (navigatieleraar en jachtman) is een **must voor alle zeevarenden**, leerling of beroepsmens.

Het werk is verkrijgbaar ter drukkerij van Het Nieuwsblad van de Kust tegen de prijs van 160 fr.. B.T.W. inbegrepen, plus 15 fr. verzendingskosten, mits storting van dit bedrag op postrekening nr. 000-0418987-44 van Het Visserijblad, H. Baelskaai 30. Oostende of bij Boekhandel Corman, Internationale Boekhandel en Standaard Boekhandel (nautische uitgaven)

Weetjes...

De drie Britse diepzeevriestrelers, de «Orsini», de «Cassio» en de «Othello», allen hektrelers, die in Australië visten onder een gemengde Brits-Australische maatschappij, maar sinds maanden stil lagen omdat de visserij niet rendend bleek, werden nu aan een Australische rederij verkocht die er eerst aanpassingswerken zal op uitvoeren. Opliggingskosten en onderhoud van de schepen in de Australische haven van Albany, hebben aan de Britse rederij, sinds mei vorig jaar, zowat 180 duizend B.fr. per week gekost! Twee andere Britse diepvriestrelers die evenmin aan hun trekken kwamen onder een gemengd Brits-Australisch beheer, de «Ross Vanguard» en de «Ross Illustrious» werden reeds aan Nigeria doorverkocht.

X X X

Eén van de Britse schippers van de uitgeweken Britse diepvriesschepen die onder een gemengde maatschappij in Australië de visserij tevergeefs probeerde, had zich kunnen laten monstren aan boord van een Australische middenslagtreiler die op grote garnaal vissen. Hij vond die visserij zo boeiend en het leven in Australië zoveel aangenamer, alhoewel iets aan de warme kant, dat hij vrouw en familie in Engeland is komen afhalen en voorgoed naar Australië is uitgeweken.

Hij is niet alleen.

X X X

Een Britse seiner uit New-Inverness werd door een Noors wachtschip in overtreding genomen in de Noorse wateren waar geen visserij meer mag bedreven worden door de EEG-visserijvaartuigen, sinds het tot geen visserij-overeenkomst kwam onder de landen van de EEG en hierdoor ook geen bilaterale visserij-overeenkomst met Noorwegen tot stand kon komen. De schipper van de 24 m. «Treasure» werd beboet voor 15 duizend pond, hetzij 1,08 miljoen B.fr.! Na het bezorgen van een bankwaarborg kon het opgebrachte vaartuig terug vertrekken. Het was de eerste (maiden)vaart voor de «Treasure» zodat het in feite onder een ongelukkige gesternte is begonnen.

X X X

In Aberdeen werd er over het jaar 1980 voor 235 miljoen B.fr. minder vis aangevoerd dan in 1979. Topper onder de seinenvisserij was de 24,2 m. «Argonaut IV» die 29,4 miljoen B.fr. besomde, hetzij toch een gevoelige vermindering tegenover 1979 toen dit vaartuig 38 miljoen besomde!

Bij de paarvisserij waren het twee 26 meters, zusterschepen die beiden elk 32,4 miljoen B.fr. besomden!

X X X

Visserij-officieren uit het Britse Sussex, menen dat ook aan de Britten een beperkte haringvisserij in de Noordzee moet toegestaan worden, omdat de Fransen met het haringverbod een loopje nemen en de Britse vissers hierdoor ten slotte zullen aangezet worden hetzelfde te doen. Om ook vanwege de Britse vissers een overtreden van de haringstop te vermijden, moet de EEG een beperkte haringvisserij toestaan. Het ergste is echter, wanneer men een vinger toestaat, waar ook en bij welke visserij ook, men onmiddellijk een ganse hand en zelfs een ganse arm neemt.

X X X

Verleden week kreeg de Britse vissershaven Hull twee IJslandse treilers aan de afslag. Met 4.800 bennen samen besomden zij, eveneens samen 9,5 miljoen of zowat een kleine 2.000 B.fr. gemiddeld per ben. Het was overwegend kabeljauw en gul die de lading bevatte.

X X X

Een zeer belangrijke vraag werd door mevrouw Ewing, lid van het Europees Parlement aan de Commissie te Brussel gesteld in verband met een mogelijke toetreding van Spanje tot de EEG. Mevrouw Ewing vroeg welke voorstellen de Commissie denkt in te dienen om er voor te zorgen, dat de Spaanse vissersvloot bij toetreding tot de EEG de visserij van de lidstaten geen schade toebrengt. Op deze vraag die dateert van 6 nov. '80 werd nog niet geantwoord. We zullen niet nalaten, bij het verschijnen hiervan onze lezers op de hoogte te brengen.

X X X

De Russische faktorijsschepen, die in de Theemsmonding lagen om de sprotvangsten van de plaatselijke visserij op te nemen, zijn daar vertrokken vanwege de geringe vangsten die er gedaan werden. Ze zijn overgeschakeld naar Torbay waar de vangsten rijker en van beter kwaliteit zijn. De Russische faktorijsschepen bieden 70 pond (5.000 B. Fr.) de ton, hetgeen overeenkomt met 250 B. fr. de ben of 5 fr. het kg. Begrijpelijk dat Belgische invoerders Britse sprot betrekken.

X X X

Door het slechte weder ondermeer in de derde week van januari lagen te Grimsby, niet alleen meer dan 200 eigen middenslagtreilers aan de kaai, maar ook tientallen treilers uit de lidstaten die voor het zware weder schuil gingen te Grims-

by. We zagen er onder meer de Z.571 met nevens zich de Z.403, terwijl ganse rijen vaartuigen driedubbel moesten afmeren, wegens gebrek aan meerplaatsen.

X X X

Twee Britse schippers uit Kilkeel die in «paar» illegaal op haring visten binnen de twaalf mijl uit de kusten van het eiland Man, werden door de Britse rechtbank van Castletown beboet met elk 72.000 B. Fr.

X X X

De toptreiler over het jaar 1980 in het Britse Peterhead is de 25,70 m. houten treiler «Sunbeam» met een motor van 600 P.K. die meer dan 28 miljoen B. Fr. besomde! Zelfde vaartuig onder het bevel van een schipper uit Lossiemouth was ook topbesommer in 1979, maar dan met 31,3 miljoen B. fr. Tweede in de topbesomming was een stalen treiler eveneens van 25,70 m. die 26,6 miljoen B. Fr. haalde in 1980, terwijl dit eveneens hoger lag in 1979 met 30,9 miljoen B. Fr.

X X X

Voor de meeste vissersvaartuigen uit Peterhead liep de brutobesomming in 1980 met gemiddeld 15 tot 20 t.h. terug tegenover 1979. Met de nochtans voortdurende stijging van de brandstofprijzen en andere kosten, zal dit zeker problemen doen rijzen voor heel wat reders.

X X X

De Franse minister Hoefel zou gezegd hebben, dat hij liever geen EEG-visserijreglementering ziet dan één, voor Frankrijk slechte reglementering. Ook zouden de overeenkomsten de invoer van vis uit Noorwegen en IJsland dienen herzien te worden, meende zelfde Franse minister, waarschijnlijk daartoe aangezet door bepaalde klachten over te grote invoer van visprodukten uit derde landen.

X X X

De Britse minister van landbouw en voeding, de heer Peter Walker die eveneens de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, zou eerder gewonnen zijn om in bepaalde Britse kustgebieden een visserij tussen de 6 en 12 mijl toe te laten aan vissers uit de lidstaten. Dit is echter niet naar de zin van de Britse producentenorganisaties die hiertegen een hardnekkige campagne gericht hebben. De Britse reders zijn eveneens gekant tegen het invullen op zee van een speciaal logboek over de vangsten, per soort, gebied en hoeveelheid, voor alle vaartuigen die langer dan 48 uur in zee verblijven. Men kan zoals bij ons van vissers geen bureaucraten maken.

X X X

Een kleine Britse kreeftjesvisser die gekend was voor het aanvoeren van ondermaatse kreeftjes, meende ongezien enkele kisten kreeftjes over boord gegooid te hebben toen twee visserij-inspecteurs aan boord kwamen. Duikers kregen de opdracht om de kisten op te vissen waarin zij niet slaagden omdat het dokwater vuil was en de bodem veel slijk bevat. Beide kisten waren per ongeluk uit de handen over boord gegleden, aldus de betrokkene, maar niettegenstaande afwezigheid van de kreeftjes werd de schipper toch veroordeeld voor 250 pond boete en 50 pond kosten of in totaal zowat 21 duizend B. fr.

X X X

De Noren blijven niet bij de pakken zitten. Na een verkoop van seiners aan Ghana, hebben zij nu 5 grote treilers verkocht aan Nigeria, namelijk een treiler van 77 m. met een motor van 3.600 pk, twee seiners van 38 m. met telkens een motor van 1.200 pk, en tenslotte twee treilers van 87 m. met elk een motor van 3.600 pk! Indien deze treilers goede vangstresultaten leveren, zullen de Noren nog vaartuigen mogen leveren. De Noren deden voorafgaandelijk aan de bouw een studie ter plaatse.

X X X

Twee mannen vergezeld van een jonge vrouw aan boord van een plezierzeiler, werden door de rechtbank van het Franse Le Havre veroordeeld tot 3, respectievelijk 2 maand gevangenis wegens vrijwillige doodslag. De jonge vrouw was door een verkeerd manoeuvre van de roerganger in het water terecht gekomen ter hoogte van Guernsey in augustus van het verlopen jaar en dijt in de nacht. Verweten wordt: een verkeerd manoeuvre, het niet ter plaatse in zee werpen van de verlichte boei die aan boord bleef, het niet onmiddellijk manoeuvreren om op de plaats terug te keren, het niet op gang brengen van de hulpmotor die in goede staat was en het hoop en al, slechts 45 minuten gezocht te hebben naar de drenkelinge, terwijl dit had moeten gebeuren tot de morgen.

X X X

Niettegenstaande de ongevallen in de Franse heropwerkingscentrales van het Franse «La Hague» waar het kernafval terug bewerkt wordt, zal men deze activiteit nog verder spreiden. Inderdaad werd nu het licht op groen gezet voor de bouw van een speciaal vaartuig voor het ophalen van het Zweeds kernafval dat naar Le Hague zal gebracht worden voor een heropwerkingsbehandeling, waarna de geregenereerde afval terug naar Zweden zal overgebracht worden.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Weetjes...

Een studie over de grijze doraden die gevangen worden voor de Franse kusten heeft uitgewezen dat men dringend aan beschermingsmaatregelen toe is. Voor 1975 waren het slechts de kleine Franse kustvisserijvaartuigen die op deze visserij ingesteld waren. Vanaf dit jaar paste men echter de pelagische visserij toe met groter treilers met voor gevolg, dat in 1979 zowaar 5.500 ton grijze doraden gevangen werden, verkocht in de havens Lorient, Boulogne, Dieppe, Fécamp en Cherbourg. De kleine visserij kreeg hiermede het deksel op de neus.

X X X

Een grijze dorade heeft een tamelijke lange leeftijdsduur, die zich laat lezen aan de hand van het aantal ringen op hun lichaam, één per jaar. Het oudste exemplaar tot nog toe vastgesteld was 17 jaar, woog 1,8 kgr en was 46 cm. lang. De grijze dorade heeft een langzame groei. De gemiddelde leeftijd van de gevangen vis was in 1977 nog 8 jaar, dit was in 1979 nog geen 6 jaar, hetgeen op een toenemende bevissing van deze soort wijst.

X X X

De grijze dorade is een hermaphrodiet, dat wil zeggen die met de jaren verandert van geslacht. Onder een lengte van 30 cm zijn allen van het vrouwelijk geslacht, boven de 40 cm. allen van het mannelijk geslacht. Rond de 50 cm. komt men zowel mannetjes als vrouwtjes tegen. Het gevaar van de overbevissing en van het dalen hierdoor van de gemiddelde leeftijd, ligt hierin dat er ten slotte nog slechts jonge en heel oude grijze doraden zouden overblijven en te weinig van het mannelijk geslacht om een voortzetting te waarborgen.

X X X

Te Quimper in Frankrijk hebben de kreeftjesvisserij vergaderd. Een resolutie hiervan uitgaande, keert zich tegen de voorstellen van Brussel om, ten noorden van de 48° de netmaaswijdten op te voeren tot 60 mm en ten zuiden tot 50 mm. Gezien het uitblijven van een EEG visserijreglementering te Brussel, weigeren de Franse kreeftjesvisserij de nieuwe voorstellen te aanvaarden en blijven vissen, respectievelijk met 55 en 45 mm. In de Britse wateren wordt de netmaaswijdte zelfs opgevoerd tot 70 mm.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

WEST-DUITSE E.P.-PARLE- MENTAI- RE EISEN E.E.G.-VISSERIJ- OVEREENKOMST

In het Europees Parlement hebben twee West-Duitse E.P.-parlementairen die de socialistische en de christendemocratische strekking vertegenwoordigen een resolutie ingediend, die goedgekeurd werd en waarbij het E.P. - parlement de Raad van Ministers in gebreke stelt om, zoniet onmiddellijk, dan toch zonder verwijl tot een overeenkomst voor de gemeenschapsvisserij te komen.

Het is inderdaad zo dat de visserijverdragen met Noorwegen en Canada niet zijn doorgegaan omdat de Statenleden van de Gemeenschap zelfs niet tot een innerlijke regeling onder elkaar kwamen. Het is vooral de West-Duitse visserij die hiervan het grootste slachtoffer is, omdat van de door Noorwegen en Canada toegekende kontingenten ten voordele van de ledenlanden van de EEG, West-Duitsland het grootste aandeel heeft. De Negen ministers hadden wel het akkoord goedgekeurd maar door afwezigheid van een onderlinge overeenkomst, konden zij dit akkoord niet ondertekenen in naam van de Gemeenschap zelf. Hierdoor heeft de Westduitse hoogzevisserijvloot zelfs een maand van hun winterkampagne 1980-1981 die een einde neemt, hun schepen uit deze gebieden moeten verwijderd houden. Wat bijzonder hard voor de West-Duitse vloot en voor de Westduitse bevoorrading in vis aankomst is het feit, dat de aanvoer van vis door de hoogzevloot voor praktisch de helft van alle aangevoerde vis voor West-Duitsland in aanmerking komt. Het is dus begrijpelijk dat door de grote betrokken rederijen alles in het werk gesteld wordt, om eventueel, via harde resoluties en ordemoties, onder meer in het Europees Parlement, druk uit te oefenen op de Raad van Ministers van de «Negen», thans «Tien» met inbegrip van Griekenland dat intussen sinds 1 januari 1981 tot de EEG is toegetreden. Deze motie van het E.P. te Straatsburg kwam juist enkele dagen vóór de zitting van de Raad van de ministers van de «Tien» die geprogrammeerd werd voor 27 januari.

Vanwege de West Duitsers is het zelfs als een soort ultimatum te beschouwen. Ook op Bonn werd door de grote rederijen drukking uitgeoefend opdat men tot een vergelijk zou komen op het gebied van een gemeenschapsvisserij.

ONWETTELIJKE HEFFINGEN OP REDERS DOOR REDERSCENTRALE

Maandagmorgen ging een speciale vergadering door in de rederscentrale over de bijvangst aan haring en over de verkoopregeling en de prijs die de reders aangeboden krijgen. Er werd onder de aanwezige reders overeengekomen om de betrokken vis niet meer aan te bieden wanneer de prijs in de afslag beneden de 7 fr. zou komen te liggen.

Dit zou dus functioneren als een soort onofficiële vervangingsopvangregeling, namelijk deze vis niet meer aanvoeren wanneer minder dan 350 fr. de ben aangeboden zou worden. Het is dus een dreiging tegenover de kopers dat zij in dit geval zouden gespeend blijven van aanvoer.

De vis kan inderdaad niet opgevangen worden omdat ze hiervoor onmogelijk kan in aanmerking genomen worden. Slechts bijkomstig werd door een paar reders opgeworpen waarom men wel opvangheffingen legde op deze vis, vermits het dagelijks bestuur van de rederscentrale, waarvoor aanwezig waren de heren Pintelon en Witte-wrongel, de aanvoer onwettelijk noemden. Hier botste men echter op een muur van onbegrip en wenste de rederscentrale absoluut niet af te zien van de heffingen. In feite komt dit dus neer dat men officiële heffingen legt op onwettelijkheden. Het is duidelijk dat dit niet houdbaar is en dat men het recht niet heeft heffingen te leggen op handelingen die niet wettelijk zijn. Indien men deze heffingen weigert te betalen, deze kan de rederscentrale hier eenvoudig niets aan doen.

Gelijk welke rechter, hetzij van een strafrechterlijke, politionele of administratieve rechtbank zou een vordering tegen een reder die deze heffingen weigert te betalen, eenvoudig als onontvankelijk moeten afwijzen. Vanwege de rederscentrale kan men het zelfs als een soort afroggelarij aanzien omdat het wettelijk niet kan en niet mag. Het spreekt in elk geval boekdelen over de jef en een totaal misprijzen over wat wettelijk mag en niet mag. Of zouden we het anderzijds zo mogen uitdrukken dat de rederscentrale zich, door het vorderen en opstrijken van deze gelden, medeplichtig maakt aan deze onwettelijkheid, of minstens deze dekt?

Het is één voor de hand liggend feit dat iemand die bewust profijten haalt uit onwettelijkheden, en we herhalen het woord bewust vermits de reders er zelfs op gewezen werden aldus deze onwettelijkheden dekt, steunt en bevordert. Hoe kan men praktijken, van onwettelijke heffingen ergens gaan uitleggen of verdedigen? In elk geval is geen enkel reder verplicht in te gaan op de vordering ter zake die van de rederscentrale uitgaat en we kunnen ons zelfs niet inbeelden dat de rederscentrale zich zou belachelijk maken door naar een rechtbank te lopen of ook maar risikerende sanctie te nemen. Ze zou heel zeker van een kale reis terug keren.

Men schijnt in de rederscentrale maar al te gemakkelijk een loopje te nemen met het innen van bijdragen, alsof de leden miljoenen te grabbelen hebben.

RUSLAND BEPERKT ZIJN JACHT OP WALVIS

De milieu-organisatie had verleden week een melding uitgegeven dat Rusland volledig gestopt had met de commerciële walvisvangst. Hierop kwam er een reactie vanwege het Russisch ministerie voor de visserij, waarbij dit land laat weten dat het nog steeds op de walvis jaagt in het uiterste noorden, dit echter op beperkte schaal. Wel heeft Rusland de visserij op de walvis stop gezet in de Stille Oceaan, zoals de Internationale Commissie voor de walvisvaart het bepaald had. De visserij in de noordelijke IJzee gaat dus gewoon door en niet in zeer beperkte mate, om te voorzien in de behoeften van de kleine bevolkingsgroepen in het uiterste noorden, zoals «Green - Peace» dit had gemeld.

Rusland vist verder op de walvis in de «Antarctica» maar op een schaal die in overeenstemming is met de cijfers door de Internatio-

nale Commissie voor de Walvisvaart. Gezien de walvisstand echter wel sterk verminderd is in de noordelijke IJzee, had Rusland, onder meer reeds in 1978, laten weten dat de jacht op de walvis in dit gebied aanzienlijk zou verminderd en beperkt worden om deze visstock te laten herstellen en uitbreiding mogelijk te maken van deze visstand.

De walvis voedt zich met de kleine visjes en plantjes die in het water aanwezig zijn. Hiertoe filtert zij enorme hoeveelheden water via haar dichte rijen tanden en neemt dan dit voedsel op. Voor de «Green - Peace» en andere milieugroeperingen is de walvis, samen met de rob en de dolfin, het stokpaardje voor een bescherming die soms tranerig en ziekelijk aandoet, vooral wanneer bepaalde filmactrices zich hierdoor in de belangstelling wensen te brengen.

Konfliktsituaties voor de zeevisserij (III)

(Vervolg van vorige week)

Wij vervolgen hier met een derde uittreksel uit de brochure «Konfliktsituaties voor de Zeevisserij» van de hand van de heer P. Hovart, directeur van het Rijksstation voor Zeevisserij, uitgegeven door het ministerie van landbouw, die de visserij onder haar bevoegdheid heeft. Dit derde uittreksel sluit aan met het gedeelte dat in onze voorgaande uitgave van 23 januari verscheen. Het is tevens het slotuittreksel dat wij geven van deze zeer leerrijke en uiterst gedocumenteerde brochure waarin heel wat gegevens en conclusies voorradig zijn die de visserij evenals de marine-onderzoekers zich kunnen ten nutte maken. We danken hierbij dan ook speciaal de heer directeur P. Hovart, die zijn brochure bereidwillig voor publikatie van de belangrijkste uittreksels voor verschijning in het Visserijblad ten dienste heeft gesteld, onze vissers en reders ten bate.

X X X

In elk geval is het aan te raden niet in de nabijheid van leidingen te ankeren of te vissen.

Om risico's van vastraken en beschadiging te voorkomen, is normalerwijze het ingraven van pijpleidingen voorzien. De Nederlandse wetgeving voorziet een ingraafdiepte van 2 m. en in het Verenigd Koninkrijk geldt 1 m. De ekofispijpleidingen (tot Teeside en te Emden) liggen 1 - 3 m. ingegraven.

Omwille van de bodemkarakteristieken is ingraven niet altijd mogelijk, zoals de Groot aanhaalt en het kan voorkomen dat door stromingen, zeegang of wegspoelen van zand, de leidingen bloot komen te liggen. Voorts zijn «zweevende» pijpleidingen, speciaal in geval van gastransport, niet onmogelijk. Voor beide partijen, visserij en gas- en olieindustrie, wordt hierdoor de kwetsbaarheid vergroot.

Tenslotte moet worden vermeld, dat het graven van geulen om de leidingen in te leggen tot gevolg heeft dat bodemmateriaal wordt verplaatst en de bodemfauna kan worden verstoord.

Als vuistregel geldt dat per meter te leggen leiding 10 - 12 m³ bodemmateriaal wordt verplaatst en volgens de Groot wordt de fauna over een breedte van 15 m verstoord; tijdelijke turbiditeitsverhoging treedt op bij het leggen en het zich opnieuw neerzetten van de sedimenten kan eveneens nadelig zijn voor het benthos.

In tegenstelling tot wat voor de boorplatforms geldt, is niets bepaald omtrent het inacht nemen van een bepaalde afstand van de pijpleidingen bij het vissen. De Groot wijst er op dat het niet onwaarschijnlijk is dat in de nabije toekomst, op het Brits kontinentaal plat, een afstand van 500 m. aan beide kanten van de leidingen zal moeten worden gerespekteerd.

Indien dit het geval zou worden, dan zou dit gebiedsverlies voor de visserij meebrengen. Rauck heeft berekend dat deze maatregel voor de Ekofisk-pijpleidingen (Ekofisk-Emden) bijvoorbeeld een gebiedsverlies van 115 vierkante zeemijl tot gevolg zou hebben. Zoals hoger werd vermeld, is een dergelijk verlies in verhouding tot de visserijmogelijkheden van de Noordzee te zien.

Behalve bovengenoemde activiteiten zijn er nog andere die voor de visserij gevolgen kunnen hebben, nl.

1) De landwinning op zee voor het scheppen van havennijverheid en recreatiemogelijkheden, waardoor, gezien dan normaal aan kustwateren wordt gedacht, paai- en kweekplaatsen kunnen verloren gaan en de problematiek van de zandwinning aan de orde kan worden gesteld.

Nota van de redactie: denken wij hier ook ondermeer aan het inpolderen van de Zuiderzee, het afsluiten of gedeeltelijk afsluiten van de Oosterschelde enz..... waardoor grote gebieden voor de visserij verloren gingen.

Het is ook hier denkbeeldig dat infrastructuurwerken (haveninstallaties en -faciliteiten) ten nadele van de visserij uitvallen of zoals Mackay en Sadler schrijven dat investeringen voor de visserij worden uitgesteld. Visserijhavens kunnen verdwijnen en vissersgemeenschappen, met eigen karakter, kunnen teloor gaan.

2) Het bouwen van kunstmatige eilandjes in zee, waarbij de consequenties o.m. kunnen zijn: verlies van visgronden bij de inplanting, verstoring van het milieu en inwerking op fauna en flora bij de bouw (zandwinning en baggerwerken), afvoer van afvalstoffen (met inbegrip van thermische verontreiniging) en hinder bij de visserijactiviteiten.

3) De militaire operaties en oefeningen, waarbij definitief, doch meestal tijdelijk bepaalde zones (visserijgebieden) moeten worden vermeden.

4) De opsporing en winning van mineralen en energie, waarbij plaatsbepaling en winningsactiviteiten en gevolgen veel van de hoger geciteerde problemen kunnen doen rijzen.

Onder de konfliktsituaties kunnen tenslotte nog een aantal onrechtstreekse gevolgen van bepaalde activiteiten worden ondergebracht.

Voor olie- en gaswinning bijvoorbeeld kunnen vissersvaartuigen worden aangetrokken voor de bevoorrading van booreilanden en kunnen arbeidskrachten van de visserij worden afgeroomd. Sociaal-economisch mag dit niet worden onderschat, omdat uitstekende vissers aan de visserij kunnen worden onttrokken en voor het bedrijf verloren gaan, omdat investeringen in vaartuigen en «menschelijk kapitaal» in het gedrang kunnen komen en omdat, zoals reeds werd vermeld, de eigenheid van de vissersgemeenschap kan verdwijnen. Tenslotte mag de vraag worden gesteld of de nieuwe industrieën geen loonconcurrentie in het leven kunnen roepen.

SLOTBESCHOUWING

De interne competitie in de zeevisserij is een eeuwenoud verschijnsel en zal wel altijd inherent blijven aan deze activiteit.

In dit verband is er echter ook een toestand aan het groeien die scherpe conflicten niet uitsluit. Hier wordt bedoeld de verhouding zeevisserij-, politieke, nationale en zelfs internationale belangen. De zee is niet langer vrij en vele landen eisen geprivilegieerde posities op voor hun eigen visserijbedrijf. Als voorbeelden kunnen worden aangehaald: het invoeren van zg. «visrechten» te betalen tegen klinkende munt, het afdingen van gunstige invoertarieven tegenover visrechten, het verdelen van de toelaatbare vangsten en het veilig stellen van de nationale belangen binnen dit systeem van verdeling.

De relaties tussen de visserij en andere «gebruikers» van de zee zijn veelal van recente aard en konfliktsituaties zijn ontstaan waarvoor doorgaans geen spelregels bestaan om ze op te lossen of die op zijn minst onvolledig zijn of die in toepassing en uitvoering te wensen overlaten.

Andere activiteiten op zee dan de visserij zullen wel blijven bestaan en ongetwijfeld zelfs toenemen. Om conflicten te voorkomen, is het van belang, zoals ook Soons onderlijnt, dat de visserij en de andere gebruikers zich aan elkaar aanpassen. Nationale en internationale instrumenten zijn op dit vlak onontbeerlijk, waarbij belangenafweging, wetenschappelijk onderzoek en begeleiding onmisbare elementen vormen.

Een globaal en gekoördineerd, nationaal, regionaal en internationaal beheer van de zee in de meest ruime zin lijkt wenselijk om tot een efficiënt en rationeel gebruik van de «erfenis van de hele mensheid» te komen.

Op deze manier kan aan gewijzigde utibatingsverhoudingen van de zee, die in een terugdringen van de zeevisserij resulteren, een oplossing worden gegeven.

(SLOT)

UURTABEL DER OVERVAARTEN OOSTENDE - DOVER - FOLKESTONE

Voor de week van 1.2.1981
tot 7.2.1981

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 20u00
— Dagelijks te 17u00 en te 23u00, behalve op 7 februari 1981.
— Op 3, 4, 5 en 6.2.1981, afv. te 05u00.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:

— Dagelijks te 05u15.
— Dagelijks te 03u30 en te 06u40, behalve op 1 februari 1981.

Afvaarten uit Dover Western Docks:

— Dagelijks te 11u40, te 15u45 en te 19u10.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

— Dagelijks te 23u59
— Dagelijks te 03u00, behalve op 1.2.1981
— Dagelijks te 07u00, behalve op 1 en 7.2.1981
— Dagelijks te 09u00, behalve op 2.2.1981
— Dagelijks te 21u00, behalve op 7.2.1981.

Afvaarten uit Folkestone:

— Dagelijks te 22u45.
— Op 2, 3, 4, 5 en 6.2.1981 bijk. afv. te 00u10 en te 20u55.
— Op 1.2.1981 bijk. afv. te 20u55.
— Op 7.2.1981 bijk. afv. te 00u10.

WEGHALEN MATERIALEN

HARINGHALLE

De reders en/of de gewezen vissersbazen, die materialen liggen hebben op het einde van de haringhalle, worden verzocht deze tegen 31 januari 1981 weg te halen.

Wordt aan deze oproep geen gevolg gegeven, dan worden deze materialen door toedoen van het stadsbestuur naar de stortplaats gevoerd, zonder verhaal voor de eigenaar(s).

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Het is een nogal drukke week geweest in de Oostendse vismijn. Iets wat meer zou moeten gebeuren. Donderdag haring, vrijdag vis van eigen en vreemde schepen, maandag een volle vismijn en dinsdag nog bijna een volle mijn vis. Voor de prijzen heeft dat natuurlijk gevolgen gehad, temeer daar er ook in het buitenland flink wat vis aangevoerd werd, nu de weersomstandigheden tamelijk gunstig gebleven zijn. Vooral wijting geraakte niet meer verkocht, grote wijting zakke tot 800 fr. Gul noteerde ook veel lagere prijzen dan de voorgaande weken, terwijl voor kabeljauw op de dinsdagmarkt nog amper 45 fr. het kg. betaald werd. Tongen zijn evenmin aan de prijsdaling ontsnapt, vooral de middensoorten kregen dinsdag een flinke klap en zakten met zowat 30 fr. het kg. Voor lapen lag de prijs toen nog op 150 fr., middensoorten kregen van 239 tot 253 fr. en kleine tong werd verkocht tussen 200 en 230 fr. het kg. Voor de schaarse echt grote tarbot werd 370 fr. het kg. betaald, de andere sorteringen kregen tussen 180 en 280 fr. het kg.

Voor schol bestond zeer weinig belangstelling, ook van deze soort gingen grote hoeveelheden naar de vismeelfabriek. Wat wel verkocht werd kreeg amper de minimumprijs, 19 fr. het kg.

Voor rariteiten, soorten die erg schaars waren, bleven de prijzen hoog. Zo noteerde rode knorhaan ruim 70 fr., kleine sortering bleef boven de 50 fr. Voor haai werd tot 45 fr. gegeven, roggen gingen weg tussen 30 en 90 fr. het kg. met toch ook voor deze soorten maandag de beste prijzen.

Voor IJslandse soorten werd het ook iets minder goed dan verleden week, de gemiddelde prijs bleef even onder de 40 fr. het kg. Rode zeebaars kreeg rond de 40 fr. niet-tegenstaande er toch een 800 benen van aangevoerd werden. De blauwe leng noteerde rond de 50 fr., koolvis deed het erg goed en kreeg nog tot 35 fr. het kg. Voor schotse schol werd tussen 13 en 40 fr. het kg. genoteerd. Schelvis werd afgezet aan prijzen tussen 38 en 45 fr. het kg., weinig verschil dus tussen grote en kleinere sortering.

De kustvisserij doet het nogal kalmjes aan. De gulvangst zijn erg klein geworden en ook de garnalvisserij komt niet los. Niet alleen zijn hier de vangsten aan de kleine kant, de prijs blijft ook erg middelmatig en varieert tussen 60 en 95 fr. het kg. Voor het jaarge-

tijde en volgens de aanvoer is dat erg weinig.

OOSTENDE

VRIJDAG 23 JANUARI 1981

KUST				
O.135/275	1	6	48.200	479.510
O.123/306	1	—	32.400	318.624
N.3/279	1	—	22.700	177.060
O.127/303	1	—	27.100	227.640
O.141/369	1	—	53.200	457.520
WEST				
N.579	6	220	—	327.190
N.706	6	305	—	429.670
SL.7	6	270	—	391.350
SL.42	6	325	—	469.910

MAANDAG 26 JANUARI 1981

IJSLAND				
O.317	18	1.135	—	2.138.668
O.202	17	785	—	1.493.030
KANAAL				
Z.34	18	150	2.255	929.014
WEST				
O.274	9	30	2.490	625.774
O.26	8	215	—	214.420
O.243	9	330	—	229.200
O.309	9	255	—	320.840
O.35	12	200	—	340.793
N.723	10	310	—	332.862
N.577	10	370	—	285.870
Z.502	10	35	1.660	420.087
N.708	10	415	—	386.029
KUST				
O.306/113	1	25	39.450	326.872
O.127/303	1	1	27.000	183.570
O.135/275	1	—	29.500	200.120
N.3/279	1	—	57.300	424.020
O.141/369	1	2	13.950	110.110

DINSDAG 27 JANUARI 1981

KANAAL				
Z.162	17	420	6.865	2.033.119
N.736	8	205	—	267.159
WEST				
O.134	10	385	—	359.000
O.83	11	170	1.935	703.409
O.114	10	35	3.530	782.659
O.229	9	330	—	323.503
Z.47	12	190	2.130	700.420
N.45	8	340	—	487.861

Z.72	8	155	590	345.769
KUST				
O.123/306	1	—	30.700	264.300
N.3/279	1	—	15.750	156.890
O.127/303	1	—	23.050	253.550
O.135/275	1	—	22.600	253.260
O.141/369	1	—	10.950	120.450

ZEEBRUGGE

MAANDAG 26 JANUARI 1981

KUST				
Z.200	18	3.500	320	1.667.176
B.5	18	5.000	430	1.789.963
WEST				
Z.196	8	1.100	130	754.469
Z.542	3	—	100	105.660
Z.176	8	500	230	626.040
Z.596	8	600	250	614.691
Z.198	12	1.500	200	719.750
Z.324	8	400	360	692.900
Z.526	10	1.200	250	830.577
Z.14	8	1.800	140	962.000
Z.30	9	900	135	750.122
				9.826.826

DINSDAG 27 JANUARI 1981

KREEFTENPUT				
Z.559	10	—	250	335.353
Z.510	10	—	240	327.161
WEST				
Z.41	9	—	200	265.347
Z.519	9	900	170	628.531
Z.424	8	500	300	519.240
Z.574	8	250	270	416.891
Z.462	8	400	250	414.148
O.315	6	500	130	610.663
Z.512	8	200	180	357.045
				3.998.833

WOENSDAG 28 JANUARI 1981

WEST				
Z.563	9	650	100	340.563
O.313	10	1.500	270	782.796
Z.161	12	1.800	240	978.010
Z.584	9	900	220	557.791
Z.509	9	2.000	120	841.461
Z.105	11	3.000	500	1.298.662
Z.92	10	5.000	300	1.763.470
Z.43	11	2.500	250	939.005
Z.44	11	2.000	250	914.155
				8.485.193

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 30 JANUARI

IJSLAND :
O.129 (700 m. t.t.z. 150 kabeljauw, gul, 50 kools, 70 wijting en totten, 200 bonen, 30 staart, 120 leng, 80 varia).
O.318 (420 m. + 100 m. van Noop Head, t.t.z. 15 kab., 60 kools, 40 wijting en totten, 130 bonen, 15 staart, 40 schotse schol, 100 leng, 20 varia).

WEST :
O.285 (335 m.)

MAANDAG 2 FEBRUARI

KANAAL
O.33

WEST
O.206 N.752 N.709 Z.62

KEY BANK
O.232

DINSDAG 3 FEBRUARI

WEST
Z.208 Z.583

DINSDAG 4 FEBRUARI

WEST
N.706 N.723 N.579

PRIJSDALING DIESEL- EN STOOKOLIE

Diesel- en stookolie worden dinsdag nog eens een keer goedkoper. De diesel kost van 27 januari af 18,06 fr. in de zone Antwerpen, 4 centiemen duurder in het Brusselse en elders in het land moet 18,15 fr. worden betaald. Dit komt neer op een prijsverlaging met 13 centiemen.

Stookolie voor huisverwarming daalt met 12 centiemen. In het Antwerpse komt de prijs op 11,43 fr., in het Brusselse op 11,46 fr. en elders op 11,51 fr.

Lichte stookolie daalt in gelijke mate en zal in de zones tegen volgende maximaprijzen worden verkocht: 11,36 fr.; 11,39 fr. en 11,44 fr.

Extra zware olie daalt met 100 fr. per ton en komt op 9.190 fr., 9.224 fr. en 9.282 fr.

VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek
Oude Stationsweg 15
Zaltbommel Holland
☎ 00-31-4180-2654

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
☎ 00-31-1150-94117

Reparatie-werkplaats voor België
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7, Rupelmonde
☎ 031-742051

(5723V)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	26-1-1981
Grote schelvis	43,40-44,80
Middelmatige schelvis	39,20-41,40
Kleine schelvis	23,40-35,40
Kabeljauw	35,—36,20
Gul	30,—33,80
Wijting	32,40-34,80
Schaat	72,40-74,60
Zeebaars	24,—41,—
Leng	40,60-51,80
Schartong	8,80-44,—
Heilbot	145 -243
Koolvis	27,20-35,20
Hondstong	
Zeewolf	
Staart	34,—37,—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	26-1-1981	27-1-1981	28-1-1981
Lappen	170 -180	148 -157	
Grote	197 -213	169 -200	
3/4	265 -293	220 -253	
Blok	283 -312	249 -290	
Voor-kleine	283 -305	235 -270	
Kleine	247 -259	217 -247	
Slips			

Zeebrugge

	26-1-1981	27-1-1981	28-1-1981
Grote	184 -189	178 -184	160 -163
Blok	220 -226	224 -229	188 -201
Fruit	278 -284	271 -284	201 -249
Schone kleine	298 -315	289 -294	215 -253
Kleine	275 -284	262 -267	213 -245
Tout petit	258 -264	237 -242	210 -223
Slips	208 -214	198 -211	204 -212

Nieuwpoort

	26-1-1981	27-1-1981	28-1-1981
I	166 -168		142 -162
II	196 -218		182 -186
III	250 -264		253 -272
IV	280 -286		262 -284
V	278 -280		270 -278
Kleine	246		240 -244

PLADIJS

Oostende

	26-1-1981	27-1-1981	28-1-1981
Grote	28,—36,—	19,—,—	
Grote iek	29,—33,—	19,—21,—	
Kleine iek	21,—26,—	19,—,—	
Derde slag	18,—24,—	17,—23,—	
Platjes			

Zeebrugge

	26-1-1981	27-1-1981	28-1-1981
I	19,—21,—	19,—20,—	19,—20,—
II	22,—24,—	19,—20,—	19,—20,—
III	20,—22,—	19,—22,—	19,—22,—
IV	21,—24,—	20,—24,—	22,—28,—
V			

Nieuwpoort

	26-1-1981	27-1-1981	28-1-1981
Moeien			
Grote pladijs	20,—25,—		35,—,—
Platjes	24,—30,—		35,—45,—
Drielingen	17,—22,—		35,—,—

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

22-1			1.477.146			
23-1			3.355.279			
26-1			8.992.404			
27-1			7.090.484			

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

23-1	2	8.657	222.996			
26-1	5	37.4431	1.582.734			
28-1	2	3.453	251.133			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

22-1	3	279	24.508	82,—	93,—	
23-1	1	125	13.148	104,—	106,—	
26-1	1	53	5.920	110,—	115,—	
27-1	2	329	23.382	70,—	72,—	
28-1	3	249	22.221	78,—	96,—	

HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

27-1			1.100 kg. voor 8.470 fr.			
------	--	--	--------------------------	--	--	--

NIEUWPOORT

VRIJDAG 23 JANUARI 1981

N.720	158.616
N.88	32.085
N.700	32.085

MAANDAG 26 JANUARI 1981

N.590	151.419
N.738	95.672
N.346	162.860
N.15	1.056.127
N.470	110.166

Vier vaartuigen van de West losten samen ± 350 bennen vis voor een globale bruto-opbrengst van 434.007 fr.

De N.15 « De Kottens » loste eveneens ± 150 bennen vis en 2.800 kg. tong en besomde met deze aanvoer 1.056.127 fr. Tong en variatie werden tegen lonende prijzen aan de koper gebracht. Grote tong kreeg 166 à 168 fr./kg. en tong nr 2 196 à 218 fr./kg.. Voor tong nr 3 of bloktong betaalde men 250 à 264 fr./kg. en voor tong nr. 4 of fruittong 280 à 286 fr./kg. Aan 278 tot 280 fr./kg. werd de tong nr 5 genoteerd en de kleine tong aan 246 fr./kg. Grote tarbot boekte men aan 300 tot 376 fr./kg. en middenslag tarbot aan 200 tot 240 fr./kg. Griet haalde 110 à 170 fr./kg., staartvis 180 à 228 fr./kg. en tongschar 96 à 120 fr./kg. Grote pladijs kocht men tegen 1.000 à 1.250 fr. de ben aan, drieling- of middenslagpladijs tegen 1.200 à 1.500 fr. de ben en platjes tegen 850 à 1.100 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 3.250 à 4.000 fr. de ben opgekocht en gul tegen 1.600 à 2.500 fr. de ben. Een mooie partij rog van uitstekende kwaliteit viel een lonende prijsnotering te beurt. Moerrog haalde 4.000 à 4.100 fr. de ben, tilten 3.600 à 3.800 fr. de ben en scherpstaarten 3.500 à 3.900 fr. de ben. Er was een tamelijke grote aanvoer van wijting, zodat de prijsnotering voor deze soort een gevoelige daling vertoonde tegenover de prijs der vorige week. Grote wijting werd tegen 1.100 à 1.300 fr. de ben opgekocht en kleine wijting tegen 800 à 1.050 fr. de ben. Grote zandschar haalde 1.750 fr. de ben en kleine zandschar 800 tot 1.050 fr. de ben.

Zeehand noteerde men aan 1.500

tot 2.000 fr. de ben en knorhaan aan 2.000 tot 2.500 fr. de ben.

Een grote aanvoer met goede belangstelling vanwege de handelaars en een lonende prijsnotering waren de voornaamste karakteristieken der maandagmarkt.

WOENSDAG 28 JANUARI 1981

N.551	200.994
N.88	24.450
N.700	24.449

Op de woensdagmarkt boden zich enkel één bokkenvisser en één koppel gullevisser aan. Ongeveer 800 kg. tong en een tiental bennen vis werden door de N.551 gelost voor de bruto besomming van 200.994 fr.

Vanwege de handelaars viel een matige belangstelling waar te nemen, doch alle genoteerde prijzen kenden een fikse daling in vergelijking met de maandagmarktprijzen.

Grote tong boekte men aan 142 tot 162 fr./kg. en tong nr 2 aan 182 tot 186 fr./kg. Voor tong nr. 3 of bloktong noteerde men aan 253 tot 272 fr./kg. en voor tong 4 of fruittong 262 à 284 fr./kg. Voor tong nr 5 kreeg men 270 à 278 fr./kg. en voor kleine tong 240 à 244 fr./kg. Middenslag tarbot haalde 290 fr./kg. Griet 190 à 200 fr./kg., staartvis 224 fr./kg. en tongschar 76 à 130 fr./kg. Grote pladijs kreeg 1.750 fr. de ben, drieling of middenslag pladijs 1.750 à 2.250 fr. de ben en visjes 1.700 fr. de ben.

Kabeljauw veilde men tegen 3.750 à 4.250 fr. de ben en gul tegen 1.500 à 2.500 fr. de ben. Grote wijting kreeg 1.000 à 1.100 fr. de ben en kleine wijting kreeg 800 à 950 fr. de ben. 2.000 fr. de ben werd de boekwaarde voor grote zandschar en 1.250 fr. de ben voor kleine zandschar. Een partij rog kende tegen volgende prijzen zijn afzetgebied. Moerrog aan 4.000 fr. de ben, tilten aan 3.600 fr. de ben, scherpstaarten aan 3.500 tot 3.700 fr. de ben. Voor zeehonden betaalde men 2.000 à 2.200 fr. de ben en voor stekkers 800 à 1.000 fr. de ben. De garnalvisser konden opnieuw hun visserij bedrijven en bekwamen voor hun garnaal 78 à 96 fr./kg. Een marktverloop met matige belangstelling vanwege de handelaars en met prijsnoteringen die middelmatig genoemd konden worden.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	26-1-1981	26-1-1981	27-1-1981	27-1-1981	28-1-1981	28-1-1981	26-1-1981	28-1-1981
Grote tarbot	281 -351	358 -408	315 -372	395 -411	.....	368 -405	.....	.....
Middelmatige tarbot	249 -256	280 -286	248 -302	275 -294	.....	226 -245	300 -376	.....
Kleine tarbot	133 -220	154 -184	183 -225	124 -148	.....	184 -206	200 -240	290 ,—
Grote griet	105 -170	171 -191	82,—173	184 -208	.....	166 -184	90,—	90,—
Middelmatige griet	.....	168 -170	.....	168 -174	.....	140 -149	110 -170	190 -200
Kleine griet	.....	108 -134	.....	120 -134	.....	120 -128	.....	.....
Grote schelvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middelmatige schelvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine schelvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote heek	84,—114	.....	46,—82,—	.....	.....	.....	.....	.....
Middelmatige heek	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine heek	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	34,—84,—	74,—85,—	16,—72,—	81,—86,—	.....	80,—86,—	.....	.....
Keilrog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80,—82,—	80,—,—
Rog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	.....	70,—75,—	.....	64,—71,—	.....	72,—74,—	.....	.....
Scherpstaarten	.....	78,—89,—	.....	80,—86,—	.....	80,—90,—	72,—76,—	72,—,—
Halve mans	.....	47,—54,—	.....	45,—49,—	.....	40,—50,—	72,—78,—	75,—,—
Teelt	.....	46,—54,—	.....	40,—44,—	.....	40,—50,—	70,—74,—	70,—,—
Katrog	.....	22,—28,—	.....	24,—26,—	.....	20,—22,—	.....	.....
Kabeljauw	33,—48,—	50,—61,—	42,—49,—	61,—64,—	.....	54,—62,—	.....	.....
Grote gul	14,—38,—	50,—54,—	14,—44,—	50,—58,—	.....	49,—56,—	65,—80,—	75,—85,—
Middelmatige gul	.....	42,—46,—	.....	38,—42,—	.....	30,—38,—	32,—50,—	30,—50,—
Kleine gul	.....	30,—36,—	.....	30,—32,—	.....	27,—36,—	.....	.....
Hozemondhamme	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote wijting	14,—19,—	20,—28,—	14,—17,—	19,—20,—	.....	17,—20,—	.....	.....
Kleine wijting	.....	14,—17,—	.....	14,—16,—	.....	17,—19,—	22,—26,—	20,—22,—
Schar	16,—28,—	10,—16,—	13,—20,—	12,—14,—	.....	10,—14,—	16,—21,—	16,—19,—
Steenschol	20,—151	111 -124	14,—106	106 -110	.....	94,—124	20,—35,—	25,—40,—
Zeehaai	.....	48,—54,—	.....	50,—58,—	.....	56,—59,—	.....	.....
Hondshaai	17,—27,—	.....	9,—17,20	.....	.....	.....	12,—,—	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	96,—120	76,—130
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	88,—,—	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	6,—15,—	.....	6,—12,—	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	44,—60,—	.....	16,—40,—	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	91,—251	57,—180	84,—230	106 -214	.....	110 -194	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	180 -228	224 ,—
Zeehond	.....	8,—12,—	.....	12,—19,—	.....	9,—14,—	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30,—40,—	40,—44,—
Rode poon (roobaard)	.....	45,—56,—	.....	40,—50,—	.....	30,—39,—	14,—,—	14,—,—
Grauwe poon (knorhaan)	34,—,—	28,—32,—	30,—33,—	30,—34,—	.....	30,—34,—	.....	.....
Rode knorhaan	53,—74,—	.....	52,—76,—	.....	.....	.....	40,—50,—	16,—20,—
Posten	.....	12,—14,—	.....	6,—10,—	.....	6,—9,—	.....	.....

Lees "HET VISSERIJBLAD,"