het visserijblad

Verschijnt wekelijks
Vrijdag 15 mei - Nr. 18

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

De perikelen van de viskeuring

Het gaat niet goed met het systeem van viskeuring zoals het in België opgericht werd. Onze lezers zijn genoegzaam bekend met de voorgeschiedenis en de strubbelingen die de wetgeving op de viskeuring teweeggebracht heeft en met de vergissingen daarbij door het bevoegde Ministerie van Volksgezondheid begaan.

De grootste blunder was het in één zak steken van de viskeuring samen met de sanitaire kontrole op vlees, gevogelte, konijnen en dergelijke. Dat zal de steen des aanstoots blijven, en gevreesd mag worden dat die wetgeving definitief en onherroepelijk is.

Een tweede misopvatting is het leggen van de lasten op de rug van het bedrijf. Keuring is bestemd om de verbruiker te dienen en te beschermen ; het zou dus logisch zijn dat deze er voor betaalt, en dat kan wanneer de kosten uit de algemene belastingpot worden gehaald. De Belgische wetgever ziet dat anders, hij doet de visserijsektor er zelf voor opdraaien, maar vergeet intussen dat hierdoor de konkurrentieverhoudingen met het buitenland worden scheefgetrokken.

Het bedrijfsleven laat zich niet doen, hetgeen duidelijk blijkt uit verschillende processen door firma's uit de handels- en verwerkingssektoren tegen de Belgische Staat aangespannen, en uit de weigering van de reders de keuringsrechten bij aanvoer te betalen. Er zijn inmiddels arresten en uitspraken gekomen van het Europees Gerechtshof te Luxemburg en van de Belgische Raad van State, en telkens is gebleken hoe onzorgvuldig en onberedeneerd de wetsbesluiten op de Belgische viskeuring werden opgesteld.

Het Ministerie van Volksgezondheid wil nog verder gaan door het oprichten van een « Instituut voor Veterinaire Keuring », waar ook de viskeurders zullen van afhangen. Een zoveelste flater die het visbedrijf letterlijk en figuurlijk « duur » zal te staan komen. De keurders-veeartsen hebben zelf moeten toegeven hoe weinig zij in de vissektor tussenbeide hoeven te komen. Slechts 0,12 % van de aangevoerde vis en amper 0,13 % van de ingevoerde vis werden in 1979 afgekeurd. Moeten daarvoor miljoenen uit de zakken van onze mensen gehaald worden ? Dat men het gefoefel met hormonen in het vlees tracht op te sporen en daar veel geld voor over heeft, is in het belang van de gehele gemeenschap. Maar een zo zuiver produkt als vis daarmee willen gelijkstellen, is een misopvatting die elke grond van rechtvaardiging mist.

Ook in de schoot van de Bedrijfsraad voor de Visserij kwam dezer dagen de kwestie van de viskeuring aan de orde. Uit kontakten die de Voorzitter en de Sekretaris van deze Raad met de vertegenwoordigers van de minister van Volksgezondheid te Brussel hebben gehad, bleek andermaal in welke verwarde situatie het viskeuringssysteem is verzeild geraakt. Op Volksgezondheid weet men niet goed op welke voet dansen. De keuringsrechten op de aanvoer komen slechts druppelsgewijs of in het geheel niet meer binnen, zodat men het legertje keurders-dierenartsen niet kan betalen. Ook de rechten op ingevoerde vis zouden wel eens kunnen wegvallen als de Rechtbank van Brugge het advies van het Europees Hof volgt en ook deze keuringsrechten als strijdig met het Verdrag van Rome onwettig verklaart.

Volksgezondheid poogt intussen tegen de stroom op te roeien. De oprichting van het fameuze « Instituut voor Veterinaire Keuring » zou een serieuze kans hebben eerlang door het Parlement te geraken.

Maar ook als dit niet zou lukken, wil hetzelfde departement er voor de zomervakantie in beide Kamers nog een wetje doorjagen, die de keurrechten bij aanvoer op de koper van de vis legt, iets dat met de vroegere wet van 1965 niet mogelijk was.

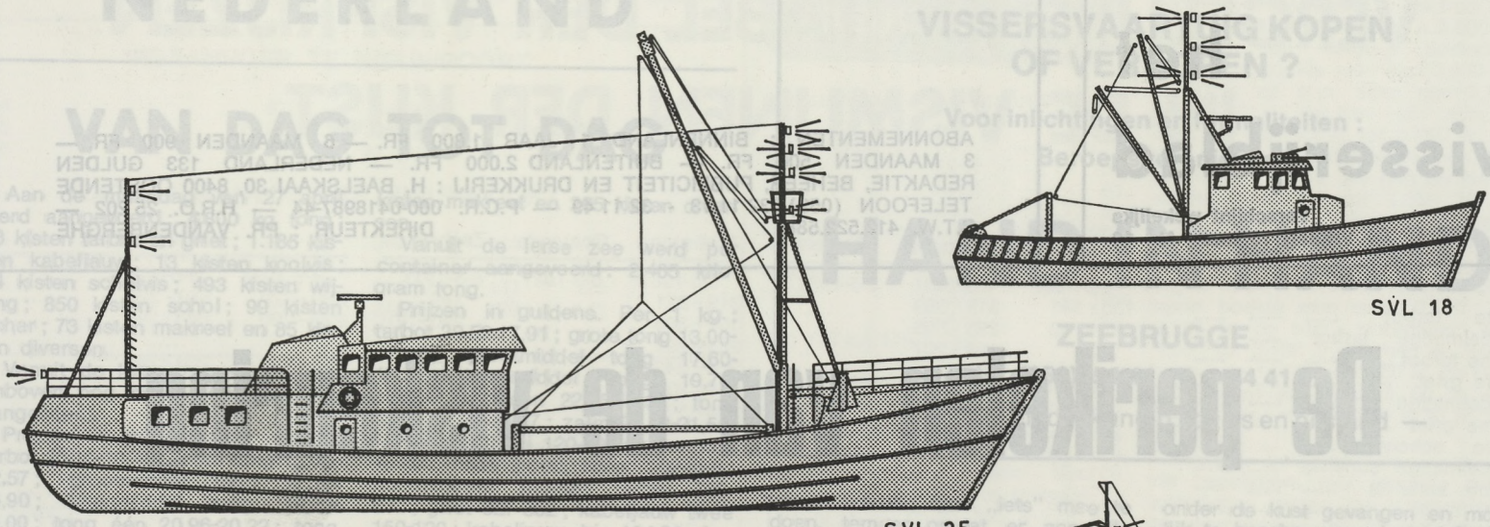
De indruk bestaat dat men te Brussel wanhoopt de nog « verschuldigde » rechten met terugwerkende kracht te innen, dat men over het verleden de spons will vagen, maar dat men tevens naar een forse verhoging van het keurrecht bij aanvoer zal gaan, dat nu nog 0,15 fr./kg. bedraagt. Volksgezondheid lijkt wel bereid de heffing percentsgewijs op de waarde van de vis te berekenen in plaats van op het gewicht zoals tot nog toe gebeurde. Daarbij volgt zij de redenering dat het billijker zou zijn de waarde als maatstaf te nemen omdat er tussen de vissoorten te grote prijsverschillen bestaan : eenzelfde bedrag innen op een kilo haring als op een kilo tongen acht men noch logisch, noch rechtvaardig, en in deze redenering zit natuurlijk een gronid van waarheid.

In de Bedrijfsraad voor de Visserij werd andermaal sterk de nadruk gelegd op het discriminerend karakter van de keurlingsrechten in de konkurrentiestrijd met buitenlandse konkurrenten die dergelijke rechten niet moeten betalen. Voor de nijverheid die haar grondstoffen invoert en hierop rechten betaalt, voor de Belgische uitvoerders die als enige in de EEG keurlingsrechten dienen af te dokken, voor allen die werken voor een markt waar het op franks en centiemen aankomt om klanten te behouden of... te verliezen, dreigt er groot gevaar, zeker als de rechten abnormaal de hoogte zouden ingaan, hetgeen met het « verlies » van de vorige jaren zeker niet denkbeeldig is.

Tenslotte dit. In een tijd dat de overheid de mond vol heeft over inleveren en bezuinigen, zou Volksgezondheid er goed aan doen het voorbeeld te geven door het aantal keurders in vismijnen en bedrijven tot het uiterste minimum te beperken. De kwaliteit van de vis is er de jongste jaren fel op vooruitgegaan, zodat men met een beperkte kontrole en keuring kan volstaan. De tijd is voor goed voorbij dat men maar lukraak veeartsen benoemde om hen aan jobs te helpen. De visserijsektor is niet langer bereid een legertje luxepaarden te helpen onderhouden. Als er keuring nodig is, is het om de belangen van de verbruiker te behartigen, noch min, noch meer. Er liggen buiten de vissektor terreinen genoeg waar de volksgezondheid werkelijk bedreigd wordt. En er is echt geen tekening bij nodig om te begrijpen wie en wat wij hiermee bedoelen...

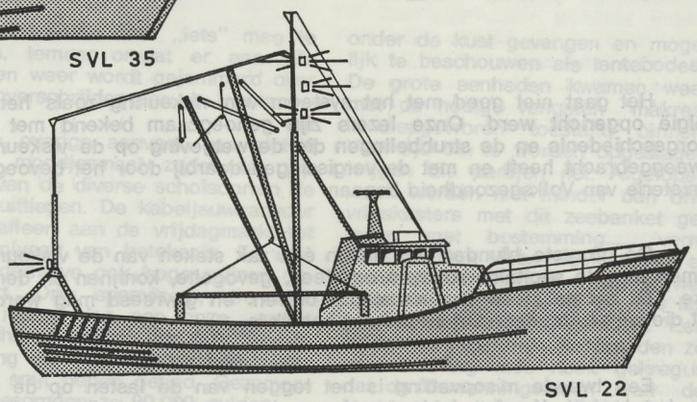
NIEUW DAGREKORD TE ZEEBRUGGE

Afgelopen maandag werd te Zeebrugge een nieuw dagrecord geboekt. Er werd inderdaad een totale omzet opgetekend van 15 miljoen 40.456 fr. en dat is beduidend méér dan het voorgaande record dat dateert van 4 mei jl. Toen werd een totale omzet van 12 miljoen 112.187 fr. opgetekend.

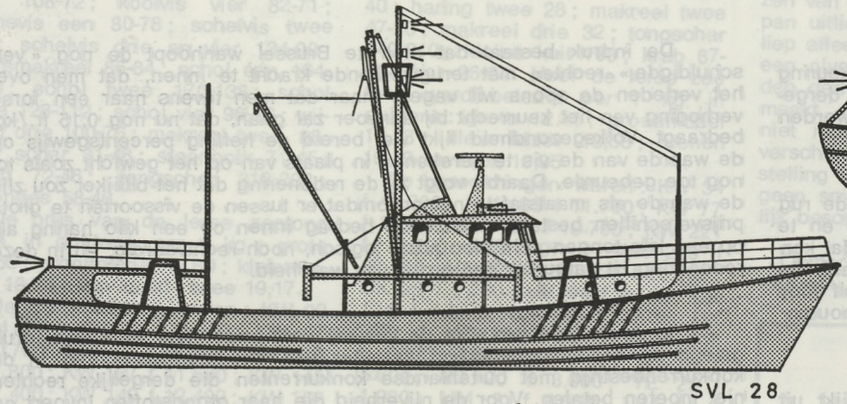


SVL 18

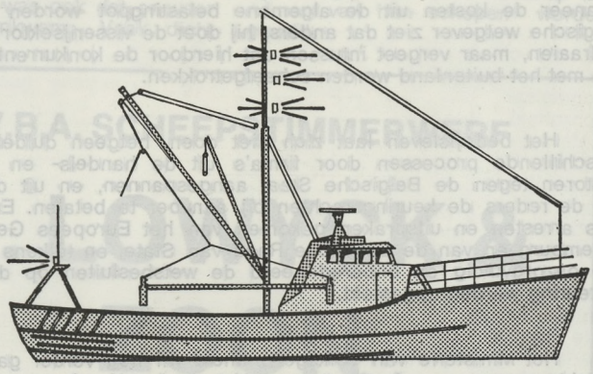
SVL 35



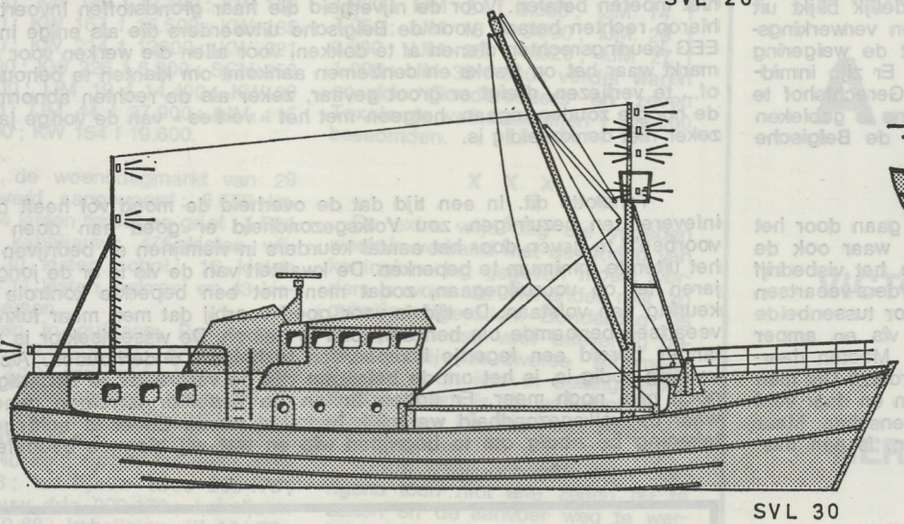
SVL 22



SVL 28



SVL 19



SVL 30

SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE N.V.

MOERVAARTKAAI 15 9020 GENT TELEFOON 091/45.04.01 TELEX 11522

NA BUREELUREN ir. J. VERHOEST TELEFOON 091/72.80.04

De Nieuwpoortse visserijvloot met een prachtstuk verrijkt

Het is dus zaterdag 9 mei dat de Nieuwpoortse visserij opnieuw een van deze heuglijke dagen mocht beleven, ditmaal naar aanleiding van het feit dat een nieuw visserijvaartuig, het grootste tot op heden voor die haven gebouwd, er zijn aanleghaven kwam vervoegen.

Het was de N.36 « Donia », gebouwd op de scheepsbouwwerven van Langerbrugge en toebehorende aan de rederij K. Versluys-Marcel Desaever, die er dezelfde dag zou gedoopt worden.

Dat een ontzaglijke menigte en talrijke overheden het feest bijwoonden hoeft niet gezegd. Maar het was met meer dan één uur vertraging tengevolge van de waterstand, dat onze visserijaalmoezenier E.H. Cornillie de doopplechtigheid inzette met nevens hem de meter Mevrouw Monique Van Gerven-D'Hollander, echtgenote van de h. Van Gerven, direkteur van het NMKN, afdeling West Vlaanderen, daarin bijgestaan door de heer Leon Vanden Moortel, Sekretaris Generaal bij het Ministerie van Landbouw en Visserij.

Op een receptie in de feestzaal van de vismijn, onmiddellijk daarna aangeboden door het Nieuwpoorts stadsbestuur, was het direkteur Mainil van dit scheepswerf, die er het woord voerde om de eigenaars te bedanken, de meter en de peter geluk te wensen en te wijzen op het feit dat dit het derde Nieuwpoortse vaartuig is door deze werven gebouwd na de N.704 en de N.705.

Na hem was het de heer Vermote, Schepen van de vissershaven, die namens het stadsbestuur de aanwezigen toesprak, reders en familie geluk wenste en hoopte dat de nieuwe vangsten van dit pronkstuk ook te Nieuwpoort te koop zouden gesteld worden.

Namens het stadsbestuur overhandigde hij schipper Desaever een klein geschenk, hopend het in de brug of in het logies aan boord te zien prijken.

Hij loofde de technische verfijndheid waarmee hier tewerk was gegaan, wat hij een garantie voor de toekomst noemde.

Hij besloot zijn rede zich richtend tot de bemanning als volgt :

« Aan U schipper Marcel Desaever, motorist Manfred Jonckheere, hulpmotorist Robert Gouditsmit, eerste stuurman André Vandewalle, de matrozen Eddy en Willy Dekeyser en scheepsmaat Marco Zeebrouck is nu de daad om de verwachtingen die in schip en bemanning gesteld worden waar te maken. Een gemakkelijke opdracht is het allesbehalve, maar Marcel heeft het rotsvaste vertrouwen dat alle hinderpalen en moeilijkheden uit de weg ruimt. Hij bezit toch immers reeds heel wat ervaring als schipper op diverse boten. Dat moet hen toelaten om met volle moed er tegenaan te gaan.

Het moet ook toegegeven dat wij niet alleen staan met ons vertrouwen in de figuur Marcel Marcel Desaever. Hoe anders uitleggen dat de mensen van de rederij Versluys ertoe besloten om met hem scheep te gaan en niet onbelangrijke bedragen te investeren. Dezelfde rederij heeft meegeholpen bij het uitrusten van de Z.53, de O.83, O.518, O.705. Wij vinden het bijzonder fijn dat de kontakten die werden gelegd met deze rederij zo vlot leidden tot resultaten. Men voelt gemakkelijk aan dat bij deze firma mensen aan het roer staan die van aanpakken weten.

Laat me toe hiermede te eindigen ; aan de lieve meter mevr. Van Gerven-D'Hollander, echtgenote van gewestelijk direkteur van het NM KN, en aan de peter, dhr Van den Moortel, sekretaris-generaal van het Ministerie van Landbouw en Zeevisserij, zeggen wij van harte proficiat. Wij hopen dat zij hun petekind goed zullen begeleiden ».

Daarna had een heildronk plaats en werd er verder gekeuveld over de toekomst van onze vloot en haar bemanning, om 's avonds te eindigen met de gewone lunch in het prachtig restaurant «Jan Turpin» te Nieuwpoort.

DE LUNCH

Het was tijdens de lunch dat de heer Mainil van de scheepswerf de reeks der speechen inzette met te wijzen op de aktiviteiten van de werf, zijn reizen doorheen Afrika en hoe men daar vist.

Aan de meter, de peter en het dochtertje Donia van Marcel Desaever overhandigde hij elk een geschenk, waarna Mevrouw Van erven als meter in fijngevoelige en kunstzinnige bewoordingen zich als volgt tot de genodigden richtte :

REDE VAN DE METER

« Toen ik op 25 maart de tewaterlating van het casco van de treiler « Nieuwpoort 36 » bijwoonde, moest ik even blijven stilstaan bij zoveel schoonheid, bij het wonder en de macht van de techniek ; de kunst van de mens. Een gevoel van diepe ontroering, oprechte vreugde en grootse fierheid overstepte mij. Het was meteen liefde op het eerste zicht voor dit prachtig schip, waarvan ik vandaag de eer heb meter te mogen zijn. Voor zoveel geluk en verheuging, dank ik allen die de fijne attenie hadden aan mij te denken voor het meterschap van de « DONIA ».

Als meter zou ik mijn eerste plicht willen vervullen met de scheepsbouwers te feliciteren voor deze uitzonderlijke prestatie. Aan de reders : KAMIEL en MARCEL en hun wederzijdse echtgenotes zeg ik hartelijk proficiat.

En ik leg de nadruk op deze wensen, want voor zulk initiatief is grote durf nodig in tijden waarin de energie steeds maar duurder wordt en haar prijs wellicht, indien geen spoedige maatregelen worden getroffen, onbetaalbare hoogten zou kunnen bereiken, tijden ook, waarin vangstbeperkingen en contingenteringen onze reders en vissers bedreigen.

Durf en moed zijn dus de eigenschappen van deze reders en ik zou durven zeggen : niet alleen de eigenschappen van KAMIEL en MARCEL maar van al de mensen betrokken bij de Zeevisserij. Want tijdens de velle doopplechtigheden die ik, dank zij het beroep van mijn man, heb mogen bijwonen, is het mij telkens opnieuw opgevallen hoe strijdlustig en nog steeds gemotiveerd men in de zeevisserij werkt en vecht voor de toekomst. In tijden

(vervolg op blz. 5)

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

De bemanning van de nieuwe eenheid, klaar voor het grote werk. (Foto NVDK - PM)

N.36 "DONIA"

kiest zee met visserijuitrusting van

IJmuiden Stores

Op andere plaatsen in dit blad is reeds lof toegezwaaid aan het nieuw ten doop gehouden vissersvaartuig, de N.36 "DONIA" van rederij p.v.b.a. Desaever – Versluys.

Wij vragen op deze plaats aandacht voor de visserij-uitrusting van de N.36 "DONIA" die geheel met materiaal van IJmuiden Stores werd geleverd.

Zoals bekend is IJmuiden Stores de verkoop organisatie van de Anza, Apeldoornse nettenfabriek en van de Verto staalkabel- en touwfabrieken te Rotterdam.

De netten werden gemaakt door de bekwame nettenmakers van Hand in Hand te Zeebrugge uit materiaal van de Anza, of van S.C.A.P. Oostende sinds vele jaren leverancier van een superieure kwaliteit nylon op de Belgische markt.

Steeds weer ziet deze fabriek kans op kwaliteitsgebied de concurrentie voor te blijven, door nieuwe elementen toe te voegen aan de verwerking en bewerking van haar nylon.

De Anza bereikt daardoor dat een optimaal gebruik kan worden gemaakt van de eigenschappen van het materiaal.

In feite weet zij het netwerk steeds die eigenschappen mee te geven die vereist worden voor een bepaalde visserijmethode.

De speciale bewerking garandeert een grote maatvastheid en een uitstekende slijtweerstand van het netwerk.

De geleverde vislijnen zijn van de beroemde Vertocoat kwaliteit, opgebouwd uit een eerste klas draad en dubbel gegalvaniseerd volgens een speciaal Verto procédé.

Voorwaar, netten en lijnen vormen een ideale combinatie om de rederij Desaever-Versluys en haar nieuw schip een uitstekende uitgangspositie in de visserij te verschaffen. Deze netten zijn verkrijgbaar bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende en bij Hand in Hand Zeebrugge.

Wij wensen de rederij "Desaever – Versluys" en de bemanning alle denkbare succes toe.

ANZA IJmuiden Stores (8698V)

(vervolg van blz. 3)

waarin dagelijks gesproken wordt van economische crisis, sociale onrust en politieke onzekerheid, laat het me even dromerig. Het doet mij denken aan een reddingsboot midden in de storm of aan het hoopvolle lichtje in de duisternis. HET DWINGT gewoon BEWONDERING en EERBIED af.

Over de naam van het schip zou ik het volgende willen zeggen : « DONIA » is in de eerste plaats, zoals de Heer Mainil het reeds zei, de naam van het zeer lief dochtertje van schipper MARCEL en ELSIE. Maar « DONIA » betekent ook in het maleisisch « WERELD » en wereld roept beelden op zoals : AARDE, OCEANEN, ZEEEN, LEVEN en VRUCHTBAARHEID. Ik wens dan ook de « DONIA », zijn reder en schipper alsmede zijn bemanning behouden vaart, mooie besommingen en veel geluk. LANG LEVE de DONIA !... Deze wensen zou ik willen onderlijnen met de reders, de bemanning, en ook aan onze lieve Donia een kleine herinnering aan deze overgetelijke dag te schenken.

Daarop overhandigde mevrouw Van Gerven aan de Peter de bemanning en Donia, een mooi geschenk, zodat het nu wel aan de Peter was zijn meter in de bloemen te zetten en dat deed hij dan ook op de voortreffelijke, hem eigen wijze.

DE BELGISCHE VISSERIJ IN DE E.E.G.

De heer Vanden Moortel is immers sedert maart 1947 als landbouwingenieur, zoon van een landbouwer, in dienst gekomen van het departement van Landbouw, afdeling Economische Diensten.

Hij werd er achtereenvolgens kabinets-attaché tijdens het ministerschap van baron De Vleeshouwer, daarna hoofdingenieur-direkteur, kabinetsadviseur van Minister Heger, adjunkt Kabinetschef Kabinetschef van de Minister van Landbouw vanaf 1 juli 1968, Direkteur Generaal, om tenslotte in 1969 tot het hoogste ambt zijnde Sekretaris Generaal benoemd te worden.

Dat hij de Belgische visserij dus op en top kent, hoeft geen betoog. In zijn toespraak had hij het dan ook voornamelijk over de huidige moeilijkheden en de kostbare uitbating van de Belgische Visserij, over de vergaderingen in de EEG, waar de landbouw en visserijvraagstukken van Europa, dus ook van ons land, besproken worden en over het feit dat ons klein België slechts twee procent vertegenwoordigt op visserijgebied ten opzichte van al de ons omringende landen in de Noordzee.

Hij had het over de strijd die verder moet gevoerd worden tegen Engeland om de 12 mijls visserijzone te kunnen behouden om niet te spreken van de eis der Engelsen om een 50 mijlszone rond hun eiland voor zichzelf vrij te houden en daar alleen de hegemonie voor zich te hebben.

Hij wees tenslotte op het feit dat de Belgische opvangregeling een product is van het Ministerie zelf, tijdens het Ministerschap van Baron De Vleeshouwer verder uitgewerkt door de toenmalige leiders van de Rederscentrale in samenwerking met de Economische Diensten van het Ministerie van Landbouw.

Hij dankte tenslotte de meter die met hem op dit gevaarlijk terrein is scheep gegaan en bracht hulde aan de reders en hun bemanning voor deze durf aan de dag gelegd, sluitend met de woorden dat het Ministerie van Landbouw steeds de Belgische visserij, daar waar nuttig en nodig zal ter zijde staan.

Dit nuchter en zakelijk betoog werd gevolgd door het geven van geschenken aan de bemanning, aan de meter en de peter, met een prachtige scheepsbel door de reders en dankwoorden van Marcel Desaever namens hem en zijn bemanning en door de heer Kamiel Versluys, namens de bemanning.

Hiermee eindigde dit mooi feest en is de N.36 « Donia » heden donderdag zijn eerste reis naar het Kanaal van Bristol aangevangen.

DE TECHNISCHE GEGEVENS

Het nieuwe bokkenvaartuig « Donia » gebouwd door de N.V. Scheepswerven van Langerbrugge voor rekening van P.V.B.A. Versluys-De Saever is bestemd voor de hoogzeevisserij en wel speciaal voor de bokkenvisserij.

Het voldoet aan de huidige reglementering van de Belgische Zeevaartinspektie en is gebouwd volgens de regels van een klassificatiemaatschappij.

HOOFDAFMETINGEN EN ALGEMENE KENMERKEN

Lengte over alles : 34,30 m.
Lengte tussen de loodlijnen : 30,78 m.
Breedte over alles : 8,40 m.
Breedte op de spanten : 8,50 m.
Holte in de zijde : 4,40 m.
Diepgang voorschip : ong. 2,90 m. (onderkant kiel)
Diepgang midden : ong. 3,40 m. (onderkant kiel)
Diepgang achterschip : ong. 3,85 m. (onderkant kiel)
Inhoud visruim : 220 m3
Inhoud gasolietanks : 115 m3
Inhoud zoetwatertank : 10 m3

Onder het hoofddek wordt het schip ingedeeld in 6 waterdichte kompartimenten : de voorpiek, het nettenruim met brandstoftank, het visruim, de motorkamer met 4 brandstoftanks, het bemanningsverblijf en de achterpiek welke als drinkwatertank is uitgevoerd.

VOORTSTUWING VAN HET SCHIP

De voortstuwing gebeurt door een bronzen vierbladschroef ø 2300 mm. fabrikaat Van Voorden Zaltbommel welke draait in een vaste « HODI » straalbuis. De stuwkracht van de schroef wordt opgevangen door de omkeer reductiekast, fabrikaat Lohmann & Stolterfoht type GUW 500 reductie 2,971 : 1.

(vervolg op blz. 7)

De prachtige treiler N.36 «Donia» (Foto NVDK - PM)

VOORDELIGER DECCA-VOORWAARDEN

Onlangs zijn door Deca Engeland gunstiger voorwaarden bekend gemaakt in verband met het huur- en onderhoudskontrakt van de Deca navigator en trackplotter.

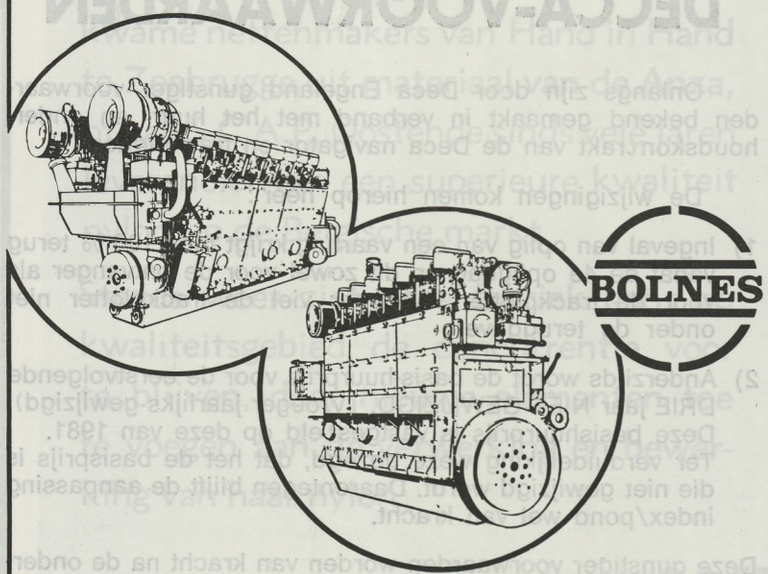
De wijzigingen komen hierop neer :

1) Ingeval van oplig van een vaartuig krijgt men 100 % terug vanaf de 4e opligdag en dit zowel voor de ontvanger als voor de trackplotter. (Vroeger viel de trackplotter niet onder de teruggave).

2) Anderzijds wordt de basis-huurprijs voor de eerstvolgende DRIE jaar NIET GEWIJZIGD. (Vroeger jaarlijks gewijzigd). Deze basishuurprijs is vastgesteld op deze van 1981. Ter verduidelijking weze gezegd, dat het de basisprijs is die niet gewijzigd wordt. Daarentegen blijft de aanpassing index/pond wel van kracht.

Deze gunstiger voorwaarden worden van kracht na de ondertekening van een driejaarlijks kontrakt.

N 36 'DONIA' van rederij Versluys-Desaever voorzien van 1 BOLNES DIESELMOTOR type 8 DNL 150/600 vermogen 1200 pk bij 600 omw/min



KRUISHOOFD DIESELMOTOREN

De eenvoudig gekonstrueerde Bolnes dieselmotor wordt overal als krachtbron toegepast. Dankzij voortgaande ontwikkeling en toepassing van het kruishoofdsysteem, is de Bolnes dieselmotor een eersteklas ekonoom. Een bedrijfszekere, krachtige en zuinige dieselmotor.
Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 375-1250 kW (510-1700 pk) bij 600 omw/min in lijn en 1250-2500 kW (1700-3400 pk) bij 600 omw/min met 10-20 cyl in V-vorm.

Vraag uitgebreide dokumentatie.

BOLNES MOTORENFABRIEK BV

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

Vertegenwoordiger voor de Belgische visserij: Fa.s v SCAP
H. Baelskaai 27, Oostende
tel. (059) 32.29.51 - 32.09.31 - 32.09.32
na 18.00 uur 70.45.32

(vervolg van blz. 5)

De aandrijfmotor is een acht cilinder tweetakt dieselmotor, fabrikaat « Bolnes » type 8 DNL 150/600, welke een vermogen levert van 1200 PK bij 600 toeren per min.

ELEKTRISCHE UITRUSTING

De electrische energie wordt aan het 220 V hoofdnet geleverd door twee hulpdieselmotoren fabrikaat « Catterpillar » type 3306 T-180 PK welke elk een 45 KW wisselstroomgenerator aandrijven. Een walaansluiting 35 KW is tevens voorzien.

Voor speciale verbruikers op lage spanning is een 24 V-net voorzien, gevoed door een set loodbatterijen met automatische batterijlader. De gehele electrische uitrusting werd verzorgd door de firma Gebhard Electro.

SCHEEPSUITRUSTING

Stuurinrichting

Het schip is uitgerust met een balansroer welke bewogen wordt door een hydraulische stuurmachine fabrikaat « Brusselle » type HST 120 R welke een maximum koppel kan afleveren van 4,2 T/M.

Ankerinrichting

Twee poolankers van elk 360 kg. waarvan er één aan stuurboord op het bakdek is bevestigd en één als reserveanker op hoofddek tegen de bak te plaatsen.

De ankerlier, fabrikaat « Van Lier » is electrisch aangedreven en staat onder de bak opgesteld.

VISSERIJ-UITRUSTING

Een elektrisch gedreven vislier, fabrikaat « Brusselle » type 2400/4 geschikt voor boom- en grondvisserij staat opgesteld op het hoofddek, onder de stuurhut in de lierkamer. De aandrijving der lier gebeurt door een electrische gelijkstroommotor 145 PK-110 V fabrikaat Bakker & Slieidrecht.

De voeding der motor wordt verzekerd door twee gelijkstroommotoren 60 KW elk gedreven door de in de motorkamer opgestelde dieselgroepen « Caterpillar ».

Bij normaal bedrijf zijn de twee dieselgroepen in werking en worden de twee 60 KW generatoren automatisch ingeschakeld.

Indien slechts één hulpgroep bedrijfsklaar is kan de liermotor een koppel van 100 proc. leveren bij 50 proc. van de toeren.

De vislier bestaat in grote lijnen uit :

— twee hoofdtrommels welke elk 800 met kabel ø 28 opbergen.
— twee hulptrommels welke elk 115 met kabel ø 24 opbergen.

De bediening van de trommelremmen op de lier is pneumatisch en gebeurt vanuit de stuurhut.

Ten behoeve van de boomkorvisserij staat op het voordek een tweepootmast gekonstrueerd uit naadloos stalen buis, die verder is uitgerust met de nodige gieken, rollen, blokken, korrestokken, netten en ander vistuig die het schip operationeel maken.

Op het achterdek is tevens een elektrisch gedreven nettenrol voorzien voor het bedrijven van de hekvisserij (gelijkstroommotor 40 PK) Trekkracht 3,5 ton bij 44 m/min op diam. 267 m., 0,77 ton bij 197 m/min op diam. 1200 mm.

COMPARTIMENTSINRICHTING

In het voorschip is het nettenmagazijn ondergebracht terwijl onder de bak de guttafel en de visspoelmachine zijn opgesteld.

Midscheeps onder het hoofddek bevindt zich het visruim, inhoud 220 m3, welke gekoeld wordt door onder het dek opgehangen stalen lamellenkoelers die een temperatuur onderhouden van + 2° C. in het visruim. De koelgroep, fabrikaat « Sarca » is volautomatisch en heeft een capaciteit van 11,8 KW (10.200 K cal per uur).

Achter het visruim bevindt zich de motorkamer en in het achterschip zijn de logies ondergebracht welke acht bemanningsleden kan herbergen.

De achterpiek is uitgevoerd als zoetwaterbunkertank (10 m3).

Het kombuis op het hoofddek biedt de bemanning alle komfort die de huidige moderne keukenuitrusting kan verstrekken :

— Diepvries 350 L.
— Koelkast 200 L.
— Electrisch kookfornuis (4 kookplaten met oven)
— Dampkap (ingebouwde ventilator met twee snelheden).
— Ingebouwde wasbak met afdruiprek.
— Waterverwarmer 75 L. (ten behoeve van keuken en douche).
— Tafel en hoekbank met losse kussens en opklapbaar deksel.
— Radiatoren centrale verwarming, kasten, enz.

In de stuurhut met aangebouwd kapiteinsverblijf is een grote lessenaar gebouwd waarop de bediening alarmering en nautische apparatuur is opgebouwd die de kapitein toelaten in optimale konditities de visserij te beoefenen.

Volgende apparatuur is in of in de nabijheid der lessenaar vooraan geplaatst :

— 1 bedieningshendel voor de hoofdmotor en omkeerreduktiekoppeling.

(vervolg op blz 9-

ANZA APELDOORN INTRODUCEERT HET SUPER BRAID NETWERK EN VLECHTKOORD

In de afgelopen tientallen jaren hebben vele netwerkproducenten over de gehele wereld, onderzoek verricht om een synthetisch netmateriaal te produceren o.a. voor de trawlvisserij, dat een hoge knoopsterkte combineert aan een grote slijtvastheid.

Tegelijkertijd moet daarbij de maaswijdte zo stabiel mogelijk zijn. Met andere woorden, het netwerk mag niet blijvend rekken of krimpen. Deze laatste eis heeft o.a. geleid tot het gebruik van polyester in de boomkorvisserij op platvis.

Teneinde de weerstand tegen slijtage te verhogen, wordt gevlochten netwerk van nylon en polyester voor trawlnetten en purse seines (ringnetten) «gecoat». De coating hecht zich aan de **oppervlakte** van het vlechtkoord.

Het nieuwe produkt «Anzalon Super Braid» is zoals de naam reeds aanduidt, een vlechtkoord dat gefixeerd wordt **(van binnen uit)** volgens een zeer speciale procedure, die het eindprodukt de volgende eigenschappen verleent :

— een langere levensduur, tengevolge van het feit dat de fixatie procedure een grotere slijtweerstand garandeert dan alle bestaande synthetische netmaterialen.
— een dóór en dóór fixatie, die verkleving van de vezels tot gevolg heeft en voorkomt dat water en zand doordringen in de koord, waardoor de maasstabiliteit bijna 100 % bedraagt.
— bij een gegeven garen no. (aantal derniers) van het vlechtkoord, is de maassterkte van «Super Braid» tot 15 % hoger dan die van traditioneel gefixeerd netwerk zonder belangrijke gewichtsverschillen.
— de sleepweerstand van «Super Braid» is lager dan die van normaal gefixeerd en voorgekrompen netwerk, hetgeen resulteert in een hogere sleepsnelheid c.q. lager brandstofverbruik en betere visnamigheid.
— «Super Braid» gefabriceerd van zwart geverfd gefixeerd vlechtkoord voor de constructie van tonijn purse seiners, heeft door haar rondere gesloten doorsnede (vrij van lucht) een betere zinksnelheid.
— slijtage van de knopen en maaspoten, als gevolg van het inhalen over een z.g. powerblock, heeft geen witte plekken of een vervagende kleur van het net tengevolge.

Netstukken in «Super Braid», uitgeprobeerd in de boomkorvisserij in de kustvisserij en verre visserij hebben de boven vermelde eigenschappen volledig bevestigd.

Dit resultaat rechtvaardigt de verwachting dat «Super Braid» een belangrijke bijdrage zal gaan leveren aan de oplossing van het probleem der maaswijdtecontrole in internationaal verband. Tevens wordt verwacht dat het produkt in de diepzee - tonijn purse seine visserij een grote verbetering van de kleurvastheid zal betekenen.

«Super Braid» wordt geleverd in de volgende kwaliteiten :

«Super Braid '81» voor :

a) boomkorvisserij
b) hoogopenende bodemtrawlnetten
c) alle zware kuilnetwerk van vlechtkoord van bodemnetten en pelagische trawls.

«Super Braid '91» voor :

diepzee tonijnvisserij (Purse Seine) in de kleur zwart of rood.

«Anzalon Super Braid» zal worden gedistribueerd via de bekende verkoopkanalen van Ymuiden Stores : IJmuiden, Katwijk aan Zee, Urk, Scheveningen en Stellendam. **S.V. SCAP te Oostende en Hand in Hand te Zeebrugge.**

No. :	Specificatie «Super Braid 81» Looplengte	Breedsterkte
16 - 81	141 mtr/kg	410 kg
24 - 81-	94 mtr/kg	620 kg
28 - 81	80 mtr/kg	725 kg
32 - 81	70 mtr/kg	810 kg
36 - 81	62 mtr/kg	930 kg

LOHMANN & STOLTERFOHT

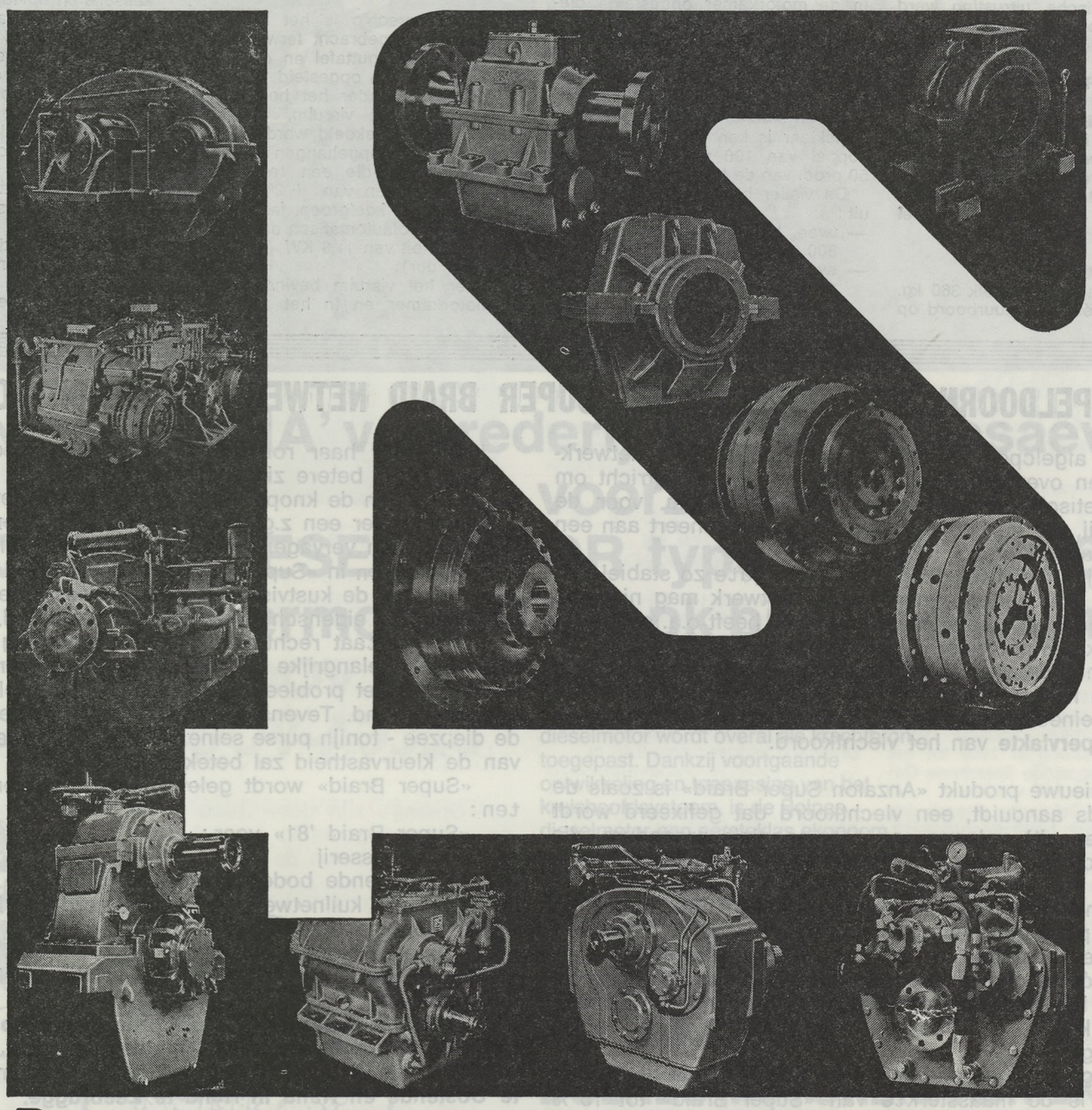
Specialisten voor aandrijftechniek

Tandwielvertragingskasten, koppelingen, lagers

Aktiengesellschaft - 581 Witten - Postfach 1860 - West Deutschland

Telefon (0 23 02) 176-1 - Telex 08 229 005 **EINE MANNESMANN GESELLSCHAFT**

daar zit wat in....



BRUINHOF

EEN MANNESMANN-ONDERNEMING

St. Fredegandusstraat 15–17

B-2100 Deurne (Antw.)

Tel. (031) 243465 Tx 31835

(vervolg van blz. 7)

— Kontrole instrumenten en alarmsignalisatie voor de hoofdmotor.
— Stuurknuppel.
— Bedieningshandles voor de vislier (Sempress).
— Bedieninghandles voor de electrische motor van de vislier.
— Intercom installatie (Gebhard Electro)
— Roerstand aanwijzer (Brusselle).
— Bediening luchtfluit (Kockums)
— Nautische apparatuur.
— Schakelaar voor 2 ruitenwissers (Observator).
— VHF (Sailor)
— Autopiloot (Wesmar)
— Decca
— Deccaplotter
— Log
— Radar (Raytheon)
— Echo sounder (Raytheon)
— Direction finder 77 MK - Radio Ocean.
— Magnetisch kompas (in het dak van het stuurhuis)

In het midden van de stuurhut een lessenaar waarin de volgende toestellen ingebouwd zijn :

— Schakelbord 24 V voor de navigatielichten.
— Schakelbord 24 V voor de overige 24 V verbruikers.
— Schakelbord voor dekverlichting en schijnwerpers.
— Schakelbord voor 220 V verbruikers in de stuurhut
— 1 navigatietoestel voor de schipper.

Achteraan :

— 1 kaartentafel met radiotelefontiestation.
— 1 kooi voor de schipper.
— 1 kast met laden onder kaartentafel.
— 2 radiatoren.

SAIT ELECTRONICS LEVERDE

De N.36 « Donia » werd door SAIT Electronics uitgerust met volgende apparatuur :

— Zender-ontvanger SAIT ER4250 400 watt SSB met korte golf.
— Telex SAIT XH 5111TP.
— Twee zender-ontvangers VHF SD 72.
— Ontvanger SSB R1000.
— Ontvanger VHF.
— Dieptemeter Furuno FE814 - 2Kilwatt.
— Radar Furuno FR 1011 - 72 mijl met twee range marker - en storingsonderdrukker.
— 2de Radar Furuno FR711 - 72 mijl met storingsonderdrukker.
— Automatische piloot Wagner MK4.

Met de telexuitbreiding is het mogelijk buiten de normale telexverbinding tussen het vaartuig en de wal ook alle weer-, storm- of berichten aan zeevarenden te ontvangen op getypte band, door eenvoudige instelling van de ontvanger op 518 Killo hertz.

Beide radars zijn voorzien van storingsonderdrukkers, die alleen de teruggekaatste signalen opnemen welke door de respektievelijke radar werd uitgestuurd, zodanig dat op het beeld geen storingen voorkomen van vreemde radars.

Brusselle-Marine leverde :

De 4-trommel vislier is van het bekende merk «Brusselle» type 2400-4 dat zijn efficiënte werking reeds op meerdere vaartuigen bewezen heeft. Speciaal ontworpen om zowel de boom- als de grondvisserij te beoefenen, is deze vislier keurig ingebouwd samen met de elektrische motor en volledig vanuit de brug bediend bij middel van licht bestuurbare pneumatische kleppen. Het bedieningspaneel geeft een duidelijk beeld voor het openen of sluiten van ieder van de 4 trommelremmen, waarbij in éénzelfde beweging de friktiekoppeling zonder stoten in- of uitgeschakeld wordt volgens de stand van de regelklep : «trommel vrij - trommel op rem» - «trommel ingeschakeld».

Naar wij vernamen vond deze techniek zijn oorsprong op de grote lieren voor fabriekschepen en werd sedert enkele jaren nu ook op kleinere vaartuigen toegepast.

Ook opvallend was dat tevens veelvoudig gebruik gemaakt werd van het inbrengen van hoofdaslageringen op kogel- en zelfinstellende rollagers waardoor heel wat pk's bespaard worden voor de aandrijfmotor.

Dit wordt ook duidelijk wanneer we de steekkaart van de lier inkijken :

— Trekt op 1e laag 28,5 ton aan 20 m/min. - komt tot stilstand bij 42 ton ;

— Trekt op buitenste laag : 11 ton aan 55 m/min. - komt tot stilstand bij 16 ton ;

— Trekt op gemiddelde laag maximaal 24 ton ;

— Trommelkapaciteit op de hoofdtrommels : ieder 800 m. kabel diam. 28 mm. en op de hulptrommels : ieder 115 m. kabel diam. 24 mm.

De elektrische aandrijving met elektromotor van 145 pk nominaal, werd eveneens zodanig opgevat, om een soepele werking van de lier te waarborgen, met de nodige alarmmiddelen tegen overbelasting.

In navolging van de grotere diepzeetreilers is ook een elektrisch gedreven nettrommellier voorzien met een bergingskapaciteit van 2,5 m3. Aandrijfvermogen : 40 pk.

De elektro-hydraulische stuurinrichting, eveneens van het merk Brusselle vertoont enerzijds de traditionele evenwijdig opgestelde cilinders werkend op een zwenkjuk met rollen en anderzijds een onlangs vernieuwde uitgave van een «twin» pompset, waarmede de besturing praktisch in dubbel uitgevoerd wordt met één werkende en één standby reservepomp. Overschakelen van één op andere pomp kan onmiddellijk gebeuren vanaf het stuurhuis. Een aardig stukje techniek dat ontworpen werd voor een grotere stuurveiligheid.

DUITSE STEUNMAATREGELEN AAN DE VISSERIJ

Ook de Westduise regering heeft nu steun verleend aan de eigen visserij. Hiervoor wordt 30 miljoen mark uitgetrokken, hetzij aan de officiele koers 490 miljoen B. fr. Hiervan gaat er bijna 352 miljoen B. fr. naar de diepzeevloot, waarvan 278 miljoen voor de heruitrusting der vaartuigen waardoor deze op nieuwe vissoorten zouden kunnen gaan vissen en 72 miljoen B. fr. die zou dienen voor het uitkeren van slopingspremies.

Van de 30 miljoen mark zou dan nog 8,5 miljoen gaan naar de gewone treilerij, hetzij 138 miljoen B. fr. Hiervan gaat 68 miljoen als slopingspremie naar de Baltische zee visserijvloot. Van de overige 70 miljoen gaat er 13 miljoen voor slopingspremie en 57 miljoen voor heruitrusting voor nieuwe types van visserij. In feit streeft Westduitsland voornamelijk naar een beperking van de visserijvloot in de Baltische Zee, waar thans nog een 230 middenslag- en kustvissersvaartuigen aktief zijn.

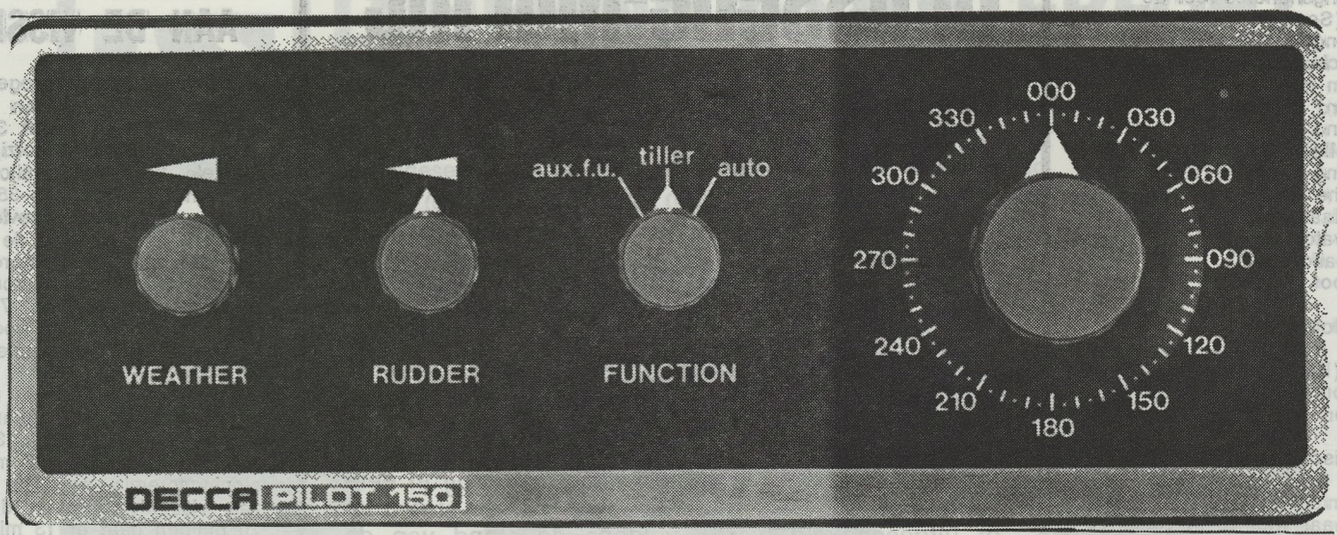
Het minste dat men kan zeggen wat de Duitse regering steun betreft, evenals de bijna 1 miljard steun aan de Britse visserij, dat het een konkrete steun is. In Groot-Brittannië wordt de steun uitgekeerd onder de vorm van 'n subsidie volgens de lengte van het vaartuig, terwijl dit in Westduitsland uitgekeerd wordt onder vorm van een slopingspremie of onder vorm van een subsidie voor hernieuwing van de uitrusting. Wat de steunmaatregelen in België betreft, zijn we nog niet zover, daar de vroegere steunmaatregelen opgebruikt zijn.

Bij ons wordt voorlopig een steun gegeven onder de vorm van een subsidie wegens besparing van energie volgens een berekening en een administratieve poespas, waarin een kat haar jongen niet zou vinden. We vragen ons inderdaad af, wie van onze reders de administratieve en boekhoudkundige gegevens bijgehouden heeft en ingediend om eventueel van een trimesteriele terüggave of subsidie te kunnen genieten, als gevolg van een besparing op het brandstofverbruik !

We zijn overtuigd dat de rekening die de betrokken dienst zal moeten betalen, een vergissing is en andere middelen zoals in Duitsland en Engeland gebruikt, veel nuttiger zijn.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

BRANDSTOF BESPARING !!!



Automatische Pilots DECCA 150

EENVOUDIG VAN BEDIENING, BEDRIJFSZEKER

ALLE INLICHTINGEN : N.V. INES

H. Baelskaai 17, Oostende Tel. (059) 32.34.01

(8704V)

AAN BOORD VAN DE N 36 'DONIA' WERDEN DOOR ONS DE VOLGENDE AFSTANDSBEDIENINGEN GELEVERD EN GEMONTEERD, T.W. :

- **pneumatische afstandsbediening voor de hoofdmotor**
- **stuurmachine, vislier**
- **nettenroller**

SEMPRESS

Machinefabriek Sempress B.V.

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

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

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

Franse en Belgische illegale haringvisserij niet bewezen geacht

De Britse klacht bij de Commissie te Brussel over zogezegde illegale haringvisserij wordt door de Commissie als niet bewezen geacht, niettegenstaande het fotomateriaal dat aan deze klachit toegevoegd was. Wat dit fotomateriaal betreft dat uitvoerig in het Brits visserijblad «Fishing-News» verscheen over Boulogne en Oostende, hebben wij toen zelf geschreven dat dit waardeloos was. Inderdaad de beelden met de bakken haring in de afslag te Boulogne en te Oostende kunnen evengoed geschoten geweest zijn jaren terug. Verder is aan de diep liggende Oostendse treilers waarvan beelden geschoten werden toen ze de haven binnenliepen, ook niet uit te maken of zij op dit ogenblik haring aan boord hadden. Het Oostends mijnbord waarop mededeiling gegeven werd van de haringverkoop te 11u.30 met de nummers van de aanvoerende koppels, kon eveneens jaren terug geschoten geweest zijn of die betrokken mededellingen eenvoudig ten gerieve van de Engelse reporter van Fishing-News op het bord gezet geweest zijn.

Het was het lid van het Europees Parlement, de Brit Lord D'Hagan die in een zitting van het Europees Parlement de vraag gesteld had welke maatregelen de Commissie zou nemen tegen deze illegale visserij. Aan het antwoord van de Commissie is duideljik uit te maken dat er geen maatregelen zullen getroffen worden en dat er geen bewijzen zijn van illegale aanvoer. Ook zou volgens de Commissie, aangenomen dat er haring aangevoerd werd, niet kunnen uitgemaakt geweest worden, of het hier over haring ging uit de delen van de Noordzee en het Kanaal waar haringvangst verboden is. De Commissie beschikt bij afwezigheid van een intern gemeenschappelijk visserijreglement, niet over de middelen om de herkomst van de haring na te gaan.

GEEN KLACHT DOORGESTUURD NAAR HET HOF VAN JUSTITIE

Gezien de Commissie niet bij machte is, of niet bij machte zal zijn, om de herkomst van de haring te bewijzen, hetgeen noodzakelijk is om de al of niet illegaliteit te kunnen bewijzen, wordt de Britse klacht niet naar het Hof van Jusitie doorgestuurd. Wel kan Groot-Brittannië dit nog zelf doen, maar ook het Hof van Justitie zal tot dezelfde vaststellingen en het zelfde besluit moeten komen dat de herkomst van de haring of van de vangstgronid niet kan aangewezen worden. Wat dit betreft gaan de haringvissers dus vrij uit.

BOZE REACTIES IN ENGELAND

Het is begrijpelijk dat men zich bij onze overburen boze reacties maakt. Woordvoerders van verscheidene Britse producentenorganisaties en Redersfederaties hebben reeds gezegd dat het antwoord van de Commissie een mandaat bezorgt aan alle kontinentale reders om de haringpopulaties in de Noordzee te gaan plunderen. Zolang dit gebeurt buiten de Britse wateren en de eigen regeringen van de andere landenlidstaten niet optreden, zal de herkomst van de haring wel nooit kunnen achterhaald worden. Britse marine treedt inderdaad in onze wateren niet op, zeker niet zolang er geen gemeenschappelijk intern visserijreglement tot stand is gekomen tussen de Negen.

De Britten voorzien dan een nog grotere plundering in de toekomst van de haringscholen in de Noordzee. Het is dezelfde haring die in bepaalde perioden van het jaar onder de Britse kust zit en waar de Britten braafjes afblijven en die volgens hen later op het jaar dan voor de Noordfranse kust zit en daar door Fransen en Belgen weggevist wordt. De afwijzende houding van de Commissie te Brussel heeft de Britten dan nog maar eens versterkt in hun mening dat het alleen zij zijn die zich aan de regelen houden en dat de vissers van het kontinent, waarmede de West-Europese landen bedoeld worden die lid zijn van de EEG, zich nooit aan de reglementen storen. We moeten, wat de haring betreft, inderdaad toegeven dat de Britse wachtschepen streng toezien dat geen Britten Noordzeeharing gaan wegvissen. We weten nu ondertussen wel dat de bewuste haring, door Belgen en Fransen gevangen, gebeurde bezuiden de Noordzee waar geen vangstverbod op de haring bestaat. Een geruststelling in elk geval voor onze haringvissers en een wissel op de toekomst.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Onverantwoorde acties van Grimsby-lossersbond

IJSLANDER MIDDEN IN HET LOSSEN IN STEEK GELATEN.

Omdat de onderhandelingen voor meer geld, meer voordelen en minder werkprestaties, sinds enkele maanden met het bestuur van de visserijdokken hangende blijven, hebben de lossers en rapers, een grote IJslander midden in het lossen in de steek gelaten. Het ging hier over de IJslander «Karlsefni» die de vissershaven van Grimsby aandeed met 5000 van onze bennen.

Het lossen werd door een ploeg van zestig man aangevangen in de late dinsdagnamiddag om na het lossen, sorteren en rapen van ongeveer 2 duizend bennen, in de vroege morgen van de woensdag stil gelegd te worden. In Engeland behoren de lossers tot het syndikaat van de Transportbond en niet tot afzonderlijke bonden zoals bij ons. Onmiddellijk strekte deze aktie zich uit tot de andere vaartuigen waar men eveneens het werk stil legde. In feite werden de reders en vissers dus de gijzelaars van de lossers van de Transportbond en terzelfdertijd de slachtoffers van de syndikale acties. Men dreef het zo ver, de schipper van de IJslander te trachten er toe aan te zetten bij de autoriteiten die voor het bestuur van de vissershaven verantwoordelijk zijn, te doen tussenkomen om kracht aan de eisen van de lossers te zetten. De schipper liet zich hiertoe niet misbruiken, niettegenstaande hij in een zeer moeilijk parket gemanouvreerd werd, namelijk alle luiken open, de vis «her en der» verspreid aan land en aan dek evenals beneden in de ruimen, bedoeld als een soort chantage vanwege de dokkerlossers. Gezien er geen uitzicht was om noch de woensdag-, noch de donderdagmarkt te halen met de stakende lossers en deze slechts bereid waren te zorgen dat de vis op de maandagmarkt zou komen, in een toestand waarvan de schipper overtuigd was dat de vis dan zowel over boord kon gewipt worden. besloot de schipper, na kontakt met de rederij, zelf voor gelegenheidslossers te zorgen. Iets over de 60 gelegenheidslossers die niet in de Transportbond geregistreerd zijn, werden dan aangesteld en deden het werk naar best vermogen en tot tevredenheid van de IJslandse schipper. Een ploeg lossers van de Transportbond dil rond 2 uur in de nacht kleinere treilers kwam lossen, bleef een ogenblik voor de IJslander hangen, verweet de gelegenheidslossers voor «ratten» maar tot handtastelijkheden kwam het niet, des te meer dat een aantal politie-agenten in de achtergronid aanwezig was.

Niettegenstaande de verwerpelijke soort gijzelingsactie vanwege de lossers, meende de Transportbond toch de actie van de gelegenheidslossers zwaar te veroordelen en een protestnota te moeten zenden aan het bestuur van de visserijhaven! Tevens werd door dezelfde Transportbond 'n klachit ingediend bij het hoofdbestuur van het algemeen syndikaat!

Maandagnacht verzamelden de officiële lossers en eisten dat er maatregelen zouden genomen worden tegen de Grimsby-firma die de belangen van de rederij waartoe de betrokken IJslander «Karlsefni» behoort, behartigt. Verder werd er eveneens beslist de acties voort te zetten om druk uit te oefenen op het bestuur van de vissershaven opdat hun eisen zouden ingewilligd worden.

Grimsby-Landing Compagnie die de zorg draagt voor de uitbating en het bestuur van de vissershaven, liet anderzijds een mededeling gewonden dat de compagnie aan het einde is van haar toegevingen en dat het onmogelijk was nog verder in te gaan op de eisen van de lossers. Men kan ten slotte geen bloed uit een steen pressen was onder meer het antwoord van één der woordvoerders. De schipper van de betrokken IJslander «Karlsefni» was heel kort en kategoriek in zijn kommentaar, namelijk dat ze hem de laatste maal gezien hebben te Grimsby. Toen we vorige maal in december kwamen, was er ook iets mis gelopen, waardoor één der grootste kopers, namelijk «Birds Eye» verhinderd werd te kopen. Met deze staking menen wij dat het te Grimsby te riskant is geworden en dat we eerder Hull als landingshaven zullen aandoen. De agent voor de betrokken IJslander die tevens konsul is voor IJsland te Grimsby. zegde voorzichtig, dat hij begrip kon opbrengen voor het ongeduld van de lossers over de aanslepende onderhandelingen, maar dat hij anderzijds geen begrip kan opbrengen voor de onverantwoorde daden gesteld tegenover mensen en rederijen die hier geen schuld aan hebben.

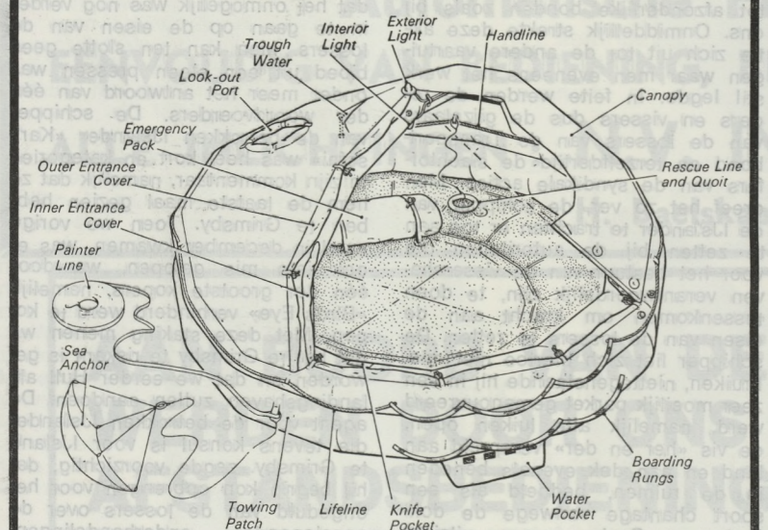
Wat u het streven betreft van de Grimsby-autoriteiten om van Grimsby de enige haven van de Humber te maken voor de visaanvoer zullen deze gebeurtenissen hiertoe zeker niet bijdragen. Het IJslandse vaartuig «Y mir» dat de daarop volgende dinsdag verwacht werd te Grimsby, heeft als gevolg hiervan reeds Hull aangedaan, mede omdat er toen reeds 650 kits te lossen vielen te Grimsby en de 170 lossers volgens hun syndikaat, meer dan 6500 kits niet aankunnen? Anderzijds is het niet de eerste maal dat het bestuur die de uitbating van de vissershaven van Grimsby in handen heeft, laat weten dat zij de inkomsten geput uit de aanvoeren door IJslandse treilers, dringend nodig heeft. Zelfs werd er nog aan toegevoegd dat een eventueel verlies van de inkomsten van de Belgische en Deense vaartuigen katastrofaal zou uitvallen.

North-Sea-Stores

N.V.

H. BAELSKAAI, 49, 8400 OOSTENDE

TEL. (059) 32 05 04 — TELEX 181.13

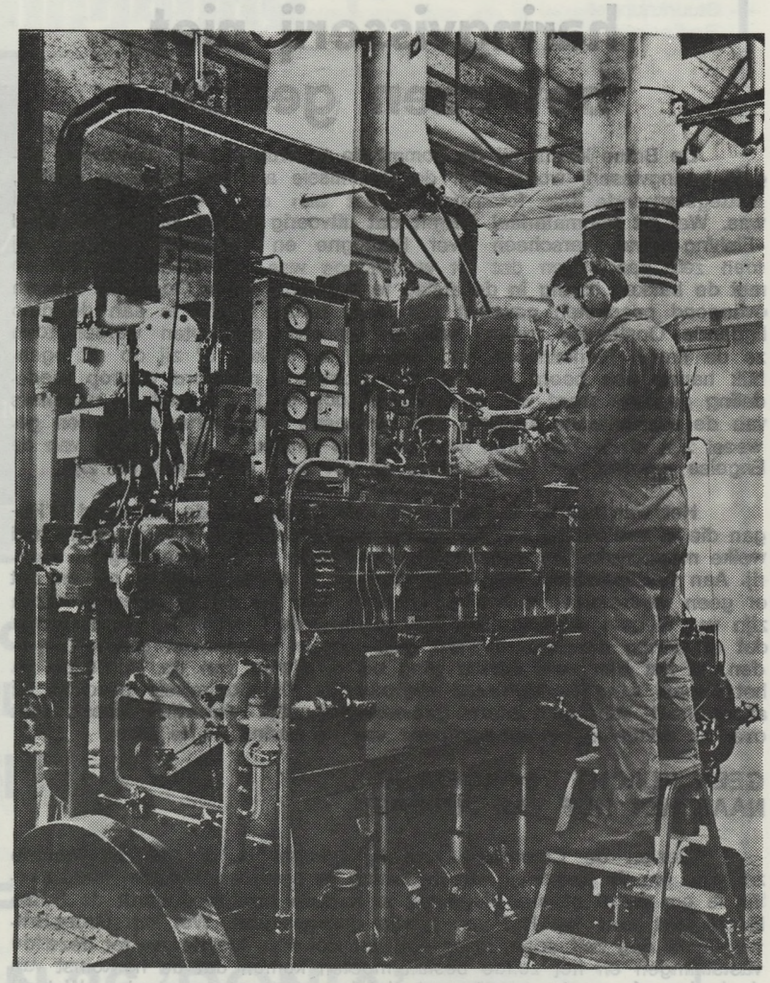


- KEURINGSSTATION VOOR REDDINGSVLOTTEN :

BEAUFORT - DUNLOP - D.S.L. - B.F.A. - AUTOFLUG

- ONDERHOUDSSTATION VOOR BRANDBLUSTOESTELLEN ALLE MERKEN

Een Bolnes-motor



De voortstuwing van het vissersvaartuig N. 36 «DONIA» van Rederij Versluys/Desaever geschiedt door een 8 cilinder «Bolnes» Dieselmotor vermogen 1200 p.k. bij 600 omw/min.

Het betreft hier een 2-takt dieselmotor met langsspoeling en een kruishoofd, uitgevoerd als spoelpomp.

Het belangrijkste kenmerk is het kuishoofd, dat tevens uitgevoerd is als spoelzuiger, tegenwoordig uit één stuk gegoten. Het is de leverancier van spoellucht en verbrandingslucht in combinatie met de uitlaatgassenturbine.

Het toepassen van het kruishoofd bij de «Bolnes» Dieselmotor geeft diverse voordelen, maar de volgende twee eigenschappen springen direkt in het oog :

— De kruishoofd-spoelzuiger konstruktie brengt een scheiding tussen het smeeroliecarter en de verbrandingsruimte teweeg.
Verbrandingsresten en smeerolieresten, afkomstig uit de verbrandingsruimte komen niet in het carter.
Een standtijd van 12.000 uur met één smeerolievulling is dan ook geen uitzondering.
Het smeerolieverbruik bedraagt niet meer dan 0,6 gr/pk/uur (0,81 gr/kW/uur).
Dit is met de huidige smeerolieprijzen het overwegen waard.

— Het is bekend dat het visserijbedrijf veel van een motor vergt. De zware wekker en de netten moeten over een meestal onregelmatige zeebodem worden getrokken.

— Hier ligt de specifieke kracht van de «Bolnes» Dieselmotor. Door de extra leverantie van spoel- en verbrandingslucht voelt de motor zich hier in zijn element, waar vele motoren het laten afweten.
De motor is in staat om bij 70 % van het nominale toerental 110 % koppel te leveren.

Op stranden aangespoelde bollen

Door volksvertegenwoordiger Van Grembergen werd aan de Minister van Openbare Werken daaromtrent hiernavolgende vraag gesteld :

OP STRANDEN AANGESPOELDE BOLLEN.

Op 12 september 1980 stelde ik aan de Minister een schriftelijke vraag over vreemdsoortige witte ballen die op 26 augustus 1980 aanspoelden op Nederlandse stranden en waarvan ook 1 eksemplaar te Lombardsijde gevonden werd.

Ballen waar niemand de herkomst van scheen te kennen. Men vermoedde dat het hier om radarreflektoren ging. Toch moesten personen die in aanraking kwamen met de inhoud van deze ballen ijlings met verlammingsverschijnselen naar het ziekenhuis worden overgebracht.

Eigenaardig is wel dat in de *Financieel Economische Tijd* van 5 september (1 week later) een artikeltje verscheen waarin melding van het feit dat bij het Nederlandse Ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne de lichtgevende dobbers en wakers, gevuld met het radio-aktieve tritium, moesten binnengebracht worden. Voor de, op grond van de Nederlandse kernenergiewet verboden, dobbers en wakers was geen vergunning voor verkoop afgegeven omdat zij volgens de Nederlandse Minister van Volksgezondheid een gevaar voor het milieu vormden.

Mag ik van de heer Minister hieromtrent het volgende vernemen :

1. Waarom werd in België niet eenzelfde inleveringsbevel uitgevaardigd ?

2. Waarom werden de kustbewoners niet gewaarschuwd voor het mogelijk gevaar dat er nog dergelijke ballen kunnen aanspoelen ?

3. Waar halen de fabrikanten van deze balen tritium ? Waar en op welke voorwaarden is in België het radioaktieve tritium te verkrijgen ?

4. Werd in Nederland bevel gegeven om de bevoorradingsbronnen van deze ballenfabrikanten aktief op te sporen ?

5. In antwoord op mijn vraag 255 antwoordde de heer Minister dat deze ballen zouden bestaan uit 70 % polystyreen en 30 % titaandioxide.

a) Werd dit bevestigd door het Belgisch laboratorium dat het in ons land gevonden stuk bal onderzocht ?

b) Welk Belgisch laboratorium onderzocht dit stuk bal ?

6. Op 12 september 1980 antwoordde de h. Minister mij dat voor de vermelde verlammingsverschijnselen geen wetenschappelijke medische verklaring kon gegeven worden.

a) Kan men dat op het huidig ogenblik wel ?

b) Zo neen, welke verklaring kan er dan wel gegeven worden voor deze verschijnselen ?

7. Is ondertussen de herkomst van deze aangespoelde ballen reeds gekend ?

Totdaar deze vraag. We zijn benieuwd wat de minister hierop zal antwoorden.

x x x

In zijn antwoord op mijn vraag nr. 143 deelde de h. Minister mee dat het Ministerie van Buitenlandse Zaken niet door de „bevoegde Belgische autoriteiten" werd aangezocht om kontakt op te nemen met het Nederlandse Ministerie van Volksgezondheid te Rijswijk waar de gevonden ballen werden ontleed.

Mag ik van de h. Minister vernemen :

1. wie hij precies bedoelt met „bevoegde Belgische autoriteiten" in deze :

2. of de heer Minister desalniettemin toch nog meer vernomen heeft in deze zaak en indien niet wat de reden hiervoor is of kan zijn;

3. is de heer Minister te weten gekomen waar de fabrikanten van deze ballen tritium halen, een niet ongevaarlijke stof die ook in min of meerdere mate door kerncentrales geloosd wordt ? Is tritium (halveringstijd 12 ,26 jaar) ook in België verkrijgbaar ? Waar en op welke voorwaarden ?

ANTWOORD :

In de zaak van de zogenaamde witte ballen te Lombardsijde in augustus 1980 kan ik het geacht Lid het volgende antwoorden :

1. De Ministers van Volksgezondheid, van Binnenlandse Zaken en de Minister met regionale bevoegdheden inzake leefmilieu zijn bevoegde autoriteiten. Thans is daar nog de Minister belast met de koördinatie van het leefmilieu aan toe te voegen.

2. Ik heb niets meer over deze zaak vernomen.

3. Deze kwestie behoort tot de bevoegdheid van mijn Kollega van Ekonomische Zaken.

Nota der Red. : Om de gewoonte niet te verliezen gooit het ene ministerie de bal naar het andere.

STRENGE VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN TREFFEN DUIZENDEN NOORSE VISSERSVAARTUIGEN

De nieuwe veiligheidsvoorschriften die vanaf 1 september 1981 in Noorwegen in voege zullen treden voor de visserij, zullen tussen de 2 en 3 duizend Noorse visserijvaartuigen treffen. Dit gaat uit van het Noors Directoraat voor de scheepvaart. De aanpassingen en verbouwingen moeten in een tijdbestek van 4 jaar gebeuren. De veiligheidsvoorschriften hebben betrekking op de stabiliteit van de vaartuigen, achtersteven, achterdek en bovenbouw. Voor deze vaartuigen waarvan een ombouw niet mogelijk wordt, zal er geen vergunning meer uitgereikt worden om buiten de fjorden te vissen. Voor deze vaartuigen bestaat dan alleen nog de sloop. Met het vooruitzicht dat heel wat vaartuigen zullen moeten gesloopt worden, heeft men reeds gedacht aan een slopingspremie. De nieuwe veiligheidsmaatregelen zijn van toepassing op vaartuigen groter dan 25 Brt. en kleiner dan 45 meter. Alle nieuwe vaartuigen die na 1 september worden gebouwd, zullen geen vaartvergunning krijgen. zo zij niet aan de nieuwe veiligheidsnormen voldoen. Ook voor de kleiner vaartuigen onder de 25 Brt en onder de 10 meter, zullen strenge veiligheidsvoorschriften van kracht worden. Er zullen daar onder meer waterdichte ramen, deuren en luiken moeten komen. Voor wat de kategorie vaartuigen betreft boven de 25 Brt en minder dan 45 meter, zullen hierdoor meer dan 1.500 schepen aanpassingswerken dienen te ondergaan, indien zij nog een vergunning wensen te bekomen om buiten de fjorden te gaan vissen. Ook bijna 1500 kleiner vaartuigen zullen door de nieuwe veiligheidsvoorschriften getroffen worden. Het is begrijpelijk, dat men een overgangsperiode van 4 jaar voorzien heeft, want in minder tijd zouden de Noorse werven dit vele werk niet aankunnen. Men veronderstelt zelfs dat bepaalde eenheden zich naar buitenlandse werven zullen dienen te wenden, indien dit volgens de bestaande wetgeving zou toegelaten worden.

Ook in Groot-Brittannië kregen we een paar jaar terug strenger eisen in zake veiligheidsvoorschriften, maar daar ging het meer in het bijzonder om het verplicht maken van uitrustingsapparatuur op kleiner vaartuigen, die ongevallen niet konden melden. In elk geval gaat het in Noorwegen om een ingrijpende maatregel, waarvan we wel nog wat bezwaren zullen mogen verwachten van de kant van de betrokken visserij. Deze maatregel zal waarschijnlijk ook wel voor gevolg hebben, het stilleggen van heel wat vaartuigen, hetgeen dan wel in de zin van de door Noorwegen gevolgde politiek ligt. Het is inderdaad niet de eerste maal dat er in regeringskringen op gewezen wordt, dat er te veel vissersvaartuigen in bedrijf zijn vooral ten overstane van een kleiner wordend visbestand.

UURTABEL DER OVERVAARTEN

Voor de week van 17.5.1981 tot 23.5.1981

ver Western Docks :

Dagelijks te 7.35 u.. te 10.05 u.

Afvaarten uit Oostende naar Do- en te 14.40 u.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 20 u.

Dagelijks te 17 u. en te 23 u., behalve op 23.5.1981

Op 19, 20, 21 en 22.5.1981 bijk. afv. te 5 u.

Op 22 en 23.5.1981 bijk. afv. te 8 u. en te 11 u.

Op 23.5.1981 bijk. afv. te 14 u.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Dagelijks te 1.30 u. en te 5.15 u.

Dagelijks te 3.30 u., behalve op 17.5.1981

Dagelijks te 7.40 u., behalve op 17 en 23.5.1981

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Dagelijks te 11.40 u., te 15.45 en te 19.10 u.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 23.59 u.

Dagelijks te 3 u., behalve op 17.5.1981

Dagelijks te 7 u., behalve op 17 en 23.5.1981

Dagelijks te 9 u., behalve op 18.5.1981

Dagelijks te 21 u., behalve op 23.5.1981

Op 22 en 23.5.1981, bijk. afv. te 12 u. en te 15 u.

Op 23.5.1981, bijk. afv. te 18 u.

Afvaarten uit Folkestone :

Dagelijks te 22.45 u.

Dagelijks te 1.10 u., behalve op 17 en 23.5.1981

Dagelijks te 20.55 u., behalve op 23.5.1981

JACHTHAVENS

Het Vlaams Gewest is, zoals reeds vroeger gemeld, eigenaar geworden van de jachthavens aan de kust. De « natte infrastruktuur » (kaaimuren, havenbodem, glooiingen e.d.) blijven weliswaar eigendom van Openbare Werken, maar de exploitatie en het beheer komen volledig in handen van het Vlaams Gewest. Een overdracht die voor het Vlaams Gewest wellicht nog problemen zal stellen, want het ligt voor de hand, dat Openbare Werken wel zo handig zal zijn om de « niet-natte infrastructuur » voortaan voor rekening van het Vlaams Gewest te laten ook. En te Nieuwpoort bijvoorbeeld zal men in de voltooiingsfase van de nieuwe jachthaven nog wel een paar honderd miljoen nodig hebben, die nu moeten geput worden uit de begroting van het Vlaams Gewest.

Binnen de Vlaamse Executieve zijn hardnekkige discussies gevoerd over de formule, die nu moet gehanteerd worden om die jachthavens te exploiteren. Men was het kennelijk zo oneens, dat alles bij het oude blijft. Dit betekent dat theoretisch althans de verdeling van de ligplaatsen nog steeds gebeurt door de hoofdwaterschout der kust en dat dus de clubs voort hun gang kunnen gaan in de praktijk zoals vroeger.

Energiebesparing in de visserij door aanwending van zeilen

In ons huidig nummer geven wij virvolg en slot over de mogelijkheden en beperkingen van het gebruik van zeilvoortstuwing in de zeevisserij.

RICHTLIJNEN EN ONTWERPEN

Elk schip vereist naast energie voor de voortstuwing hulpvermogen voor een groot aantal zaken en dit geldt zeker ook voor de vissersvaartuigen.

Allereerst is energie nodig voor manoeuvreren in havens, navigatiesystemen, communicatiesystemen, klimaatregeling (elektriciteit, verlichting en verwarming), watervoorziening. Daarnaast moeten allerlei hulpwerktuigen worden aangedreven zoals kranen, lieren, pompen, etc.

Bij vissersschepen komt daar nog bij visverwerkingsmachines (spoelmachines, frosters, etc.), koel- en vriesinstallaties voor visruimen, energie voor netsondes, sonar, visloep, etc.

De verhouding hulpvermogen/voortstuwingsvermogen geeft aan voor welk scheepstype de meeste besparingen zijn te verwachten door toepassing van zeilvoortstuwing, aangezien het gebruik van windkracht voor de energievoorziening van de hulpmotoren op praktische bezwaren zal stuiten.

De Fransman Paul Foussat geeft voor de verschillende visserijmethoden de volgende waarden op:

hulpvermogen voortstuwing	methode
0.05	visserij op tonijn met sleeplijnen
0.10	beugvisserij
0.10	vallen en pottenvisserij (b.v. op kreeft)
0.20	drijfnetten
0.20	ringzegen op haringachigen (b.v. sardine, ansjovis)
0.25	purse-seine op makreel en haring

De methode met de laagste coëfficiënt is het gemakkelijkste 'onder zeil te brengen'. Met het stijgen van dit coëfficiënt wordt de toepassing van windkracht onrendabel. De door zeilen mogelijk te leveren opgewekte stuwkracht is slechts voldoende bij visserijmethoden met een zeer lage weerstand, zoals het vissen op tonijnachtigen met sleeplijnen, daar anders de vissende snelheid niet groot genoeg zal zijn.

Een andere eis is dat het schip in staat moet zijn om een omvangrijke tuigage te voeren, m.a.w.: de aanvangsstabiliteit en de stabiliteitsomvang moeten voldoende zijn omdat anders het hellend moment, dat ontstaat door de winddruk niet kan worden opgevangen.

Zeilschepen moeten als reaktie op de windkrachten in redelijke mate dwarskracht kunnen leveren, daar de drifthoek (hoek tussen koers van het schip en de langsscheepse as) anders te groot zou worden. Men zegt dan, dat het schip teveel 'verlijert'.

Bij zeiljachten wordt hierin voorzien door het aanbrengen van een kiel of een zwaard, welke samen met het roer de dwarskracht levert.

Een zeilend vissersschip moet zo gebouwd zijn, dat de bediening van de zeilen het behandelen van het vistuig niet belemmert.

In de hierboven besproken ontwerpen is hieraan ruimschoots gedacht. Oprolbare zeilen zijn doorgaans gemakkelijk bedienbaar, al zal moeten worden nagegaan of het oprollen ook bij ijsafzetting nog mogelijk zal zijn. Daarnaast leveren rolsystemen de mogelijkheid snel zeil te reven bij harde wind.

DE NEDERLANDSE SITUATIE

Na deze boemlezing van buitenlandse ontwerpstudies zullen we de toestand van de Nederlandse zeevisserij eens onder de loep nemen.

In 1979 hadden we de beschikking over 502 schepen met als hoofdbedrijf de kottervisserij. Het gemiddeld motorvermogen van deze groep schepen bedroeg 494 kW (671 pk). In de kategorie grote zeevisserij oefenden over dat jaar 27 schepen de visserij uit met een gemiddeld motorvermogen van 1361 kW (1851 pk). Deze cijfers zijn ontleend aan het Jaarverslag Visserij 1979 van het Ministerie van Landbouw en Visserij.

De gemiddelde motorvermogens vertoonden in de periode 1973-1979 een kontinue stijging, ondanks de sterke stijging van de brandstofprijzen. Het is niet te verwachten dat deze groei zich doorzet zonder het rendement van het visserijbedrijf in gevaar te brengen. Energiebesparing wordt noodzaak. Hiervoor bestaan vele mogelijkheden waaronder het omschakelen op energievriendelijke visserijmethoden zoals de Deense spanzegenvisserij, de Snurrevaadvisserij, het gebruik van staande netten, etc.

Daarnaast kan het rendement van de huidige vismethoden (trawl, boomkor) tenminste tijdelijk worden verbeterd door efficiëncy-verbetering van de voortstuwingsinstallatie, het overgaan op goedkopere zware-olie soorten, een weerstandsvermindering van de netten door middel van grotere maaswijdten of voor de bloedkorren andere stimuleringsmethoden waardoor met minder wekkers kan worden volstaan.

De rol van zeilvoortstuwing zal voor de visserijmethoden, die veel energie vergen gering zijn. Bij het varen naar en van de visgronden zou bij gebruik van zeilen en de motor tezamen wel wat bespaard kunnen worden. De huidige scheepstypen hebben echter veel beperkingen, omdat ze qua stabiliteit en inrichting niet gebouwd zijn op het varen met voldoende grote tuigages, terwijl de rompvormen ook niet optimaal zijn voor het bereiken van een redelijke snelheid onder zeil.

De passieve visserijmethoden, die minder energie vergen, lijken meer mogelijkheden te geven voor de hulpvoortstuwing met zeilen. Het zou onderzocht moeten worden in welke mate deze methoden ingevoerd kunnen worden. Het sukses, dat enkelen op dit gebied hebben wordt waarschijnlijk mede bepaald door het ontbreken van konkurrentie. Bijvoorbeeld bij de staande nettenvisserij bij wrakken is het duidelijk dat het aantal geschikte lokaties het totaal aantal vissers, die hiermee hun brood kunnen verdienen beperkt.

Indien men op grote schaal staande netten of beugen zou gaan gebruiken in het Nederlandse kustgebied zal ongetwijfeld de trawlvisserij hiervan hinder ondervinden

Naast deze ruimtebeperkingen moeten ook de beperkingen die het fysisch milieu geeft in acht worden genomen. De gemiddelde stroomsnelheid bijvoorbeeld zal op vele plaatsen te groot zijn voor de toepassing van staande netten of drijfnetten.

KONKLUSIES EN STELLINGEN

De meest reële besparing bij toepassing van zeil(hulp)voortstuwing zijn te verwachten bij passieve visserijmethoden zoals drijfnetvisserij, staande nettenvisserij, beug en kollen. Deze methoden zullen slechts marginaal een rol spelen in het Nederlandse visserijbedrijf zolang de opbrengsten nog kostendekkend zijn bij de nu gangbare visserijmethoden.

De interaktie tussen aktieve en passieve methoden zal door ruimtegebrek problemen kunnen gaan opleveren bij een opbloei van de passieve methoden. Het kustgebied rond Nederland heeft echter beperkingen voor de passieve methoden, zoals sterke stroom (bij drijfnetvisserij, wrakkenvisserij, etc.).

Om teleurstellingen te voorkomen moet bij het ontwerp van zeilende vissersvaartuigen zowel aan stabilliteitseisen als aan eisen die het visserijbedrijf stelt worden voldaan. De scheepsromp moet zodanig worden ontworpen, dat de weerstand zo laag mogelijk is. Daarnaast moet hij in staat zijn om de dwarsscheepse komponent van de door de zeilen opgewekte kracht op te vangen. Hiervoor lijkt een aanzienlijke kiel of zwaard noodzakelijk.

NABESCHOUWING

Dit artikel moet worden gezien als een eerste aanzet tot het vormen van ideeën omtrent energiebesparing door middel van zeilen.

Het is niet de enige methode en misschien niet eens de beste, maar het is wel een methode, die als hij eenmaal bewezen heeft te voldoen, dit waarschijnlijk zal blijven doen, want prijsverlagingen van brandstoffen zijn niet te verwachten.

De beste onderzoekmethode is het in de praktijk uit te proberen. Maar dan wel met de huidige kennis van de aerodynamika van het zeil en de hydrodynamika van de scheepsromp en met de huidige technieken en materialen. Zonder deze inzichten blijft sukses waarschijnlijk uit.

SAMENVATTING

Dit artikel behandelt de mogelijkheden en beperkingen van het gebruik van zeilvoortstuwing voor de visserij. Een aantal buitenlandse ontwerpstudies en projekten worden nader bekeken, waarna wat algemene richtlijnen voor het ontwerp van zeilende vissersvaartuigen worden gegeven. Vervolgens wordt de blik gericht op de Nederlandse situatie, waarin momenteel slechts marginaal ruimte is voor toepassing van deze energiebesparingstechniek. Het betreft hier echter meer een diskussiestuk dan een afgeronde 'feasibility study'.

75 man ontslagen bij Beliard

Enkele weken terug, gaven we in onze uitgave een uitgebreid artikel over de arbeidsmogelijkheden bij Beliard-Murdoch te Oostende en vooral over de toekomstmogelijkheden, dank zij de bestelling van tien polyester-mijnenvegers. Toen reeds maakten wij een voorbehoud wat betreft de overbruggingsmogelijkheden omdat de bouw van de mijnenvegers zeker niet vóór het einde van 1982 zou kunnen aanvangen. Verder werd en wordt nog een tweede voorbehoud door ons gemaakt, voorbehoud dat we nergens anders weervinden en dat betrekking heeft op de omschakeling van staalbouw naar versterkte vlasvezelbouw.

Men stelt het nu te gemakkelijk voor alsof alle werknemers uit de staalbouw van gisteren, eenvoudig dezefde konstrukteurs voor de polyesterbouw van morgen kunnen zijn. Als we dan ook de eisen van vakbonden nagaan, waaronder het terug in dienst nemen in de polyesterbouw van de eventueel thans te ontslaan staalbouwers, dan vinden we dit toch nog al te simplistisch. De vakbonden zijn niet in staat zelf iets te ondernemen en willen overal hun eisen voor wet nemen. Als het allemaal zo goed gaat, waarom nemen zij de zaak niet in handen. 't Is immers iets nieuws en zij zullen zoals Mitterand in Frankrijk daarmee de tewerkstelling oplossen. We raden de syndikaten dan ook aan om te beginnen hun verzekerden ,de mogelijkheid en de verplichting voor omscholing aan te bieden en op te leggen.

Wat er ook van zij, werd door de directie van Beliard-Murdoch aan de vakbonden medegedeeld, dat minstens 75 man zullen ontslagen worden, gezien het gebrek aan overbruggingsmogelijkheden door het afwezig blijven van werkorders. Er was lange tijd sprake van de bouw van een aanlegponton voor de R.M.T. voor de aanlegsteiger te Dover, maar het schijnt thans vast te staan dat hierover een kruis kan gemaakt worden. Er is ook wel sprake van de bouw in staal van een baggerboot, maar een vaste waarde betekent dit nog niet. Als dit order all kan geboekt worden, dan is het in elk geval niet voor morgen en zal het niet kunnen verhinderen dat er dringend 75 man zal dienen af te vloeien, wellicht binnenkort nog gevolgd door weer anderen. Na de euforie van enkele maanden terug, is dit natuurlijk een pijnlijk nieuws voor de werknemers in het bijzonder als voor de werkgelegenheid in ons arrondissement in het algemeen. Thans werken er nog 193 man bij Beliard en dit zou dus herleid worden tot 118. Zelfs deze hebben dan nog geen absolute werkzekerheid.

SYNDIKALE AGITATIE

De syndikaten gaan natuurlijk niet akkoord omdat de directie hen vroeger zou gezegd hebben, eerst kontakt met hen op te nemen vooraleer tot ontslagen over te gaan. We menen dat het bedrijf ten slotte het best geschikt is om te oordelen of de afdankingen dringend en noodzakelijk zijn. Geen enkel bedrijf zal hiertoe overgaan wanneer er werk genoeg is en het is zeker niet renderend voor een groot bedrijf dat over uitgebreide installaties beschikt en over een uitgebreid machinepark, om met een onderbezetting te gaan werken. Nood breekt echter wet en waarschijnlijk heeft Beliard-Murdoch te kiezen tussen afdankingen of het voor de deur staande failliet, zo er tot geen afdankingen wordt overgegaan. Dan kan elkeen op straat gaan zitten of liefst op de stoep van de syndikaten en syndikale menners kunnen hen dan wel opruien, maar dat is al.

Waarom nemen de syndikaten de bedrijven niet over? We zijn overtuigd, dat zij het allemaal veel beter kunnen oplossen.

Volgens de syndikaten heeft men geen tijd gekregen om een sociaal fonds op te richten voor de werknemers. We menen dat de syndikaten dit probleem eerder hadden moeten aanpakken. Het brugpensioen vanaf 55 jaar is wel een oplossing voor de afzonderlijke arbeiders, maar zeker niet voor de gemeenschap van werkende en betalende burgers die hierdoor de buikriem nog wat nauwer zullen mogen aanhalen.

Wat nu de nieuwe werf betreft, die gebouwd wordt langs het kanaal Oostende-Brugge, ter hoogte van de Solvay Union-Chémique, is men er nog altijd aan de grondwerken bezig en zo te zien, wordt er niet met man en macht gewerkt. Het zal dus zeker niet voor dit jaar noch voor het volgend jaar zijn dat deze werf en de daarop betrekking hebbende installaties en machinepark zullen klaar komen. Wij betreuren ten zeerste dat er geen overbruggingswerk is voor de ontslagen arbeiders en wellicht had de Staat hier voor werk kunnen zorgen, al was het maar door de bouw van vissersvaartuigen te stimuleren door het ter beschikking stellen van aanlokkende subsidies en bouwpremies. In elk geval zijn we overtuigd dat de leiding van Belliard-Murdoch hier geen verwijt treft, maar dat de syndikaten, met hun onverantwoorde eisen, de schuld zijn van het gebrek aan konkurrentiemogelijkheden van de Belgische werven tegenover het buitenland. Het volstaat de lonen en sociale lasten te bekijken en dat zegt alles waarom er geen werk is.

STEUNMAATREGELEN MET HET KARAKTER VAN EEN REDDINGSOPERATIE

Het lid van het Europees Parlement, de heer Cronin, stelde een vraag aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen, waaruit wij besluiten dat bepaalde steunmaatregelen door de landenlidstaten mogen gegeven worden aan een scheepsbouwwerf, wanneer deze steunmaatregelen het karakter van een reddingsoperatie hebben, waarmede de instandhouding van een onderneming voor de bouw, de verbouwing of de reparatie van schepen wordt beoogd. Dit in afwachting van een definitieve oplossing van de problemen waarmede deze onderneming te kampen heeft en die dienen om het hoofd te bieden aan nijpende sociale problemen en de eventueel daaruit vloeiende regionale gevolgen. Dit is als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt te beschouwen. Deze tekst is vervat in het art. 4 van het voorstel van de Commissie voor een richtlijn betreffende steunverlening aan de scheepsbouw, zoals opgenomen in het doc. C.O.M. (80) 461 def.

Wij menen dat dit volledig van toepassing is op het geval Beliard-Murdoch Oostende, in afwachting van het gereed komen van de nieuwe werf en gezien een order voor de bouw van tien mijnenvegers. Alleen kregen we nog geen antwoord op onze vraag of polyesterbouw hieronder valt. Inderdaad verstaat men onder Richtlijn 78/338/EEG onder « scheepsbouw », metalen cascos van 150 Brt. of meer.

Ook hier zou de tekst van de richtlijnen beter dienen omschreven.

Aan de belanghebbenden daar de nodige aandacht aan te verlenen.

DUITSE MARINE OP BEZOEK

De Duitse Landingsbootgruppe van Kiel brengt begin juni een bezoek aan de havens van Oostende en Zeebrugge.

Te dezer gelegenheid worden ze niet alleen te Brugge ten stadhuize ontvangen, maar heeft er ook, zoals elk jaar, een receptie plaats bij de honorair consul van de Bondsrepubliek, de heer Charles Decrop in zijn villa te St. Michiels.

SCHADEGEVALLEN

De Z.30 van rederij De Noordhinder sloeg tijdens zijn laatste reis met beide boelen vast, waardoor de flexibel van de vislier gebroken werd bij het winden om het vistuig los te krijgen.

De Z.38 moest de thuishaven terug aandoen na gans zijn vistuig aan een wrak verloren te hebben.

We vernemen dat het Rijksstation over een ganse lijst van notas beschikt, waar wrakken gelegen en nog steeds ontdekt worden.

Ware dit geen nuttig werk, de reders al deze inlichtingen te bezorgen.

En voor wanneer een opruiming der meeste wrakken in de Noordzee door onze Zeemacht ?

Jaren geleden werd hierover onderhandeld. Sedertdien hoort men daar niets meer van.

Bij het plots vooruitschieten uit de modder om de ligplaats te verlaten, bracht de Z.30, de BB-boeg van de Z.84 schade toe.

De tijhaven van Zeebrugge blijft voor grote vissersvaartuigen bij laag water steeds een moeilijke lig- en meerplaats, daar veel vaartuigen in het slijk blijven steken.

Dat talrijke schepen steeds hun vuil en versleten touwwerk over boord blijven gooien, ondervinden de vissers dagelijks.

Ook de Z.34 van de rederij Coudekerke was er tijdens zijn laatste reis slachtoffer van. Een plastiek tros kwam hier terecht in de schroef, zodat men na tevergeefs pogen naar Douglas moest varen waar een kikvorsman de tros er uit haalde, die 5 meter lang en 10 cm dik was.

Tengevolge van een blikseminslag is de radiozender van de O.369 uitgebrand. Gelukkig kon door snel ingrijpen erger voorkomen worden.

Tijdens zijn laatste reis heeft de Z.525 de visboel van het Engels vissersvaartuig BF.85 «Clara» aangeklampt. De Z.525 haalde de beide boelen in en gaf ze de Engelse schipper terug.

Ook de Z.573 had op zijn laatste reis met grote stukken plastiek af te rekenen die in de schroef verward zaten. Gelukkig konden deze na hard werken verwijderd worden.

De N.579 moest door de Zeetijger naar Oostende opgesleept worden na met het schroef een boomstam geraakt te hebben.

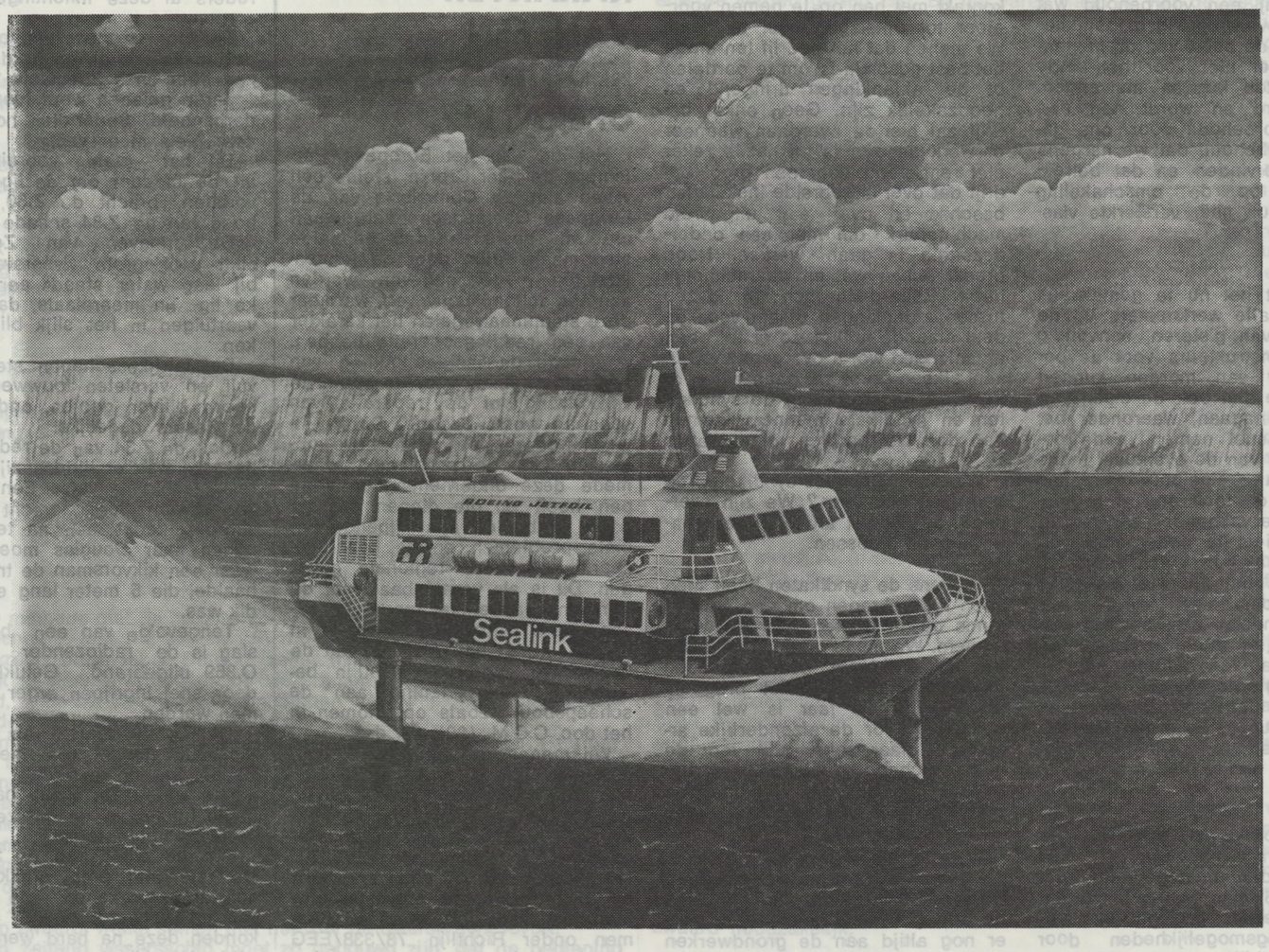
Men deed de haven van Newlyn aan, waar vastgesteld werd, dat vier schroefbladen beschadigd waren en dat het uiteinde van de kiel over een lengte van een meter afgebroken was.

Een noodherstelling werd toegepast door op het roer een oog te lassen van waaruit een stalen kabel naar het achterschip vertrok om het verlies van het roer tegen te gaan.

De schipper beging dan de onvoorzichtigheid op die wijze de visserij te gaan vervoegen. Ter hoogte van de Smalls viel de motor stil, daar de regulator defect was. Zo moest men wel hulp inroepen van de staatssleepboot die het schip veilig naar Oostende sleepte.

VANAF 31 MEI 1981

2 uur sneller naar Groot-Brittannië per Jetfoil (draagvleugelboot) van de « SEALINK » Zeevaartlijnen Oostende-Dover/Folkestone



— Ultra-snelle overvaarten (nl. in amper 1u40) tussen Oostende en Dover.
Treinreizigers/Voetgangers kunnen dank zij onmiddellijk aansluitende treinen zowel te Oostende als te Dover vanuit Oostende in ± 3u30 min het centrum van Londen bereiken en vanuit Brussel in ± 5u30 met inbegrip van de tijd nodig voor douane- en paspoortkontrole te Dover ! Het aantal overvaarten per dag varieert van 6 in elke richtiing in de zomer tot 3 in elke richtiing in de winter.

— Zowel te Oostende als te Dover werden in de onmiddellijke nabijheid van de aansluitende treinen (dus in de spoorwegstations zelf) spectale terminals voor de draagvleugelboten gebouwd, die een vlotte en comfortabele overgang van schip naar trein en omgekeerd moeten in de hand werken.

— De tarieven van kracht op de "klassieke" schepen tussen Oostende-Dover/Folkestone zijn ook geldig op de Jetfoils mits betaling van een toeslag van 350 BF per enkele reis en per passagier vanaf de leeftijd van één jaar. Kinderen van 1-4 jaar betalen alleen de toeslag.

— Gezien de beperkte capaciteit van de Jetfoil (316 passagiers) is de reservering verplicht vanaf de leeftijd van 1 jaar. De reserveringstaks is echter begrepen in het supplement van 350 BF.

X X X

— Nadere inlichtingen alsook biljetten en de Jetfoiltoeslagen kunnen bekomen worden bij

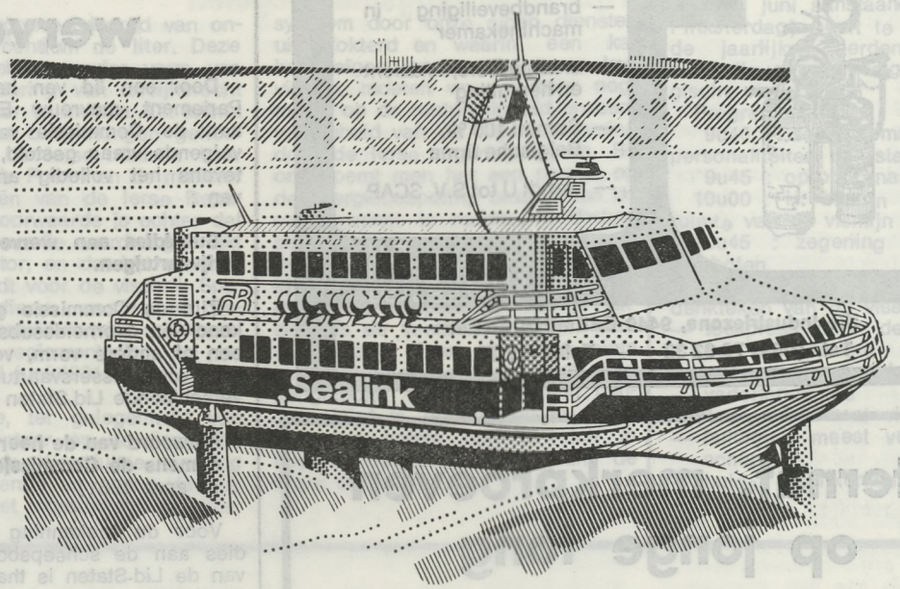
— de erkende reisbureaus

— de stations

— R.M.T. Natiënkaai 5 Oostende

JETFOIL

OOSTENDE-DOVER



Ten einde te beantwoorden aan wat de moderne toerist en zakenman verwacht op het stuk van transport zal de R.M.T. (in samenwerking met haar Britse Poolpartner Sealink UK Ltd.) vanaf 31.5.81 een eerste en vanaf 31.7.81 een tweede jetfoil-tuig inzetten tussen Oostende en Dover. Het gaat om het type 929-115 (Boeing Marine Systems) **dat 316 passagiers met hun handbagage (dus beperkt in gewicht)** zal vervoeren; de oversteek tussen Oostende en Dover of v.v. zal 1 uur en 40 minuten in beslag nemen.

Aan beide eindpunten van de lijn zullen rechtstreekse treinen onmiddellijk aansluiting geven met de meeste Jetfoildiensten, van en naar Londen enerzijds en van en naar Brussel/Keulen en Roosendaal (Nederland) anderzijds.

Gedurende de zomermaanden zullen dagelijks tot zes heen- en terugreizen uitgevoerd worden en de rest van het jaar zal minstens driemaal per dag heen en terug gevaren worden. De dienstregelingen van de Jetfoils met aansluitende treinen voor de periode van 31.5.81 tot 22.5.82 werden op de C.E.H. in september jl. definitief vastgelegd. (C.E.H. = Conference Européenne des horaires des trains de voyageurs).

Vanuit Oostende kan men in ongeveer 3 uur 30 minuten in Londen zijn, met inbegrip van douaneformaliteiten en paspoortcontrole in de haven van Dover. Brussel - Londen wordt ongeveer 5u30, Rosendaal - Londen 6u30 en Keulen - Londen ongeveer 8u30.

Zowel te Oostende als te Dover zullen in de onmiddellijke nabijheid van de aansluitende treinen (dus in de spoorwegstations zelf) speciale terminals voor de draagvleugelboten gebouwd worden, die een vlotte en comfortabele overgang van schip naar trein en omgekeerd moeten in de hand werken.

De reiziger zal zijn reisgoed niet kunnen laten inschrijven. In de haven van vertrek levert hij zijn bagage, die met een speciale container a/b Jetfoil vervoerd wordt, in een houdt eventueel handtas, aktentas of dergelijke bij zich. Bij aankomst zal hij zijn bagage terug oppikken aan een loopband (zoals in luchthavens).

De tarieven die op 31.5.81 van kracht zullen zijn op de "klassieke" schepen tussen Oostende-Dover/Folkestone, zullen ook van toepassing zijn op de Jetfoils mits betaling van een toeslag van 350,— BF per enkele reis en per passagier **vanaf de leeftijd van één jaar.** Kinderen van 1 tot 4 jaar betalen alleen de toeslag.

Gezien de beperkte capaciteit van de Jetfoil zal de reservering **verplicht** zijn vanaf de leeftijd van 1 jaar.. De "Jetfoil" reiziger **moet** dus in het bezit zijn van een vervoerbewijs **plus** een internationaal toeslagbewijs (voor Jetfoil) dat terzelfdertijd dienst doet als reserveringsbewijs.

Alleen de reizigers die in het bezit zijn van een dergelijk toeslag/reserveringsbewijs zullen de zekerheid hebben de door hen gewenste overvaart te kunnen medemaken. Reizigers zonder reservering zullen evenwel worden toegelaten zolang er plaats beschikbaar is, mits, betaling van de "Jetfoil" toeslag bij inscheping.

De reserveringen geschieden via de spoorwegstations en de reisbureaus zowel vanuit Groot-Brittannië als vanop het Continent en dit volgens de regels en voorzieningen terzake voorgeschreven door de respektievelijke spoorwegadministraties van hun land van inplanting wat dus inhoudt dat die reservering ook per computer zal kunnen gebeuren bv. in Groot-Brittannië, België, Duitsland en Nederland.

Reserveringen voor het aansluitend treintraject Londen - Dover of v.v. zijn overbodig daar bijzondere jetfoil-treinen circuleren, alleen toegankelijk voor Jetfoilreizigers. Vanuit en naar Oostende is er facultatieve reservering voor de aansluitende internationale treinen zoals thans reeds voorzien.

Men zal kunnen reserveren voor het "rokers" of "niet-rokers" dek.

Tijdens de overvaart zullen slechts sandwiches, koffie, thee en frisdranken worden opgediend; rookwaren, alcoholische dranken, parfum en reukwaren zullen eveneens worden verkocht. Betaling is mogelijk in vier munten, BF, DM, FL. en Eng. Pond.

Tenslotte enkele technische gegevens betreffende de Jetfoils.

Kruissnelheid : 42 tot 45 knopen, d.w.z. 78 tot 83 km/u.

Gewicht : 115 ton

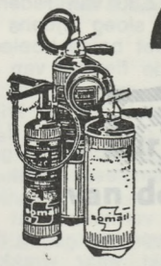
Lengte : 27,40 meter

Breedte : 9,10 meter

Diepgang : — met vleugels omhoog : 1,90 m
— met vleugels naar beneden : 5,20 m
— varend : 1,40 tot 2 m

Voortstuwing : twee gasturbines van 3.700 PK die elk twee "waterstralen" aandrijven.

Passagierscapaciteit : 316 reizigers met hun bagage.



— brandbeveiliging in machinekamer
— snelblussers, nazicht en hervulling
— Somati 100 % Belgische firma
— wendt U tot S.V. SCAP

somati

IIIe Industriezone, 9440 EREMBODEGEM
Tel. (053) 70 32 32 — Telex 12376

Internat. merkproeven op jonge tong

Vorige week werd gestart met een internationaal merkprogramma op jonge tong in de bijzonderste kweekgebieden van de Noordzee. Aan dit programma nemen deel het «Rijksinstituut voor Visserijonderzoek» (IJmuiden), het «Fisheries Laboratory» (Lowestoft), het «Institut für Küsten und Binnenfischerei» (Cuxhaven) en het «Rijksstation voor Zeevisserij» (Oostende).

Ongeveer 13.000 jonge tong zal van een merkteken worden voorzien. Dit teken is het bekende Petersenmerk, bestaande uit twee schijfjes verbonden met een roestvrije draad die doorheen het visvlees wordt geprikt. Het schijfje op de rugzijde van de vis heeft een gele kleur en bevat de gegevens van het instituut dat voor de uitzetting instaat. Voor de Belgische merken betekent dit een B met een volgnummer gaande van 5.000 tot 8.000. Het schijfje op de onderzijde van de tong is helrood gekleurd.

De bedoeling van deze merkproef is het verkrijgen van meer informatie omtrent de migratiewegen van de tong vanuit de kweekgebieden. De jonge tong verblijft immers gedurende ongeveer de eerste twee levensjaren afgezonderd van zijn ouderpaar in de ondiepe kustwateren. Bij het bereiken van de geslachtsrijpheid wordt de ouderpopulatie terug opgezocht en vervoegd. Vermits in de Noordzee verschillende zgn. sub-populaties van tong voorkomen, zal de proef moeten uitwijzen hoe de jonge tong zich na de kweekperiode verplaatst en bij welke sub-populatie hij behoort. De dichtheid van de juveniele tong die elk jaar ook internationaal wordt geschat, zal na deze proef ook beter met de dichtheid van de sub-populaties in verband kunnen worden gebracht.

De internationale merkproef vergt van het onderzoek een belangrijke inspanning. Het succes ervan zal echter afhangen van het terug opvangen en terugbrengen van deze gemerkte tongen door de vissers. Het totaal uitgezette tong is vastgesteld op basis van vroegere merkproeven die een terugmeldingsgraad tussen de 10 en de 20 t.h. opleverden. Er moet ook worden gewezen op het feit, dat alhoewel de minimum-aanvoerlengte van tong op 24 cm is gesteld, de gemerkte tongen met momenteel een lengte tussen 13 en 22 cm zonder meer mogen worden gevangen en binnengebracht. Tenslotte kan nog worden herhaald dat een premie van 120 fr. wordt gegeven aan degene die het merk en de tong terugbezorgt.

De terugbezorging kan geschieden op het Rijksstation voor Zeevisserij zelf, Ankerstraat, 1, te Oostende, ofwel bij de Vismijndirectie te Zeebrugge en de Vismijndirectie te Nieuwpoort.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Geen speciale toelagen aan werven voor treilers

Door een lid van het Europees Parlement, mevrouw Ewing, werd aan de Commissie van de EEG volgende vraag gesteld, waarop wij tevens het volledig antwoord geven :

Subsidies aan werven voor visserijvaartuigen.

Zijn de Commissie gevallen bekend van overheidssubsidies, in de een of andere vorm, voor de werven voor vissersvaartuigen in de verschillende Lid-Staten ?

Antwoord van de heer Andriessen namens de Commissie
(3 april 1981)

Voor de toekenning van subsidies aan de scheepsbouwindustrie van de Lid-Staten is thans de vierde richtlijn van de Raad betreffende de steunverlening aan de scheepsbouw (Richtlijn 78/338/EEG) (1) van kracht. Onder de definitie van «scheepsbouw» in artikel 1, sub a), van de richtlijn valt eveneens de bouw van visserijschepen voor de zeevisserij, met metalen casco, van 150 bruto registerton of meer. De visserijvaartuigen die hieraan voldoen kunnen, evenals andere schepen, in aanmerking komen voor de verschillende soorten steunmaatregelen als bedoeld in de artikelen 2, 4, 5, 6 en 7 van de richtlijn, mits aan de in deze artikelen gestelde voorwaarden wordt voldaan. De Commissie zijn evenwel geen specifieke steunregelingen bekend ten behoeve van de werven voor in de richtlijn bedoelde of andere typen visserijvaartuigen.

Aan de hand van dit antwoord leren we dat er wel subsidies aan scheepswerven gegeven worden door de EEG, maar dat deze subsidies niet gegeven worden voor de bouw van een speciaal type van vaartuig. Anderzijds wordt wel subsidie gegeven aan de scheepswerven voor vaartuigen gebouwd in staal van 150 Brt of meer. Het visserijschip wordt dus gelijk gesteld aan een gewoon vaartuig en voor de bouw hiervan wordt steun verleend aan de werf of scheepsbouwindustrie van het ogenblik dat het vissersvaartuig 150 Brt meet of meer. We menen dat de scheepswerven dus in het bepalen van de bouwkosten voor een vissersvaartuig van 150 Brt of meer, rekening zouden moeten houden met de EEG-subsidie zodanig dat dit dan ook aan de visser-reder zou ten goede komen.

Dit is echter moeilijk te kontroleren en het stelsel door ons ministerie van Verkeerswezen gehuldigd, nl. de VOZOR gelden toevertrouwen aan jonge schippers en motoristen of een sloopremie op voorwaarde dat aan nieuwbouw gedaan wordt, heeft een veel daadwerkelijker nut.

Daarover hebben we het na de bespreking van de begroting van Verkeer.

IJMUIDEN WEERT ZICH TEGEN MOGELIJKE INPLANTING UNION-OIL

Ter gelegenheid van een werkbezoek dat de Nederlandse minister van Sociale Zaken, de heer Albeda, aan IJmuiden bracht, heeft de woordvoerder van de Nederlandse Zeevisgroothandel voor de visserij op het belang van de haven van IJmuiden gewezen. Vooral met de gestegen aanvoer van makreel en wellicht binnen afzienbare tijd, het terug openen in de Noordzee van de haringvisserij, heeft men op de noodzakelijkheid gewezen van uitbreiding van havenfaciliteiten voor de visserij, namelijk meer invriesmogelijkheden en verwerkingsbedrijven. Met de inzet van immer groter en dieper liggende treilers, zou ook de havendiepte vooral langs de aanlegplaatsen dienen aangepast te worden. Volgens de zeevisgroothandel, ligt de toekomst van IJmuiden bij de visserij en zouden er dus geen andere aktiviteiten, vreemd aan de visserij mogen ingeplant worden. Het is duidelijk dat men hier vooral had tegen de pogingen van «Union-Oil» om zich in de haven van IJmuiden in te planten en er akkomodaties voor een aanleg- en losplaats voor te behouden, samen met de bouw van opslagplaatsen v. olieprodukten. Het is begrijpelijk dat de visserij en de verwerkingsbedrijven dergelijke inplanting zeer ver wensen te houden. Men denkt hierbij vooral aan bevuiling van het water, kaden en omliggende, wegens olieresten, enz..... Daar is nog altijd een strijd aan de gang in IJmuiden en tegen bepaalde instanties van de gemeente Velsen, die zouden gewonnen zijn voor inplanting van oliebedrijven, vanwege de werkverschaffing. Volgens de visserij en de zeevisgroothandel liggen er echter ook mogelijkheden tot meer werkverschaffing bij de visserij zelf en het zijn deze mogelijkheden die in de eerste plaats moeten waar gemaakt worden. Dit alles ligt wellicht niet in de onmiddellijke bevoegdheid van de hr Albeda, maar het bewijst tevens het inzicht van de visserij en aanverwante verwerkingsbedrijven om iedereen duidelijk te maken van hun verzet tegen het inplanten van bedrijven, die uit hun natuur zelf niet visvriendelijk zijn. De oliemanagers beschikken echter over 'n zeer lange arm en de visserij zal dus zeker op haar tellen dienen te letten.

Ook Ierland geeft een brandstofsubsidie

Nadat men te Brussel er maar niet toekomt om een gemeenschappelijke EEG-subsidie op de verbruikte brandstof toe te kennen, nemen steeds meer en meer landen van de EEG hierin afzonderlijke maatregelen.

Bepaalde landen omzeilen dit door rechtstreekse financiële hulp uit te keren aan de rederijen zelf. zoals dit onder meer in Groot-Brittannië. een nieuwe financiële steun van bijna één miljard B. fr.) en zo pas in Westduitsland gebeurde (491 miljoen B. fr.). Landen zoals Frankrijk, Denemarken en nu recent Ierland geven een rechtstreekse subsidie op de brandstof zelf. Nadat men vroeger in Ierland er toe gekomen was een al te bescheiden ristourne te geven van zowat 5 centiem de liter, wordt nu een teruggave bezorgd van ongeveer 27 centiem de liter. Deze ristourne gebeurt onder vorm van een vermindering van accijnsrecht door de reder te kwijten. Dit is het resultaat van besprekingen gehouden tussen de Ierse minister voor Visserij, de h. Power en de minister van Financiën van de Ierse Republiek. Een voorwaarde is echter dat hydrokarboon olie wordt gebruikt voor de motor, en dat het vaartuig ingezet wordt voor de visserij. Speciale formulieren worden ter beschikking gesteld van de schippers. De nieuwe reglementering zal ingaan vanaf 1 juni 1981.

Nadat we, ter gelegenheid van ons kommentaar op de financiële steun die de Westduitse regering zopas verleende aan haar visserij, wezen op het ingewikkeld subsidiesysteem door onze eigen diensten uitgedokterd en waarin een kat haar eigen jongen niet terug kan vinden, moeten we nu maar nogmaals op de rechtlijnigheid en eenvoudigheid van de tegemoetkoming door de Ierse regering wijzen. Bij ons noemt men het een premie op de energiebesparing omdat men de schijn wenst te redden. Ondertussen zitten onze reders en schippers terug opgezadeld met een onmogelijke of moeilijk bij te houden administratieve rompslomp, terwijl anderzijds de veelbelovende en aangekondigde eigen steun op niets kan uitdraaien wanneer niet kan aangetoond worden dat men minder aktief is opgetreden in 1981, want tot zoiets herleidt zich in feite de Belgische steun aan de eigen visserij.

VISSERSHULDE TE NIEUWPOORT

Op 8 juni aanstaande (tweede Pinksterdag) heeft te Nieuwpoort de jaarlijkse herdenking plaats aan alle op zee omgekomen Belgische vissers.

Programma :

9u40 : samenkomst van de personaliteiten ten stadhuize
9u45 : optocht naar de kaai
10u00 : H. Mis in de benedenruimte van de vismijn
10u45 : zegening van de vissersboten
11u00 : plechtigheid aan het gedenkteken van de vissers :
— toespraak door de heer schepen W. Vermote
— neerleggen van bloemen
— vaderlands lied
11u30 : feestzaal vismijn :
— huldiging meest verdienstelijke schepen
— hulde «Duinkerkse redders»;
— receptie.

samenwerkende vennootschap

HULP IN NOOD

onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h.r.o. 11.151 — bank brussel lambert 384-1605068-93 — postrekening 000-0081289-03

telefoon (059) 32.16.89 — h. baelskaai 27 — 8400 oostende — telex : hunood 81229

STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING

Overeenkomstig art. 31 der statuten hebben wij de eer U uit te nodigen tot de Statutaire Vergadering van de maatschappij die zal doorgaan op VRIJDAG, 29 MEI 1981 om 16 u. in de grote cafetaria van het Sportcentrum, Spuikomlaan 21, te Bredene.

DAGORDE

1) goedkeuring van het verslag van de Raad van Beheer over de maatschappelijke werking gedurende het jaar 1980;
2) verslag van het College van Commissarissen;
3) goedkeuring van de Balans, Winst- en Verliesrekening afgesloten op 31 december 1980;
4) ontlasting te verlenen aan beheerders en commissarissen voor 1980;
5) vaststelling van de vergoeding voor commissarissen ingevolge art. 92 van de statuten.
6) vaststelling bedrag teruggave premie 1979 en 1980.

Gezien de belangrijkheid van de dagorde, rekenen wij ten stelligste op uw aanwezigheid.

Namens HULP IN NOOD

P. Vandenberghe
Directeur

Coene A.
Voorzitter

Londen te Luxemburg veroordeeld wegens eigen Visserijbeschermingsmaatregelen

Zoals we verleden jaar reeds meedeelden, had Groot-Brittannië, eigenmachtig nationale maatregelen genomen ter bescherming van de visstand en deze van toepassing gemaakt op de visserij van alle EEG-landen. Aldus werden in de Britse wateren vanaf 1 juli 1980 de netmaaswijdten voor de bodemvis gebracht van 70 mm tot 75 mm voor enkel geknoopte netten en van 75 tot 80 mm voor dubbel geknoopte netten. Voor de kreeftjes werd de netmaaswijdte zelfs verplichtend gesteld in de Britse wateren op 70 à 75 mm. waar dit voorheen slechts 50/55 mm. was. Ook wat kwota en minimumlengte van de vis betreft had Groot-Brittannië eigen nationale maatregelen getroffen en deze opgelegd aan de vissers uit de landen lidstaten van de EEG.

De verhoging van de netmaaswijdte voor de kreeftjesvissers, had niet alleen bij de eigen vissers kwaad bloed gezet maar vooral bij de Bretoenen die weigerden hun netmaaswijdte aan te passen omdat zij in orde waren met de Franse en EEG-reglementering. Dit gaf aanleiding tot het opbrengen van heel wat Bretoense en Normandische kreeftjesvangers, hoofdzakelijk naar Milford met een veroordeling voor een Britse rechtbank als gevolg. Het standpunt van Groot-Brittannië was, dat zij eigen beschermingsmaatregelen mochten nemen voor de instandhouding van de vissoorten, wanneer zij hierbij de eigen visserij niet bevoordeligden en geen diskriminatie schepten ten opzichte van de vissers uit de andere lidstaten. In Bretagne gingen de vissers zelfs in staking en er werden in dit verband vertegenwoordigers te Parijs ontvangen. Groot-Brittannië stoorde zich daar echter niet aan, zodat Frankrijk zich verplicht achtte klacht in te dienen bij de Commissie te Brussel die de zaak, voor het EEG-Hof van Justitie te Luksemburg bracht. Thans werd er 'n uitspraak geveld, waarbij Groot - Britttannië in het ongelijk werd gesteld. Dit land had een bepaalde tijd, in zijn intrede in de EEG, wel het recht om nationale aanpassingsmaatregelen te treffen ter bescherming van de visstand en zonder diskriminatoir karakter, maar deze periode was sinds 1 jan. 1979 voorbij, zodat het vanaf dit ogenblik alleen de Commissie te Brussel was, die algemene en voor de ganse Gemeenschap bindende maatregelen mocht treffen.

Dit was trouwens ook de argumentatie van de verdedigers van de opgebrachte Franse vissers voor de Engelse rechtbank. De Franse vissers werden echter allen veroordeeld met inbeslagname van de netten met de zogezegde te kleine netmaaswijdten terwijl eveneens een boete diende betaald te worden. Men vraagt zich derhalve nu ook af, wat er nu van de boetes en wat met de inbeslag genomen netten zal geworden, vermits dit wederrechterlijk gebeurde volgens de uitspraak van het Hof van Justitie te Luksemburg. De opgebrachte vissers leden daarbij ook heel wat ekonomische schade wegens visverlet en het opstomen en terug varen van en naar de Britse haven.

S.V. SCAP

H. Baelskaai 27, Oostende
Telex Hunood 19.229
Postcheckrekening 000-0018222-83
H.R.O. 15007
Tel. Burelen (059) 32 29 51 - 32 09 31
Werkhuis (059) 32 39 79 - 32 08 20

STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING

Wij hebben de eer U hierbij uit te nodigen tot de Statutaire Algemene Vergadering, welke zal gehouden worden in de grote cafetaria van het Sportcentrum, Spuikomlaan 21, te Bredene, VRIJDAG 29 mei om 15 u.

Dagorde :

1. Verslag van de Raad van Beheer
2. Verslag van het Kollege van Kommissarissen
3. Goedkeuring Balans en Winst- en Verliesrekening per 31-12-1980
4. Ontlasting te geven aan beheerders
5. Ontlasting te geven aan Kommissarissen
6. **Vaststellen teruggaven voor 1980** en bestemming van het saldo alsook uitkering van aandelen aan uittredende leden.
7. Vaststellen vergoeding Kommissarissen
8. Lidgeld 1981 en 1982
9. Verscheidene

Gezien de belangrijkheid der dagorde, rekenen wij ten stelligste op Uw aanwezigheid.

Met de meeste hoogachting,
Namens de Beheerraad

De Direkteur
P. VANDENBERGHE

De Voorzitter
E. VERLEENE

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

OOSTENDE

Nog steeds bepalen de bokkenvissers het grootste gedeelte van de aanvoer en zeker van de opbrengst. Geen IJslandvis, de enige die er kon zijn moest met motordefect naar Engeland gesleept worden. Van de Monkey Bank hebben we maandag een vangst gekregen. De prijzen voor de verschillende soorten waren erg goed zodat een gemiddelde van rond de 2350 fr bereikt werd. Best verkocht waren hier grote schelvis, vlaswijting, zeewolf en middenslag schelvis. Een opmerkelijke stijging van de kabeljauwprijs op maandag toen tot 75 fr het kg betaald werd voor goede kwaliteit. Kanaalkabeljauw moest het zoals steeds met minder doen maar kreeg toch nog tot 50 fr. Wijting is evenals verleden week, erg schaars geweest. Voor kleine sortering van de West werd dan ook tot 28 fr gegeven, de grote soort liep op tot 40 fr het kg. Rariteiten als rode knorhaan, rog en rode poon waren meer dan duur. Voor rode knorhaan werd maandag zelfs tot 96 fr. het kg. betaald. Als men weet dat zowat de helft ervan niet kan verkocht worden na het kuisen, kan men zich voorstellen dat alleen goed gespekte beurzen dergelijke visjes kunnen kopen.

Tongen zijn trouwens erg goed op peil gebleven. De kleine soorten waren zelfs nog een 5 fr. het kg. duurder en stegen tot 265 fr. Voor/kleine tong kreeg de hoogste prijs : 269 fr. Voor lappen schommelde de prijs rond de 175 fr., grote tong kreeg rond de 240 fr. en middensoorten werden verkocht tussen 250 en 260 fr. het kg. Voor de meeste schepen lag het gemiddelde dan ook rond de 250 fr., met weinig lappen en meer kleinere soorten kon dit gemiddelde oplopen tot 256 fr. het kg. Voor de bokkenvissers werden dan ook mooie opbreingsten genoteerd. De hoogste was voor de Z.186 die het nog eens te Oostende probeerde en 2.779.647 fr. opbracht.

Kleine vangsten andere vis voor de bokkenvissers die meestal gul en schol in de afslag brachten. Schol was erg duur en noteerde tot 56 fr., de ieksorteringen varieerden tussen 30 en 48 fr. het kg. Hondshaai was eveneens duur, terwijl voor staartvis (erg schaars) tussen 95 fr. en 260 fr. genoteerd werd.

De kustvisserij deed het iets beter deze week. Betere weersomstandigheden waardoor vooral de garnaalaanvoer groter werd. De garnaalprijs bleef schommelen tussen 90 en 125 fr. het kg., wat gezien de kleine vangsten per schip amper genoeg is. Voor de visvangers zijn het vooral de schol en de platjes die het moeten doen. Platjes deden het niet meer vanaf dinsdag toen eerste klas kwaliteit naar vismeel verwezen werd.

VRIJDAG 8 MEI

KANAAL				
O.518	10	30	3005	808.737
O.303	10	20	2685	737.350

MAANDAG 11 MEI

MONKEY BANK				
O.232	15	255	——	602.143
KANAAL				
Z.186	19	145	10105	2.779.647
O.231	17	65	8240	2.153.759
Z.499	20	30	5660	1.475.553
O.274	17	30	2565	968.623
Z.189	11	50	5425	1.453.078
Z.180	11	30	3045	824.432
WEST				
N.597	8	220	——	525.440

DINSDAG 12 MEI

KANAAL				
Z.198	17	35	5760	1.534.260

WOENSDAG 13 MEI

NOORDZEE				
O.275-135	11	1200	——	1.607.366
KANAAL				
Z.183	18	100	4390	1.317.279
WEST				
Z.72	13	140	2800	962.271

NIEUWPOORT

VRIJDAG 8 MEI 1981

Op de vrijdagmarkt losten één bokkevisser, één vaartuig van de West en zes kustvaartuigen hun vangst. Tong nr. 1 kreeg 166 à 170 fr./kg. en tong nr. 2 235 à 245 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 288 à 300 fr./kg. en fruittong of tong nr. 4 290 à 305 fr./kg. Tong nr. 5 werd 286 tot 292 fr./kg betaald en kleine tong aan 255 tot 265 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 310 à 330 fr./kg. aangekocht, middenslag, tarbot tegen 245 à 280 fr./kg. en griet tegen 230 à 250 fr./kg. Staartvis boekte men aan 220 tot 245 fr./kg., tongschar aan 90 tot 140 fr./kg., roodbaard aan 55 tot 65 fr./kg. en rode soldaten aan 60 tot 75 fr./kg. Grote pladijs werd aan 2.250 tot 2.750 fr. de ben genoteerd, drieling- of middenslag pladijs aan 2.500 tot 3.000 fr. de ben en visjes aan 850 tot 1.400 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 3.500 à 4.000 fr. de ben opgekocht en gul tegen 2.250 à 3.000 fr. de ben. Te weinig aangevoerde rog haalde van 75 tot 85 fr./kg., doornhaai van 50 tot 60 fr./kg. en zeehonden van 40 tot 45 fr./kg. Grote wijting boekte men aan 1.900 tot 2.050 fr. de ben en kleine wijting aan 800 tot 1.250 fr. de ben. Voor grote zandschar betaalde men 2.000 à 2.250 fr. de ben en voor kleine zandschar 1.000 à 1.300 fr. de ben.

Goede belangstelling der handelaars met lonende prijsnoteringen kenmerkten de vrijdagmarkt.

MAANDAG 11 MEI 1981

N.1	409	18.301
N.22	624	28.242
N.15	9070	1.109.466
N.346	5973	173.370
N.738	3385	125.640
N.590	5794	188.374
N.211	1797	30.130
N.349	52	8.298

Drie vaartuigen van de West, vier kustvaartuigen en één bokkevisser losten hun vangst op de maandagmarkt. Het leeuwenaandeel der aanvoer werd door de N.15 „De Kottens" opgeëist. Dit vaartuig loste ong. 3.000 kg. tong en 120 bennen vis en besomde 1.109.466 fr. Tong nr. 1 haalde 168 à 174 fr./kg. en tong nr. 2 238 à 247 fr./kg. Bloktong of tong 3 kreeg 260 à 280 fr./kg. en fruittong of tong 4 280 à 290 fr./kg. Tong nr. 5 betaalde men aan 270 tot 286 fr./kg. en kleine tong aan 266 tot 272 fr./kg. Grote tarbot boekte men aan 260 tot 300 fr./kg. en middenslag tarbot aan 240 tot 260 fr./kg., terwijl voor varia 120 fr./kg. werd genoteerd. Griet boekte men aan 200 tot 240 fr./kg.. staartvis aan 196 tot 230 fr./kg., tongschar aan 90 tot 140 fr./kg. en koningsvis aan 120 tot 130 fr./kg. Grote pladijs boekte men aan 2.000 tot 2.500 fr. de ben, drieling- of middenslag pladijs aan 2.000 tot 2.200 fr. de ben en visjes aan 1.000 tot 1.300 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 3.500 à 4.000 fr. de ben aangekocht en gul tegen 2.000 à 3.000 fr. de ben, dit dan volgens sortering. Rog die in geringe mate aangevoerd werd haalde volgende prijsnotering. Moerrog 80 à 85 fr./kg., tilten 75 à 80 fr./kg. en scherpstaarten 70 à 75 fr./fr. Voor grote wijting betaalde men 1.740 à 2.020 fr. de ben en voor kleine wijting 1.100 à 1.240 fr. de ben. Zeehond haalde 2.000 à 2.250 fr. de ben, doornhaai 2.750 à 3.000 fr. de ben en knorhaan 750 à 1.250 fr. de ben. Grote zandschar boekte men aan 1.900 tot 2.300 fr. de ben en kleine zandschar aan 1.300 tot 1.500 fr. de ben. Roobaard werd tegen 2.500 à 3.000 fr. de ben aangekocht en rode soldaten tegen 3.000 à 4.000 fr. de ben.

Goede belangstelling vanwege de handelaars met een stabiele prijsnotering gedurende gans de verkoop, kenmerkten de maandagmarkt.

DINSDAG 12 MEI

N.22	739	26.181
N.788	232	13.602
N.349	36	8.120

WOENSDAG 13 MEI 1981

N.720	6065	220.400
N.710	3220	150.748
N.88	779	47.854
N.788	235	15.099
N.700	968	50.081
N.211	7672	23.103

Twee westvaartuigen en vier kustvissers boden hun vangst op de woensdagmarkt aan. Na geruime tijd uit de vissersaktiviteit te zijn verdwenen loste de N.710 „De „Scorlaine-James" van Ceenaeme Willy zijn eerste vangst. Tong nr. 1 kreeg 175 à 180 fr./kg. en tong nr. 2 245 à 265 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 280 à 300 fr./kg. en fruittong of tong nr. 4 300 à 315 fr./kg. Tong nr. 5 werd tegen 280 à 290 fr./kg. betaald en kleine tong tegen 270 à 280 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 290 à 328 fr./kg. opgekocht, middenslag tarbot tegen 200 à 240 fr./kg. en griet tegen 210 à 240 fr./kg. Tongschar boekte men aan 120 tot 140 fr./kg., rode soldaten aan 70 tot 80 fr./kg. en robaard aan 50 tot 70 fr./kg. Grote pladijs kocht men tegen 2.250 à 2.500 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

(8723V)

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	11.5.1981	12-5-1981	13-5-1981
Lappen	168 - 176	169 - 170	175 - 181
Grote	241 - 243	240 - 245	242 - 246
3/4	249 - 259	250 - 261	253 - 285
Blok	251 - 261	254 - 258	259 - 299
Voor-kleine	262 - 274	269	265 - 279
Kleine	261 - 268	265 - 267	268 - 270
Slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

Grote	164 - 180	178 - 180	180 - 189
Blok	243 - 253	240 - 246	244 - 251
Fruit	250 - 260	248 - 259	246 - 251
Schone kleine	260 - 273	260 - 266	261 - 266
Kleine	274 - 282	274 - 276	272 - 275
Tout petit	268 - 275	271 - 275	272 - 275
Slips	263 - 275	270 - 274	269 - 274

Nieuwpoort

I	168 - 174	170 - 176	175 - 180
II	238 - 248	240 - 260	245 - 265
III	260 - 280	260 - 288	280 - 300
IV	280 - 290	285 - 300	300 - 315
V	270 - 286	275 - 90	280 - 290
Kleine	266 - 272	270 - 280	270 - 280

PLADIJS

Oostende

	11-5-1981	12-5-1981	13-5-1981
Grote	50 - 60	51	51 - 53
Grote iek	43 - 51	49	38 - 40
Kleine iek	.....	.....	.....
Derde slag	28 - 37	35	25 - 28
Platjes	20 - 29	20	20

Zeebrugge

I	55 - 56	54 - 60	60 - 62
II	51 - 52	58 - 64	60 - 66
III	26 - 28	32 - 56	28 - 31
IV	22 - 23	20 - 29	20 - 26
V	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Grote pladijs	.....	.....	.....
Platjes	40 - 50	45 - 50	45 - 50
Drielingen	40 - 44	40 - 45	40 - 45
Moeien	20 - 26	25 - 30	25 - 30

DE PRACHTIGE VISMAPPEN VOOR WINKELS EN SCHOLEN

Door leraars en leraressen, viswinkels en instituten worden ons regelmatig vismappen gevraagd om in de lokalen of in winkels uit te hangen.

Onze lezers worden er attent op gemaakt dat IN VIER TALEN hiernavolgende mappen bij ons nog steeds verkrijgbaar zijn tegen de prijs van 400 fr. per vismap plus 52 fr. verzendingskosten vooraf te storten op bankrekening Bank Brussel Lambert nr. 384-1605797-46 of op p.c.r. nr. 000-0418987-44.

Deze zeer mooie mappen zijn verschillend van aard.

Zo zijn er :

1) Deze die de schaal- en weekdieren in de Noordzee weergeven ;
2) De verschillende soorten vis welke in gans de Noordzee, IJsland en Groenland inbegrepen, te vangen zijn ;
3) De verschillende soorten vis in rivieren en vijvers, gevangen door sport- en lijnvissers ;
4) De talrijke vissoorten in Noord- en Zuid Amerikaanse wateren gevangen.

(10951N)

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
7-5	3	399	33.811			
8-5	8	8.545	481.356			
9-5	1	980	25.389			
11-5	8	27.104	1.669.400			
12-5	3	1.058	49.270			
13-5	7	12.029	537.469			
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
7-5	4	419	43.161	100	105	
8-5	4	302	33.441	108	118	
9-5	2	163	19.320	115	126	
11-5	1	109	12.421	110	118	
12-5	2	279	27.862	93	115	
13-5	2	390	41.178	96	108	

(vervolg van blz. 21)

de ben op, drieling- of middenslag pladijs tegen 2.000 à 2.250 fr. de ben en visjes tegen 1.250 à 1.500 fr. de ben. Kabeljauw kende tegen de prijs van 3.500 à 4.000 fr. de ben zijn afzetgebied en gul tegen 2.250 à 3.000 fr. de ben. Moerrog werd tegen 4.000 à 4.300 fr. de ben geveild, tilten tegen 3.750 à 4.250 fr. de ben en scherpstaarten tegen 3.800 à 4.000 fr. de ben. Wijting werd opnieuw tegen lonende prijzen aan de man gebracht. Grote wijting kreeg 1.800 à 2.050 fr. de ben en kleine wijting 1.250 à 1.400 fr. de ben. Grote zandschar boekte men aan 1.900 tot 2.250 fr. de ben. kleine zandschar aan 1.000 tot 1.300 fr. de ben en knorhaan aan 1.000 tot 1.250 fr. de ben. Zeehond noteerde men aan 2.000 tot 2.250 fr. de ben en doorn- of speurhaai aan 2.300 tot 2.500 fr. de ben.

Alle prijsnoteringen konden goed, lonend en bevredigend genoemd worden.

ZEEBRUGGE

MAANDAG 11 MEI

B.5	778.060
Z.92	2.757.250
Z.105	2.362 630
Z.200	1.679.140
Z.319	2.322 800
Z.418	1.297.570
Z.427	275.120
Z.431	529.356
Z.462	1.488.270
Z.509	1.131.420
Z.512	418.840
	15.040.456

DINSDAG 12 MEI

Z.53	2.634.580
Z.99	2 684.310
Z.181	463.025
	5.781.915

WOENSDAG 13 MEI

Z.42	1.280.770
Z.161	2.037.530
Z.497	1.283.749
Z.525	339.290
Z.559	371.945
Z.560	170.890
	5.484.174

Verwachtingen

VRIJDAG 15 MEI :

Noordzee : Z.62/N.752 (950 manden)

MAANDAG 18 MEI :

West : N.45 — N 719 — Z. 43 — Z.44 (beide vermoedelijk).
Noordzee : O.306/O.123
Kanaal : O.141
Kontainervis : O.168 — O.705 — O.127 — Z.589.

DINSDAG 19 MEI :

Noordzee : O 206/O.229 — N.706/O.243
Kanaal : O.369.

WOENSDAG 20 MEI :

Kanaal : O.83 — Z.583.
Noordzee : N.708/N.709 — N.3/O.279.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

BIJ NORTH SEA FERRIES

Met ingang van 11 mei a.s. is de heer J.A. Boereboom benoemd tot directeur van North Sea Ferries (Belgium) N.V. te Zeebrugge. De heer Boereboom heeft vanaf de oprichting in 1965 geopereerd vanuit Europoort en was als freight manager verantwoordelijk voor het totale vrachtgebeuren van Noordzee Veerdiensten (North Sea Ferries) B.V. met dagelijkse afvaarten voor passagiers en vracht tussen Europoort en Hull alsmede dagelijkse vrachtafvaarten tussen Europoort en Ipswich.

De heer Boereboom volgt de heer Windle op die onlangs plotseling is overleden.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	11-5-1981	11-5-1981	12-5-1981	12-5-1981	13-5-1981	13-5-1981	11-5-1981	13-5-1981
Grote tarbot	257 -320	320 -339	.....	349 -—,—	270 -326	320 -355	260 -300	290 -328
Middelmatige tarbot	.....	282 -318	.....	320 -342	.....	280 -289	240 -260	200 -240
Kleine tarbot	.....	225 -285	.....	260 -275	.....	235 -260	.....	.....
Grote griet	119 -234	259 -—,—	196 -234	239 -256	174 -250	.....	140 -—,—	210 -240
Middelmatige griet	.....	249 -—,—	.....	200 -239	.....	.....	.....	.....
Kleine griet	.....	153 -—,—	.....	142 -159	.....	.....	.....	.....
Grote schelvis	46,—-59,—	.....	.....	.....	16,—-23,—	.....	.....	.....
Middelmatige schelvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine schelvis	16,—-36,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote heek	.....	.....	.....	.....	52,—-104	.....	.....	.....
Middelmatige heek	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine heek	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	52,—-54,—	38,—-—,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	63,—-94,—	88,—-90,—	.....	94,—-102	51,—-103	98,—-108	80,—-85,—	80,—-86,—
Keilrog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	.....	82,—-90,—	.....	90,—-94,—	.....	92,—-102	75,—-80,—	75,—-85,—
Scherpstaarten	.....	.....	.....	.....	.....	106 -110	70,—-75,—	75,—-80,—
Halve mans	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70,—-75,—	75,—-—,—
Teelt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	.....	44,—-—,—	.....	.....	.....	52,—-—,—	.....	.....
Kabeljauw	52,—-75,—	63,—-66,—	.....	42,—-56,—	57,—-59,—	44,—-46,—	70,—-80,—	70,—-80,—
Grote gul	28,—-74,—	60,—-64,—	23,—-46,—	49,—-60,—	17,—-50,—	40,—-44,—	40,—-60,—	45,—-60,—
Middelmatige gul	.....	42,—-44,—	.....	34,—-45,—	.....	34,—-37,—	.....	.....
Kleine gul	.....	34,—-35,—	.....	32,—-36,—	.....	24,—-27,—	.....	.....
Hozemondhamme	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote wijting	15,—-41,—	30,—-35,—	35,—-—,—	35,—-43,—	19,—-43,—	22,—-27,—	34,—-40,—	36,—-41,—
Kleine wijting	.....	16,—-19,—	.....	16,—-18,—	.....	15,—-17,—	22,—-24,—	25,—-28,—
Schar	8,—-32,—	17,—-—,—	.....	10,—-14,—	12,—-36,—	9,—-16,—	30,—-45,—	35,—-45,—
Steenschol	45,—-135	108 -—,—	100 -—,—	.....	20,—-120	.....	.....	.....
Zeehaai	42,—-—,—	58,—-—,—	.....	.....	49,—-56,—	66,—-68,—	16,—-20,—	16,—-20,—
Hondshaai	30,—-34,—	.....	.....	.....	33,—-38,—	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	55,—-60,—	46,—-50,—
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90,—-140	120 -140
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	17,—-21,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	64,—-68,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	120 -130	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	93,—-255	109 -239	114 -256	105 -269	99,—-267	109 -229	196 -230	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	22,—-40,—	.....	24,—-30,—	.....	20,—-21,—	45,—-—,—	40,—-45,—
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,—-12,—	10,—-12,—
Rode poon (roobaard)	45,—-70,—	.....	.....	.....	45,—-—,—	.....	50,—-60,—	50,—-70,—
Grauwe poon (knorhaan)	26,—-30,—	17,—-—,—	.....	8,—-14,—	.....	11,—-—,—	15,—-25,—	20,—-25,—
Rode knorhaan	74,—-96,—	.....	64,—-—,—	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	16,—-18,—	.....	12,—-—,—	.....	10,—-16,—	.....	.....

Lees "HET VISSERIJBLAD"

NEDERLAND
VAN DAG TOT DAG

AAN DE MAANDAGMARKT VAN 4 MEI WERD AANGEVOERD : 5015 kg. tong; 116 kisten tarbot en griet; 855 kisten kabeljauw; 28 kisten koolvis; 12 kisten schelvis; 605 kisten wijting; 944 kisten schol; 139 kisten schar; 58 kisten makreel en 124 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS PER 1 KG .: tarbot 19,21-17,49; grote tong 12,66-12,32; grootmiddel tong 17,13-16.67; kleinmiddel tong 19.13-18,86; tong één 21,70-20,68; tong twee 21,22-20,79; zalm 20,61-8,10; PER 40 KG. : horsmakreel 41-10; rode poon twee 164-140; haai 128-122; tarbot 750-654; griet 631-382; kabeljauw één 162-126; kabeljauw twee 152-136; kabeljauw drie 140-104; kabeljauw vier 104-82; kabeljauw vijf 86-57; koolvis twee 92; koolvis vier 86; schelvis vier 124-84; schol één 162-142; schol twee 162-140; schol drie 128-106; schol vier 100-74; wijting drie 82-56; schar 67-45; makreel twee 39-21,60; witte koolvis drie 110; hammen met kop 224-144; inktvis 204-144; steenbolk 38-24; poontjes 45-34.

VANUIT DE IERSE ZEE WERD, PER CONTAINER. 13.655 kg. TONG AANGEVOERD. De prijzen hiervan waren in guldens per kg. : grote 12,74-12,59; grootmiddel 16,92-16,54; kleinmiddel 18,94-18.58; éénen 20,98-19,20; tweeën 21,51-19,14.

DE BESOMMINGEN WAREN : KW.4 f 18.700; KW.11 f 24.00; KW.22 f 41.000; KW.25 f 18.800; KW.29 f 10.100; KW.45 f 59.700; KW.51 f 16.100; KW.113 f 16.700; KW.137 f 13.800; KW.145 f 44.100; KW.149 f 10.100; KW.152 f 10.600; KW.173 f 11.300; KW.194 f 28.400; KW.214 f 12.000; KW.226 f 13.900; SCH.256 f 25.400; UK.228 f 5.90; WR.32 f 19.500; WR.57 f 18.300; IJM.19 f 21.900; IJM.24 f 14.200; IJM.44 f 30.600; IJM.115 28.100; IJM.154 f 14.800; verder één Engels vaartuig de : FM.359 met f 50.900 aan besomming.

Nadat er wegens de Nationale Feestdag geen aanvoer te verhandelen was werd er op de woensdagmarkt van 6 mei aangevoerd : 580 kg. tong; 9 kisten tarbot en griet; 342 kisten kabeljauw; 7 kisten schelvis; 223 kisten wijting; 117 kisten schol; 89 kisten schar; 21 kisten makreel en 65 kisten varia.

PRIJZEN IN GULDEN, PER 1 KG.: tarbot 20,83-19,57; grote tong 12,91-12,57; grootmiddel tong 18.09-17,57; kleinmiddel tong 29,78-29,40; tong één 21.08-20,40; tong twee 20,66-20,57. PER 40 KG. : tarbot 770-706; griet 640-380; kabeljauw twee 314-143; kabeljauw drie 192-136; kabeljauw vier 132-96; kabeljauw vijf 100-76; schelvis vier 146-130; schol één 190-178; schol twee 190-178; schol drie 172_144; schol vier 110-82; wijting drie 94-70; poontjes 55-43; schar 96-37; makreel één 86; makreel twee 70-46; steenbolk 63; rode poon één 246; rode poon twee 166; rode poon drie 136-110; horsmakreel 23-11; bot 30-27.

DE BESOMMINGEN WAREN : KW.63 f 6.100; KW.77 f 3.100; KW.149 f 7.950; KW.226 f 5.750; UK.233 en UK.234 f 3.500; VD.6 f 2.250; VD.19 f 6.200; VD.20 f 1.800 WE.25 f 3.550; IJM.14 f 9.100; IJM.18 f 7.900; IJM.17 f 6.500.

AAN DE DONDERDAGMARKT VAN 7 MEI WERD AANGEVOERD : 380 kg. tong; 7 kisten tarbot en griet; 248 kisten kabeljauw; 6 kisten schelvis; 66 kisten wijting; 30 kisten schol; 45 kisten schar; 10 kisten makreel; 42 kisten varia

PRIJZEN I NGULDENS, PER 1 KG. : tarbot 19,48-19,31; grote tong 12,60; grootmiddel tong 17,44-17,38; kleinmiddel tong 19,55; tong één 22.14; tong twee 20,43. 22,14; tong twee 20,43. PER 40 KG.: tarbot 760-716; griet 624-448; kabeljauw drie 200-180; kabeljauw vier 126-116; kabeljauw vijf 104-82; schelvis vier 146; schol één 200; schol twee 194; schol drie 160-130; schol vier 108-102; wijting drie 120-88; makreel twee 84-62; schar 114-92; bot 34, horsmakreel 31, rode poon drie 144.

DE BESOMMINGEN WAREN : KW.77 f 9.000; KW.214 f 11.700; KW.185 f 7.800; VD.6 f 2.400; VD.19 f 2.400; IJM.154 f 5.660.

AAN DE VRIJDAGMARKT VAN 8 MEI WERD AANGEVOERD : 8.300 kg. tong; 94 kisten tarbot en griet; 1.788 kisten kabeljauw; 3 kisten koolvis; 395 kisten wijting; 555 kisten schol; 227 kisten schar; 59 kisten makreel en 367 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS, PER 1 KG. : tarbot 20,41-18,50; grote tong 13,00-12,68; grootmiddel tong 17,95-17,25; kleinmidel tong 19,71-19,25; tong één 22.08-21,07; tong twee 21,85-20,69; zalm 20,01-10,09. PER 40 KG. : steenbolk 53-35; haai 73-34; bot 31; krab 61-57; tarbot 748-700; griet 654-400; kabeljauw twee 190-122; kabeljauw drie 160-114; kabeljauw vier 104-92; kabeljauw vijf 86-53; koolvis vier 86; schelvis drie 194; schelvis vier 126-90; schol één 184-140; schol twee 194-144; schol drie 162-124; schol vier 96-80; wijting drie 90-36; makreel twee 63-43; schar 100-34; tongschar 361-192; poontjes 49-24; rode poon één 216-152; rode poon drie 141-96; horsmakreel 14-6.

DE BESOMMINGEN WAREN : KW.32 + UK.235 f 37.200; KW.77 f 3.900; KW.173 f 11.100; KW.214 f 3.700; UK.208 f 6.300; UK.25 f 6.600; KW.94 f 7.900; UK.134 f 750; UK.159 f 8.700; UK.307 f 10.400; VD.6 f 1.950; VD.19 f 5.600; VD.20 f 2.050; YE.25 f 2.500; IJM.14 f 1.900; IJM.18 f 1.200; IJM.20 f 15.2 0; IJM.27 f 2.900; verder waren er twee Goedereeders en negen Texelaars met een totale besomming van f 280.000.

AAN DE MAANDAGMARKT VAN 11 MEI WERD AANGEVOERD : 1.325 kg. tong; 56 kisten tarbot en griet; 1334 kisten kabeljauw; 58 kisten schelvis; 286 kisten wijting; 1052 kisten schol; 15 kisten schar; 60 kisten makreel en 220 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS. PER 1 KG. : tarbot 19,90-17,68; grote tong 13,64-13,00; grootmiddel tong 19,24-18,59; kleinmiddel tong 20,00-19,59; tong één 20.91-20,49; tong twee 20,19-20,01. PER 40 KG. : tarbot 763-652; griet 651-428; kabeljauw één 180-100; kabeljauw twee 160-130; kabeljauw drie 142-124; kabeljauw vier 120-84; kabeljauw vijf 90-60; schelvis drie 100-88; schelvis vier 88-76; schol één 152-138; schol twee 146-140; schol drie 152-120; schol vier 114-76; makreel ééén 75; makreel twee 64-39; makreel drie 68-57; schar 65 44; steenbolk 52-38; poontjes 44-24; haai 71-25.

DE BESOMMINGEN WAREN KW.22 f 42.900; KW.29 f 15.900; KW.51 f 23.600; KW.63 f 5.400; KW.113 f 11.700; KW.137 f 17.300; KW.145 f 48.600; KW.152 f 19 000; KW.167 f 17.000; KW.185 f 9.200; KW.221 f 8.700; KW.226 f 4.800; SCH 256 f 12.700; UK.307 f 760; IJM.19 f 23.000; IJM.39 f 13.800; IJM.44 f 18.600; IJM.115 f 38.400; IJM.154 f 11.900.

Ook verleden week bleken, net als gedurende de voorafgaande week, slechts vier dagen beschikbaar om zaken te doen. Het gold 5 mei, de nationale feestdag. Nu is dinsdag de laatste tijd toch al niet zo'n «wilde» dag. Wordt men echter gedwongen thuis te blijven dan is de lol er helemaal af. Toch kan er zeker niet worden gesproken van een slechte week.

Naast de normale aanvoer werd de maandagmarkt van vorige week bevoorraad met een goede 13.000 kilogram tong afkomstig uit de Ierse Zee. Daarmee werd het voortdurende tekort aan dit visje weggewerkt. Er werden leuke prijzen betaald zodat de besommingen niet tegen vielen. Vooral de diverse platvissoorten werden hoog geprijsd. Naast de schol-één en scholtwee, die gemiddeld 150 gulden per bak opbrachten, werd de scholdrie verhandeld voor een gemiddelde prijs van 120 gulden terwijl de schol-vier altijd nog goed was voor een prijs van 100 gulden.

Indien men verlegen zat om grote kabeljauw dan moest men 150 gulden per bak betalen om in het bezit hiervan te komen. De hele week hebben de prijzen zich goed kunnen handhaven ondanks het feit dat er aan de woensdagmarkt meer kabelvissers present waren dan normaal gebruikelijk. Wat werd aangevoerd was echter van de allerbeste kwaliteit. De aanvoer van donderdag viel wat tegen omdat men duidelijk op wat meer «weekvissers» had gerekend die op een «tussendoortje» uit waren.

De vrijdagmarkt werd stevig bevoorraad door onder meer een negental Texelaars en twee Goedereeders. Bovendien was het span HA-32 en UK-235 present met een niet geringe hoeveelheid rondvis. Dit span kon zijn reis afsluiten met een besomming van ruim 37.000 gulden.

De aanvoer van makreel ging deze week weer onverdroten voort. Meerdere eenheden liepen binnen waaronder een Engelse trawler die nu IJmuiden als «vaste» losplaats lijkt te hebben uitverkozen. Ook de afvoer liep gestaag door. Per schip en auto werden grote hoeveelheden verladen. Ook deze week zal dat beeld de waterkant blijven beheersen.

Nabij de papierfabriek werd een grote Roemeense trawler afgemeerd met 500 ton makreel die hier als «transiote» in een vrieshuis werd opgeslagen. Tezijner tijd zal deze vis wederom per Roemeens vaartuig naar Roemenië worden verzonden. De uit- en thuisvaart van en naar Roemenië is te kostbaar om dat per vangstschip te doen naar de thuishaven aan de Zwarte Zee. Naast de oliekosten is vooral de tijd die er mee verloren gaat een faktor om rekening mee te houden; hetgeen de Roemenen dan ook doen.

NEDERLANDSE KOTTER DOOR WESTDUITSERS OPGEBRACHT

Op woensdag 6 mei werd een Nederlandse kotter, de «Anna Margaretha» uit Texel, door de Westduitse marine opgebracht en verplicht in de haven van Büsum binnen te lopen. De «Anna - Margaretha» was aan het vissen voor de westkust van de deelstaat Sleeswijk - Holstein op 7 mijl uit de kust. Gezien deze treiler 243 bruto-ton meet moeten dergelijke vissersvaartuigen, net als bij ons, buiten de twaalfmijlszone gaan vissen. Het vaartuig was dus duidelijk in overtreding en het kon hier niet gaan over een kleine vergissing of afwijking.

De vangst en de netten van het vissersvaartuig werden aangeslagen terwijl de rechtbank zich nog moet uitspreken over een boete die tot 150 duizend B. fr. kan oplopen.

Visaanvoer te Den Helder

DEN HELDER. — In de periode van 27 april tot en met 1 mei werden door 135 kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Tong 65.672 kg. f 1.088.346,22 van f 23,54-11,74; tarbot 17.630 kg., f 307.066,44 van f 20,07-12,50; schol 103.1665 kg. f 267.965,68 van f 3,95-1,71; kabeljauw 107.550 kg. f 192.160.213 van f595-0,94; griet 10.248 kg. f 125.457.98 van f 15,89-8,49; schar 20.704 kg., f 28.557,97 van f 2,59-0.94; wijting 21.220 kg. f 29.760,22 van f 2,20-1.02; diversen 78.510 kg. f 605.200; 68. Totaat 424.735 kg. f 2.644.518.39.

.IN DE PERIODE VAN 4 TOT EN MET 8 MEI werden door 88 kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd : tong 37.013 kg. f 643.594,57 van f 22,36- f 12.12; tarbot 6.545 kg. f 115.491,44 van f 19,17 -f12,03; schol 44.935 kg. f 125.887,09 van f3,95-f1,44; kabeljauw 43.095 kg. f 85.206,82 van f 4,40-f 1.15; griet 3.526 kg. f 44.327,53 van f 14,89-f 9,01; schar 9.320 kg. f 14.188,42 van f 1.81-f 1.29; wijting 6.690 kg.. f 9.993,90 van f 2,45-f1,01; diversen 68.903 kg. f 788,314,90. Totaal 220.027 kg. f 1.827.004,67.