

het visserijblad

Versijnt wekelijks
Vrijdag 19 juni - Nr. 22

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

DE AFTAKELING VAN ONZE VISSERSVLOOT

Het is onze lezers wellicht opgevallen hoe in 1980 en nu reeds in de eerste vijf maanden van het jaar 1981, verschillende oude vissersvaartuigen uit de vaart worden genomen, 't zij door verkoop naar het buitenland, of door faillissement of door zware motorbreuken, waardoor miljoenen tellkens moeten betaald om schepen en motoren van 15 à 20 jaar oud te herstellen of te vernieuwen.

Veel van die schepen zijn niet meer geschikt voor de bokkennisserij, voldoen niet aan de stabiliteitsproeven hiervoor vereist en zijn technisch niet uitgerust om hun bedrijf rendeerbaar te maken gezien de hoge kosten van reparatie, brandstof en allerhande, welke men pas kan beseffen, wanneer men een afrekening of bilan ziet.

De Belgische vloot is niet alleen fel verminderd in getal, maar in die vloot liggen sedert vele maanden en zelfs jaren, schepen onbemand, wachtend op een koper, sloop of herstellingen welke meer kosten dan ze kunnen opbrengen.

Dat er onder de reders van die vaartuigen zijn, die wachten en aandringen op een slooppremie, is begrijpelijk, maar van overheidswege is er daar niet op in te gaan omdat in 't belang van de visserij slechts slooppremies nuttig zijn voor zover er door hen een nieuwbouw in de plaats komt.

De politiek door de regering tijdens de laatste jaren gevolgd, is de goede.

Een slooppremie MAG er moet heringevoerd om het oud ijzer te vervangen, maar niet om een rente te geven aan afgeschreven kapitaal !

De visserijtechniek en wetenschap is bij onze bureaus in de laatste jaren geweldig gemoderniseerd en vooruitgegaan. Het volstaat de werven in Holland, Denemarken en Noorwegen te bezoeken om er zich van te overtuigen. Ook wij moeten dat aankunnen. Vorige week hadden we de gelegenheid dit van meer nabij te bekijken.

We vragen ons af waarom ons Rijksstation voor Zeevisserij bestaat en waarom hier geen studiekommissie samen met vertegenwoordigers van onze scheepsbouwerven er niet op uitgezonden wordt in plaats van zich te moeten bezighouden met allerlei wetenschappelijke aangelegenheden inzake vis alleen, waarvoor landen als Engeland, Frankrijk en Noorwegen meer aangewezen zijn en over meer mogelijkheden beschikken.

We stellen immers vast, dat veel van die verouderde vaartuigen meer en meer zware en zelfs onherstelbare schade oplopen, 't zij door vastslaan, machinebreuken tengevolge van ouderdom, enz.....

Van de 205 vaartuigen waarover onze vloot nog beschikt zijn er in de laatste weken 10 t.h. welke voor al die redenen opliggen, wachtend op een koper of het buitenland, maar ondertussen doelloos in de havens in de weg liggen.

Voor zover ons bekend, vallen meer en meer van die oude vaartuigen uit de vaart of worden verkocht als sportvisser of naar het buitenland.

Thans is ook de N.1 verkocht aan een sportvisser uit Blankenberge na jarenlang door een Nieuwpoortse visser-reder als een pareltje verzorgd te zijn geweest, zoals er te Nieuwpoort nog vele van die vissers-reders zijn.

Te Zeebrugge noteren we het faillissement van de Z.575, nu verkocht aan Nieuwpoort, de Z.599 verkocht aan een Oostendenaar en de Z.37 naar het buitenland. Verder liggen daar te wachten op een koper voor sport, afbraak of buitenland met motorschade de Z.542, de Z.62 die nu zware motorschade heeft opgelopen. zonder te spreken van een vijftal andere vaartuigen, wier eigenaars op een koper wachten.

Te Oostende worden nog uit de vloot niet geschrapt, niettegenstaande ze reeds meer dan twee jaar niet meer varen de O.333, de O.334, de O.305 en ligt nu ook de O.216 met een zeer zware schade voor maanden in de haven of zoekt men te verkopen of naar het buitenland te verhuizen.

En zo kunnen we voortgaan om vast te stellen, dat de Belgische vloot in feite 2.000 Bruto Ton minder in de vaart heeft, dan nog officieel voorkomend op de lijst der vissersvaartuigen. Is het dus niet noodzakelijk, willen we de aftakeling van onze vloot verder tegengaan, de nieuwbouw en de modernisering met alle middelen verder aan te moedigen, rekening houdend met het feit dat we ook onze ijverige vissers moeten indachtig zijn, die we niet nodeloos moeten verwijderen van een vak hen lief.

Want dan stelt zich hier nog een andere vraag : waarom vier visserijscholen en een Kon. Werk Ibis in het leven houden als de zo noodzakelijke vernieuwing der vloot, zowel technisch als in bouw verwaarloosd blijft ? Deze scholen kosten aan de Staat en de Stad honderden miljoenen. Het Rijksstation en onze visserijdiensten van het Ministerie van Landbouw eveneens. zonder te spreken van de diensten welke in het Ministerie van Verkeerswezen veel van hun tijd aan die visserijvloot en zijn bemanning moeten besteden.

Dit alles zijn feiten. Meer coördinatie tussen de diensten van al die ministeries en het bedrijf zou zeer nuttig zijn in een tijd dat ook het visserijbedrijf een omwenteling op technisch en wetenschappelijk vlak doormaakt en daarin moet geholpen en gesteund worden.

Landen zoals Ierland, IJsland, Frankrijk, ja zelfs Duitsland, Italië en Engeland worden met honderden miljoenen door de Feoga gesteund, zonder te spreken van de steun op nationaal vlak.

Wat krijgt België daarvan als aandeel ? Het is het spreken niet waard. En als er dan nog in 1978 een kleine 40 miljoen aan ons land voorbehouden werd, dan had een Waalse minister nog de lef het te bestemmen voor de landbouw.

Wij hebben gemeend dit alles ter overweging te geven nu een veel snellere aftakeling van onze vloot plaats grijpt dan aan heropbouw gedaan wordt.

Het is immers een feit dat onze stilgelegde tonnage op het huidig ogenblik nog maar voor 50 t.h. door nieuwbouw vervangen wordt en dat dit trouwens niet sneller zou kunnen, daar we slechts over een vijftal werven beschikken, die zich met nieuwbouw van vissersvaartuigen willer bezig houden en de jongeren niet over de nodige middelen beschikken om zware investeringen te doen. Ons Ministerie van Verkeerswezen, daarin gesteund door Landbouw, heeft in de laatste jaren goed werk verricht. Hopende dat ze dit voort doen in 't belang van onze visserij, de werkverschaffing en het visverbruik.

P. Vandenberghe.

Schade-gevallen

● In de Zeebrugse vissershaven werd het jacht «Anja IV» van Duitse nationaliteit aangevaren door de Z.27 «Mercurius». De feiten deden zich voor toen de treiler, die wachtend was om te meren naast een ander vissersvaartuig, door de wind werd afgedreven en tegen het jacht terecht kwam.

● Op de visgronden sloeg aan boord van de Z.62 «Topaze» het alarm van de hoofdmotor aan. Bij nazicht werd vastgesteld dat de temperatuur van de uitlaatgassen en de smeerolie abnormaal hoog stond en dat de drijfstanglagers van cilindrs 1, 2 en 3 uitgelopen waren. Gezien herstellen onmogelijk was werd sleephulp ingeroepen van de N.752 die de sleep naar Oostende verrichtte.

● Tijdens de spanvisserij kreeg de O.369 een stuk draad in de schroef. Pogingen om de schroef vrij te maken mislukten zodat sleep naar Oostende noodzakelijk bleek. Het was de O.141 die dat karwei opknapte.

● Wegens motordefekt diende de Z.576 opgesleept te worden naar de Engelse haven van Birkenhead. De opsleping werd verricht door de Z.418.

● Tijdens de visserij kwam de Z.484 met beide netten vast te zitten aan een zich onder water bevindend voorwerp. Door de hevige ruk zwaaid het vaartuig over bakboord waardoor één der sleepkabels in de schroef terecht kwam. De netten werden vrij gemaakt en verder gevist maar men stelde vast dat de indicator van de roerstand een afwijking van ongeveer 8 graden vertoonde. In de thuishaven werd vastgesteld dat de roeras gebogen was.

● Op terugreis stelden men aan boord vast van de Z.564 dat het toerental van de motor verminderde. Bij nazicht vond de motorist ijzer- en zandafzetting in de oliefilter. Om verdere schade te vermijden werd besloten sleephulp in te roepen. De ss/Zeetiiger sleepte het vissersvaartuig naar Oostende.

● Toen men aan boord van de N.719 de motor aanzette om Oostende te verlaten werd een abnormale klopping gehoord. Onmiddellijk werd de motor stil gelegd en uit een onderzoek bleek dat het vliegwielt niet meer kon bewegen.

● Op weg naar Oostende stelde men aan boord van de N.723 vast dat het toerental van de schroef verminderde en de temperatuur van de motor liep fors op. Op verminderde kracht werd Oostende binnen gelopen. Op de slipway werd vastgesteld dat zich een eind tros in de schroef had vastgezet. Bovendien waren de vier schroefbladen beschadigd.

Van 20 tot en met 24 juni in Media Center te Oostende

INTERFISH 81: NATIONALE VAKBEURS MET TOEKOMST

In navolging van de eerste organisatie van vorig jaar zal INTERFISH 81, «Nationale vakbeurs voor de visverwerking, distributie, verkoop en promotie», dit jaar opnieuw in het Media Center te Oostende ingericht worden van zaterdag 20 tot en met woensdag 24 juni 1981 (open van 13 u. tot 19 u.) en zich opnieuw uitsluitend richten tot de vakmensen.

Interfish kende bij haar eerste organisatie vorig jaar een bescheiden start. Doch ook bij het inrichten van vak-, op publiek gerichte beurzen, geldt zowat een ongeschreven regel dat ook dergelijke nieuwe activiteiten een «aanloopperiode» van enkele jaren kennen. Interfish van vorig jaar liet echter duidelijk doorschemeren dat er in een soortgelijke vakbeurs wel degelijk toekomst zit. Daarom hebben de inrichters van INTERFISH 81 deze tweede editie reeds vele maanden geleden hoopvol aangepakt.

Om en bij de veertig nationale firma's, bedrijven en diensten die rechtstreeks of onrechtstreeks te maken hebben met de verkoop, verwerking, distributie en promotie van visproducten en de daarbij aanleunende sectoren, hebben ingeschreven voor deelname aan INTERFISH 81.

VERSCHEIDENHEID

EN NUTTIGE INFORMATIE

Al groeit het aantal deelnemers aan Interfish met het jaar langzaam maar zeker, toch ontbreekt het niet aan verscheidenheid van producten en diensten uit de visverwerkende nijverheid en standen waar nuttige informatie kan worden opgedaan. Een keuze uit het tentoongestelde is hiervan het beste bewijs: verse en diepgevroren vis, ontgeurders, slijp- en ontvlmachines, stapelrekken, levende en gerookte forellen, visvijvers, koel- en vrieskamers, toonbanken, ijs-schilfermachines, compressoren en verdempers, luchtzuiveringsapparaten, recuperatieboilers, weegtoestellen, gespecialiseerde naslagwerken, zalmnijmachines, beschermkleding, allerhande visbewerkingsmachines, visrookapparaten, en zo verder. De internationale firma Inter-Frigo (vertegenwoordigd in België door Inter-Ferry te Antwerpen) bezet samen met de NMBS Stukgoeddiens (NMBS-

collj voor speciaal visvervoer) een informatiestand. Ook het KMI (Koninklijk Meteorologisch Instituut) is aanwezig met informatie over meteorologie en zeevaart, van waarneming tot voorspelling. Informatie kan men bekomen op de promotiestand van het Nationaal Verbond voor Visventers.

Wie kan en mag INTERFISH 81 bezoeken? Vakmensen uit de vis-

verwerkende nijverheid, viswinkels en visventers, hotel- en restauranthouders, traiteurs, evenals collectiviteiten, alle grote instellingen met grootkeuken, zoals scholen, klinieken, tehuizen enz.

INTERFISH 81 is enkel toegankelijk voor vakmensen en dit op vertoon en afgifte van de koperskaart die alleen te verkrijgen is bij de deelnemers-exposanten.

GELEID BEZOEK IN HET TEKEN VAN DE NATIONALE VAKBEURS

INTERFISH '81

HET RIJKSSTATION VOOR

ZEEVISSERIJ TE OOSTENDE :

BEDRIJVIGE WETENSCHAPPELIJKE INSTELLING

Naar aanleiding en in het teken van de nationale vakbeurs INTERFISH 81 wordt op dinsdag 23 juni ek. om 9u.30 een geleid bezoek georganiseerd aan het Rijksstation voor Zeevisserij te Oostende. Dit bezoek geldt voor de uitgenodigde deelnemers-exposanten van INTERFISH 81 en voor de in de visserijsector bedrijvige organismen. De geïnteresseerde vakmensen kunnen nog steeds uitgenodigd worden tot dit geleid bezoek, door tot uiterlijk maandag 22 juni a.s. te telefoneren naar het Media Center (tel. 059/50.05.55 of 50.05.56 - vragen naar de «organisatie geleid bezoek Interfish 81»). Wij nemen deze gelegenheid te baat om dit bedrijvige Rijksstation even in het licht te plaatsen.

Deze wetenschappelijke instelling, die onder het Ministerie van Landbouw ressorteert, verricht onderzoek op drie domeinen, nl. de marinebiologie, de visserijtechniek, en de technologie van de visserijproducten. Het biologisch zeevisserij-onderzoek behelst de studie van de commerciële vis- en schaaldierenpopulaties. De voornaamste doelstelling hierbij is het verwerpen en het verdiepen van de kennis inzake het zeeproductieproces, alsmede de wisselwerking tussen de visstand en de visserij en dit met het oog op een rationele en

optimale uitbating van de stocks. Tevens worden de mogelijke gevolgen van de verontreiniging van de zee op het marinemilieu en zijn producten bestudeerd.

Het technisch visserijonderzoek heeft betrekking op het vistuig en de visserijtechniek, de netmaterialen, het gedragingspatroon van de vis in relatie tot de visserijtechniek en -tactiek, het vissersvaartuig en de arbeidsmethoden in de zeevisserij, een en ander met het oog op een meer doelmatige, selectieve en economische visserij.

Het technologisch onderzoek omvat de chemische, fysische en microbiologische studie van de kwaliteit van visserijproducten, alsmede de studie van de behandeling vanaf de vangst tot bij de verbruiker en van de industriële verwerking (drogen, roken, zouten, inblikken, diepvriezen) van de aangevoerde grondstof. Het technologisch onderzoek heeft zodoende als doel de verbetering van de kwaliteit van de zeeproducten en hun valorizatie. Tijdens het bezoek zal ook met de onderzoekers van gedachten kunnen gewisseld worden over problemen die zich momenteel in de verschillende bedrijfstakken van de visserijsector of van deze sectoren die er mee verwant zijn, stellen.

BELGISCHE IJSLANDSCHEPEN MOETEN IN EIGEN AFSLAG VERKOPEN

Enkele maanden terug, hadden we er reeds zeer voorzichtig op gewezen, aan de hand van reacties die we uit Grimsby hadden opgevangen, dat het verkopen door onze IJslandsschepen van hun vis te Grimsby, niet te zeer in dank aanvaard werd door de schippers van de schepen uit IJsland, die er eveneens aan de markt komen. In feite werd hen door onze vaartuigen concurrentie aangedaan. Hierbij dient toch rekening gehouden dat wij ten andere aan IJsland niets te bieden hadden in wederkerigheid en dat het dus zuivere grootmoedigheid is vanwege IJsland om onze schepen er nog toe te laten. Het kwam er dan ook op aan deze grootmoedigheid onder geen enkel opzicht te beschamen en zeker niet door de één of ander, ondoordachte daad, aanleiding te geven of te kunnen geven tot opspraak, ook al omdat één der grote Belgische argumenten in het bepleiten voor een IJslandvisserij, de absolute noodzakelijkheid was van een bevoorradig van onze markt in IJslandse vis, daar op dit ogenblik indedaad onze markt voor meer dan de helft door deze schepen bevoorradig werd. Dit neemt niet weg, dat we heel goed het motief begrijpen waarom men soms wegbleeft en in het buitenland verkocht. Men is hier echter te ver gegaan en is in het buitenland blijven verkopen, wanneer op de eigen afslag goede prijzen te wachten stonden. Anderzijds kwam men dan liefst te Oostende terug aan de markt wanneer te Grimsby evenmin goede prijzen te verwachten waren.

Wat de betrokken reders hierbij nu uit het oog verliezen is het feit, dat door onregelmatig, en de laatste tijd zelf regelmatig in het buitenland te verkopen, men de eigen markt aan IJslandse vis aan het ontregelen was en het nu inspanningen zal kosten om terug 'n goede markt voor IJslandse vis op te bouwen. Heel wat buitenlandse orders voor IJslandse vis, die bij Oostendse firmas geplaatst werden, zijn intussen verloren gegaan en werden in andere landen geplaatst. Voor betrokken Oostendse firmas zal het er nu op aankomen dit cliënteel terug te winnen hetgeen door schade voor alle betrokken partijen zal gebeuren. Ook in het patroon van het eigen verbruik van IJslandse vis, is het wegblijven van de Oostendse IJslanders door ver-

koop in het buitenland niet ongemerkt voorbijgegaan en is op ander vis moeten overgeschakeld worden. We kunnen dus moeilijk verklaren of de rederijen die in het buitenland verkocht hebben, «in fine» wel hun eigen voordeel gediend hebben.

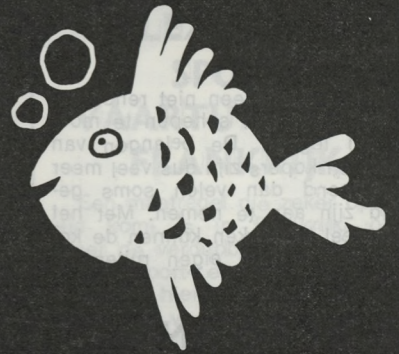
Als vroeger nog al eens een IJslander uitviel die in het buitenland verkocht, dan is het nu toch al sinds 27 april dat er nog een IJslander aan de afslag was. Toen waren er zelfs twee, namelijk de O.317 en de O.202.

VOOR BETERE MARKTREGELING

We weten allen dat in de afslag de visprijzen in de eerste plaats onderhevig zijn aan de wet van vraag en aanbod. Vis is een zeer bederfelijke waar, die men zo maar niet kan opslaan en het eventueel stockeren bij overvloedig aanbod, kost eveneens geld, zodat men niet geneigd is een voor de visser lonende prijs te geven. De IJslandse rederijen dienen dan ook in de eerste plaats voor een goede marktregeling te zorgen, zodat we geen weken zouden kennen met een overaanbod en andere weken zonder één enkele IJslander aan de afslag zoals zich dit reeds meermalen heeft voorgedaan. Gezien er nog zes schepen in de IJslandse wateren actief vissen, en in aanmerking genomen dat deze vaartuigen allen aan de Oostendse afslag komen, eveneens rekening gehouden dat men gemiddeld één reis per maand maakt, dan zal het wel voorkomen dat twee IJslanders aan de markt kunnen zijn, maar dit zouden er nooit drie mogen zijn, zoals dit reeds gebeurde om dan een volgende week geen enkele te zien.

We kunnen de betrokken reders dan ook niet genoeg aanraden te zorgen voor een regelmatige en gespreide aanvoer, hetgeen zeker een gunstige prijsvorming in de hand zal werken. Anderzijds vragen we de kopers, voor 'n fatsoenlijk prijsaanbod te zorgen zodat de IJslandsschepen uit hun kosten geraken. Inderdaad is het ook in het belang van de kopers dat dit gebeurt, want het zal hen evenmin voordelig zijn indien de reders verplicht zouden

Zie vervolg blz. 4



interfish 81

Nationale vakbeurs voor de
verwerking, distributie, verkoop
en promotie van vis.

Van zaterdag 20 tot en met
woensdag 24 juni 1981 inbegrepen

Open van 13 tot 19 uur

Enkel toegankelijk voor professionelen
mits voorlegging van koperskaart

Voor verdere inlichtingen :

media center
troonstraat 66
8400 oostende

tel.059/50.05.55-56

media center oostende



Belgische IJslandschepen moeten in eigen afslag verkopen

Vervolg van blz. 3

worden, wegens een niet renderende uitbating, hun schepen te moeten stil leggen. De belangen van reders en kopers zijn dus veel meer gelijklopend dan velen soms geneigd zijn aan te nemen. Met het tegendeel te denken kunnen de kopers slechts hun eigen ruiten ingooien.

DE IN IJSLAND GEVOERDE ONDERHANDELINGEN

Zoals we verleden week reeds schreven is een Belgisch afvaardiging voor onderhandeling op 10, 11 en 12 juni naar IJsland vertrokken. Voor België maakten volgende officiële deel uit van deze afvaardiging: de heer Vermere, Belgische ambassadeur te Oslo, Noorwegen, die eveneens de Belgische belangen waarneemt voor IJsland, de heer Collins bestuursdirecteur van het Ministerie van Landbouw dienst Europa, de hr Vandewalle adjunct-kabinetschef van het Ministerie van Landbouw en de heer Maertens, directeur van de Zeevisserijdienst te Oostende. In de IJslandse hoofdstad werd onderhandeld met de IJslandse ambassadeur, de heer Hanes Hafstein.

De reden waarom de Belgische schepen de toegang tot de IJslandse wateren ontzegd werd, lag in het feit, dat zij hun vangsten vooral aan kabeljauw en gul die zij bij het verlaten van de IJslandse wateren moeten doorgeven, met inzicht veel lager hielden dan het in werkelijkheid was. Om het met een voorbeeld duidelijk te maken, wanneer het 200 bennen was, dan gaven zij 20 bennen door. De door de Belgische schippers weggevangen kabeljauwtonnage werd dus niet juist doorgeseind niettegenstaande zij hiertoe verplicht waren. Deze fraude werd door IJslandse vertegenwoordigers te Grimsby vastgesteld aan de hand van wat daar in de afslag gezet werd en met wat, bij het verlaten van de IJslandse wateren in vangstcijfers opgegeven werd. Er werd wel aanvaard dat men op enkele bennen na niet het juiste cijfer kan doorseinen, maar de cijfers liepen zo erg uiteen, dat men het inzicht om fraude te plegen niet kon ontkennen. De officiële schorsingsreden voor onze IJslanders om voorlopig nog te mogen

komen vissen in de IJslandse wateren, is dus duidelijk het overschrijden van het aan België toegelaten kwantum kabeljauw en dit volgens IJsland met bedriegelijk inzicht.

EEN NIEUW AKKOORD

De kittelorigheid kennende van de IJslandse maritieme biologen en van de IJslandse overheden met betrekking tot de bescherming van de kabeljauwstand, waar bij aan de eigen visserij reeds meer dan honderd kabeljauwloze dagen opgelegd wordt (behalve de bijvangst die niet te vermijden valt.) mogen we in feite van een succes van de resultaten van de onderhandelingen spreken, gezien de Belgen terug in de IJslandse wateren toegelaten worden vanaf 15 juli. We mogen in dit verband zowel onze officiële afvaardiging als de IJslandse regering zelf hiervoor erkentelijk zijn. België heeft inderdaad nog altijd de IJslandse visserij broodnodig en het verbod voor dergelijke visserij, zou niet alleen zwaar aankomen voor de betrokken rederijen, maar eveneens voor de handel en de werkende bedrijven. Hopen we nu maar dat onze reders zich strikt aan het nieuw akkoord zullen houden, alhoewel men in verband hiermede wel met geen druppelteller kan meten. Volgens het nieuw akkoord wordt aangenomen dat België reeds het volledig jaarkwantum voor 1981 aan kabeljauw heeft opgevist en dat er tot einde van het jaar nog 2 duizend ton andere vis mag gevangen worden met maximum 10 t.h. aan bijvangst kabeljauw. Inderdaad valt het moeilijk te verhinderen dat bij de koolvis, blauwe leng, rode poon enz... al eens een kabeljauw of gul bijloopt. De 2.000 ton die nog tot het einde van het jaar mogen gevestig worden betekenen toch nog altijd 40 duizend van onze bennen, hetzij 40 reizen van circa duizend bennen. Gezien er voor het ogenblik nog slechts zes van onze 7 IJslanders actief zijn in de IJslandse wateren, betekenen die 40 duizend bennen voor elk ongeveer 7 reizen. In aanmerking genomen dat één enkele reis, samen met het verblijf in de thuishaven, ongeveer één maand in beslag neemt, mogen we dus schrijven dat betrokken vaartuigen nog voor het ganse jaar zullen kunnen bedrijvig blijven.

Voor 1982 zal er 4.400 ton vis mogen gevangen worden waarvan 25 t.h. kabeljauw. Voor 6 schepen in aanmerking genomen dat het zevende vaartuig de O.334 waarschijnlijk niet meer van de partij zal zijn, betekent dit een gemiddelde van elk 14,7 duizend bennen of gemiddeld elk 14 reizen aan 1050 bennen gemiddeld per beurt. Ook hier mogen we zeggen dat

onze schepen het met dit jaarlijks contingent zullen kunnen stellen.

Met de 25 t.h. kabeljauw op het 4.400 toegezegd totaal kwantum zal men zelfs voor 1982 aan een groter contingent kabeljauw komen dan in 1981, namelijk aan 1100 ton tegenover 750 ton voor 1981. Herhalen we hier nog dat de volledige vangsten in de Belgische afslag moeten gezet worden, zodat de eigen schepen van IJsland een ietske meer ruimte zullen krijgen te Grimsby waardoor toch ook be-

paalde kritiek van de schippers uit IJsland zelf die te Grimsby markten wordt opgevangen. We mogen de IJslandse regering, die ten slotte geen enkele verplichting tegenover België moet waar maken, omdat wij hen in wederkerigheid absoluut niets te bieden hebben, toch zeer dankbaar zijn voor deze tegemoetkoming. Gaat het hier voor IJsland niet over bijzonder grote kwota aan kabeljauw, koolvis, leng, rode poon enz..... voor ons land in het algemeen en voor onze IJslandse rederijen in het bijzonder, betekent het zeer veel.

IN MEMORIAM

ALBERT ROMAN

FRANS GRUNEWALD

Zopas vernemen we het overlijden van Albert Roman. Hij werd te Oostende geboren in 1909 als derde zoon van een vissersgezin van vijf kinderen.

Hij begon zijn zeemannsloopbaan op 15-jarige leeftijd op de stoomtreiler O.264 als kolentrimmer en vaarde verder voor de rederijen "Golder", Aspelagh" en "Pêcheries à Vapeur" onder bevel van de kapiteins Louis Dedrie, Henri Beuren, Arsène Blondie en andere. Hij vaarde meestal op Faroër en IJsland. Albert bracht het spoedig tot stoker en daarna tot eerste stoker.

Toen de stoomtreilers plaats moesten ruimen voor de motortreilers schakelde hij over op deze tak, doorliep de visserij-school en slaagde er in zijn brevet van motorist eerste klas te behalen. In mei 1940 vertrok hij naar Frankrijk met de O.311 "Experience". Na het verlies van het schip trok hij naar Engeland, nam deel aan de evacuatie van Duinkerke met de O.274 „Albert". Zijn gezellen werden op 21 juli 1941 te Londen verermerkt met het "Order of the British Empire". Op 9 juli 1940 vertrok hij als motorist op de O.328 "Résistance" samen met de O.228 en de O.241 uit Swansea naar de Sabady Bank. De O.241 werd in de grond geboord; de twee anderen konden ontvluchten. In augustus 1940 trad hij in dienst bij de Royal Navy.

In 1945 kwam hij naar Oostende terug en ging opnieuw met de treilers op IJsland varen. In 1975 trok hij zich terug uit de visserij om een welverdiende rust te genieten.

Albert overleed op 11 juni 81 na een langdurige en pijnlijke ziekte.

Ons blad biedt aan zijn echtgenote, kinderen en familie zijn rouwbeklag aan.

Frans Grunewald was een rustend visser die gans zijn leven gevaren heeft.

Hij werd te Oostende geboren en was 88 jaar oud. Niettegenstaande zijn hoge leeftijd ontmoetten we hem nog dagelijks op de kaai waar hij een goemoedelijk praatje sloeg.

Enkele dagen geleden werd Frans ziek en overleed op donderdag 11 juni. Dinsdag 16 juni, om 9u30 had de plechtige uitvaartmis plaats in de parochiekerk van St. Antonius - Vuurtoeren, onder ruime belangstelling van vrienden en kennissen, gevolgd door de crematie en asverstrooiing op de begraafplaats van de Stuiverstraat.

Aan de familie biedt ons blad haar oprechte blijken van deelneming aan.

x x x

MAURITS VANSLUYS

We vernemen het overlijden van Maurits Vansluys, weduwnaar van mevrouw Paula Vanhoucke. Hij was enkele tijd ziek en overleed op 6 juni 1981 in de ouderdom van 74 jaar.

De afgestorvene was in onze visserij goed gekend en door iedereen bemind. Hij kwam erg vroeg in de visserij terecht; nadien werd hij vislosser om ten slotte een welverdiende rust te genieten.

Aan zijn familie biedt ons blad de meest oprechte blijken van deelneming aan.

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

(7116N-8199V)

Toegekende hoeveelheden te vangen haring in 1981

De Raad van ministers van de EEG heeft het door de Commissie ingediend voorstel van verordening

goedgekeurd inzake de vaststelling van de voor 1981 toegestane vangsten. Hieraan ontleen we voor

de haring onder meer volgende hoeveelheden naar gelang de varigebieden :

Soort	ICES/NAFO-gebied	TAC 1981 (in ton)	Gedeelte voor de gemeenschap voor 1981 (in ton)
Haring	III a) Noord : Skagerrak	15.300	5.050
Haring	III a) Zuid : Kattegat	37.700	18.850
Haring	III b), c), d)	31.800	27.800
Haring	IV a), c) (excl. VII d), e) Blackwater-bestand)	40.000	40.000
Haring	IV b)	0	0
Haring	IV c) (Blackwater-bestand)	60	60
Haring	VI a) (incl. Donegal Bay, excl. Clyde)	0	0
Haring	VI a), Clyde-bestand	2.000	2.000
Haring	VII a) Mourne-bestand	0	0
Haring	VII a) Manx-bestand	6.000	6.000
Haring	VII b), (excl. Donegal Bay)	7.000	7.000
Haring	VII f)	0	0
Haring	VII g)-k) (excl. Bantry Bay)	0	0
Haring	VII j) (alleen Bantry Bay)	6.000	6.000
Totaal		145.860	112.760

In totaal is er dus voor de Gemeenschap 112.760 ton haring voorzien, waarvan echter bepaalde hoeveelheden lokaal gevestigd worden. Onder meer voor de Deense kusten in het Kattegat en Skagerrak

in het gebied van de Clyde, rond het eiland Man, in de Donegal- en Bantry-baai. Verder in de Noordzee een hoeveelheid van 40 duizend ton. Hoe de verdeling nationaal zal gebeuren konden wij

nog niet achterhalen, en wat een eventueel aandeel voor de Belgische visserij zal zijn, die ten slotte niet als een haringvisserende natie bekend staat, moet ook nog uitgemaakt worden.

Belgische bokkentreilers met 2.000 P.K.-motoren roeien de Britse tongstocks uit

Opnieuw verschijnt het verhaal in de Britse visserijbladen dat Belgische bokkentreilers op de zuidoost kust van Engeland de tongstock radikaal uitroeien. De voorzitter van de Engelse zuid-oost Redersfederatie, de heer Laurie Gilson heeft in dit verband een schrijven gericht aan de Britse minister van Landbouw Peter Walker en zijn adjunct voor de visserij, de heer Alick Buchanan-Smith, dat een vloot van een twintigtal Belgische bokkentreilers met 2.000 PK-motoren (!) de tongen voor de zomervisserij van de lokale vissers weggevaagd hebben. Volgens zelfde heer Gilson zijn er nochtans in de EEG-reglementatie, mogelijk-

heden om de visserij ter plaatse te verbieden aan grote bokkentreilers. De Belgische schippers worden ook verweten in alle weder, ook bij storm, te vissen 24 uur per dag. Als gevolg van deze moordende actie door de Belgische vaartuigen zijn de eigen vangsten van de lokale vissers, zo gevoelig achteruit gelopen dat ze zelfs, na afloop van hun reis, de faktuur voor de brandstof niet meer kunnen betalen.

We herhalen dat we verbaasd staan over onze grote treilers met een motor van 2.000 PK. Als men met dergelijke fantasierijke verhalen de eigen regeringmiddens moet opstellen zetten en deze

verhaaltjes voor gevolg moet doorsturen aan de EEG te Brussel, en op basis hiervan tracht te bekoemen dat onze schepen gemeerd worden, dan is het ver gekomen, ten ware dat men de Nederlandse kotters die over heel wat zwaardere motoren dan onze vaartuigen beschikken, voor Belgische aanziet.

VERDUBBELING VAN DE TAKS OP DE PLEZIER- EN SPORT-VAARTUIGEN IN FRANKRIJK

Een maatregel die zeker op haar tijd komt, is in Frankrijk, onder meer de verdubbeling van de taks op de sport- en pleziervaartuigen. Worden hierdoor getroffen, de vaartuigen van meer dan 5 ton en/of deze uitgerust met een motor van meer dan 75 PK. Dit zou aan de schatkist een inkomst van circa 350 miljoen B. fr. bezorgen en gevolgen hebben voor zowat 36.000 eigenaars. We menen dat dergelijke maatregelen ook gerust bij ons in overweging mag genomen worden, samen met een strengere reglementering op de veiligheid, de nautische kennis van de voerders van een sport en/of pleziervaartuig. Inderdaad steekt men nu soms in zee met regelrechte wrakken, die niet alleen voor de eigen opvarenden een gevaar vormen, maar eveneens voor anderen. Hopelijk komt in België eindelijk hierop een aangepast reglement.

SCHROEFSCHADE

Bij het op de slip zetten, heeft men vastgesteld dat de Z. 533 van Jozef Rappe schroefschade heeft opgelopen.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

DE PRACHTIGE VISMAPPEN VOOR WINKELS EN SCHOLEN

Door leraars en lerarens, 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 weer geven ;
- 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 lijnvisserij ;
- 4) De talrijke vissoorten in Noord- en Zuid Amerikaanse wateren gevangen

(10951N)

WEETJES

In de Ierse visserij kwam de 5de grote nieuwe selinpersertreiler in bedrijf. Het gaat om een zeer modern en rationeel uitgeruste treiler van 40 m. die 140 miljoen B. fr. gekost heeft. De nieuwe persertreiler kan verder dan de gewone gronden optreden, onder meer op de gronden van de Porcupine-

Bank, de Rockall en de Hebriden. We tonen het zeker niet meer hebben over Ierland als het zwakke visserijbroertje van over enkele jaren. Hopen we maar dat men er tenslotte niet aan overuitrusting gaat doen zoals dit in de eerste zeventig jaren voor Nederland het geval was met de latere kwalijke gevolgen van dien.

KOSTENDRUKKENDE SERIEBOUW VOOR VISSERSVAARTUIGEN

Van de hand van Ing. W. Blom, van het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek verscheen in «Visserij», voorlichtingsblad voor de Nederlandse visserij, een studie over het drukken van de bouwkosten van visserijvaartuigen, door seriebouw. We hebben uit deze studie de voornaamste passages gelicht. Als inleiding schrijft Ing. Blom, dat bij het huidige kostenpeil van de bouw, er steeds meer behoefte is om allerlei kosten die van invloed zijn op het exploitatieresultaat, nader te bekijken. Posten die daarbij ook in de visserij een belangrijke rol spelen zijn de bouwkosten omdat rente en afschrijving toch al gauw, afhankelijk van grootte en leeftijd, 15 en 30 t.h. van totale exploitatiekosten van een visserschip uitmaken.

DE MOGELIJKHEDEN VOOR SERIEBOUW VOOR DE NEDERLANDSE VISSERIJVLOOT

De Nederlandse vloot voor platvis en rondvisschepen, met een lengte over alles van 22,5 meter en meer, bestaat thans uit ca. 360 kotters. De kleinere kotters, met van genoemde kotters afwijkende visserijmethoden, worden hier buiten beschouwing gelaten.

De gemiddelde leeftijd van de kotters groter dan 22,5 m. is nu ca. 10 jaar. Als nu ca. 12 jaar aangehouden wordt voor de gemiddelde levensduur, als visserschip in de Nederlandse vloot, dan zouden van genoemde 360 schepen er gemiddeld 30 per jaar vervangen moeten worden.

Dit komt overeen met de nieuwbouwcijfers in de periode van 1968 tot en met 1974: toen werden gemiddeld ruim 30 schepen van deze grootte per jaar gebouwd. Door de energiekrisis (1973) en de quoteringsmaatregelen (waardoor 40.000 pk door sanering moest verdwijnen) was er in de jaren 1976 tot en met 1978 weinig nieuwbouw meer. Voor seriebouw zouden we de kotters vanaf 22,5 m. kunnen indelen in vier lengteklassen, waarbij elke klasse

alleen mogelijkheid heeft tot verlenging, en/of vergroting van brandstoftanks (afhankelijk van motorvermogen en vaargebied). Daarbij is een beperkt aantal typen motoren mogelijk.

De eerder genoemde 30 schepen die in de periode van 1968 tot 1974 gebouwd werden en die we als norm nemen voor de jaarklasse nieuwbouw moeten dus verdeeld worden over deze 4 klassen, dus gemiddeld iets meer dan 7 schepen per klasse en per jaar, echter te verdelen over 15 tot 20 werven.

Circa 5 jaar achtereenvolgend zullen scheepsvorm en de belangrijkste indeling en onderdelen van een serie schepen ongeveer gelijk gehouden kunnen worden. Zodoende zal de serie van één klasse gemiddeld ca. 35 schepen over deze 5 jaar bedragen. Verdeeld over ca. 15 werven wordt dit gemiddeld 2 schepen per werf per jaar. Gesteld wordt hierbij dat optimale seriebouw een volledige bezetting betekent van één helling plus complete bouwvloeg (helling + inbouw + aftimmeren). Aangezien voor een volledige bezetting er echter per jaar minimaal 3 à 4 schepen moeten worden afgebouwd, is het duidelijk dat slechts een gedeelte van de werven optimaal in serie zal kunnen bouwen. In 1980 is het jaar-gemiddelde van 30 stuks met 7 overschreden. Dit komt omdat momenteel een «inhaalreactie» gaande is, na een pauze van 3½ jaar waarin praktisch niet gebouwd werd en waardoor extra veroudering is opgetreden.

In lijst 2 wordt een opsomming gegeven van de 35 midden 1980 in bouwopdracht gegeven schepen, waarbij genoemd worden: lengte over alles, motorvermogen, het aantal schepen van ongeveer deze lengte, vervolgens hoeveel er van deze schepen in serie gebouwd worden en als laatste de klasse, waarin het schip in de genoemde «4 klasseindeling» gevallen zou zijn.

LIJST 1

Eenheidsklasse-indeling van kotters vanaf 23 m. in 4 lengte-klassen

Lengte over alles	Breedte	Holte	Vermogen
Klasse I - 22,5 m. (t/m 26 m)	6,6 m	3,0 m	220- 600 kW (300- 800 pk)
Klasse II 27,0 m (t/m 32 m)	7,4 m	3,7 m	440- 740 kW (600-1000 pk)
Klasse III 33,0 m. (t/m 38 m)	8,1 m	4,2 m	660-1300 kW (900-1750 pk)
Klasse IV 39,0 m (t/m 44 m)	9,0 m	4,9 m	880-1800 kW (1200-2400 pk)

LIJST 2

Reeks van in opdracht zijnde schepen medio 1980.

Lengte (m)	Vermogen (kW)	Aantal	Waarvan in serie
23-25	220	6	4
27-28	500	2	
30,5	900-1200	3	3
30,9		2	2
32,0	850	1	
33,8	920	1	
34,8	660	1	
36,3	1100-1320	2	2x
36,5	1100-1600	2	2x
38,0	1320	1	
38,8	1100-1600	3	2x
39,0	1100	1	
39,8	1320-1760	9	4x en 5x
40,0	1470	1	

Totaal 35 schepen, waarvan er 24 stuks (69 t.h.) in 7 verschillende series gebouwd worden.

Doordat het een momentopname is valt er niet uit op te maken, in hoeverre als enkeling genoteerde schepen de eerste of laatste van een serie zijn, dus kan het totale percentage van schepen, welke seriematig gebouwd zijn nog een stuk hoger zijn.

Zeker is echter wel, dat er minimaal 8 à 10 series zijn, waarbij praktisch alle schepen de traditionele vorm hebben met de machinekamer achter, waarboven akkommodatieruimte en stuurhuis. Essentiële afwijkingen die voor zouden kunnen komen zijn verschillen in diepgang (vanwege diepgangbeperkingen in vaarroutes of havens).

DE INVLOED VAN SERIEBOUW OP DE BOUWPRIJS

Hiertoe zijn enkele werven geëncqueteerd, waarbij één werf uitgebreide gegevens verstrekten en waaraan de gegevens van andere werven zijn gerelateerd om tot algemener gebruik van deze cijfers te kunnen overgaan.

Uitgegaan wordt van een goedlopende serie, dus een volledige bezetting van een helling en aanbouwvloegen.

Bij één exemplaar zal de prijs het hoogst liggen.

De tweede van een serie zal van 2 tot 5 t.h. goedkoper zijn.

Het prijsverlagende effect van de serie werkt nog een stuk door, zoals ook het derde en vierde schip nog weer goedkoper zijn.

De door werven met ervaringen in deze bouwmethode geschatte maximale prijsredukties en bij welk schip van een serie deze gehaald worden, liggen nogal uiteen: enerzijds voor de grotere schepen een maximale besparing welke bij het vierde schip behaald zou worden ter grootte van 3 - 5 t.h. voor een rondspant, en 7 - 10 t.h. voor een knikspantschip.

Anderzijds wordt, speciaal voor de kleinere schepen (24 - 27 m), een schatting gemaakt van een maximale besparing, bij het achtste schip, van 20 t.h. voor een rondspant en van 26 t.h. voor een knikspantschip.

Na de maximale reductie stijgen de kosten weer. Dit wordt veroorzaakt door extra manuren ten gevolge van fouten door te denken «het nu wel uit het hoofd te weten». saai worden van het werk en doordat bij verloop van personeel weer nieuwe mensen in de serie moeten worden ingewerkt.

Eén oorzaak van de onderlinge verschillen in bovengenoemde cijfers komt voort uit de specialisatie in de kotterbouw bij de werven, die de lage cijfers noemden. Bij deze werven zou men al van semi-seriebouw kunnen spreken, zonder dat de hier gebouwde schepen dezelfde afmetingen hebben. De tekenkosten zijn minder, omdat minder tekeningen gemaakt worden. Inrichting- en uitrustingsdetails zijn dikwijls gelijk of grotendeels gelijk. Het is moeilijk om dergelijke ervaringen in standaardisatie in cijfers uit te drukken, maar een geschatte reductie van 5 - 10 t.h. op de bouwsom lijkt niet onwaarschijnlijk. Hierdoor kunnen bovenstaande werven niet zulke hoge kortingspercentages bereiken ten opzichte van hun eigen (al aangepaste) prijzen, bij de bouw van series.

Anderzijds kan een werf, die zich duurzaam op seriebouw richt, tot grotere besparingen komen, waardoor bovengenoemde kotters werven alsnog tot gunstige resultaten zullen kunnen komen.

Gemiddeld kunnen nu de volgende conclusies getrokken worden:

- Bij een maximaal bezette helling van een voor kotterbouw gespecialiseerde werf zou voor de kleinere kotter (24 - 27 m) een maximale besparing mogelijk zijn van 13 t.h. voor rondspant tot 18 t.h. voor knikspant. De hierboven genoemde 20 en 26 t.h. besparing

(Vervolg op blz. 7)

KOSTENDRUKKENDE SERIEBOUW VOOR VISSERSVAARTUIGEN

(Vervolg van blz. 6)

moet inderdaad gekorrigeerd worden met een reeds aanwezige specialisatieervaring die reeds de prijs gebruikt had, zodat gemiddeld een besparing van 13 en 18 t.h. overblijft. Na ca. 2 jaar (bij ongeveer het 8e schip) is die maximale reductie van respectievelijk 9 en 14 t.h. bij het 6e schip (ca. 2 jaar werk).

b) Is de helling niet optimaal bezet met één serie, dan zouden deze percentages kunnen zakken tot 8 en 12 t.h. voor de kleine kotters, bij het 6e schip (2 à 3 schepen per jaar).

Niet optimale bezetting met grote kotters zou kunnen leiden tot een maximale reductie van 4 en 7 t.h. bij het 5e schip (ca. 2 schepen per jaar).

DE MULTIPURPOSE KOTTER

Om een serie niet gedeeltelijk te hoeven onderverdelen in verband met verschillen voortkomend uit vismethoden, zou het ontwerp voor meerdere vismethoden geschikt moeten zijn.

Dit gaat heel goed samen met het advies voor een zogenaamde «multipurpose kotter», die — vanwege de wisselende quota's en vangstmogelijkheden — om dan schakelen naar andere vismethoden.

Zo is bijvoorbeeld medio 1980 onzeker of het weer opkomende haringbestand het toekomstige rond- en platvisbestand negatief zal kunnen beïnvloeden (Dr. R. Boddeke in «Visserij», nr. 3, 1980 blz. 127).

Tevens wordt door het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek geadviseerd om ruimte te houden Dit betekent dus een schip dat gemakkelijk is aan te passen, maar ook een serieontwerp, dat niet zo snel zal verouderen.

Samenvattend kan de voorzichtige konklusie worden getrokken, dat seriebouw nog niet optimaal wordt gebruikt, hetgeen niet verwonderlijk is met een dergelijke veelvoud van opdrachtgevers (dikwijls schipper-eigenaars) en bouwers. De knikspanbouw biedt diverse voordelen, maar daarbij is het gedrag in zeegang moeilijk in te schatten.

BESLUIT

Het is duidelijk dat seriebouw van vissersvaartuigen in een bepaald land en beperkt tot de bouw-

orders van de eigen visserij, slechts mogelijk is, in bij uitstek vissersrijnaties en praktisch niet van de grond kan komen in landen met een uiterst beperkte visserijvloot, zoals dit het geval is in ons land, ook al is het aantal werven dan ook kleiner. Zelden zullen wij het dan ook medemaken, dat hier bouworders terzelfdertijd geplaatst worden voor meer dan één vaartuig. Eénzelfde type van vaartuig kan wel herhaaldelijk in bouw gegeven worden, hetgeen in feite voor de werf en de reders, kwa bouwkosten, ook reeds besparend werkt. Maar dan nog volgen de bouworders elkaar niet zodanig op, dat van een ononderbroken werkbezetting van de helling voor een paar jaar kan sprake zijn. Anders menen wij eveneens dat de werf niet alle prototype-kosten onder meer van tekeningen en studie in haar eerst te bouwen vaartuig omrekenet, maar deze kosten verdeelt over één, in haar planning voorziene bouw van verscheidene vaartuigen van hetzelfde type. Aldus zorgt alleen de routine en de opgedane ervaring van het uitvoerend personeel voor een drukken van de kosten.

Dat anderzijds de gemiddelde leeftijd van de kotters groter dan 22,5 m. in Nederland slechts 10 jaar is en de heer Ing. Blom dit nu op 12 jaar aanhoudt, waarschijnlijk ook wel vanwege de uitzonderlijk hoog opgelopen bouwkosten, die de reders tot wat meer spaarzaamheid dwingen en dus tot een langer aanhouden van het vaartuig, is voor ons hier in België toch tekenend. Inderdaad ligt de gemiddelde levensduur van de Belgische vloot heel wat hoger, zoals eveneens de door de Belgische vloot aangevonden P.K. lager is. Dit hoger liggen van de gemiddelde levensduur wijst op een oudere vloot, waardoor de Belgische vloot niet zo competitief en efficiënt is als deze van, minstens onze Noorderburen. Tegenover de buitenlandse vloten van onder meer Nederland, Denemarken, Noorwegen, zelfs Ierland met zijn recente vele nieuwbouw, enz. liggen wij een beduidend stuk achterop. Willen wij hier overleven dan moet ook bij ons duidelijk op nieuwbouw overgeschakeld worden. De enkele nieuwe eenheden van de laatste paar jaren die we hier kenden moeten dringend vervolgin krijgen en alle initiatieven in deze zin, zowel overheidsinitiatieven als private moeten gesteund en aangemoedigd worden.

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart, allicht de voorlaatste zitting voor het gerechtelijk reces, werden meerdere zaken behandeld.

Een eerste geval betrof de overtreding tegen het verkeersscheidingsstelsel die werd begaan door Legein Urbain, schipper van de N.752. Het was matroos Sel René die op het ogenblik der feiten roerganger was maar die weet te vertellen dat hij nauwkeurig de hem opgegeven koers volgde waardoor het vaartuig in een verkeerde zone kwam te liggen. Getuige Sel weet zelfs te vertellen dat hij tot twee keer toe de schipper ging verwittigen van de foutieve koers maar die herinnert zich dat niet. Daarentegen beweerde Sel dat de radar niet was ingeschakeld maar dat wordt dan weer door de schipper tegen gesproken en nadien ook toegegeven door de roerganger. Wat ook, de Raad oordeelt dat schipper Legein alleen verantwoordelijk is voor de navigatie van zijn vaartuig en hij er bovendien beter had aan gedaan door zelf op de scheepsbrug te blijven in een zo druk bevaren gebied.

AANVARING VAN DE Z.507 MET EEN ONBEKEND VAARTUIG

Een volgende zaak betrof de aanvaring tussen de Z.507 «Breghele» en een tot nog toe onbekend gebleven vaartuig. Op het ogenblik der feiten was matroos Desmedt roerganger maar de Raad onderhooorde woensdag eerst schipper-eigenaar Adams. Deze weet te vertellen dat op een bepaald ogenblik de automatic pilot is uitgevallen. Hij werd gewekt door twee harde slagen op het voorschip en net toen hij zich naar de brug wilde begeven kwam matroos Desmedt de kajuit binnen gelopen om melding te maken van de defecte automatic pilot. Toen echter was de aanvaring reeds begonnen. Nochtans was het zo dat het onbekend gebleven vaartuig reeds geruime tijd eerder gezien was op circa vier streken achterlijker dan dwars.

VORDERING

INZAKE DE Z. 465

Vervolgens vorderde rijkskommissaris Bentein inzake de aanvaring die zich voordeed tussen de Z.465 «Asdic» en het Griekse

vrachtschip «Desert Falcon». Terzake werd roerganger Ackx Jan betrokken. In zijn betoog laat rijkskommissaris Bentein verstaan dat de «Desert Falcon» weliswaar in oplopend vaartuig was dat dus ruim en bijtijds had moeten uitwijken. Daarentegen ging roerganger Desmedt toch wel in de fout door na te laten de schipper te verwittigen. Bovendien gaf hij geen aandachtseinen en verzekerde helemaal geen goede uitkijk waardoor hij vermist werd door de naderende «Desert Falcon». Tegen betrokkene vordert rijkskommissaris Bentein een schorsing van veertien dagen om als alleenstaande wacht te lopen.

TWEE ADVIEZEN INZAKE AANVARING Z. 321 MET DE CAP St. ANNE

Tenslotte werden nog twee adviezen uitgesproken. en eerste geval betrof de aanvaring tussen de Z.321 «Aurora» en de Franse treiler «Cap St. Anne». De feiten deden zich voor toen de Zeebrugse eenheid aan het vissen was en de voorgeseinen seinen voerde.

Wachtloende Adams gaf wel aandachtseinen maar het Franse vaartuig naderde dermate snel dat een aanvaring onvermijdelijk was. Misschien voende Adams iets te laat een uitwijkmaneuver uit maar toch worden geen beroepsfouten weerhouden.

ONGEVAL OP DE O.303

Het ander geval waarin een advies werd uitgesproken, betrof het arbeidsongeval dat zich voordeed aan boord van de O.303 waarbij matroos Margony, ingevolge een foute behandeling van de winch, over boord werd geslingerd. Hij kon zich echter aan die kabel vastgrijpen en door het snel ingrijpen van de schipper kon de onfortuinlijke visser weer aan boord gelassen worden. Iedereen kwam er dus wel met de schrik van af maar toch waarschuwde rijkskommissaris Bentein voor een betere coördinatie bij het behandelen van de vislier waardoor gelijkaardige ongevallen kunnen vermeden worden. Er worden geen beroepsfouten weerhouden.

Lees "HET VISSERIJBLAD"

Weetjes...

— Dit jaar telt Concarneau in Frankrijk slechts 13 treilers op de tonijnvisserij tegenover 21 het vorig jaar dit als gevolg van de eerder slechte resultaten die toen behaald werden. Ook dit jaar heeft het Frans onderzoekingschip «Pélagia» die de scholen tonijn opspoorst nog geen gunstig opsporingsresultaat aan de Franse vissers kunnen doorbrengen. Niettegenstaande deze onzekerheid zijn de eerste Franse vaartuigen toch reeds vertrokken. De tonijnvisserij wordt hoofdzakelijk door treilers van de middenslagklasse bedreven in wateren met een temperatuur van 16 tot 18°. Men vindt dit nu voor de Portugese kust tot zuidwest Ierland.

x x x

— In juli komt de «Eole» de eerste tonijnvisser op zeil met een hulpmotor van slechts 170 Pk in bedrijf. Op de tonijnvisserij moeten de vaartuigen slechts 5 mijl varen en dit is met het zeil haalbaar. De tonijnvisserij is dus eerder een passieve visserij. De «Eole» beschikt over 200 m² zeil. Samen met de Franse tonijnvisser gaat ook de machtige Spaanse tonijnvloot haar verschijning doen. Deze vloot was verleden jaar toch nog altijd goed voor een aanvoer van 25 miljoen kgr. aan prijzen van 60 tot 70 B.fr. In Frankrijk werd door de vissers een prijs voor de tonijn van nagenoeg 100 B.fr. bedongen, maar dan voor gegutte leeggemaakte vis.

x x x

— Het Franse patrouillevaartuig «Sterne» heeft in de Golf van Gascogne in de loop van de maand mei, zeven Spaanse treilers opgebracht, waarvan de meeste wegens niet in het bezit zijn van een vergunning. Voor één bepaald vaartuig was het reeds de 6de overtreding en opbrenging. De andere werden opgebracht naar «Les Sables-d'Olonnes».

x x x

— De Canadese minister voor de visserij, de heer Le Blanc, heeft laten weten dat de boeten, wegens overtreding van de kwota voor buitenlandse vaartuigen, gevoelig zullen opgetrokken worden en dat strenge inspecties aan boord van de vissersvaartuigen zullen gebeuren. Behalve het in beslag nemen van de vangst bij overtreding, zal ook overwogen worden de visserijvergunning voor het lopende jaar in te trekken.

x x x

— In Ierland en Groot-Brittannië meent men, dat met de verkiezing van Mitterand als Franse president, nu meer mogelijkheden bestaan om tot een overeenkomst te komen met

Frankrijk. Volgens deze Ierse en Britse kringen is Mitterand minder EEG-gericht en meer nationaal en zou deze en zijn eigen ambtenarij dan ook meer oog hebben voor meer nationale maatregelen zoals onder Ierland en vooral Groot-Brittannië dit voor de visserij voorstellen en verdedigen.

x x x

— Als gevolg van een nieuwe reglementering op de radio-apparatuur in Ierland, wordt van de bediener van de VHF thans een certificaat van beperkte kennis in de radio-telefonie geëist. Dit certificaat wordt uitgereikt door het departement van Posten en Telegraaf, die eveneens kursussen inricht.

x x x

— Door het Ierse ministerie van visserij werd een polyvalente 13,60 meter stalen kleine treiler aangeschaft voor het Nationaal Visserij Trainingcenter in Greencastle. Het vaartuig zal uitgerust worden voor verscheidene visserijen en ten dienste staan van de leerlingen van het trainingscentrum.

x x x

— De nieuwe Franse minister van de Zee, de heer Louis Le Pen, heeft er werkelijk niet op geslagen om contact op te nemen met de visserij. Pas enkele dagen na zijn benoeming ging hij reeds voor enkele uren in zee aan boord van een kusttreiler in de baai van Concarneau. Hiermede toonde de nieuwe minister zijn belangstelling voor de visserij. Hopen we voor de Franse visserij dat het een blijvende en durende belangstelling wordt.

x x x

— Een nieuwe polyvalente kleine hektreiler van 13,60 m lang, gebouwd in Noorwegen en voor een Engelse reder uit Cornwall bestemd, bezocht op zijn afleveringstrip, het Ierse Howth waar het veel bekijks had. Door zijn holte van 3,10 m. en zijn breedte van bijna 5 meter, beschikt deze kleine treiler over mogelijkheden van een treiler die een stuk groter is. Het vaartuig is voorzien van een Volvo Penta van 329 pk. snelloper aan 1.800 toeren p.m., evenals van een hulpmotor Penta van 30 pk. Aan boord een ankerlier, een cargolier, een boomslinger en een 3,5 ton kraan! Het vaartuig is uitgerust met de modernste apparatuur voor de alleenvisserij, paarvisserij, lijnvisserij en voor het gillnet. Er is zelfs een sonar aan boord van dit kleine vaartuig, terwijl de stuurhut in aluminium is. Wat de bouwkosten zijn, werd niet medegedeeld en konden

wij niet achterhalen. Deze zullen ook wel in verhouding zijn!

x x x

— Ierse sprotvissers hebben hun vangsten terug in zee moeten dumpen vanwege het te klein zijn van de visjes en eveneens omdat zij te vet waren waardoor zij geen commerciële waarde hadden.

x x x

— In de wateren van de Verenigde Staten-Alaska in het gebied van de Bering-Zee wordt aan West-Duitsland een kwotum te vangen vis van 13 duizend ton toegekend met vooral koolvis en in mindere mate Alaska-tongen, tarbot, platvis en makreel.

x x x

— De «Zee-dog» die men in Canada wenst in de handel te brengen als tegenhanger van de «Hot-dog» wordt voornamelijk uit kabeljauw, inktvis, melkpoeder, specerijen en maïsolie samengesteld. De «Zee-dog» bevat voornamelijk vitamine «A» en geeft slechts 80 kalorieën tegenover 134 kalorieën voor de «Hot-dog». In onze tijd waar de meeste mensen aan overvoeding lijden, zeker een niet te versmaden voordeel.

x x x

— Van de in 1980 door Denemarken 38 duizend ton gevangen wijting, ging er bijna 95% naar de vismeelfabrieken. Zelfs voor de Deense vismeelmanniakken vindt men dit wel iets te veel en een speciaal comité heeft zich dan ook aan het werk gesteld en het wijtingvlees gebruikt voor het vervaardigen van visbouletten en visworst, die op de Deense visserijtentoonstelling gehouden in april 1981, reeds voorgesteld werden en aardig wat meeval kenden.

x x x

— In Seattle in de Staat Washington van de Verenigde Staten, gaat van 28 tot 31 oktober van dit jaar een grote visserij- en visverwerkingsbedrijf-tentoonstelling door. Deze gaan elk jaar door afwisselend op de kust van de Stille Oceaan en de kust van de St. Oceaan en deze van de Atlantische Oceaan. Dit jaar wordt het de kust van de Atlantische Oceaan. Het is de grootste visserij- en visverwerkings-tentoonstelling van de wereld.

x x x

— De nieuwe Deense visserijminister die begin 1981 aan dit departement kwam de heer Hjortnaes, was in 1970 nog zeer gekant tegen de intrede van Denemarken in de Europese Economische Gemeenschap. Naderhand heeft de nieuwe minister echter zijn anti-EEG-ingesteldheid laten varen en is nu zelfs een verdediger van deze gemeenschap geworden.

x x x

— In aansluiting met de toetreding van Griekenland tot de EEG werden twee Griekse leden aan het Wetenschappelijk en Technisch Comité voor de Visserij toegevoegd. De ambtstermijn van deze twee nieuwe leden loopt over dezelfde periode als de ambtstermijn van de overige leden van het Comité.

x x x

— Een Noord-IJslandse visfarmbroederij die in 1980 nog 60 duizend allerkleinste zalmpjes leverde aan Noorwegen, zal het in 1981 bijzonder hard te verduren krijgen omdat het Noorse klantenafwegval is, wegens oververzadiging van de markt aan broedzalmpjes.

x x x

— In IJsland is er een stijgende belangstelling voor het houden van nerstfokkerijen. Niet minder dan 50 nieuwe aanvragen werden bij de overheid ingediend. Het gaat hier in het bijzonder over het houden van Angoraratten, minks en chinchilla's. Een pelskweker vroeg zelfs om een vergunning voor het kweken van coypu's, een diertje van de beverklasse. Het is duidelijk dat het gemakkelijk beschikken over het aangepaste voeder, namelijk visafval, aanleiding is tot deze ongekende uitgroei van bewuste pelsfokkerijen.

x x x

— De Unie van IJslandse Visproducenten, die vroeger ook bijna alle uitvoer van gezouten vis behartigde, heeft nu een handelsakkoord afgesloten met Zweedse kopers voor de levering van nagenoeg 15 duizend tonnen van met suiker behandelde **Kabeljauwkuit**. Een vertegenwoordiger van het IJslandse ministerie van Buitenlandse Handel had dit handelsakkoord helpen tot stand brengen.

x x x

— Het IJslandse uitvoerbond van inleggerijen heeft onlangs met de Sovjet-Unie een kominkakkoord afgesloten voor levering van gekruide haringhappes voor een waarde van 444 miljoen B. fr. Dit brengt de uitvoer voor de IJslandse inleggerijen voor 1981 op 260 miljoen B. fr.

REDERS
LEEST UW
VAKBLAD

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

OOSTENDE

Tien beurten, op vier dagen. Dat is de balans van de voorbije week voor de Oostendse vismijn. Maandag kregen we het topgetal van twee schepen en een opbrengst die slechts even boven de 1,2 miljoen bleef. Daarvoor was het dan nodig dat alle aangeboden vis per duur verkocht werd. Dit keer vormde zelfs schellvis geen uitzondering want voor grote totten werd tot 42 fr. betaald. De vangst van de Monkey Bank werd dan ook verkocht aan een gemiddelde van 2.100 fr. Spijtig voor de O.118 die vrijdag verkocht, lag de prijs toen niet zo hoog. Voor kabeljauw werd tot 92 fr. betaald en grote gul bleef boven de 4000 fr. de ben. De sortering «4» ging weg tegen iets aan dan 60 fr. het kg.

De spanvissers die vrijdag verkochten deden het al niet slecht en haalden een gemiddelde van ruim 1500 fr. per ben. Rekening houdend met de grote hoeveelheid kleine sortering waaruit de vangst bestond is dat een goede prijs. Gul, sortering A 5, kreeg toch tot 1300 fr. per ben, de middensoorten noteerden ruim 40 fr. en zelfs tot 50 fr. het kg. De Westvangst, aan gevoerd door de N.597, werd ook erg vlot verkocht met kabeljauw tot 86 fr. het kg. Kleine wijting noteerde tot 37 fr. De rogvangst die maandag door de N.736 aangevoerd werd, haalde behoorlijke cijfers. Grote rog en tilten gingen weg aan 61 fr. de andere sorteringen moesten niet veel onderdoen en grote gladrog was zelfs duurder.

Voor de handel is het ondertussen erg moeilijk. De aanvoer is te klein en ook uit Denemarken is niet veel te halen momenteel. Voor schol van de kustschepen werd dan ook vlot tot 50 fr. en meer gegeven. De grot schepen die op schol vissen trekken met hun vangst naar Engeland. Bij schaarste is de prijs hier erg goed. Wanneer er echter ruim 1000 bennen datvis aangevoerd zouden worden blijft het zeer de vraag of ook dan een goede prijs kan verkregen worden. Dat is dan weer iets dat zou moeten overeengekomen worden door reder en handelaar. Toch als men die scholvangers naar eigen markt wil brengen.

De garniaalaanvoerder blijft vrij gering, iets waar het minder goed weer niet vreemd aan is. Te veel wind doet de schepen voortijdig terugkeren. De garnaal blijft dan ook erg duur en liep dinsdag nog op tot 160 fr. het kg.

VRIJDAG 12 JUNI

	Tong		
MONKEY BANK			
O.118	14	300	— 494.772
NOORDZEE			
O.135/275	14	1010	— 1.503.700
WEST			
N.597	9	190	— 43.851

MAANDAG 15 JUNI

MONKEY BANK			
O.232	12	325	— 706.090
WEST			
N.736	8	155	— 499.575

WOENSDAG 17 JUNI

KANAAL			
TS1	19	10	5010 1.556.613
NOORDZEE			
N.708/709		890	— 1.290.834
O.309/N 719		670	— 1.161.796

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 11 JUNI

	Kg.	Bennen	Zee-	
	Tong	Vis	dagen	
KREEFTENPUT				
Z.181	—	135	12	464.084
Z.41	—	110	11	400.405
WEST				
Z.570	—	80	10	165.320
Z.512	100	100	6	277.510
Z.465	1000	50	13	510.110
Z.574	1000	80	13	579.730
Z.584	800	30	14	519.984
KUST				
Z.578	100	10	5	113.130
				3.030.273

VRIJDAG 12 JUNI

KREEFTENPUT				
Z.510	—	185	14	327.000
Z.573	—	120	11	444.060
				1.201.689

MAANDAG 15 JUNI

KREEFTENPUT				
Z.427	—	80	14	251.925
KUST				
Z.568	100	120	9	334.660
Z.198	200	20	7	153.250
Z.560	—	60	7	279.380
Z.196	1100	130	12	951.110
KANAAL				
Z.162	6500	280	21	2.372.550
Z.30	500	150	15	844.000
				5.186.875

DINSDAG 16 JUNI

KANAAL				
Z.47	2200	150	16	1.088.730
Z.506	500	150	15	825.180
KREEFTENPUT				
Z.402	—	100	12	328.145
Z.307	—	110	10	477.175
				2.719.230

WOENSDAG 17 JUNI

WEST				
Z.507	700	40	11	346.350
Z.321	900	90	10	603.810
Z.582	—	110	10	383.760
Z.533	—	50	7	172.620
NOORD				
Z.526	400	170	11	541.680
Z.284	750	230	10	917.150
KREEFTENPUT				
Kreeft				
Z.563	50	100	11	278.740
Z.40	50	140	13	400.192
Z.569	70	110	9	389.315

KANAAL				
Z.589	2000	160	17	815.942
Z.296	4500	220	23	1.667.013
				6.517.172

Verwachtingen

VRIJDAG 19 JUNI

NOORDZEE	O.141/O.369	(800	
manden)	—	O 26/J.285.	

MAANDAG 22 JUNI

NOORDZEE	O.243/N.706	—	
N.3/O.279			
KANAAL	O.303	—	O.114 — Z.34
			— Z.502.
WEST	O.35		
NOORD	N.45.		

DINSDAG 23 JUNI

KANAAL	O.274.		
WEST	Z.72	—	Z.583 — N.597

WOENSDAG 24 JUNI

KANAAL	N.36.		
MONKEY BANK	O 134	(vermoede- lijk).	
WEST	Z.483		

Uurtabel der afvaarten

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

— Dagelijks te 10.05 u. en te 14.50 u.
— Dagelijks te 7.35 u., behalve op 21.6.1981
— Dagelijks te 19.45 u., behalve op 27.6.1981

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 5 u., te 8 u., te 14 u., te 17 u. en te 20 u.
Dagelijks te 2 u., behalve op 21 en 22.6.1981.
— Op 25, 26 en 27.6.1981 bijk. afv. te 11 u.
— Dagelijks te 23 u., behalve op 27.6.1981.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

— Dagelijks te 1.45 u.
— Dagelijks te 3.30 u. en te 5.15 u., behalve op 21.6.1981

Afvaarten uit Dover Western Docks :

— Dagelijks te 0.30 u., te 11.40 u. en te 15.45 u.
— Op 21, 22, 26 en 27.6.1981 bijk. afv. te 10.10 u.
— Dagelijks te 19.10 u., behalve op 27.6.1981
— Op 27.6.1981 bijk. afv. te 15.15 u.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 9 u., te 12 u., te 18 u., te 21 u. en te 23.59 u.
— Op 25, 26 en 27.6.1981 bijk. afv. te 15 u.
— Dagelijks te 3 u., behalve op 21.6.1981
— Dagelijks te 6 u., behalve op 21 en 22.6.1981

Afvaarten uit Folkestone :

— Dagelijks te 19 u.
— Dagelijks te 20.55 u. en te 22.45 u., behalve op 27.6.1981

Voor de week van 21.6.1981 tot 27.6.1981

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

— Dagelijks te 8.40 u., te 13.50 u. en te 19.45 u.

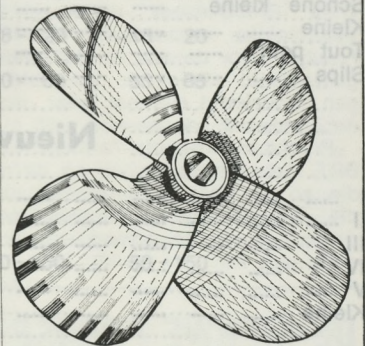
Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :

— Dagelijks te 10.25 u. te 15.25 u. en te 21.05 u.

VANVOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m Ø
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



VORDAP

VanVoorden Zaltbommel b.v.

Tel.: 00-31-4180-2654
Postbus 67
5300 AB Zaltbommel
Nederland
Telex 50140

Vertegenwoordiger België

J. Theunissen
Terneuzen Nederland
Tel.: 00-31-1150-94117

Reparatie Van Voorden België

Scheepswerf van
Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7
Rupelmonde
Tel.: 031-742051

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

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

11-6	1	429	43.817			
12-6	2	1.059	163.023			
13-6	2	641	38.966			
15-6	6	14.532	901.648			
17-6	6	14.066	967.614			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

11.6	1	45	7.065	157	157
13-6	2	231	35.273	145	156
15-6	4	306	39.163	125	134

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	15-6-1981	16-6-1981	17-6-1981
Lappen	214 - 253		210 - 213
Grote	270		268 - 274
3/4	329 - 341		269 - 278
Blok	329		272 - 284
Voor-kleine	310		270 - 280
Kleine	325		260 - 263
Slips			

Zeebrugge

Grote	218 - 235	223 - 227	219 - 230
Blok	287 - 318	296 - 299	274 - 285
Fruit	309 - 349	323 - 346	282 - 337
Schone kleine	321 - 355	339 - 343	280 - 341
Kleine	282 - 309	282 - 290	280 - 287
Tout petit	280 - 283	275	275 - 277
Slips	262 - 264		253 - 262

Nieuwpoort

I	218 - 238		224 - 240
II	278 - 284		294 - 301
III	331 - 338		340 - 350
IV	336 - 347		338 - 350
V	320 - 324		306 - 320
Kleine	280 - 290		260 - 280

PLADIJS

Oostende

	15-6-1981	16-6-1981	17-6-1981
Grote	88		48,60
Grote iek	60 - 70		46,80
Kleine iek			26,40
Derde slag			
Platjes	53,40		23

Zeebrugge

I	60 - 62	67 - 70	37 - 45
II	57 - 60	58 - 62	42 - 46
III	40 - 46	38 - 44	32 - 45
IV	28 - 30	24 - 29	20 - 34
V			

Nieuwpoort

Grote pladijs			
Platjes	54 - 58		45 - 55
Drielingen	34 - 48		58 - 54
Moeien	27 - 30		26 - 28

NIEUWPOORT

VRIJDAG 12 JUNI

Twee Hollandse kustvaartuigen losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Tong nr. 1 betaalde men aan 208 tot 214 fr. het kg. en tong nr. 2 aan 262 tot 276 fr./kg. Tong nr. 3 bekam 328 à 333 fr. het kg. en tong nr. 4 of fruitong 326 à 328 fr. het kg. Voor tong nr. 5 noteerde men 318 à 324 fr. het kg. en voor kleine tong 260 à 277 fr. het kg.

Grote tarbot werd tegen 260 à 280 fr. het kg. aangekocht, middenslag tarbot tegen 200 à 240 fr. het kg. en griet tegen 160 à 190 fr. het kg. Grote pladijs haalde 2700 à 2900 fr. de ben en visjes 1400 à 1550 fr. de ben.

Kabeljauw werd aan 4000 tot 4500 fr. de ben geveild en gul aan 3000 tot 3500 fr. de ben.

Grote zandschar boekte men aan 1750 tot 2250 fr. de ben en kleine zandschar aan 1400 tot 1600 fr. de ben. Tongschar haalde 80 à 140 fr. het kg., robaard 45 à 60 fr. het kg. en knorhaan 30 à 35 fr. het kg. Goede belangstelling vanwege de handelaars en een lonende prijsnotering kenmerkten de vrijdagmarkt.

ZATERDAG 13 JUNI

Vis

N.88 310 kg. 21.303 fr.
N.211 331 kg. 15.967 fr.

Door twee kustvaartuigen werden ongeveer 650 kg vis aangevoerd op de zaterdagmarkt. Tong nr. 1 kreeg 225 à 236 fr. het kg en tong nr. 2 260 à 279 fr. het kg. Tong nr. 3 of bloktong betaalde men aan 330 tot 344 fr. het kg en tong nr. 4 of fruitong aan 320 tot 328 fr. het kg.

Tong nr. 5 haalde 320 à 324 fr. het kg. en kleine tong 270 à 286 fr. het kg. Drieling- of middenslag pladijs werd tegen 2500 à 3000 fr. de ben. aangekocht en platjes tegen 1100 à 1350 fr. de ben. Grote zandschar bekam 35 à 45 fr. de kg. en kleine zandschar 30 à 35 fr. het kg., wjl men voor robaard 60 à 70 fr. het kg betaalde.

MAANDAG 15 JUNI

N.25 10.694 615.646
N.551 706 97.662
N.710 2.512 120.402
N.788 345 28.948
N.88 220 19.388
N.349 57 17.064

GARNAAL

N.700 104 13.104
N.1 72 11.586
N.22 91 11.785
N.106 39 5.226

Twee bokkevisser, één vaartuig van de West en drie kustvaartuigen boden hun vangst op de maandagmarkt aan. Tong nr. 1 kreeg 218 à 238 fr het kg en tong nr. 2 278 à 294 fr. het kg. Voor tong nr. 3 of bloktong betaalde men 331 à 338 fr. het kg. en voor tong nr. 4 of fruitong 336 à 347 fr. het kg. Tong nr. 5 haalde 310 à 324 fr het kg. en kleine tong 280 à 290 fr het kg. Grote tarbot werd tegen 240 à 246 fr. het kg. aangekocht, middenslag tarbot tegen 220 à 240 fr. het en griet tegen 150 à 230 fr het kg.

Pladijs kende volgend prijsnotering.

Grote pladijs boekte men aan 2700 tot 2900 fr de ben, middenslag- of drieling pladijs aan 1700 tot 2400 fr de ben en drieling aan 1350 tot 1500 fr de ben. Kabeljauw noteerde men aan 4750 tot 5300 fr de ben en gul aan 3000 tot 3500 fr. de ben. Wijting kende voor wat de prijsnotering betreft een fikse verhoging. Zo werd voor grote wijting 3000 à 3400 fr de ben betaald en voor kleine wijting 2400 à 2500 fr. de ben. Moerrog boekte men aan 3000 tot 3200 fr de ben, tilten aan 2900 tot 3000 fr de ben en scherpstaarten aan 2800 tot 3000 fr de ben. Zeehond kreeg 2300 à 2750 fr. de ben en doorn- of speurhaai 2500 à 3000 fr. de ben. Grote zandschar kocht men tegen 1900 à 2250 fr de ben aan en kleine zandschar tegen 1400 à 1500 fr de ben, wjl men voor tongschar 90 à 150 fr het kg. betaalde. Robaard haalde 90 tot 100 fr. het kg. en knorhaan 20 à 30 fr het kg. Matige aanvoer met goede belangstelling vanwege de handelaars en dure prijzen kenmerkten de maandagmarkt.

WOENSDAG 17 JUNI

N.579 2428 323.826
N.172 4.174 169.136
N.346 2.538 119.630
N.590 2.151 104.625
N.470 1.866 172.260
JE.52 909 78.137

Eén bokkevisser, vier vaartuigen van de West en één kustvaartuig losten hun vangst op de woensdagmarkt. Tong nr. 1 haalde 224 à 240 fr het kg. en tong nr. 2 294 à 301 fr. het kg. Voor tong nr. 3 of bloktong boekte men 340 à 350 fr het kg. en voor tong nr. 4 of fruitong 338 à 350 fr het kg. Tong nr. 5 noteerde men aan 306 tot 320 fr het kg. en kleine tong an 260 tot 280 fr het kg. Grote taébot kreeg 260 à 280 fr. het kg. middenslag tarbot 220 à 250 fr. het kg en griet 180 à 210 fr. het kg.

Grote pladijs werd tegen 2250 à 2750 fr. de ben aangekocht, drieling- of middenslag pladijs aan 2400 tot 2700 fr de ben en kleine pladijs tegen 1300 à 1400 fr de ben. Robaard bekam 80 à 90 fr het kg., rode soldaten 70 à 80 fr. het kg. en knorhaan 30 à 35 fr. kg. Voor staartvis werd 244 à 250 fr het kg betaald, voor tongschar 90 à 150 fr het kg. en voor zonnevis werd de recordprijs van 284 à 293 fr het kg neergekend. Kabeljauw werd tegen 4500 à 5100 fr de ben geveild en gul tegen 3000 à 3500 fr de ben. Grote wijting werd tegen 3300 à 3750 fr. de ben geboekt en kleine wijting tegen 2650 à 3000 fr. de ben. Dit is een prijs die voor deze soort vis nog nimmer werd genoteerd. Moerrog kreeg 4000 à 4250 fr de ben, tilten 3500 à 4000 fr de ben en scherpstaarten 3500 à 3750 fr. de ben. Grote zandschar bekam als marktprijs 1900 à 2250 fr. de ben en kleine zandschar 1300 à 1500 fr de ben. Voor zeehond betaalde men 2000 à 2250 fr de ben en voor doornhaai 2750 à 3250 fr. de ben. De woensdagmarkt werd gekenmerkt door ruime belangstelling vanwege de handelaars met dure prijzen voor de verschillende vissoorten.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
	15-6-1981	15-6-1981	16-6-1981	16-6-1981	17-6-1981	17-6-1981	15-6-1981 17-6-1981
Grote tarbot	289	248 - 275		254 - 268	160 - 206	249 - 255	240 - 246 260 - 280
Middelmatige tarbot		230 - 234		237 - 249		200 - 222	220 - 240 220 - 250
Kleine tarbot		164 - 202		217 - 230		175 - 180	140 - 230
Grote griet		220 - 222		226		214 - 217	150 - 230 180 - 210
Middelmatige griet		216 - 218				176 - 179	
Kleine griet		134 - 189				130 - 143	
Grote schelvis	68				54		
Middelmatige schelvis	52 - 65				38 - 48		
Kleine schelvis	21 - 47				25 - 35		
Grote heek	106 - 148	66 - 90			40 - 83	40 - 72	
Middelmatige heek							
Kleine heek							
Lom							
Leng		52		50		40	
Rog	68 - 68				65		
Keilrog						83 - 92	
Rog		73 - 76		83		62 - 68	60 - 65 85 - 85
Tilten		70		80		63 - 75	58 - 60 70 - 80
Scherpstaarten		76 - 80		85		67 - 73	56 - 60 70 - 75
Halve mans		60 - 62		64		52 - 54	60 70
Teelt		60 - 63		69		51 - 66	
Katrog		38 - 40		16 - 39		30 - 38	
Kabeljauw	92	56 - 60		82	49 - 85	72 - 78	95 - 105 90 - 102
Grote gul	22 - 84	54 - 55		73 - 75	17 - 75	56 - 58	60 - 70 60 - 70
Middelmatige gul		40 - 44		48		48 - 51	
Kleine gul		38 - 40		46 - 58		40 - 44	
Hozemondhamme							
Grote wijting	44 - 52	50 - 53		57 - 64	32 - 57	36 - 40	60 - 68 65 - 75
Kleine wijting		30 - 33		44 - 46		18 - 26	48 - 50 52 - 60
Schar	49,80	18 - 20		18 - 20	31	18 - 20	30 - 45 30 - 45
Steenschol	86 - 171	161		162 - 166		116 - 154	
Zeehaai	42 - 52	46		42		48 - 48	18 - 20 15 - 20
Hondshaai					34		50 - 60 55 - 65
Doornhaai							
Pieterman							
Makreel							
Horsmakreel							
Zee kreeft							
Schaat							
Zeebaars (klipvis)							
Kongeraal		40		26	18 - 26	28	
Schartong							90 - 150 50 - 150
Volle haring							
IJle haring							
Haringshaai							
Steenholk							
Heilbot							
Steur							
Koolvis							
Zeewolf	82 - 84						
Pollak	64 - 76						
Zonnevis							284 - 293
Koningsvis							
Vlaswijting							
Zeeduivel		121 - 242		95 - 242	126 - 254	94 - 235	244 - 250
Schotse schol				35		50	
Zeehond							45 - 55 40 - 45
Bot							10 - 15 12 - 15
Rode poon (roobaard)		52		50 - 52			90 - 100 80 - 90
Grauwe poon (knorhaan)		18		6 - 12	28.40 - 31	8 - 14	20 - 30 30 - 35
Rode knorhaan							
Posten		20 - 22		16 - 22			

Lees "HET VISSERIJBLAD"

Garnaalfeest Oostduinkerke

Voor de 32ste maal wordt op 20 - 21 juni het Garnaalfeest gevierd te Oostduinkerke.

Het begint de zaterdag in de namiddag met een geanimeerde folkloristische vismarkt. De markt gaat op het Fabiolaplein door van 10 tot 16 uur.

Om 21.30 uur volgt dan, in de feestzaal «De Mikke» het groot avondfeest tijdens hetwelk «Mieke Garnaal» wordt gekroond en haar eredames gekozen.

De top-dag is echter de zondag. Om 9.30 uur trekken de bekende Oostduinkerke «paardevisser» met hun zware boerepaarden in zee om er deel te nemen aan de wedstrijd in het garnaalvissen. Terzeldertijd gaat de wedstrijd in het garnaalvissen door voor de talrijke kruiers te voet, leden van de Oostduinkerke kruiersverenigingen «De Spanjaardbank» en «De Slepers».

In de «kallen» of ondiepe wattertjes wordt de wedstrijd doorgevoerd in het garnaalvissen voor kinderen, met hun miniatuursteeknetjes.

Omstreeks 11.15 uur wordt op de zeedijk overgegaan tot het we-

gen en het koken van de vers gevangen garnalen. Deze worden nadien door de garnaalvisseren aan het publiek verkocht. Tussendoor worden op het Astridplein, door verschillende folkloregroepen, vissersdansen uitgevoerd.

Om 16 uur start dan de grote alombekende «Garnaalstoet», het hoogtepunt van het Garnaalfeest.

Programma

Zaterdag 20 juni

van 10 tot 16 uur : Op het Fabiolaplein : Folkloremarkt : «De Visserij en de oude ambachten» 21.30 u. : BAL van Mieke Garnaal : Verkiezing van de eredames.

Zondag 21 juni :

9.30 u. : Wedstrijd in het Garnaalvissen

— voor vissers te paard,

— kruiers en

— kinderen

gevolgd door (Zeedijk) koken en verkopen van de verse garnalen.

11 u. : Op het Astridplein : Folkloristische volksdansen.

16 u. : Grote folkloristische stoet gevolgd door folkloristische dansen.

IN DE VISSERISCHOLE «JOHN BAUWENS»

PRAATJES MET DE SCHIPPER

Elke vrijdagnamiddag omstreeks 14u30 kan men schipper Van Craeynest van het visserijopleidingschip O.29 "Broodwinner" horen op de gewestelijke radiozender Kortrijk. Praatjes over de zee en de weersgesteldheid alsook de verwachtingen in verband met het weer, worden gemaakt van op zee zelf.

Prachtig initiatief vanwege de BRT. Graag hoorden we op de radio zo nu en dan eens een van die visserijopleidingsleerlingen over de zee praten. Misschien voor volgend jaar ?

Schipper Van Craeynest wil alleszins zelf wel doorgaan met zijn weerbabbeltje.

EINDEJAARSRECEPTIE «JOHN BAUWENS»

De Vriendenkring en de Oudleerlingenbond van de Stedelijke Visserij school biedt een receptie aan ter gelegenheid van de eindejaarsreceptie van de school. Alle leerlingen met hun ouders en familieleden alsook alle sympathisanten van de "John Bauwens" zullen zeker op post zijn om 11 uur in de hall van de school.

DE NIEUWE FRANSE REGERING VERDUBBELT DE BRANDSTOFSUBSIDIE

Eén van de eerste maatregelen waartoe de nieuwe minister van marine de heer Louis Le Pensec overging, is het verdubbelen van de regeringssubsidie op de brandstof voor de visserij. Deze bedraagt thans 0,20 Franse fr., hetzij 1,40 B. fr. in plaats van 0,70 fr. voorheen. Met het akkoord van het parlement zou deze nieuwe regeling reeds vanaf 1 juli in voege gaan. Verdere selectieve hulp zal nog voorzien worden om tussen te komen in de oplopende uitbatingskosten.

In Frankrijk komt men dus openlijk uit voor een rechtstreekse subsidie van de brandstofprijzen. In België heeft men er een soep van gemaakt, door deze tussenkomst te trachten te kamoufleren via 'n ingewikkelde administratieve procedure van energiebesparing, waarin zelfs een kat haar jongen niet terug vindt. Ook in een paar andere landen bezorgt men een recht-

streekse subsidie op de aankoop van brandstof voor de vissersvaartuigen, alhoewel deze tussenkomst niet zo belangrijk is als deze bij onze Zuiderburen. Inderdaad is 1,40 B. fr. per liter toch reeds circa 15 %. Een rechtstreekse tussenkomst is nochtans niet in overeenstemming te brengen met de bepalingen van het Verdrag van Rome en met de EEG-reglementering vanwege de zogenaamde concurrentievervalsing onder de vissers van de landen-lidstaten. We menen echter, dat het tijd is, dat de EEG tot een eensgezinde houding komt en een subsidiering van de brandstof voor vissersvaartuigen goedkeurt, zodanig dat eenzelfde reglement voor alle landen lidstaten van toepassing zou zijn. In dit geval zou men dan niet meer van een concurrentievervalsing kunnen spreken en zou ook het Verdrag van Rome raar de geest geen zogenaamd geweld meer aangedaan zijn.

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

Aan de dinsdagmarkt van 9 juni werd aangevoerd : 880 kg. tong; 124 kisten tarbot en griet; 1109 kisten kabeljauw; 16 kisten schelvis; 608 kisten wijting; 1363 kisten schol; 86 kisten schar; 38 kisten makreel en 122 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 1 kg. : tarbot 14,98-11,20; grote tong 15,71-15,01; groot middel tong 20,04-19,37; klein middel tong 20,51-20,05; tong één 21,33-20,21; tong twee 19,53-19,45; zalm 15,87-8,00.

Per 40 kg. : haai 120-80; steenbolck 41-27; poontjes 35-24; rode poot drie 94-82; tarbot 528-357; griet 539-380; kabeljauw één 120-86; kabeljauw twee 142-94; kabeljauw drie 110-84; kabeljauw vier 102-69; kabeljauw vijf 96-66; schelvis twee 108; schelvis drie 130; schelvis vier 95-78; schol één 132-118; schol twee 132-114; schol drie 132-110; schol vier 110-84; wijting drie 90-64; makreel één 71-70; makreel twee 90-121,60; schar 65-40; tongschar 332-42.

Aan de woensdagmarkt van 10 juni werd aangevoerd : 890 kg. tong; 35 kisten tarbot en griet; 8 kisten schelvis; 4 kisten wijting; 30 kisten schol; 57 kisten schar en 38 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 1 kg. : grote tong 15,59; groot middel tong 20,12; tong één 20,99; tong twee 19,72; klein middel tong 20,99.

Per 40 kg. : tarbot 560-380; griet 544-420; schol één en twee 226; schol drie 168; schol vier 114-104; wijting drie 142-126; schar 80-69; hiersmakreel 46-28; rode poot 174-140; schelvis drie 62-60; schelvis vier 63; hake 86-53.

De besommingen waren : VD 6 f 1.630, VD 19 f 10.700.

Aan de vrijdagmarkt van 12 juni werd aangevoerd: 3060 kg tong; 46 kisten tarbot en griet; 893 kisten kabeljauw; 3 kisten schelvis; 452 kisten wijting; 305 kisten schol; 130 kisten schar; 19 kisten makreel; 86 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 1 kg. : tarbot 15,58-15,00; grote tong 17,47-16,51; groot middel tong 22,05-19,04; klein middel tong 22,32-20,34; tong één 22,90-20,67; tong twee 22,10-19,00.

Per 40 kg. : mulllets 602-440; hiersmakreel 34-17; bot 36-34; krab 50; poontjes 45-24; steenbolck 84-57; tarbot 571-524; griet 577-469; kabeljauw één 266-194; kabeljauw twee 276-176; kabeljauw drie 202-142; kabeljauw vier 148-124; kabeljauw vijf 142-104; schelvis drie en vier 210; schol één 186; schol twee 208-107; schol drie 156-130; schol vier 140-94; wijting drie 128-94; schar 94-57; tongschar 120; rode poot één 224-220; rode poot twee 180-174; rode poot drie 112-78.

De besommingen waren : KW 185 f 22.200; KW 21 f 16.500; UK 17 f 2.600; UK 81 f 5.600; UK 94 f 9.300; UK 159 f 920; UK 234 f 10.600; UK 307 f 9.600; UK 208 f 13.800; VD 20 f 1.300; VD 19 f 2.000; VD 20 f 1.000; IJM 3 f 15.200; IJM 5 f 1.800; IJM 14 f 2.350; IJM 18 f 1.200; IJM 20 f 13.900; IJM 27 f 14.300; IJM 154 f 19.300; verder waren er : twee Goedereeders en zes Textelaars welke tezamen f 102.000 besomden en een Engels vaartuig de FD 358 voor f 47.800.

IJMUIDEN : Aan de maandmarkt werd aangevoerd :

2600 kg tong; 189 kisten tarbot en griet; 1770 kisten kabeljauw; 17 kisten schelvis; 930 kisten wijting; 1795 kisten schol; 121 kisten schar 5 kisten makreel en 112 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg. : tarbot 14,34-12,80; grote tong 18,75-17,58; groot middel tong 22,20-20,14; klein middel tong 21,69-21,31; tong één 21,79-21,32; tong twee 19,64-19,31.

Per 40 kg. : tarbot 521-400; griet 564-405; kabeljauw één 246-150; kabeljauw twee 204-130; kabeljauw drie 172-106; kabeljauw vier 126-96; kabeljauw vijf 136-82; schelvis twee 170; schelvis drie 148; schelvis vier 138-128; schol één 144-130; schol twee 142-134; schol drie 140-120; schol vier 112-88; wijting drie 100-81; makreel één 90; makreel twee 100-85; schar 77-59; rode poot drie 84-82; haai 108; steenbolck 63-49; krab 26-9; tongschar 242-150; krabbepoten 124; poontjes 37-27.

Visaanvoer te Den Helder

DEN HELDER : In de periode van 9 tot en met 15 juni werden door 28 kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd : tong 10.798 kg f 216.721,76 van f 26,01-f 14,91; tarbot 5517 kg f 74.722,70 van f 16,31-f 9,65; schol 39.945 kg f 123.407,57 van f 4,11-f 2,44; kabeljauw

13.230 kg f 31.768,02 van f 7,25- f 1,29; schar 5280 kg f 9.452,90 van f 2,04-f 1,49; wijting 1410 kg f 3690,89 van f 3,14-f 1,41; griet 992 kg f 12.633,78 van f 13,98-f 10,24; diversen 19.520 kg f 99.407,92. Totaal 96.692 kg f 571.835,54.