het visserijblad

Verschijnt wekelijks
Vrijdag 7 oogst Nr. 28

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

VAN BELANG VOOR ONZE REDERS

BEKROONDE BESPARINGSPROJEKTEN VOOR UITBATING VISSERSVAARTUIGEN IN FRANKRIJK

Door de Franse minister van de Zee, de heer Louis Le Pensec, werden de resultaten geproklameerd van een wedstrijd voor een betere en ekonomischer uitbating van een vissersvaartuig. Ter dezer gelegenheid legde de minister het aksent op de werkelijke strijd op leven en dood waarin het bedrijf thans gewikkeld is om te kunnen overleven als gevolg van de beperkingen die het kwoteringsstelsel de visserij oplegt, de konkurrentie door de invoer uit derde landen, maar vooral de uit de hand lopende uitbatingskosten door de uitzonderlijke en galloperende stijging van de brandstofprijzen. Van de twaalf projekten die aan de jury werden voorgelegd, werden er tenslotte drie weerhouden die we hier aan onze lezers wensen weer te geven.

De catamaran met motor en zeil :

Door de Ateliers et Chantiers de la Manche, die hiervoor verscheidene onderzoekers had aangetrokken, werd een palangrier-catamaran (met dubbele romp) van 30 meter, met het zeil als hulpvoortstuwing voorgesteld. De onderzoekers waarvan er verscheidene uit het buitenland aangetrokken werden, zijn uitgegaan van drie leidende motieven, vertrekkende van de veronderstelling dat het nieuw vaartuig een levensduur van 12 jaar heeft :

1) een verhoging van het vangstvolume met 10% door inschakeling van betere opsporings- en vangsttechnieken zou voor de rederij over de beschouwde periode een winst van 30% van de bouwwaarde van het vaartuig betekenen en voor de bemanning een winst van 34%, of in totaal 64 % van de bouwwaarde van het vaartuig over de twaalf jaar gezien.

2) een vermindering van 10% van het brandstofverbruik zou op dezelfde manier over de twaalf jaar een winst opleveren voor de rederij van 15% van de nieuwbouwwaarde van het vaartuig.

3) Anderzijds zou een vermindering van 10% van het gewicht van het vaartuig, nogmaals een winst opleveren over dezelfde periode gezien, van de nieuwbouwwaarde van het vaartuig.

Van deze drie principes vertrekkende, heeft men beslist een vaartuig te bouwen waarin de voortstuwingshulp van het zeil toegevoegd werd. Hiervoor werd toch nog altijd rekening gehouden met het feit, dat dit vaartuig een konstante snelheid moet kunnen ontwikkelen, om naar de visserij te lopen en na de visserij de haven terug aan te doen in een best aangepaste tijd. Er werd dus rekening gehouden met het feit dat de technieken die men zou kiezen voor de brandstofbesparing, de snelheid van het vaartuig niet zou mogen aantasten. Het lag aldus voor de hand, dat er een harmonisatie in de hand moet gewerkt worden tussen de stuwkracht van het zeil en de motor, zodanig dat er tussen beiden een wisselwerking zou ontstaan, meer motorstuwkracht en zo minder zeilstuwkracht en omgekeerd. Ook de zeilen zelf, wat vorm, plaatsing, regeling en behandeling betreft, speciaal bestudeerd om absolute hinderlijkheid voor het normale werk aan boord te vermijden en het maksimum aan windenergie op te brengen. Een bijkomend probleem om op te lossen was het feit, dat de vorm van de romp verschillend is naar gelang men een voortstuwing heeft met het zeil en met de motor. Voor een voortstuwing met het zeil, moet de romp scherper zijn en dieper liggen, kwestie van de stabiliteit, voor een motorvoortstuwing moet men een ronde romp hebben die zich dan voortzet in een meer platronde vorm. Men kon moeilijk in één enkel romp beide noodzakelijkheden verzoenen en verkoos

(vervolg op blz. 2)

GEEN VISSERIJBLAD OP 14 AUGUSTUS

Naar aanleiding van de 15 oogstfeesten zal het volgend Visserijblad slechts op 21 oogst verschijnen.

MEER OVER HET IJSLANDS ONGENOEGEN TEGENOVER ONZE IJSLANDVAARDERS

De reden waarom de Belgische IJslanders in juni uit de IJslandse wateren gezet werden is zoals men weet het feit dat vastgesteld werd door dit land dat einde mei, aan kabeljauw alleen reeds 880 ton door de Belgen werd weggevist, terwijl in totaal slechts 5 duizend ton bodemvis mocht gevangen worden met hierin slechts 750 ton kabeljauw. Dit werd vastgesteld ter gelegenheid van het aandoen van Grimsby door de Belgische IJslanders. Inderdaad zou de IJslandse regering bewijzen hebben, dat, alleen reeds in Grimsby, sinds 1 januari tot en met einde mei, door deze Belgische vaartuigen 880 ton kabeljauw daar in de afslag werd gezet ! Terzelfdertijd werd eveneens vastgesteld dat, in plaats van het, door de Belgische schippers op een bepaald ogenblik doorgegeven totaalcijfers van 380 ton, er reeds officieel voor 600 ton in Engeland verkocht werd.

Terzelfdertijd was vastgesteld geweest, dat in één van de Belgische landingen te Grimsby, de vangst uit 90% kabeljauw bestond in plaats van uit de maksimum toegelaten 15% ! Het was reeds sinds begin mei dat het IJslands Ministerie van Visserij, op de hoogte werd gebracht van de verdenkingen die in dit verband op de Belgische schippers wogen. Volledige gegevens waren toen echter niet in de handen van het IJslands ministerie. Het was het IJslands dagblad "Morgunbladid" die de berichten over het misbruik van dit vertrouwen van de Belgische schippers bracht. "Morgunbladid" is het voornaamste dagblad van IJsland. Dit krantenbericht heeft toen heel wat opspraak verwekt en de IJslandse Minister voor de Visserij, de heer Steingrimmur Hermansson, heeft dan onmiddellijk dit bericht laten natrekken en kontroleren. Nadat het de diensten van dit ministerie duidelijk werd, dat de Belgische schippers onjuiste gegevens doorgaven, heeft de IJslandse minister toen onmiddellijk de Belgische schippers verbod opgelegd nog verder te komen vissen.

Zonder speciaal deze overtredingen indachtig geweest te zijn, heeft "Het Visserijblad" toch wel maanden voorheen, op de aanstootgevende verkoop van onze IJslandse vaartuigen te Grimsby gewezen, namelijk in rechtstreekse konkurrentie met de IJslandse vaartuigen zelf. Het moet toch voor elkeen duidelijk zijn, dat verscheidene IJslandse schippers dit niet zouden nemen en dat dan natuurlijk, het ene en het ander medebrengt. Men zoekt een stroohalm en vindt dan een bussel ! Het is dus ook begrijpelijk dat, de Rederscentrale, met aan het hoofd een voorzitter die de voornaamste overtreder was, eerder als beschuldigden op het matje stonden ter gelegenheid van de besprekingen die onze Belgische ambassadeur in Noorwegen te Reykyavik voerde en gelukkig voor België suksesrijk tot een goed einde bracht. We vernamen ondertussen dat de Rederscentrale, na het ondertekenen van het nieuw kontrakt, op haar verplichtingen ter zake gewezen werd.

Het is duidelijk dat de Redescentrale zelf, niet meer als geloofwaardig bij de besprekingen voorkwam en men sedert lang het vertrouwen in die organisatie als Beroepsvereniging of producentenorganisatie verloren heeft.

BEKROONDE BESPARINGSPROJEKTEN

(vervolg van blz. 1)

dan ook de catamaran of dubbele romp, waarbij men het type rompmotor kon verzoenen met de stabiliteit gewenst voor zeilgebruik door het bekomen van een brede vlotbasis., dank zij de dubbele romp type-motor. Wel is het type van visserij hierdoor begrensd omdat de dubbele romp met brede dekbasis zich het best leent tot b.v. de visserij met bakken en fuiken en de lijnvisserij gezien de stapelingsmogelijkheden op een ruim dek die de twee rompen verbindt.

Anderzijds werd door de Chantiers de la Manche een technische verbetering aangebracht bij de lijnvisserij door een betere aangepaste vishaak, zodanig dat minder vissen verloren gaan bij het ophalen. Als vroeger het verlies berekend werd op 25% wordt dit nu slechts 5%. Een verdere verbetering is het azen met nieuwe technieken zoals de electro akoustiek, lichteffekten die een aantrekkingskracht op de vis uitoefenen, scheikundig en bioscheikundig aas. Hierdoor wint men het medevoeren aan boord van een grote hoeveelheid en relatief grote tonnage aan b.v. de traditionele makreel die als aas gebruikt wordt. Andere onderzoekingen hebben toegelaten het uitvieren en inhalen der lijnen te verbeteren zodanig, dat men per dag een bewerking van meer dan 40 duizend haken onder het oog mag zien. Hierdoor ligt de vangst, in gelijke omstandigheden 50 à 100% hoger dan voorheen bij een gewone lijnenvisser met één enkele romp. Daarbij komt nog, dat de catamaran op diepten kan vissen, gezien de kleine dieptegang en de grote stabiliteit waar de klassieke treiler niet komen kan. Anderzijds bij gelijke tonnage, is het brandstofverbruik heel wat lager.

De klassieke treiler met automatische lossingsmogelijkheid

Een tweede bekroond ontwerp gaat uit van de Chantiers Lorientais La Perrière met een stalen hektreiller van 28 meter, die het midden houdt tussen de artisanale en industriële visserij, die zowel de bodem- als de pelagische, de plankenvisserij als deze met het rechte net kan uitoefenen. Het is dus een polyvalente hektreiller wat dit betreft. Voor de bodemvisserij zijn twee halve lieren, die gelijk in werking zijn, vooraan voorzien met achteraan een portiek met bewegelijke slede. Twee zijlieren kunnen eveneens in beweging gebracht worden voor het manœuvreren van het net. Voor het pelagisch vissen is een oproller van twee onafhankelijke bobijnen voorzien en een netsonde-lier achteraan op het bovendek met benuttiging van twee achtergelegen verscheiden van de achterportiek.

Nochtans is de grote vindingrijkheid van deze treiler de methode van het stockeren en vooral van het lossen aan de kade van de vis. De vis wordt gestockeerd in kleine kontainers van elk 1,8 m3, fris gehouden door ijswater. Er zijn aldus 52 aangepaste kontainers in de ruimen. Deze worden aan de kaai met een kraan uit het ruim gelicht en deze ganse operatie duurt slechts een paar uur ! De kwaliteit van de vis is hierdoor op haar best, dank zij een mindere manipulatie. Aan boord is een ijsmachine die vier ton per dag levert. De kost van dergelijke 28 meter treiler is voor het ogenblik 8 miljoen franse frank of rond de 56 miljoen B. Fr., hetgeen wel 20% hoger ligt dan voor het meer gekend klassiek type. De technische gegevens van deze nieuwe treiler zijn, lengte over alles : 28 m., tussen de loodlijnen : 24 m., Breedte 7,60 m. Holte onder de brug 3,90 m. en 3,70 m. achteraan. Het visruim 110 m3 groot bevindt zich in het midden van het vaartuig. Vaartuig voorzien van acht bemanningsleden. Dit vaartuig vist zuiver op motorvoortstuwingskracht.

Een polyvalente 32-meter met motor en zeil

Het derde bekroonde projekt is dit van een polyvalente 32-meter treiller in staal uitgaande van de Groepering der vissers uit Ettel en ven de Bretoense maatschappij voor maritieme verwezenlijkingen.

Het vaartuig is voorzien om in de Golf van Gascogne, het Kanaal, de Ierse Zee langs de Afrikaanse kust en zelfs in de Stille Oceaan te vissen.Het is uitgerust om met de palanger, de kisten en fuiken, met lijnen en met het Deense seinenet te vissen. Gezien men eveneens beroep doet op het zeil kan onmiddellijk geweten zijn dat zware visserijen zoals de bokkenvisserij, bodemvisserij enz... die een zeer zware motorkracht vergen, niet in aanmerking komen. Er zijn 8 tanks met een gezamelijke opslagruimte van 144 m3 voorzien voor de stockage van de vis. Hierin kan de vis bewaard worden in ijswater of in bevroren toestand. Ook hier gebeurt het lossen van de vis bij middel van een kraan, die de stockagetanks aan de kade brengt nadat deze eerst uit het visruim gelicht worden door een boordtakel. De ontwerpers van het vaartuig hebben berekend dat, voor 360 dagen op zee, het vaartuig 800 ton kan aan land zetten met hun systeem, hetgeen met een zakencijfer van 36 miljoen B. fr. overeenkomt.

De voordelen zijn dus een bijzonder konventie voor het stockeren en lossen van de vis en een gebruik van de windenergie. Daarom ook is de brandstoftank slechts 30 m3 groot en zijn er slechts 2 motoren van elk 180 p.k. voorzien met omkeerbare schroef. De zeilen beslaan een oppervlakte van 250 m2. Verdere technische gegevens : lengte over alles 32 m., tussen loodlijnen 27 m., breedte 8 m., holte 4,7 m., zoetwatertank : 12 m3, bemanning 10 tot 13 en snelheid van 11 tot 12 zeemijl.

Op deze drie bekroonde projekten zijn, behalve bepaalde nieuwe vindingen, ook reeds gekende en bestaande technische verbeteringen in toepassing gebracht. Men heeft dus alle vindingen en technieken die elk op zichzelf voor slechts een kleine besparing goed zijn, hetzij op de brandstof, hetzij op het gewicht van het vaartuig, hetzij op verbetering van de automatisatie aan boord, een aangepaster en sneller lossen, besparing op de uitbatingskosten enz... samengebracht zodanig, dat al deze reeds gekende betere technieken plus de nieuwe door de ontwerpers aangebracht, een geheel aan bespanningen geven die de moeite waard zijn en dat ook als dusdanig door de jury beoordeeld werden.

Voegen we er nog aan toe, dat de Franse regering nog een som van 20 miljoen B. fr. voorziet voor verdere studies voor besparingen op de uitbating van een vissersvaartuig, inbouwen en toepassen van nieuwe technieken en in het bijzonder de verdere ontwikkeling van het catamaran-type (dubbele romp) dat met zijn twee kleinere scheepsrompen, minder waterweerstand te overwinnen heeft dan met de klassieke treiler, een groter werkdek mogelijk maakt, groter stabiliteit en aanwending van het zeil. De twee gesynchroniseerde motoren krijgen een plaatsje, elk in één romp. Ook is hierbij nog krediet voorzien voor een verdere studie op de palanger en speciaal vistuig, alsook voor studies op verdere rationalisatie voor het wegbergen (stockeren) van de vis en het lossen (kleine kontainers uit het vaartuig gelicht) hiervan, en ten slotte voor een studie van de meest ekonomische romp voor een vissersvaartuig. Behalve de ontwerpers van de drie bekroonde projekten, werden voor deze verdere studies eveneens de Chantiers Blamengin en Uris International van Honfleur uitgenodigd.

De visserij is te klein in ons land en het belang hiervan dus eveneens te klein opdat men hier in dezelfde oplaag studieprojekten zou kunnen uitschrijven voor een verbetering van de uitbatingsmogelijkheden van een vissersvaartuig.Dit neemt echter niet weg, dat onze diensten die zich met de visserij onledig houden, toch als dringende plicht hebben, de nieuwe, in het buitenland toegepaste technieken, van zeer nabij te volgen om onze eigen vissersmensen hierin voor te lichten evenals onze eigen werven.

SCHADEGEVALLEN

De Z.589 van Degrote Romain moest de haven van Newlyn aandoen met een lekke koelwaterleiding.

Van de Z.424 kwamen beide boelen vast aan een onbekend onderwaterzittend wrak, waardoor de stuurboordbok plooide.

Tijdens zijn voorlaatste reis had de N.45 van de rederij Vercouter en Bogaert af te rekenen met bliksemschade aan de radio, zodat dit toestel niet meer te herstellen was.

De Z.176 moest met een vreemd stuk kor in de schroef door de Z.596 naar Milford opgesleept worden waar een kikvorsman vaststelde dat de beschermingskoepel van de schroef gebroken en geplooid was alsook de schroefbladen beschadigd.

Bij het vissen in span is de voorsteven van de N.708 terecht gekomen tegen het achtersteven van de N.709, waardoor de N.708 schade opliep.

In span vissend met de 0.243 berokkende de N.706 bij het vastlopen aan een onbekend onder water zittend voorwerp, schade aan de O.243.

De Z.578 moest de visserij stoppen tengevolge van een groot olieverlies rond de krukas en de haven van Zeebrugge aandoen.

De N.551 moest door de redeboot van Nieuwpoort naar de haven gesleept worden tengevolge van een breuk aan de oliedrukleiding.

AVIA

N.V. ROSSEEL
BRUGGE
(050) 33.99.14
★
Alle petroleum-produkten en smeermiddelen

Verzekerde bevoorrading
★
Stipte bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT

Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
Tel : (059) 32.16.76

Deense kusttreiler E.202 "Torino" doet zijn heroptreden in Oostendse vissershaven

Daar was hij dan vrijdag jl. te zien aan de loskaai : de «TORINO», een houten kustvaartuig met thuishaven Esbjerg die na een jarenlange afwezigheid aan de Oostendse visafslag opnieuw zijn steven liet zien.

Een puike treiler mag men wel stellen, die met zijn 250 PK en zijn 4-koppige bemanning in slechts 5 dagen tijd 229 bennen kabeljauw en guj in de Oostendse afslag plaatste en hiermede de hallucinante opbrengst van 551.068 fr. als resultaat liet afdrukken, hetzij 2.400 fr. gemiddeld per mand. Een magistraal cijfer dus, een meeslag voor deze mensen, een grote publiciteit ook voor Oostende waarvan zijn handellaars de aangeboden koopwaar ten volle waardeerden. Prima kwaliteit wordt immers steeds met klinkende munt betaald, of niet soms? Hoe die steengoede kwaliteit te bereiken, is soms wel een ander paar mouwen. Het hangt laten wij zeggen van vele faktoren af, o.a. ook van de aangewende vistechniek of beter uitgedrukt het van het dan speciaal op die soort visserij van toepassing zijnde systeem als daar zijn de boomkorren, de bokken, het plankevissen, enz. Onze spannevissers gebruiken zoals wij allen weten voor het vissen naar gul de «sleep»- of trekmethode waarbij het visprodukt in grote hoeveeheid letterlijk aan boord wordt «gesleurd». De Denen echter doen het met een niet nader definieerbare soort van «staande visserij» waarbij een 30-tal lange persen of stokken verticaal omheen een bepaalde oppervlakte worden uitgezet en waartussen dan de netten worden gespannen. Het is evident dat op niet alle viswateren een dergelijk vismaterieel de vereiste successen oplevert.

Hoe dan ook, een voor de hand liggend voordeel van deze werkwijze is dat uw vis werkelijk als het ware in maagdelijke staat het dek bereikt en door zijn vanzelfsprekend intensieve verwerking zoveel schoner uitvalt dan andere. Komt men door omstandigheden echter (dit hangt af van visgrond tot visgrond) in tamelijk hevig stromend water terecht dan zal uw vis daarentegen minder kwalitatief zijn, minder vast ook en minder stijf blijven. Het is zoals men zegt dat te hevige stroming de vis «doodt» waarmee men wil beduiden dat het produkt voor een deel naar de vaantjes is. Dit allemaal om te zeggen dat de E.202 iets dergelijks moet hebben voorgehad. Toen ik dan ook mijn verwondering uitte aangaande de excellente staat van hun vangst steeg terstond een geamuseerd Deens gelach op en men merkte mij op dat dit bijlange nog niet naar hun normen was.

«Met dergelijke vis gaan wij gewoonweg niet naar Denemarken», zo klonk het, «wij krijgen daar geen prijs voor, de Deense export weet daar zeker geen blijf mee». Naar Engeland dus en in dit uitzonderlijk geval naar Oostende.

Wij willen tevens verder nog aanstippen dat, laten we het hoemen Deense systeem van kabeljauwvangen ook gevoelig minder inspanning vraagt van de motor en dus minder brandstofverbruik met zich meebrengt; voor een motor van 200 tot 250 PK is dat dan ongeveer 300 liter per dag wat mijns inziens werkelijk verbijsterend weinig mag worden genoemd.

Een derde voordeel van hoe de Deen een kabeljauw vangt is dat men vooral groot slag in zijn netten krijgt. Weet u dat van de 229 manden die uit het water werden gehesen er 165 bennen kabeljauw bij waren? Een toeval zullen velen zeggen, nou 't valt misschien moeilijk uit te leggen maar het resultaat is er, dat telt nietwaar, een resultaat dat de mijn deed daveren en een teken dat er nog vis zit, massa's vis.

Al met al kwamen op die wijze de vier Denen met hun schip naar Oostende ook al omdat ze geloof ik met die kabeljauwstop ergens gewrongen zitten. Alhoewel kabeljauwstop onder of boven, weinig kabeljauw betekent dure prijzen zo'n beetje overal in Europa, dus we vangen er wat meer, zo blijven ook wij Belg in hart en nieren.

● 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)

PIRATEN IN DE NOORDZEE ?

Dat op zee vele dingen gebeuren welke aan land hun gelijke niet kennen, weten we zo stilaan ook wel. Na "Mi Amigo" (radiopiraat) is nu een nieuwe illegale uitzender vanaf de territoriale wateren voor de kust van het Nederlandse Scheveningen in de ether gegaan. Op radiogolflengte 272 meter (middengolf) riskeert men het Nederlands rechercheapparatuur.

Naar het schijnt hebben Belgische geldschieters enkele duiten in het zakje gedaan bij de geboorte van de Noordzeepiraat.

Bij het ter perse gaan vernemen we dat Nederlandse Justitie er korte metten mee gemaakt heeft.

DE INHULDIGING VAN DE TWEEDE DRAAGVLEUGELBOOT OOSTENDE - DOVER

Maandag werd de tweede draagvleugelboot «Prinses Stephanie» officieel door Minister van Verkeerswezen Valmy Feaux ingehuldigd.

Dit nieuw gebeuren geschiedde in tegenwoordigheid van de heer Gouverneur van West-Vlaanderen, burgemeester Goekint, secretaris-generaal Poppe, direkteur-generaal Van Craeynest, de heer Muyldermans, direkteur-generaal van de R.M.T. en zijn knappe medewerkers.

Gezien het groot nut en belang van deze lijn, hebben we gemeend hieraan in ons volgend nummer een reportage te wijden omdat ook de visserij, de vishandel en nijverheid hieraan een zeer grote verbetering hebben inzake hun relaties met Engeland.

We komen op deze zaak dus terug, maar zijn toch wel verwonderd dat onze nationale pers en T.V. daar minder belang aan hechten dan aan vreemde lijnen, wat typisch Belgisch mag genoemd.

Maidentrip voor de N.575 van Charel Beuckels

Charel Beuckels, de zeer goed aangeschreven kleine reder uit Nieuwpoort die lange tijd de N.1 voer, is dinsdagavond 4 augustus, voor de eerste maal met zijn N.575 uitgevaren.

Charel heeft inderdaad enkele weken terug de Z.575 gekocht om met dit vaartuig onder N.575 van uit Nieuwpoort de kustvisserij te bedrijven. Het vaartuig kreeg de welluidende en voor Charel, veelbetekenende naam van "Francine" mede. Zeggen we nog dat Charel, sinds de aankoop, weken naeen 'n volledige herstelbeurt en nieuwkuis aan de Z.575 gegeven heeft, zodat de N.575 nu een klein pronkstuk geworden is. Op woensdagmorgen, na een klein nachtje voor de kust in zee, heeft Charel en zijn bemanning dan zijn eerste vangst verkocht. Het ceremonieel te Nieuwpoort wil dat een uitgelezen koopje eerst verkocht wordt en de koper hiervan wordt dan als peter van het vaartuig uitgeroepen. Het ging om een koopje van kleine tarbot en paling dat verkocht werd aan 276 fr. het kg. in de afslag te Nieuwpoort en toegewezen aan Platevoet Roger, de vroegere reder van de N.800 "Duc in Alton" die nu echter uitbater geworden is van een mooie en aantrekkelijke viswinkel te Westende. Roger kreeg (dat is ook al de traditie) hierbij vele zoentjes van de echtgenote van de reder die uitermate tevreden was met de nieuwe peter en het vaartuig. In elk geval gebeurde dit onder handgeklap van de vele toeschouwers, vissers en kopers evenals van de mijndirekteur en van de schepen van de haven de heer Bendels, die de nieuwe reder en de bemanning het beste wenste voor de toekomst. Ook het Visserijblad sluit zich hierbij aan en wenst de N.575 behouden vaart en rijke vangsten.

OVERVLOED AAN GEINTRESSEERDE JACHTLUI !

Een ware stortvloed van geïnteresseerden hebben zich de laatste tijd tot de Stedelijke Visserijschool te Oostende gemeld om zich in te schrijven voor de cursussen van jachtman en jachtnavigator. Is dit te danken aan het feit dat de Zeevaartpolitie heden met vaartuig zelf eens ter plekke kan kontroleren of zijn de jachtmensen nu echt zich bewust geworden van de ernst der reglementen ter zee. Positief indien nu ook een vaarbrevet zou verplicht worden vanwege de overheid. Een minimum heeft reeds z'n waarborgen voor de veiligheid voor iedereen !

VOOR HENGELAARS

Vele stadsgenoten te Oostende weten dat in de Spuikom nogal flink kan gevist worden met hengel of net. Velen weten niet dat vissen aldaar slechts toegelaten is na betaling van een visverlof (150 fr.) Deze som kan overgedragen worden aan de toeziener, dhr. H. Ballière, Rodenbachstraat 8 te Oostende, tel. 70.51.48.

We denken hiermee een nuttige inlichting te hebben doorgespeeld voor onze hengelaars.

Reddingsdiensten terug op kosten gejaagd door pleziervaarders

Het is een dwingende plicht voor onze reddingsdiensten om in zee, de in nood verkerende mensen te helpen en te redden. We zouden de eerste zijn om deze diensten te verwittigen mocht het geval zich voordoen. Dit neemt echter niet weg, dat zij toch ook bepaalde kritiek hebben op de veelvuldigheid van deze ongevallen en op de zware kosten die een ingrijpen van deze diensten medebrengen. In deze kritiek betrekken wij de overheidsdiensten die "Jan-en-alleman" laten uitvaren, hetzij om louter plezier, hetzij om de plezier- of sportvisserij te beoefenen en dit met allerlei soort aftandse boten en "hazemanden", in allerlei soort weder, vaak vergezeld en begeleid door mensen die geen 't minste benul hebben van de zee, van tij- en zeestromingen, van seinen, beboeiingen, enz... Als we nu het relaas overwegen van de redding van een pleziervisser die samen met twee kameraden in een jol, die hiertoe niet uitgerust is, een net gaat trekken om de garnaalvisserij te beoefenen één mijl buiten de kust, en bij het inhalen van het net de jol tot kapseizen komt, waardoor alle drie te water komen met als gevolg het alarmeren en het uitrukken van de reddingsdienst van de brandweer van Oostende en de hellikopter uit Koksijde, dan mogen we toch enkele overwegingen ten beste geven en zeggen dat het hoog tijd wordt, dat hieraan paal en perk gesteld wordt.

Bij het kapseizen van de jol waarin drie mensen uit de streek plaats genomen hadden, namelijk Ronny Deley uit de Zwanenstraat te Zandvoorde, Eddy Pollet uit de Zandheuvelstraat te Bredene en Etienne Deley uit de Nukkerstraat te Bredene, kwamen allen te water, dit ter hoogte van Mariakerke. De jol zonk spoedig en de drie waren op zich zelf aangewezen. Ronny Deley en Eddy Pollet konden al zwemmend het strand bereiken, maar de derde man, Etienne Deley geraakte in moeilijkheden en zonder de tussenkomst van de brandweer of eventueel van de hellikopter die na de brandweer ter plaatse was, zou deze heel waarschijnlijk het strand niet bereikt hebben. We gaan hier dan nog maar eens op dezelfde nagel kloppen en de bevoegde autoriteiten het verwijt toesturen, dat het verkeer te water beter moet geregeld worden, niet alleen voor beroepsvissers en handelsschepen, maar voor alle verkeer. Ook het verkeer te lande is vrij, maar niet alleen is het beroepsverkeer der wegmastodonten en het personenautoverkeer strikt gereglementeerd, maar ook het klein verkeer, zoals fietsen en de voetgangers zijn aan de wegreglementering onderworpen. Dit moet dan toch ook mogelijk zijn met het klein verkeer te water ! Als er gekwetsten van het wegverkeer met de 900 of met de wagen van de brandweer moeten vervoerd worden, dan krijgt men de rekening betaald. Mogen we dat dan ook verwachten dat dit gebeurt met de tussenkomsten op zee ? En waarom wordt Jan Publiek daarop in alle dagbladen niet officieel gewezen ? Ook het takelen en/of wegslepen van beschadigde voertuigen te lande dient betaald. Het is dus maar normaal, dat ook de geredden op zee, de rekening gepresenteerd krijgen. Dat zal hen dan misschien tot meer voorzichtigheid aansporen. Verder zou gelijk welke jol, hazemand of badkuip die te water komt, over een aangepast zeevaardigheidscertifikaat dienen te beschikken. We vragen ons af hoe lang het nog moet duren, vooraleer er strenger zal worden opgetreden.

We vernemen eveneens dat de gezonken jol door de diensten van het loodswezen (ook al een uitvaart) van een wrakboei voorzien werd. In dit verband zal de eigenaar(s) waarschijnlijk wel verzocht worden het wrak te gaan lichten, of de kosten van het betekenen van een eventueel abandon te betalen hebben. In elk geval, als de rekening van de uitrukkende reddingsdiensten kan aangeboden worden, alsmede van de bebakening en van het lichten en het betekenen van het abandon, zullen betrokkenen zich zeker wel onthouden om een volgende maal opnieuw een dergelijk risiko te gaan oplopen. Maar zullen ze dit kunnen betalen ?

Maar over zo'n zaken moet de openbare opinie ingelicht, en ook dat geschiedt niet.

N.710 andermaal aan nieuwe reder

Maandag 20 juli 1981, namiddag, het is zover, de «Scorleyn-James» komt in handen van de dynamische en ondernemingrijke schipper Alain Aesaert, een rasechte Nieuwpoortenaar.

De meesten onder ons kennen de N.710, een houten kusttreiler gebouwd in 1957, toen nog aan de nieuwe werfkaai bij Hillebrandt ; de motor is weliswaar recenter en dateert van 1972 en is 240 PK krachtig, een oerstevige caterpillar (een motor nog afkomstig uit een bulldozer verzekerde men ons destijds nog in Nieuwpoortse contreien, maar dat zal wel een legende wezen).

Wij zagen het laatste decennium echter de N.710 geregeld van eigenaar veranderen. Reder John Abiven deed er in het begin der zeventiger jaren wel de beste zaken mee. Daarna in '77 of '78 moet dat geweest zijn, werd het vaartuig aangekocht door Adriën Zwertvaegher die het trouwens mede onder impuls van zijn zoon Claude onder de naam «Scorleyn-James» een enige, zij het van korte duur zijnde geschiedenis meemaakte. Na 'n min of meer macabere ontknoping van dit laatste avontuur, werd het tussen ons gezegd, de laatste jaren niet zo goed onderhouden en werd het afgetakeld scheepje toegewezen (voor een zeer interessante prijs overigens) aan een zeer grote idealist uit De Panne nl. de heer Willy Ceenaeme, die met de beste bedoelingen ging proberen vis te vangen. De visserij had er aldus een kloeke vorser bij, ware het niet, dat genoemd reder eigenlijk het vak nooit had geleerd en het nu te laat was om het te leren en ook te laat om zijn centen terug te vragen, gezien hij achteraf tot zijn eigen schade ergens ondervond, dat hij, hoe dan ook, bij het 17ste legioen werd geplaatst. Wij willen hiermede zeggen dat ook het bedrijf van de heer Ceenaeme niet zo heel schitterend draaide. En het was alles of niets, zo redeneerde hij en verkocht dan ook zeer wijselijk en prompt zijn eertijdse «trots» aan een zoals gezegd meer talentrijk zeemansfiguur.

Wij denken hiermede er goed aan gedaan te hebben even de late historiek van dit scheepje geschetst te hebben (de vroege historiek is volgens ons toch geouwehoer en interesseert nu toch geen kat meer) en willen dan ook eindigen met een zeer typische en kenschetsende opmerking vanwege de motorist die lang het scheepje zeer dicht aan het hart hield : «Ja, zei hij, de N.710, ik wou dat ik er nog bij was, want, ziet ge, als het water in de «bielletjes» staat, dan weet niet iedereen hoe het er weg te halen».

Ons inziens tenslotte valt hieraan volledigheidshalve toe te voegen, dat mits enkele grondige verbeteringen schipper Aesaert zijn weg naar de top wel zal vinden. Hopen we het tenminste voor hem.

NIEUWE KUSTSCHIPPERS

De Stad Oostende en de visserij in onze streek telt drie bekwame schippers ter kustvisserij meer n.l. : Bogaert Luc, Vanhoeck J.P., en Sleyter Florent.

Alle drie zijn gekende personen in de visserijmiddens en behaalden heden hun diploma in de Stedelijke Visserijschool "John Bauwens" te Oostende.

NOTARIELE AANKONDIGING

Kantoor van Notaris
EDOUARD VAN CAILLIE
te 8390 Knokke-Heist
Graaf d'Ursellaan 36
(tel. 050 - 51 13 53)
en Notaris
PIERRE DE MAESSCHALCK
te 8400 Oostende
Prinses Stefanieplein 9
(tel. 059 - 70 23 29)

ENIGE ZITDAG VOOR TOEWIJZING
Op DINSDAG 8 SEPTEMBER 1981 om 16 uur stipt in de Conferentiezaal van het Stadhuis te Oostende van :

TWEE HANDELSHUIZEN EN

TWEE WOONHUIZEN

(samen één blok vormende)

gelegen te OOSTENDE,
Voorhavenlaan nr 61-63 en 65
en Noord Edestraat nr 36

KOOP EEN :
WOONHUIS Voorhavenlaan nr 61, groot 72 m2, bevattende kelders en 3 appartementen.
Onmiddellijk vrij mits betaling.

KOOP TWEE :
HANDELSHUIS, Voorhavenlaan nr 63, groot 110 m2, bevattende : kelders, winkelruimte en 2 appartementen.
Gebruik : wachtzaal en bureel verhuurd mits 6.180 fr. om de 3 maand overige onvergeld gebruikt.

KOOP DRIE :
HANDELSHUIS, Voorhavenlaan nr 65, groot 106 m2, bevattende : kelders, winkelruimte en 2 appartementen.
Gebruik : eerste verdieping verhuurd mits 2.500 fr. per maand, andere plaatsen onvergeld gebruikt.

KOOP VIER :
BERGPLAATS met APPARTEMENT, Noord Edestraat 36, groot 138 m2, bevattende : grote werkruimte met inrijpoort en appartement.
Gebruik : werkruimte vrij en appartement verhuurd mits 2.438 fr. per maand.

BEZOEKEN : iedere woensdag vanaf 17 uur tot 19 uur en iedere zaterdag vanaf 14 uur tot 16 uur (sleutels te bevragen Voorhavenlaan nr 63).

Alle verdere inlichtingen ten kantore van voornoemde Notarissen.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

IJsland

— Niettegenstaande de cijfers van de marinebiologen voor de vangst van kabeljauw in IJsland slechts rond de 350 duizend ton lagen in 1980, had de IJslandse regering dit toch verhoogd tot 400 duizend ton. Nu in vastgesteld, dat uiteindelijk 410 duizend ton kabeljauw door IJslandse vaartuigen in de IJslandse wateren weggevist werd. Niettegenstaande een strenge kontrool door de overheidsdiensten, hebben zij de overschrijding met 10 duizend ton niet kunnen beletten.

x x x

— De IJslandse regering heeft het licht op groen gezet voor de vangst van 200, zogenaamde minkwalvissen. In tegenstelling met hetgeen men zou kunnen denken, gaan de vergunningen naar negen eerder kleine vaartuigjes van 15 tot 30 Brt., die uitvaren van uit verschillende havens van de Noordwest- tot de Noordoostkust van IJsland. Behalve deze, door de eigen regering toegelaten jacht op de kleinere walvissen, wordt er ook nog jacht gemaakt op de grotere soorten, maar dit in overeenkomst met de richtlijnen uitgevaardigd door de Internationale Walviskommissie, die onlangs in Groot-Brittannië vergaderde en waar de milieugroeperingen en sommige landen, tevergeefs pogingen hebben aangewend om de vangst op de walvis te verbieden.

x x x

— De kabeljauwladingen van IJslandse schepen in de eerste 4 maand van dit jaar bedragen 225 duizend ton, hetgeen reeds meer is dan de helft van de voorziene kabeljauwvangst voor het ganse jaar! Samen met de andere bodemvis werd over dezelfde 4 maand, door de IJslandse vaartuigen reeds 312 duizend ton aangevoerd. Toch dient gezegd dat april, gewoontegetrouw één der beste maanden is voor de bodemvisvangst, hetgeen dus enigszins de hoge cijfers verklaart.

x x x

— De topvisser van de IJslandse vissersvaartuigen die niet tot het type hektreiler behoren, is een 250 Brt treiler, die in de eerste vier maanden van het jaar 1.520 ton bodemvis aanvoerde, hetzij 30.400 van onze bennen of 7.600 bennen per maand. De grote hektreilers, waarvan er verscheidene de haven van Grimsby aandoen, kennen een nog groter aanvoer, maar relatief gezien, volgens de grootte van het vaartuig en de motorsterkte, is de betrokken 250 Brt treiler, de suksesrijkste en dit reeds sedert jaren.

x x x

— Volgens de nieuwe richtlijnen uitgaande van de marinebiologen van het Onderzoekingsinstituut te Reykyavik, moeten de toegelaten vangstkwota voor dit jaar, voor rode poon, haring en Groenlandse heilbot verlaagd worden. Voor de rode poon van 80 duizend ton naar 65 duizend ton, voor de haring van 54 naar 40 duizend ton en voor de heilbot van 27,8 tot 15 duizend ton. De cijfers voor pladijs, wolfvis, Noorse kreeft en de mossel mogen daarentegen verhoogd worden.

x x x

— Met een aardworm kon een visser in IJsland op een rivier die zich op Noord-IJsland in de Atlantische Oceaan werpt, een zalm aan de haak slaan, die bijna 13 kgr. woog. Het beestje was 1,08 m lang en had als grootste omtrek 58 cm. Men voegt er zelfs aan toe dat dit ongeveer de leest is van de nieuwe Miss Univers?

x x x

— Niettegenstaande men officieel aankondigt dat in IJsland de inflatie in 1981 slechts 40 % zal bedragen, neemt men toch aan, dat deze in werkelijkheid boven de 50 % zal bedragen. In de Verenigde Staten schat men deze voor dit jaar op 10 % en in d eEEG op 13 %. Voor de visbe- en verwerkende nijverheid in IJsland, stelt deze inflatie wel ekonomische en monetaire uitvoerproblemen.

x x x

— Al maar meer mensen, vooral Westduitsers bezoeken IJsland. Hiervan profiteert in het bijzonder een car-ferrydienst uit de Faroë, die behalve Hanstholm in Denemarken, waar de West-duitsers aan boord komen, eveneens Bergen in Noorwegen aandoet om dan op Seydisfjördur in Oost-IJsland te varen. Verleden jaar telde men 4 duizend passagiers op deze lijn, waaronder 800 IJslanders, die in IJsland opstapten en Noorwegen, Denemarken of de Faroë aandeden. Voor dit jaar zullen er, volgens de verwachtingen aanzienlijk meer zijn.

x x x

— Een IJslandse Diepvriescorporatie zal, via haar Brits filiaal, een ambitieus bouwplan te Grimsby in Groot-Brittannië verwezenlijken, namelijk een keten van koelkamers en een verwerkingsbedrijf voor visfijnprodukten waarvan de grondstof door IJslandse treilers zal geleverd worden. Eerste fase van de werken start in deze herfst.

x x x

Shetland

— Een Zweedse scheepswerf die voor een reder uit Shetland een nieuwe moderne treiler bouwde en voor het financement van deze bouw de nodige fondsen kreeg van een Zweedse bank, kreeg geen toelating van de bank de treiler af te leveren aan de Ierse reder, zolang geen vervangende waarborg ten bedrage van het financement aan de bank bezorgd werd. Na verscheidene besprekingen tussen reder en de Shetland-autoriteiten, hebben deze laatste zich eindelijk akkoord verklaard om bij de Zweedse bank voor de nodige waarborg te zorgen, zodat de Shetlandse bemanning hun treiler kan gaan opnemen in Zweden.

Spanje

— Men heeft reeds meermalen aan Spanje laten verstaan, dat met het oog op een eventuele intrede in de EEG, men ernstig aan een uitsanering van de vissersvloot dient te denken, zoals ook de andere landen van de EEG dit deden. Inderdaad kunnen de wateren van de Gemeenschap onmogelijk een Spaanse invasie op grote schaal aan. Dit wordt nu nog duidelijker geïllustreerd door de Spaanse aanvoercijfers over 1980 die 1,4 miljoen ton bedragen hetzij zelfs 28 duizend ton meer ,dan het voorgaand jaar!

x x x

— Een Spaanse treiler die door een Franse vedette « Armoise » verrast werd in Franse wateren in de Golf van Gascogne, weigerde zich aan een onderzoek te onderwerpen. De Spaanse schipper nam de vlucht. Na de gewone verwittigingsschoten waarop de Spanjaard niet antwoordde, werd met scherp geschoten waardoor de masten en een radio-antenne zwaar beschadigd werden. Dit belette niet dat de Spaanse treiler toch buiten de 200 mijl geraakte in internationale wateren. Naar later vernomen werd, zijn nog een tachtigtal inslagen van mitrailleurkogels in de romp geteld.

Ceylon

— De regering van Sri Lanka (het vroegere Ceylon) zal eveneens een bureel voor het verlenen van een registratie onder goedkope vlag oprichten. Om zich ook een plaatsje te verwerven zal men in de eerste jaren nog aan een lager tarief voor enregistratie werken dan de landen die hier reeds een slechte reputatie hebben, namelijk Liberia, Panama, Cyprus, Signapour, enz... En dan maar internationale konferenties houden voor de veiligheid op zee!

E.E.G.

— De eerste bijeenkomst voor besprekingen over de visserij door de ministerraad van de « Tien » te Brussel, zal plaats grijpen op 28 september e.k. Of wij hier veel van mogen verwachten, onder meer gezien in het licht van de vastberaden verklaringen van de nieuwe Franse minister, valt wel te betwijfelen.

Noorwegen

— Op het grootste booreiland ter wereld, die door de Noorse Nationale Maatschappij voor de petroleum «Statoil» in gebruik is genomen, werd een konstructiefout vastgenteld. Het zwaartepunt ligt te hoog, zodat het booreiland maar de helft van het voorziene gewicht mag dragen. Met het zwaar ongeval van de in zee omgekipte boortoren voor ogen, zal betrokken boortoren, die nochtans operationeel blijft, na de voorziene kampagne, terug naar de werf gebracht worden, waarschijnlijk om enkele poten bij te krijgen waardoor de stabiliteit zal verhogen.

x x x

— De twee nieuwe Noorse patrouillevaartuigen die de reeds bestaande veertien eenheden zijn komen vervoegen, zullen ingezet worden voor de Noorse kust in de Baltische Zee. Ze hebben elk twee helicopters aan boord. De schepen zijn 100 meter lang, hebben een kruissnelheid van 15 mijl, die echter in noodsituaties kan opgedreven worden tot 23 mijl. Er is verder 48 man aan boord. De helikopters worden ingezet voor reddingsoperaties, tegen bezoedeling met oliën door de schepen, voor brandbestrijding aan boord van schepen en voor het melden en doorseinen van overtredingen.

Chili

— **Ook Chili heeft zich** verplicht gezien, bepaalde beschermingsmaatregelen te nemen. Aldus mag de gewone mossel niet meer gevist worden van augustus tot oktober. De reuzemossel mag zelfs niet meer gevist worden gedurende 5 jaar; de St.-Jacobsschelp moet met rust gelaten worden van september tot december van elk jaar, terwijl de kleine kreeftjes voor de duur van drie jaar zullen beschermd worden.

Zweden

— Gezien dat het, door de Gemeenschap aan Zweden toegekend kontingent van 200 ton leng voor de periode lopende tot 31 juli niet opgevist was, heeft de Raad van de EEG de datum van de toegelaten visserijperiode verlengd tot 31 augustus 1981.

— WERELDNIEUWSJES VISSERIJ —

Engeland

— Voor de Britten is het voorbije jaar 1980 niet zo gunstig uitgevallen wat de totale aanvoertonnage van vis betreft, dan in 1979. In 1979 werd nog 836 duizend ton aangevoerd, tegenover 757 duizend ton in 1980. Dit is dus 79 duizend ton in min. Dit vindt vooral zijn oorzaak in het feit, dat in 1980 voor 100 duizend ton minder aan makreel binnengebracht werd dan in 1979, namelijk 253 duizend ton tegenover 353,5 duizend ton. Kabeljauw werd ook minder aangevoerd in 1980, namelijk 104 duizend ton tegenover 109 duizend ton. Wijting 56 duizend ton tegenover 61 duizend ton, platvis 26 duizend ton tegenover 31,7 duizend ton, sprot 23 duizend ton tegen 31,7. Schelvis werd echter meer aangebracht, 85 duizend ton, tegen 73. Ook schaal- en weekdieren zagen een groter aanvoer.

x x x

— De paarvissers te Petershead brengen minder kabeljauwsoorten binnen maar meer schelvis en wijting. Deze beide laatste soorten echter niet van bijzonder goede kwaliteit en aan de kleine kant, zodat verleden week verscheidene honderden bennen dienden opgevangen. Voor goede kwaliteit platdijs worden nog altijd hoge prijzen betaald.

x x x

— Een Spaanse schipper werd wegens het vissen met een ondermaats net 75 mijl west-zuid-west van de Scillies, naar Falmouth opgebracht en er veroordeeld voor slechts 20 duizend B.fr. boete. De schipper bezat een wettelijke vergunning door Brussel uitgereikt, maar viste met een net met maaswijdte van 75 mm, terwijl dit in dit gebied 80 mm moet zijn. Het Spaanse vaartuig was van het ene gebied naar 75 mm. wel toegelaten is, al vissende naar het ander gebied overgegaan, zodat men wel verzachtende omstandigheden aannam en de overtreding minder zwaar aangerekend werd.

x x x

— De haringvangsten rond het eiland Man staan op een heel laag pitje, in tegenstelling met wat men over de haringpopulatie in andere vangstgebieden hoort. Dit jaar werd in dit gebied slechts 6 duizend ton vrij gegeven, maar een bekend marinebioloog uit dit gebied heeft reeds gewaarschuwd dat een totaal verbod zal moeten uitgevaardigd worden, wil men ook de Manxharing terug laten herstellen. Sommige visners weten echter te zeggen dat begin augustus de vangsten altijd eerder gering zijn en de haring nog niet in scholen vergaderd is voor het zomerpaaien.

x x x

— In 1913 bereikte de aanvoer van haring in Groot-Brittannië het zeer hoog cijfer van 377 duizend ton, aldus Dr. W.J. Lyon, voorzitter van de Britse «Herring Industry Board». Dit cijfer moet vooral tot de verbeelding spreken als we daarbij in beschouwing nemen dat men in die tijd vooral met armen en ellebogen diende te werken en praktisch nog niets gemekaniseerd was. In 1973 was dit reeds teruggevallen tot 157 duizend ton.

x x x

— Nadat de gekende Britse rederij «J. Marr & Son» de hektreiler «Irvana» naar Boulogne zond om deze te laten uitrusten met speciale Franse netten en om een Franse netten- en techniekdeskundige aan boord te nemen, heeft nu ook de Britse rederij «Boston Deep Sea Fisheries» de grote hektreiler «Boston Stirling» voor éénzelfde uitrusting naar Boulogne gezonden, dit nadat het vaartuig voorheen 4 maand oplag. Er zal eveneens een Franse advisor neltendeskundige voor een tijd aan boord genomen worden.

x x x

— De treiler «Glen Clova» van de Britse rederij «J. Marr & Son» die uitgerust werd voor de geautomatiseerde lijnvisserij, is te koop gesteld omdat de rederij er geen profijt uit haalt. Men heeft de moeilijkheden van een geautomatiseerde lijnvisserij bij de staf van de rederij onderschat.

x x x

— Britse vissers, die de EEG-Commissaris voor de visserij hadden willen interpelleren ter gelegenheid van zijn bezoek aan Groot-brittannië verleden maand, om hun ongenoegen uit te drukken over hei uitblijven van één, natuurlijk Brits getinte visserijreglementering voor de Gemeenschap, zijn ontgoocheld over het feit dat de heer Contogeorgis, zijn bezoek aan de Britse visserijhavens afzegde en alleen te Londen verbleef. De EEG-Commissaris voor de visserij wist waarschijnlijk wat hem daar te wachten stond.

x x x

— Verscheidene Britse nettenleveranciers hebben thans netten op de markt gebracht die behandeld werden om niet meer te krimpen in het water. Zoals men weet werd bijna onveranderlijk door de opgebrachte schipper voor de rechtbank het motief uitgespeeld dat de mazen, na een min of meer lang gebruik, te lijden hebben onder een krimpingsfaktoor. Men zou dan in de toekomst naar een ander verdedigingsargument moeten gaan overschakelen.

Aankoop vreemde vissersvaartuigen

SLECHTS SCHEEPSKREDIETEN VOOR VAARTUIGEN JONGER DAN 10 JAAR

In verband met de aankopen in het buitenland van tweedehandse vissersvaartuigen heeft minister van verkeerswezen, de heer Feaux voor de toekomst de volgende nieuwe richtlijnen medegegeven :

1) opdat een vreemd schip zou mogen ingevoerd worden, moet er ongeveer een gelijke tonnage uit de Belgische vloot geschrapt worden of verdwijnen.

2) de Belgische koper moet een jonge nchipper of motorist zijn of een gevestigde reder.

3) de buitenlandse verkoper moet met deze verkoop niet zoeken langs een achterpoortje toch eigenaar of voornaamste eigenaar te blijven.

Zeggen we onmiddellijk dat deze stellingname van de minister op zekere manier uitgelokt is door sommige kringen, die hiermede ook wel andere en eigen belangen op het oog hadden. Gelukkig heeft de minister hierin een klare lijn getrokken en de wensen van de werkelijkheid kunnen scheiden, om zoveel mogelijk misbruiken te trachten te voorkomen. Dat er een bepaalde animositeit bestaat onder de gevestigde reders tegenover een te gemakkelijk einvoer van vreemde tweedehands vlartuigen, is begrijpelijk en menselijk. Met andere woorden, hoe minder vaartuigen aan de markt hoe minder konkurrentie. Dit neemt echter niet weg, dat er ook bepaalde argumenten ten gunste van een invoer van vreemde vaartuigen kunnen alngehaald worden als men maar zorg draagt **misbruiken te voorkomen.** We menen dat de minister met zijn stellingname hierin voor zover wel geslaagd is.

Een invoer van vreemde vaartuigen voor jonge schippers en motoristen en voor gevestigde reders kan deze laatsten een gelegenheid bieden om zich een vaartuig aan te schaffen, wanneer de aanschaffing van een nieuw vaartuig boven hun inantiële mogelijkheden ligt. Anderzijds moeten we ons, wat de tweedehands vaartuigen aangekocht in de vreemde betreft, wel aansluiten met de visie van de minister dat men hierbij omzichtig dient te werk te gaan. Het is nu wel zo, dat we in ons land onder de opgelegde vaartuigen zeker geen hoogvliegers meer aantreft en dat in het buitenland, meer speciaal bij onze Noorderburen, deze kans wel aanwezig is, enerzijds omdat men daar altijd een goed eind vooruit was kwa nieuwbouw en modernisatie. Anderzijds omdat men er, enkele jaren terug, aan een grote uitsanering toe was, waardoor heel wat, tamelijk recente vaartuigen door getroffen werden.

Daar zijn verscheidene vaartuigen onder, die in de eerste plaats niet stil gelegd werden wegens ouderdom of vetusteitsverschijnselen, maar wegens gebrek aan voldoende vangstkwota. Nederland had inderdaad in de eerste zeventiger jaren te massaal vernieuwd, uitgebreid en de vangstkapaciteit te hoog opgedreven. Gezien dit niet het geval was bij ons, kan hier moeilijker een nog goede tweedehands vaartuig dat stilligt of opgelegd werd op de kop getikt worden. De gelegenheid om een tweedehands vaartuig in het buitenland te gaan kopen moet dus opengelaten worden, maar omgekeerd moet er dan voor gezorgd worden, dat het werkelijk om nog goed rendeerbare en recente vaartuigen gaat. We kunnen dan ook goed de kriteria aanvaarden van de minister, waarbij hij een ouderdomsgrens stelt van maksimum 10 jaar en waar hij ook wil vermijden, dat vreemde eigenaars die vanwege strenge kwotabepalingen in eigen land, daar niet meer aan hun trekken komen, via een achterpoortje en door misbruik te maken van Belgische stromannen, zich onder Belginche vlag laten registreren. Scheepskredieten zouden dus maar toegekend worden, bij aankoop van een vreemd tweedehands vissersvaartuig, wanneer dit schip niet ouder is dan tien jaar. Vroeger was dit zelfs twaalf jaar. Dat omgekeerd in België geen regeringsscheepskrediet kan bekomen worden voor een aankoop van een tweedehands vaartuig uit eigen land, dat jonger is dan tien jaar, is ergens ook begrijpelijk. Inderdaad heeft dit vaartuig, normaal gezien, bij de bouw reeds van een scheepskrediet genoten en zo zou men dit, door telkens het vaartuig van hand tot hand te laten passeren, van vader op zoon of op neef, of door het omvormen van de bestaande uitbating in een pvba die een andere rechtspersnoonlijkheid bezit, telkens nieuwe kredieten kunnen aanvragen, desgewenst omdat bv. de bestaande rederij in finantiële moeilijkheden verkeerde en dringend over kredieten moet beschikken die ze elders of bij gewone banken niet meer kunnen bekomen.

We zullen bij gelegenheid trouwens op deze aangelegenheid terug komen en kunnen slechts de politiek thans door ons ministerie van Verkeerswezen gevolgd, beamen.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

OOSTENDE

Het was al een hele tijd geleden dat er nog zoveel IJslandvis op één dag gebracht werd als verleden maandag het geval was. De grootste hoeveelheid van hetgeen gelost werd was schelvis. Hiervoor bestond zoals verwacht geen al te grote belangstelling zodat de prijs van deze soort nogal tegenviel. Grote sortering kreeg hooguit tot 30 fr. het kg., de meeste midden- en kleine sortering werd verkocht tussen 19,40 en 23 fr. het kg.

Voor rode zeebaars bestond wel een behoorlijke belangstelling. Hier varieerden de prijzen tussen 39 en 45 fr. het kg. Koolvis kreeg evenmin een topprijs en werd verkocht tussen 22 en 24 fr. het kg. Voor kabeljauw en leng lagen de prijzen rond de 40 fr. Wegens de grote hoeveelheid schelvis lag het algemeen gemiddelde op geen al te hoog peil en werden opbrengsten geboekt tussen 1.321.660 fr. en 1.365.257 fr. Noteren we nog dat voor schotse schol een flauwe prijs betaald werd en dat leng (witte en blauwe sortering) vlot verkocht werden.

De spanvissers, die deze week weinig talrijk waren, maandag één span en vrijdag twee spannen, deden het vrij goed. Vooral maandag lag de gulprijs op een renderend peil en werd met een vangst van 770 bennen toch nog 1.404.000 fr. besomd. Vooral kleine sortering gul was duur en schommelde ook tussen 35 en 40 fr. het kg.

De kanaalvangsten gingen niet al te duur van de hand. Vooral steenschol en schotse schol deden het niet te best. Roggen waren wel redelijk duur en ook voor staartvis, tarbot en griet bleven de prijzen renderend. De tongprijzen gingen dalen naar het einde van de verkoop maar schommelden tussen 215 en 380 fr. het kg. met middensortering als duurste.

De kustvisserij deed het vrijdag aardig. De garnaalprijs ging dinsdag toch wel dalen en schommelde toen tussen 90 en 135 fr. het kg. Tong en vis wordt door deze schepen erg weinig in de afslag gebracht.

VRIJDAG 31-7-1981

NOORDZEE				
E.202	5	225	—	551.068
O.135/275				
	12	705	—	983.662
O.134	12	320	—	466.435
O.123	11	330	—	594.342
O.141/369				
	12	535	—	793.398
O.306	10	275	—	557.558
WEST				
Z.583	14	90	2.360	780.881

MAANDAG 3-8-1981

IJSLAND				
O.202	20	985	—	1.365.257
O.129	20	995	—	1.321.660
KANAAL				
Z.183	16	130	623	513.120
Z.502	19	140	1.285	613.804
Z.499	19	245	1.470	1.076.877
NOORDZEE				
N.3/O.279				
	12	770	—	1.404.340
NOORD				
N.45	9	385	—	777.960
O.118	6	180	—	367.118

DINSDAG 4-8-1981

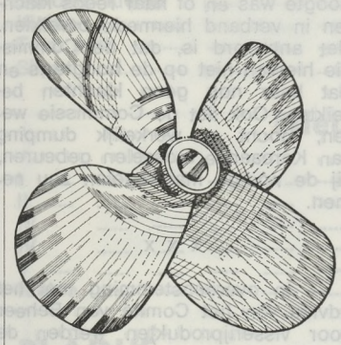
WEST				
N.706	11	125	—	431.318
O.243	6	85	—	323.243

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

VAN VOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m∅
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



VORDAP

Van Voorden 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

Verwachtingen

VRIJDAG 7 AUGUSTUS 1981

O.206 en O.229 van de Noordzee met 600 b. waarvan 500 b. gul, 100 b. totten (kl. schelvis).
O.26 van de Noordzee met 40 b. haai, 5 b. rode poon, 130 b. gul, 50 b. wijting, 25 b. grondvis.

MAANDAG 10 AUGUSTUS 1981

O.317 van IJsland met 1.850 b. vis waarvan 1.450 b. bonen, 100 b. kools, 200 b. schelvis en tot, 20 b. leng, 30 b. gul en kabeljauw, 50 b. varia, 4 grote heilbot.
O.318 van IJsland met 800 b. vis, waarvan 160 b. schelvis, 200 b. kools, 300 b. rode bonen, 70 b. kabeljauw, 20 b. schelvis en 50 b. varia.
Kanaal van Bristol: O.114 en Z.34.
NOORDZEE: N.752 en O.285.
IN SPAN: N.719 en O.309; N.708 en N.709.
WEST: N.597, N.736, O.123.

DINSDAG 11 AUGUSTUS 1981

NOORDZEE: O.141 en O.369.

WOENSDAG 12 AUGUSTUS 1981

O.306 van de West.
Van al deze vaartuigen zijn de vangsten niet bekend.

AVIA

N.V. ROSSEEL
BRUGGE
(050) 33.99.14
★
Alle petroleum-produkten en smeermiddelen

Verzekerde bevoorrading
★
Stipte bediening

Vertegenwoordiger
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28.
8401 Bredene
Tel. (059) 32.16.76

Apollinaris
natuurlijk mineraal spuitwater



Uit: de 1/4 - "Kelner 1 apo..."
Thuis: de 3/4 Apollinaris

Apollinaris
het water dat ijzer doet verteren.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 30-7-1981

W				
Z.568	300	60	12	248.341
KRP				
Z.41	—	150	11	521.010
				769.351

VRIJDAG 31-7-1981

Z.296				589.179
Z.484				383.260
Z.519				389.305
Z.427				300.160
Z.465				310.1 68
Z.576				540.203
Z.506				630.630
				3.142.905

MAANDAG 3-8-1981

Z.55	350	30	8	270.250
Z.12	300	30	8	203.890
Z.189	300	220	12	578.620
Z.209	—	170	10	532.285
Z.512	200	30	6	317.750
Z.30	500	—	13	877.260
				2.780.755

DINSDAG 4-8-1981

Z.289				1.079.095
Z.19				859.672
Z.533				187.270
Z.196				716.030
Z.509				411.830
Z.510				595.021
Z.580				150.367
				3.999.285

WOENSDAG 5-8-1981

N				
Z.161	300	100	10	287.420
KN				
Z.162	1.200	170	18	853.780
W				
Z.462	1.600	150	12	724.103
Z.321	700	100	11	558.611
W				
Z.424	700	40	10	509.975
				2.933.889

NIEUWPOORT

DONDERDAG 30-7-1981

Vis

N.88	183 kg.	19.612 fr.	

Garnaal

N.22	81 kg.	14.526 fr.

VRIJDAG 31-7-1981

Vis

N.720	W	4.872 kg.	169.062 fr.
N.172	W	4.575 kg.	147.043 fr.
N.88	K	163 kg.	16.641 fr.

Garnaal

N.22	80 kg.	14.318 fr.
N.106	16 kg.	2.336 fr.

Op de vrijdagmarkt losten twee vaartuigen van de West en één kustvaartuig hun vangst. Tong nr. 1 haalde 280 à 290 fr./kg. Tong nr. 3 of blioktong kreeg 385 à 395 fr./kg. en tong nr. 4 of fruittong 390 à 400 fr./kg. Tong nr. 5 werd aan 320 tot 380 fr./kg. aangekocht en kleine tong aan 190 tot 210 fr./kg. Grote tarbot boekte men aan 260 tot 280 fr./kg., middenslag tarbot aan 190 tot 220 fr./kg. en varia aan 110 fr./kg. Staartvis noteerde men aan 260 tot 280 fr./kg., koningsvis aan 185 tot 195 fr./kg. en zonnevis aan 296 fr./kg.. Grote pladijs kocht men tegen 3.000 à 3.500 fr. de ben op, middenslag- of drieling pladijs tegen 2.500 à 5.000 fr. de ben en visjes tegen 1.500 à 2.000 fr. de ben werd de marktwaarde der kabeljauw en 2.750 à 3.250 fr. de ben die der gul. Voor rog die in geringe mate werd aangevoerd boekte men een lonende prijsnotering. Moerrog haalde 75 à 85 fr./kg., tilten 70 à 80 fr./kg. en scherpstaarten 70 fr./kg. Grote wijting werd tegen 2.000 à 2.100 fr. de ben geveild en kleine wijting tegen 750 à 1.000 fr. de ben. Zeehond werd aan 40 tot 45 fr./kg. geboekt, doorn- of speurhaai aan 40 tot 60 fr./kg. en zeehaai aan 12 tot 18 fr./kg. Grote zandschar werd aan 1800 tot 2.250 fr. de ben opgekocht en kleine zandschar aan 1.400 tot 1.750 fr. de ben. Robaard werd aan 85 tot 100 fr./kg. genoteerd, rode soldaten aan 66 tot 80 fr./kg. en knorhaan aan 30 tot 40 fr./kg.

Vanwege de handelaars viel weinig animatie te bespeuren en de prijsnotering kon slechts middelmatig genoemd worden.

ZATERDAG 1-8-1981

Vis

N.551	242 kg.	18.667 fr.	

Garnaal

N.22	66 kg.	10.824 fr.

MAANDAG 3-8-1981

Vis

N.590	W	3.555 kg.	140.855 fr.
N.597	W	12.723 kg.	468.312 fr.
N.88	K	168 kg.	18.138 fr.
N.551	K	191 kg.	19.229 fr.
N.349	K	195 kg.	14.229 fr.

Garnaal

N.22	69 kg.	9.564 fr.

Twee vaartuigen van de West en drie kustvaartuigen losten hun vangst op de maandagmarkt.

Tong nr. 1 kreeg 285 à 290 fr./kg. en tong nr. 2 325 à 345 fr./kg. Voor tong nr. 3 of blioktong betaalde men 385 à 400 fr./kg. en voor tong nr 4 of fruittong 390 à 400 fr./kg. Tong nr. 5 werd aan 320 tot 345 fr./kg. geboekt en kleine tong aan 210 tot 220 fr./kg. Grote tarbot haalde 270 à 290 fr./kg., middenslag tarbot 210 à 240 fr./kg. en griet 220 à 240 fr./kg. Robaard boekte men aan 70 tot 85 fr./kg., rode soldaten aan 66 tot 80 fr./kg., staartvis aan 266 tot 280 fr./kg. en koningsvis aan 230 tot 240 fr./kg. Grote pladijs noteerde men aan 3.250 tot 3.750 fr. de ben, drieling of middenslag pladijs aan 3.000 tot 3.500 fr. de ben en platjes aan 1.750 tot 2.000 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 3.500 à 4.000 fr. de ben opgekocht en gul tegen 2.750 à 3.500 fr. de ben. Moerrog kreeg 3.750 à 4.250 fr. de ben, tilten 3.500 à 4.000 fr. de ben en scherpstaarten 3.500 à 3.600 fr. de ben. Grote wijting kende tegen 2.500 à 2.750 fr. de ben. Grote wijting kende tegen 2.500 à 2.750 fr. de ben zijn afzetgebied en kleine wijting tegen 1.100 à 1.300 fr. de ben. Grote zandschar haalde 2.000 à 2.250 fr. de ben en kleine zandschar 1.400 à 1.500 fr. de ben. Zeehond werd tegen 2.250 à 2.500 fr. de ben opgekocht, doorn- of speurhaai tegen 1.550 à 1.600 fr. de ben en zeehaai tegen 600 à 900 fr. de ben. Samen werd er 16.800 kg. vis aangevoerd voor een bruto-waarde van ± 670.000 fr. Een goede belangstelling vanwege de handelaars en een lonende prijsnotering waren de voornaamste kenmerken der maandagmarkt.

DINSDAG 4-8-1981

Vis

N.551	K	165 kg.	12.698 fr.

Garnaal

N.700	75 kg.	10.260 fr.
N.106	49 kg.	6.948 fr.
N.782	89 kg.	11.553 fr.
N.22	53 kg.	6.468 fr.

WOENSDAG 5-8-1981

Vis

N.723	8.961 kg.	288.729 fr.
N.738	4.325 kg.	172.002 fr.
N.788	89 kg.	12.461 fr.
N.575	278 kg.	21.604 fr.
N.551	127 kg.	18.267 fr.
N.88	172 kg.	20.559 fr.
N.349	99 kg.	14.134 fr.

Garnaal

N.700	108 kg.	15.886 fr.
N.22	108 kg.	15.886 fr.
N.22	47 kg.	7.837 fr.

Op de woensdagmarkt losten 2 vaartuigen van de West en 5 kustvaartuigen hun vangst. Wegens de geringe aanvoer in de andere havens was een grote belangstelling vanwege de handelaars waar te nemen en kon de prijsnotering bevredigend genoemd worden. Tong nr. 1 haalde 278 à 286 fr./kg. en tong nr. 2 340 à 346 fr./kg. Voor tong der middensortering werden opnieuw hoge prijzen genoteerd. Tong nr. 3 of blioktong kreeg 386 à 402 fr./kg. en tong nr. 4 of fruittong 395 à 406 fr./kg. Tong nr. 5 werd tegen 335 à 350 fr./kg. opgekocht en kleine tong tegen 185 à 220 fr./kg. Grote tarbot boekte men aan 260 tot 290 fr./kg., middenslag tarbot aan 220 tot 240 fr./kg. en griet aan 220 tot 250 fr./kg.

Pladijs kende tegen de volgende prijsnotering zijn afzetgebied. Grote pladijs bekwam 3.000 à 3.500 fr. de ben, middenslag of drieling pladijs 2.750 à 3.250 fr. de ben en visjes 1.500 à 2.000 fr. de ben. Kabeljauw werd aan 4.000 tot 4.250 fr. de ben geboekt en gul aan 2.500 tot 3.250 fr. de ben. Rog en speurhaai werd tegen een lonende marktwaarde geveild. Keilrog boekte men aan 4.500 tot 4.750 fr. de ben, moerrog aan 4.000 tot 4.250 fr. de ben, tilten aan 3.800 tot 3.900 fr. de ben en scherpstaarten aan 3.700 tot 3.900 fr. de ben. Doorn- of speurhaai haalde 1.250 tot 1.600 fr. de ben, zeehond 2.250 tot 2.500 fr. de ben en zeehaai 600 tot 900 fr. de ben. Een partij wijting der West van uitstekende kwaliteit bekwam volgende prijsnotering. Grote wijting werd tegen 2.500 à 2.750 fr. de ben opgekocht en kleinie wijting tegen 1.100 à 1.250 fr. de ben. Grote zandschar haalde 1.500 à 1.750 fr. de ben en kleine zandschar 700 à 850 fr. de ben terwijl tongschar aan 85 tot 145 fr./kg. werd genoteerd. Robaard boekte men aan 70 tot 80 fr./kg., rode soldaten aan 80 tot 86 fr./kg. en knorhaan aan 30 tot 35 fr./kg.

Op de woensdagmarkt veilde de N.575 « Françine » van reder Beuckels Charles voor de eerste maal zijn vangst in de Nieuwpoortse vismijn. Dit vaartuig werd in 1966 gebouwd, meet 56,56 bruto-ton, is 21 m. lang en is uitgerust met een motor « Man » van 210 pk. De bemanning bestaat uit Beuckels Charles (schipper en motorist), de matrozen Kiekens Noël en Marchand Jacky.

Als eerste koop werd een varia van 10 kg. geveild tegen de waarde van 2.760 fr. Dit lot werd door de heer Roger Plaetevoet aangekocht, die hierdoor het peterschap op zijn naam schreef. De heer Plaetevoet Roger is de uitbater der beide viswinkels « Roger » uit Westende. De Heer Bendels R., schepen der visserij, wenste de reder en bemanning veel geluk en voorspoed toe. Tevens drukte hij zijn tevredenheid over deze aanwinst voor de Nieuwpoortse vloot uit en feliciteerde in naam van het stadsbestuur de peter en de ganse bemanning.

Herinneren wij er nog even aan dat reder Beuckels Charles vorig jaar de wimpel veroverde die door het stadsbestuur aan de beste garnaalvisser uitgereikt werd, dit met zijn vroeger vaartuig N.1 « De Rudi ».

In het bureel werd door het stadsbestuur aan de peter en bemanning de traditionele receptie aangeboden.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

MAKREELVANGST IN NOORDZEE EN SKAGERAK VERBODEN

Volgens de gegevens in het bezit van de Europese Commissie te Brussel, is de 8.900 ton makreel die in het Skagerak en in een bepaald gebied van de Noordzee vrij gegeven was voor dit jaar, reeds opgevist en moet de makreelvangst nu stopgezet worden.

Deze vaststelling berust op cijfers die de landen-lidstaten moeten doorspelen aan Brussel en die zij zelf van hun vissers doorgespeeld krijgen. Het is duidelijk dat deze doorgespeelde cijfers wel wat mogen aangedikt worden. Anderzijds is makreel nu nog slechts als bijvangst aanvaardbaar. Dit mag echter de 10 % van de totale vangst niet overschrijden. Inderdaad kan men moeilijk vermijden dat, bij een vissen op een andere soort, ergens een makreel te voorschijn komt bij het inhalen van het net.

EEG

— Door de heer Kavanagh lid van het Europees Parlement, werd onlangs een vraag gesteld aan de Commissie te Brussel in verband met de bewering door dit lid dat er mosselen uit Korea op de markten van de EEG-landen worden gedumpt. Dit lid vroeg dan ook aan de Commissie of zij hiervan op de hoogte was en of haar reeds klachten in verband hiermede bereikten. Het antwoord is, dat de Commissie hiervan niet op de hoogte is en dat haar nog geen klachten bereikten. Ook liet de Commissie weten, mocht er werkelijk dumping van Koreaanse mosselen gebeuren, zij de nodige maatregelen zou nemen.

x x x

— In overeenstemming met het advies van het Comité van Beheer voor visserijprodukten werden de referentieprijzen voor de karper vastgesteld ter bescherming van de eigen kommunautaire produktie. De referentieprijzen zijn circa 56 duizend B.fr. per ton voor de periode van 1.8.81 tot en met 30.11.81 en vanaf 1.12.81 tot en met 31.7.82 ongeveer 45 duizend B.fr. de ton. Het is op basis van de referentieprijzen dat de invoerprijs gegrond is. Verder leert ons dit bericht het bestaan van een zoveelste Comité, namelijk dit van Beheer voor Visserijprodukten, waarschijnlijk met een eigen administratie en een eigen kostelijk reis- en onkostenbudget op de kap van de Gemeenschap waarnaar eveneens een stuk van de EEG-budgettaart naar toe gaat.

x x x

— Op de EEG-vergadering van maandag 27 juli waar men niet tot een haringovereenkomst kwam, werd toch nog een positief punt verwezenlijkt, namelijk de definitieve visserij-overeenkomst tussen de EEG en Noorwegen.

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
30- 7	1	183	19.612			
31- 7	3	9.625	335.696			
1- 8	1	242	20.920			
3- 8	5	16.840	668.638			
4- 8	1	214	19.071			
5- 8	7	14.089	550.596			
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
30- 7	1	81	14.526	138	165	
31- 7	2	96	13.704	137	148	
1- 8	1	66	10.874	164	164	
3- 8	1	69	9.564	136	140	
4 8	4	266	32.621	113	126	
5- 8	2	155	20.883	129	136	

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	3-8-1981	4-8-1981	5-8-1981
Lappen	212 -234	.....	.....
Grote	287 -328	.....	.....
3/4	352 -380	.....	.....
Blok	377 -379	.....	.....
Voor-kleine	290 -370	.....	.....
Kleine	230 -250	.....	.....
Slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

Grote	277 -285	211 -260	220 -227
Blok	302 -335	285 -299	302 -307
Fruit	362 -380	329 -358	326 -335
Schone kleine	354 -375	327 -353	324 -335
Kleine	280 -284	269 -277	274 -279
Tout petit	265 -272	239 -249	257 -258
Slips	.....	.....	.....

Nieuwpoort

I	285 -290	.....	278 -286
II	325 -345	.....	340 -346
III	385 -400	.....	386 -402
IV	390 -400	.....	395 -406
V	320 -345	.....	335 -350
Kleine	210 -220	.....	185 -220

PLADIJS

Oostende

	3-8-1981	4-8-1981	5-8-1981
Grote	48,—-51,—	.....	.....
Grote iek	50,—-—,—	.....	.....
Kleine iek	43,60-—,—	.....	.....
Derde slag	.....	.....	.....
Platjes	19,—-33,—	48,—-—,—	.....

Zeebrugge

I	50,—-57,—	38,—-50,—	34,—-50,—
II	32,—-45,—	32,—-39,—	40,—-42,—
III	30,—-34,—	24,—-30,—	32,—-36,—
IV	20,—-24,—	19,—-24,—	19,—-21,—
V	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Grote pladijs	.....	.....	.....
Platjes	65,—75,—	.....	60,—-70,—
Drielingen	60,—-70,—	.....	55,—-65,—
Moeien	35,—-40,—	.....	30,—-40,—

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	3-8-1981
Grote schelvis	27,—-30,20
Middelmatige schelvis	19,40-21,—
Kleine schelvis	19,40
Kabeljauw	33,60-34,60
Gul	26,—-36,—
Wijting	———
Schaat	70,—-72,—
Zeebaars	39,80-45,40
Leng	34,—-50,60
Schartong	9,—-18,—
Heilbot	148 -225
Koolvis	22,—-24,—
Hondstong	29,40-30,—
Zeewolf groot	37,—-71,—
Staart	170 -190

- WERELDNIEUWSJES VISSERIJ -

Frankrijk

— Ook in Frankrijk, in de baai van de Seine, is een liberiaanse tanker van 160 meter lengte, aan de grond gekomen. Hier was een elektrische panne de rechtstreekse oorzaak omdat hierdoor geen manoeuvers meer konden uitgevoerd worden. Samen met de gestrande Liberiaanse tanker op de Elbe en voor Zeebrugge, doet dit toch wel bedenkingen rijzen wat de uitrusting van de tankers onder goedkope vlag betreft. De Franse minister Le Pensec heeft zich dan ook voor doel gesteld, de in Frankrijk binnenvarende tankers onder goedkope vlag, wat uitrusting en bemanning betreft aan een strenge kontrool te onderwerpen.

x x x

— In Frankrijk heeft het Rekenhof bezwaren laten gelden tegen praktijken van de ambtenaren van de Dienst van Vuurtorens en Boeien met zetel dicht bij Parijs, die, hierbij gedekt door de verantwoordelijken van deze dienst, het konden klaar spelen, vergoedingen voor verplaatsing op te strijken die meer dan het dubbel zijn van wat ze in feite mogen zijn. In andere diensten streken heel wat ambtenaren overdreven bijkomende lonen op, wegens uitoefening van hogere functies waarvoor zij niet in het bezit waren van de nodige diplomas. Dat zal in veel gevallen ook wel zo zijn in ons land. Ook bij veel politiekeirs die allerlei baantjes bekleden.

x x x

— Van de Franse treiler «Brigitte et Philippe» waarvan men sinds 5 juni zonder nieuws bleef en die als vergaan werd opgegeven, werd nu het lichaam van één der 5 vermiste bemanningsleden opgevist. Het lichaam vertoonde noch kwetsuren ,noch brand- noch ontploffingswonden, zodat het misterlie van het vergaan nog altijd even raadsellachtig blijft.

x x x

— De eerste verzoeningsvergadering die te Lorient doorging in de lokalen van de maritieme overheid tussen een vertegenwoordiger van de grote Franse rederijen en de syndikaten, in verband met de bijkomende eisen gesteld door de bemanningsleden van de grote treilers is zonder gevolg gebleven. De reders houden het been stijf omdat ze nog altijd met een eksploitatieverlies zitten en dit niettegenstaande bepaalde vaartuigen toch betere resultaten dan het vorig jaar maakten. Dit had alleen maar een minder groot verlies voor gevolg.

x x x

— In de Golf van Juan, Beaulieu-sur-mer en Monaco, zijn drie duizend eenjarige kreeftjes uitgezet, overgevlogen van het broedcentrum van het Franse eiland «d'Yeu». De ganse organisatie van het overbrengen en het uitzetten, heeft bijna twee honderd duizend B.fr. gekost. De kreeftjes die aan de voet van de rots van Monaco in de Middellandse Zee uitgezet werden moesten bijkomend per helikopter van uit het Franse Nice, overgevlogen worden.

x x x

— Voor de drie Franse catamarans uitgerust met zeilen en hulpmotoren, die zullen ingezet worden voor de passieve visserijen, zoals onder meer de visserij op tonijn, en waarvan de «Eole» reeds startklaar is, werden niet minder dan 118 aanvragen genoteerd om als bemanningslid te mogen medevaren, bijna allen uitgaande van beroepsvissers. Is het uit nieuwsgierigheid ? of met het vonruitzicht iets te leren om eventueel zelf een dergelijk vaartuig aan te schaffen ?

x x x

— De nieuwe Franse Minister van de Zee, de heer Louis Le Pensec, was aanwezig te Lorient bij de eerste afvaart van de « Ecole » het vissersvaartuig dat met zeilen werd uitgerust. Deze primeur heeft de nieuwe minister niet wensen te missen.

VIS ETEN
IS VERANTWOORD
ETEN

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	3-8-1981	*3-8-1981*	*4-8-1981*	*4-8-1981*	*5-8-1981*	*5-8-1981*	*3-8-1981*	*5-8-1981*
Grote tarbot	115 -249	308 -318	.....	284 -308	.....	308 -310	270 -290	260 -290
Middelmatige tarbot	.....	245 -264	.....	240 -251	.....	245 -260	210 -240	220 -240
Kleine tarbot	.....	180 -207	.....	184 -200	.....	160 -194	110 -—,—	110 -—,—
Grote griet	81,—-178	210 -233	218 -—,—	208 -212	.....	210 -217	220 -240	220 -250
Middelmatige griet	.....	198 -201	.....	174 -186	.....	166 -178	.....	.....
Kleine griet	.....	158 -172	.....	120 -146	.....	108 -134	.....	.....
Grote schelvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middelmatige schelvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine schelvis	22,—-24,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote heek	19,—-67,—	.....	26,—-73,—	.....	.....	.....	.....	.....
Middelmatige heek	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine heek	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	33,—-37,—	.....	33,—-34,—	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	9,—-78,—	74,—-80,—	29,—-78,—	54,—-74,—	.....	64,—-68,—	.....	.....
Keilrog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90,—-95,—
Rog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	75,—-85,—	80,—-85,—
Tilten	.....	70,—-78,—	.....	50,—-58,—	.....	50,—-54,—	70,—-80,—	76,—-78,—
Scherpstaarten	.....	80,—-86,—	.....	70,—-78,—	.....	50,—-58,—	78,—-—,—	74,—-78,—
Halve mans	.....	54,—-56,—	.....	34,—-40,—	.....	30,—-34,—	70,—-—,—	70,—-75,—
Teelt	.....	50,—-60,—	.....	32,—-40,—	.....	28,—-34,—	.....	.....
Katrog	.....	20,—-32,—	.....	20,—-24,—	.....	18,—-24,—	.....	.....
Kabeljauw	51,—-62,—	70,—-77,—	62,—-—,—	54,—-68,—	.....	45,—-65,—	70,—-80,—	80,—-85,—
Grote gul	36,—-53,—	64,—-70,—	40,—-51,—	50,—-56,—	.....	40,—-48,—	55,—-70,—	50,—-65,—
Middelmatige gul	.....	50,—-57,—	.....	32,—-41,—	.....	34,—-40,—	.....	.....
Kleine gul	.....	40,—-44,—	.....	32,—-38,—	.....	28,—-34,—	.....	.....
Hozemondhamme	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote wijting	22,—-48,—	26,—-30,—	.....	28,—-30,—	.....	24,—-28,—	50,—-55,—	50,—-55,—
Kleine wijting	.....	15,—-17,—	.....	14,—-19,—	.....	15,—-—,—	22,—-26,—	22,—-25,—
Schar	9,—-17,—	17,—-20,—	.....	17,—-19,—	.....	18,—-—,—	30,—-45,—	16,—-35,—
Steenschol	10,—-106	108 -118	.....	70,—-108	.....	70,—-84,—	.....	.....
Zeehaai	26,—-37,—	33,—-38,—	28,—-31,—	32,—-36,—	.....	30,—-—,—	12,—-18,—	12,—-18,—
Hondshaai	9,—-16,—	.....	12,—-16,—	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31,—-32,—	25,—-32,—
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	12,—-18,—	.....	26,—-31,—	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	85,—-150	85,—-145
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	———	———	———	.....	.....
Steenholk	.....	.....	.....	———	———	———	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	36,—-48,—	.....	22,—-40,—	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	128 -280	.....	150 -230	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	230 -240	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	100 -236	209 -236	130 -224	93,—-188	.....	108 -204	268 -280	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	———	———	———	.....	.....
Zeehond	.....	18,—-25,—	.....	9,—-14,—	.....	9,—-—,—	45,—-50,—	45,—-50,—
Bot	.....	.....	.....	———	———	———	12,—-14,—	12,—-14,—
Rode poon (roobaard)	.....	.....	.....	———	———	———	70,—-85,—	70,—-80,—
Grauwe poon (knorhaan)	.....	.....	.....	———	———	———	30,—-35,—	30,—-35,—
Rode knorhaan	20,—-51,—	.....	6,—-69,—	———	———	———	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	———	———	———	.....	.....

Lees „HET VISSERIJBLAD„

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 27 juli werd aangevoerd: 3.155 kg. tong; 115 kisten tarbot en griet; 1.018 kisten kabeljauw; 143 kisten schelvis; 1.336 kisten wijting; 1.670 kisten schol; 60 kisten schar; 15 kisten makreel en 47 kisten diversen.

Prijzen in guldens; per 1 kg.: tarbot 17,45-15,48; grote tong 21,69-20,65; grootmiddel tong 23,01-22,03; kleinmiddel tong 23,52-23,07; tong één 22,99-22,54; tong twee 18,78-18,45.

Per 40 kg.: tarbot 578-496; griet 520-360; kabeljauw één 240-210; kabeljauw twee 304-174; kabeljauw drie 190-142; kabeljauw vier 148-130; kabeljauw vijf 148-77; schelvis twee 122; schelvis drie 122-90; schelvis vier 86-55; schol één 142-114; schol twee 140-114; schol drie 122-94; schol vier 100-72; wijting drie 66-40,80; makreel twee 80-29; schar 80-47; schar 80-47; haai 136-130; tongschar 272-100; hake 144; hammen met kop 240-182.

Aan de dinsdagmarkt van 28 juli werd aangevoerd: 1.205 kg. tong, 25 kisten tarbot en griet, 37 kisten kabeljauw, 88 kisten koolvis, 41 kisten schelvis, 29 kisten wijting, 21 kisten schol en 65 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 1 kg.: tarbot 18,48, grote tong 21,14-20,51, grootmiddel tong 23,79-22,90, kleinmiddel tong 25,29-24,49, tong één 24,07-23,53, ton gtwee 18,02-17,00.

Per 40 kg.: tarbot 600-555, griet 544-403, kabeljauw twee 122-120, kabeljauw drie 140, kabeljauw vijf 98-86, schelvis twee 70-67, schelvis drie 66, koolvis twee 100-82, koolvis drie 88, koolvis vier 90-84, wijting drie 76-69, schol drie 130, schol vier 152-104, leng 90, tongschar 188-110.

De besommingen waren in guldens: HD 5 1.000, VD 6 5.700, VD 54 8.900, IJM 27 6.800, verder een vijftal Texelaars welke te zamen 5.000 besomden.

Aan de woensdagmarkt van 29 juli werd aangevoerd: 1.910 kg. tong; 19 kisten tarbot en griet; 336 kisten kabeljauw; 336 kisten schelvis; 50 kisten wijting; 131 kisten schole; 20 kisten schar; 108 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 18,28-16,30; grote tong 21,21-20,19; grootmiddel tong 23,56-22,97; kleinmiddel tong 25,50-24,72; tong een 23,52-22,47; tong twee 17,77-17,41.

Per 40 kg.: tarbot 580-548; griet 504-392; kabeljauw twee 222-186; kabeljauw drie 166-132; kabeljauw vier 140-124; kabeljauw vijf 122-108; schelvis drie 138-124; schelvis vier 136-128; schol een 194; schol twee 180-136; schol drie 166-118; schol vier 114-82; wijting drie 120-74; schar 114-80; rode poon 186-150; bot 24; horsmakreel 92-40.

Aan de donderdagmarkt van 30 juli werd aangevoerd: 1.225 kg. tong; 31 kisten tarbot en griet; 984 kisten kabeljauw; 68 kisten schelvis; 118 kisten wijting; 135 kisten schole; 23 kisten schar; 4 kisten makreel en 114 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS

Per 1 kg.: tarbot 18,86-18,03; grote tong 22,26-21,52; grootmiddel tong 24,10-23,18; kleinmiddel tong 25,12-24,78; tong één 22,97-22,48; tong twee 18,00-17,49; zalm 20,49-12,49.

Per 40 kg.: horsmakreel 54-12,50; poontjes 46-38; rode poon één 300; rode poon twee 190; rode poon drie 100-89; tarbot 604-512; griet 513-409; kabeljauw één 170-102; kabeljauw twee 242-130; kabeljauw drie 192-110; kabeljauw vier 144-100; kabeljauw vijf 132-96; schelvis twee 142-130; schelvis drie 134-100; schelvis vier 130; schol één 142-134; schol twee 162-154; schol drie 142-130; schol vier 140-84; wijtin gdrie 114-84; makreel twee 102-96; schar 100-78; bot 24.

Aan de vrijdagmarkt van 31 juli werd aangevoerd: 2.610 kg. tong; 89 kisten tarbot en griet; 1.405 kisten kabeljauw; 172 kisten schelvis; 1.136 kisten wijting; 915 kisten schol; 200 kisten schar; 71 kisten makreel en 123 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS

Per 1 kg.: tarbot 21,00-19,00; grote tong 22,34-21,58; grootmiddel tong 24,14-23,95; kleinmiddel tong 25,23-24,09; tong één 23,54-22,75; tong twee 17,81-17,28; zalm 21,16-21,00.

Per 40 kg.: rode poon één en twee 190; rode poon drie 142-80; bot 25; haai 136-132; poontjes 41-24; hake 144-80; witte koolvis drie 122-90; tarbot 606-442; griet 492-330; kabeljauw één 156-138; kabeljauw twee 172-126; kabeljauw drie 140-106; kabeljauw vier 132-100; kabeljauw vijf 124-60; schol één 156-94; schol twee 158-96; schol drie 140-88; schol vier 108-80; schar 84-30; schelvis één 70; schelvis twee 132-66; schelvis drie 116-63; schelvis vier 110-50; makreel één 120; makreel twee 86-33; wijting drie 66-30; tongschar 237-60; hammen met kop 210-156; leng 104.

Visaanvoer te Den Helder

Door 84 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
27.637 kg.	Tong	f 576.703,20	van f 24,96 tot f 16,42
12.379 kg.	Tarbot	f 174.146,39	van f 19,16 tot f 6,11
110.830 kg.	Schole	f 276.199,95	van f 3,95 tot f 1,24
23.415 kg.	Kabeljauw	f 53.578,57	van f 7,78 tot f 0,93
2.883 kg.	Griet	f 32.463,23	van f 12,79 tot f 8,79
11.160 kg.	Schar	f 16.518,41	van f 2,26 tot f 0,78
2.466 kg.	Wijting	f 3.549,53	van f 1,99 tot f 1,—
115.905 kg.	Diversen	f 461.311,33	
306.675 kg.		f 1.594.470,61	

AVIA

N.V. ROSSEEL
BRUGGE
(050) 33.99.14
★
Alle petroleum-produkten en smeermiddelen

Verzekerde bevoorrading
★
Stipte bediening

Vertegenwoordiger:
HERMAN FAICT

Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
Tel.: (059) 32.16.76

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD V.D. KUST

De aandacht van onze lezers wordt er op gevestigd dat hiernavolgende werken, zeekaarten, visserijplaten, enz. op onze drukkerij verkrijgbaar zijn.

1. **De Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen deel I en II door Gaston en Roland Desnerck. Deel I verkoopprijs 1.200 fr. + 72 fr. BTW Deel II verkoopprijs 1.725 fr. + 104 fr. BTW**

2. **De Belgische Nederlandse Zeemansalmanak 1981. Prijs 950 fr. plus 57 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen. Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.**

3. **De Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1981 aangevuld tot einde december 1980 Prijs 200 frr. + 12 fr. BTW**

4. **De nieuwe kaart der Vlaamse Banken Prijs 215 fr. plus 37 fr. BTW**

5. **Moderne Autosnelwegenkaart van België Prijs 200 fr. en verzendingskosten 11 fr.**

6. **Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen verschillende soorten zeevis schaal- en weekdieren sport en lijnvis Noord Amerikaanse vis Prijs 404 fr. plus 52 fr. verzendingskosten.**

HEIBEL OM EEN GESTOLEN JACHT

Vorige week kon je het lezen in de kranten en horen op radio en T.V. Een jacht ter waarde van vier miljoen frank was in de nacht van 23 op 24 juli spoorloos verdwenen blijkbaar uit het Oostendse Montgommerydok gestolen.

Het vaartuig (type Ketch, ongeveer 12 meter lang) was volgens de eigenaar uit Duitsland proppensvol proviand gestopt en volgetankt om een reis naar Groot Brittannië aan te vatten.

Niemand heeft het uitvaren van het schip gezien, ook niet de seinposten aan de havenuitgang. Blijkbaar heeft de eigenaar het artikel van ons kustreglement over het hoofd gezien dat elkeen de verplichting oplegt zijn vaartuig te bewaken of te doen bewaken wanneer het in een Belgische haven gemeerd ligt, vooral dan wanneer er voor zoveel franken proviand aan boord opgeslagen werd. Onbegrijpelijk !

Nu, het jacht was weg en de eigenaar loofde prompt een half miljoen uit voor eenieder die inlichtingen kon verstrekken welke kon leiden tot het terugvinden van het kostbaar jacht. Hopeloos, tot uit Nederland bericht kwam dat men de Ketch gezien had in de territoriale wateren aldaar. Opsporingen achteraf gaven de verzekering dat loos alarm was geslagen. Het jacht was er in rook opgegaan.

Het is niet de eerste maal dat dergelijke dure stukken uit havens verdwijnen, vooral in de ons omliggende landen. België is steeds van de beroepsdieven gespaard gebleven doch voor hoelang nog ? Wanneer je ziet dat in- en uitvaren in onze Belgische havens kinderspel is (welke bewaking ?) en hoe gemakkelijk kostbare vaartuigen alleen gelaten worden, dan is het ook begrijpelijk, dat het niet moeilijk is dat "specialisten in het vak" er munt uitslaan. Het ware beter dat de jachtclubs hun leden nog maar eens goed op het gevaar wijzen en zelf voor nodige en goede bewaking zorgen, daar waar geen sluizen aanwezig zijn om vaartuigen tegen te houden en het ruime zeegat elke boef-in-spe lonkt.

BREVET ZEEZWEMMER

De provinciale commissie voor zwem- en reddingsbrevetten organiseert in samenwerking met de plaatselijke reddingsdienst te Zeebrugge op maandag 10 augustus een dag van het "brevet van zeezwemmer".

De personen die wensen dit brevet te behalen kunnen op deze dag in georganiseerd verband een afstand van 1000 meter zwemmend afleggen in zee. Dit is een enige gelegenheid om uw zwemvaardigheid in zee te testen.

Verdere inlichtingen hieromtrent kunnen worden gegeven door de redders van de zeebadendienst te Zeebrugge, gevestigd in het nieuw Badengebouw aan de dijk.

HEROPENING DER SCHOLEN !

Dinsdag 1 september heropent de Stedelijke Visserijschool te Oostende. Inlichtingen kunnen bekomen worden vanaf 8 augustus elke zaterdag van 11 tot 12 uur en vanaf 24 augustus dagelijks van 10 tot 12 uur.

Voorwaarden tot inschrijving :
Afdeling "dek" : vanaf 12 jaar.
Afdeling matrozen en koeltechniek : vanaf 14 jaar.

Grondige technische en theoretische kennis worden er gegeven aan de hand van moderne leermethodes. Het onderricht aan de "John Bauwens" is volledig kosteloos. Tram- en busonkosten worden tot een bepaald bedrag terugbetaald aan de leerlingen, welke na afloop van de studies een groot deel van de uitrusting ontvangen.

Telefooninlichtingen : (059) 70.40.19 (Medegedeeld)

Ook de lichtschepen zullen waarschijnlijk vervangen worden door boeien

De automatisatie en computerisatie zal men wel verplicht zijn te aanvaarden of gelaten over zich heen te laten gaan waardoor voor veel mensen een verandering in hun levenspatroon komt. We menen bijna dat het zo, traag aan, nu ook de beurt zal zijn aan de lichtschepen, voor vele havenbewoners en zeevarenden een getrouw beeld, voor anderen, zoals de bemanningsleden, een deel van hun leven. Inderdaad heeft men in de laatste jaren heel wat werk gemaakt van de constructie van een supergrote boei, niadat evenveel jaren van studie hieraan waren voorafgegaan. Dergelijke boei die reeds in 1977 gebouwd werd door de Vlaardingse firma Janson in opdracht van 't Nederlands Loodswezen, ligt nu te Vlissingen gemeerd. Proeven zullen er mee genomen worden om te kunnen nagaan of men in de nabije toekomst de lichtschepen door dergelijke boeien zal kunnen vervangen. Het basisvlak van deze boei is 100 m2 hetzij 10 m. op 10 m. Het hoogste punt, namelijk het licht komt toch meer op 15 meter boven de waterspiegel uit, terwijl het geheel niet meer dan 30 cm. diep ligt. Het is duidelijk dat men daarom de basisoppervlakte zo groot heeft moeten maken om kantelen te verhinderen daar het zwaartepunt van de torenkonstruktie te hoog zou liggen. De brede basis laat tevens toe om de voeten van de toren zo breed mogelijk te kunnen uitspreiden hetgeen de stabiliteit van het gevaarte ten goede komt.

De basis van de supergrote boei wordt gevormd door 120 blokken polystyreen, schuimblokken, die beletten dat, bij schade, het water kan indringen en het gevaarte hierdoor zinken. Deze volle blokken hebben een heel klein soortelijk gewicht hetgeen gemakkelijk toelaat een zwaar gewicht zoals de metalen torenkonstruktie van de boei te dragen.

Het is trouwens aan deze konstruktie dat de ankerkettingen voor het anker bevestigd zijn. Op de basis dat, zoals we hier hoger gezien hebben een platform van 100 m2 uitmaakt, is tussen de stalen poten van de toren, een huisje gebouwd waarin al het gesofistikeerd apparatuur kan opgesteld worden. De wanden van dit huisje zijn uit polyestyreen van 60 cm. dikte. Na de proeven met deze superboei, zal de Nederlandse direktie van Maritieme Zaken moeten beslissen of de lichtschepen zullen vervangen worden door deze boeien. Deze zullen dan uitgerust zijn met een radar antwoordbaken voor de verkeersschepen, een lichtcentrale gevoed door een elektrische centrale, een misthoorn en al het onmisbaar materiaal nodig opdat de boei de funktie van een lichtschip zou kunnen overnemen. Het is duidelijk dat de construktiekosten van dergelijke boei heel wat lager liggen dan deze van een lichtschip, maar, gezien dit onbemande boeien zijn, wordt er vooral ook gespaard op de lonen van de bemanning. Ook het onderhoud van deze boeien is heel wat geringer dan voor de lichtschepen zelf, die regelmatig aan een herstel, een opschik- en onderhoudsbeurt toe zijn.

Inderdaad is het polystyreen oxydatie vrij en zou alleen de metalen torenkonstruktie onderhoud nodig hebben.

Hoe dit nu weerom in kringen van de lichtschepenbemanning zal ontvangen worden, kunnen we ons zo ongeveer voorstellen, terwijl men ook wel in vakbondskringen het eventueel vervangen van de lichtschepen door speciale boeien zal aanzien als de zoveelste aanslag op de werkverschaffing. Het is echter een feit, dat men de computerisatie niet kan tegenhouden en diegenen die het wel zouden doen, zouden na lange datum bij de onderontwikkelde landen kunnen gerangschikt worden.

Anderzijds moeten we toch terug toegeven, dat Nederland, wat de scheepsbouw en maritieme zaken betreft, toch nooit bij de pakken blijft zitten.

De vraag stelt zich of, zo deze proeven lukken, men ook bij ons en in andere landen aan de Noordzee gelegen, er een internationale zaak zal van maken. Afwachten is de boodschap.



INVOER BEVROREN KABELJAUWFILETS IN ENGELAND EN IERLAND GESCHORST

Door de Commissie van de Europese Gemeenschappen wordt, het in de vrije handel brengen in het Verenigd Koninkrijk en in Ierland van bevroren filets van kabeljauw (post 03.01 B II b, 1 van het gemeenschappelijk douanetarief) geschorst tot 30 november 1981.

Door de Commissie werd ter zake overwogen, dat de invoerprijzen voor bevroren filets van kabeljauw, momenteel onder het peil liggen van de referentieprijzen. Hierdoor zouden de, op de markt van de Gemeenschap getroffen stabilisatiemaatregelen, het beoogde effekt kunnen missen. Om aldus te voorkomen dat verstoringen ten gevolge van aanbiedingen tegen abnormaal lage prijzen voortduren en zelfs toenemen, dient de invoer van deze produkten te worden geschorst. Gezien door de Commissie echter wordt vastgesteld, dat deze verstoringen op dit ogenblik alleen op de markten van het Verenigd Koninkrijk (Groot-Brittannië) en Ierland voorkomen en dat hierdoor op korte termijn de invoer van deze produkten, alleen voor de markt van deze landen dient geschorst te worden. Gezien anderzijds de aldus te nemen maatregelen in overeenstemming zijn met het advies van het Comité van Beheer voor visserijprodukten, wordt het in de vrije handel brengen in het Verenigd Koninkrijk en in Ierland van bevroren filets van kabeljauw geschorst tot 30 november 1981. Deze verordening treedt in werking op 3 augustus 1981.

De invoer van bevroren filets van kabeljauw wordt echter niet verboden wanneer de prijs minstens deze is van deze hieronder weergegeven :

visblokken met graten :	67,22 fr.
visblokken zonder graten :	79,09 fr.
enkelle filets met huid :	70,74 fr.
enkele filets zonder huid :	84,03 fr.
blokken in onmiddellijke verpakking met een inhoud van minder dan 7 kgr. :	89,62 fr.

TWEE DUITSE SCHIPPERS WEGENS ILLEGALE HARINGVISSERIJ IN ENGELAND VEROORDEELD

Door de Britten worden nu ook de Westduitsers beschuldigd van illegale haringvisserij. Het gaat hier om de 93 meter treilers «Kiel» en «Hannover». Ze werden door het Britse wachtschip de «Jura» opgevangen op 8 mijl Noord uit de «But of Lewis». De «Jura» was verwittigd door Britse vissers, dat beide Duitse treilers op haring visten. Vreemd was echter voor de Britten, dat beide vaartuigen voorzien waren van een vergunning voor de haringvisserij door de Westduitse regering ! Beide treilers werden opgebracht naar de «Broad-Baai» omdat zij te... groot waren om in Stornoway binnen te komen ! Kort na dit opbrengen werd een Britse Nimrod vliegtuig ingeschakeld om nog twee andere Duitse treilers op te sporen, daar ondertussen bleek dat de haringvisserij door 4 Duitsers bedreven werd. De beide andere treilers waren intussen ergens reeds verdwenen. De Britse vakbladen maakten ondertussen graag melding dat na de illegale haringvisserij door de Fransen en... Belgen reeds bedreven, nu ook de Duitsers hiertoe zijn overgegaan. Op het ene vaartuig was reeds 90 ton haring aan boord genomen en op het andere slechts 12 ton. Niettegenstaande de schippern in het bezit waren van één door de Westduitse regering afgeleverde vergunning voor de haringvisserij, werden zij toch door de rechtbank te Stornoway veroordeeld voor het in beslagnemen van de haring ter waarde van 4,3 miljoen B.fr.

Volgens de Duitse landbouwkundige konsulent behorende tot de Londense ambassade van West-Duitsland, werden de schippers van een vergunning voorzien omdat de Westduitse regering een nationale maatregel genomen had waarbij de haringvisserij toegelaten werd ! De Britse nationale wet verbiedt echter nog altijd de haringvisserij, zolang geen overeenkomst bereikt wordt in de EEG over een toe te kennen kwotum en de opdeling hiervan in nationale kwota. Volgens een woordvoerder van de EEG uit Brussel, hebben beide landen in feite een eigen vernie weergegeven Volgens de Westduitse regering werd de Britse wetgeving nog altijd niet goedgekeurd door de EEG en is bijgevolg niet geldig. De Britten leggen het echter anders uit en zeggen dat de Britse beschermingsmaatregelen in dit gebied op de haring nog altijd niet door de EEG verworpen zijn. Van deze verschillende interpretaties kunnen we alleen maar uitmaken dat de betrokken schippers en rederijen het slachtoffer zijn.

Vis eten is verantwoord eten

AAN REDERS EN SCHIPPERS VAN NIEUWPOORT !

Men schrijft ons

We verkeren weer in het "topseizoen", met het toerisme, en spijtig genoeg met verschillende en rare vogels van "pluimage".

Het nachtleven in de badplaatsen, is daar in de eerste plaats niet vreemd aan, daar dan de daarbijhorende nachttrek naar de vele "campings" de vernielzuchtende groepen, langsheen de havengeul leiden. Deze gevaarlijke groepen laten een gevolgde lijn van vernieling achter. Langsheen de handels- en visserskaai hebben ze reeds verschillende malen hun sporen na gelaten : platgegooide vlaggemasten, vernielde vlaggen en beplantingen, in de kaai gegooide vuilenisbakjes, afgerukte deuren van de reddingskasten en noem maar op !

Uit deze reden, moeten we U de raad geven, NOOIT uw vaartuig te verlaten zonder een "veiligheidstouw" aan de trap te nemen. Uw gewone meertouwen zijn zo rap losgegooid, en vind U 's morgens uw vaartuig ergens op drift of droogliggend op een schuine taluid zoals destijds de N.738, en zoveel anderen !

Schippers wees voorzienig, en slaat goede raad niet in de wind. Vergeet NOOIT uw voorzorg te nemen, daar het voor U zeer grote gevolgen kan hebben !

J.V.

Nota v.d. redaktie

Deze oproep is vooral voor Nieuwpoort bestemd, waar de vernielzucht door allerlei gespuis 'n regel is geworden. We vragen ons echter waarom de burgemeester te Nieuwpoort, die het hoofd is van de politie en die het geld van de gemeenschap voor allerlei andere onnuttige doeleinden uitgeeft, er geen betere kontrole van de politie op uitzendt.

Of tellen de miljoenen die hier vernield worden voor hem niet ?



Uurtabel der afvaarten

UURTABEL DER OVERVAARTEN SCHEPEN

VOOR DE WEEK VAN 9.8.1981 tot 15.8.1981

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 10.05 en te 14.50 u.
Dagelijks te 7.35 u., behalve op 9.8.1981
Dagelijks te 19.45 u., behalve op 15.8.1981
Op 15.8.1981 bijk. afv. te 10.45 u.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijkn te 5 u., 8 u., 11 u., 14 u., 17 u. en 20 u.
Dagelijks te 2 u., behalve op 9 en 10.8.1981
Dagelijks te 23 u., behalve op 15.8.1981

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Dagelijks te 1.45 u.
Dagelijks te 3.30 u. en te 5.15 u., behalve op 9.8.1981

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Dagelijks te 0.30 u., te 11.40 u. en te 15.45 u.
Op 9, 10, 14 en 15.8.1981 bijk. afv. te 10.10 u.
Dagelijks te 19.10 u., behalve op 15.8.1981
Op 15.8.1981 bijk. afv. te 15.15 u.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 9 u., 12 u., 15 u., 18 u., 21 u. en te 23.59 u.
Dagelijks te 3 u., behalve op 9.8.81
Dagelijks te 6 u., behalve op 9 en 10.8.1981

Afvaarten uit Folkestone :

Dagelijks te 19 u.
Dagelijks te 20.55 u. en te 22.45 u., behalve op 15.8.1981

UURTABEL DER OVERVAARTEN JETFOIL

(DRAAGVLEUGELBOOT)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 6.50 u., te 8.40 u., te 11.50 u., te 13.50 u., te 16.40 u. en te 19.45 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :

Dagelijks te 8.25 u., te 10.25 u. te 13.25 u., te 15.25 u., te 18 u. en te 21.05 u.

IN IJMUIDERHAVEN GEBRUIKT RADIOSYSTEEM NIET VEILIG

AANVARING DIE HAD KUNNEN RAMP VEROORZAKEN

Met het hedendaags perfekt radiosysteem die voor communicatiemiddelen ter beschikking staat tussen schip en wal en tussen schepen onderling, is het in zekere zin toch verrassend te moeten vernemen, dat men in de IJmond nog een systeem toepast, die zeker al eerder tot zware aanvaringen had kunnen leiden. Thans is men zelfs aan een ramp ontsnapt. Voor de scheepvaart in de monding van de IJmuiderhaven, worden twee frekwenties gebruikt, het VHF-kanaal 11 en het VHF-kanaal 12. Het eerste kanaal wordt gebruikt door de Rijkshavendienst voor de aanduiding van de dok en het schutten. Kanaal 12 is het radio-radarstation «Pilot-IJmuiden» voor inlichtingen over de beloodsing. Men kan dus aan boord van het binnenkomend schip de frekwentie 11 of 12 hebben aanstaan, maar dan mist men natuurlijk de informatie van het ander kanaal. Bij het buitenlopen van het Spaans vrachtschip «Trans Tarraco» had dit vaartuig, begrijpelijkerwijs, ingeschakeld op kanaal 12 vermits het hier om beloodsing ging. Een inkomend schip de Duitse tanker «Chemtrans Sirius» waar het in hoofdzaak ging om de sluis en het schutten, had echter ingeschakeld op kanaal 11. Hierdoor werden de gesprekken van de uitvarende Spanjaard niet opgevangen door de inkomende Duitser en omgekeerd. Hierdoor waren beide schepen onkundig over de bewegingen van elkaar met voor gevolg een aanvaring in de monding even buiten de pieren. Gelukkig was de Spanjaard het grootste slachtoffer want de Duitser boorde zich in de scheepswand van de «Trans Tarraco» en veroorzaakte een gat van 4 op 5 meter. De Duitse tanker liep slechts lichte schade op. Gezien de Duitser met nafta geladen was, een zeer ontvlambaar goedje, zou het omgekeerde een ware ramp hebben kunnen veroorzaken. Ook de Nederlandse Onderzoeksraad heeft hierop ingespeeld en deze toestand aangeklaagd zodanig, dat men nu schijnt werk te zullen maken van een aanpassing of verbetering van het radio-kommunikatiestelsel om alles op één enkele frekwentie te zetten, zodat het niet meer zal voorkomen dat schepen, die elkaar tegemoet lopen, elk op een vreemde frekwentie zitten. Voegen we er nog aan toe, dat, volgens de scheepvaartreglementen, de Spanjaard in fout liep.

"JOHN BAUWENS" VISSERIJSCHOOL

De Stedelijke Visserijschool gelegen Mercatorlaan 15 te Oostende, vierde dit jaar met een prachtige opendeurdag haar 95e verjaardag. Het aantal bekwame schippers en motoristen welke in deze instelling opgeleid werd en nu op alle delen van onze wereldbol verantwoordelijke posities bekleden, is eenvoudig niet te noemen.

De school kent een onzijdige bond van oudleerlingen en vrienden waarvan het bestuur al het mogelijke doet om de banden tussen school en afgestudeerden optimaal te houden. Daarenboven staat deze Oudleerlingenbond in voor tal van prachtige tussenkomsten ten bate van de leerlingen van de Stedelijke Visserijschool. De verplaatsingsonkosten der leerlingen wordt omzeggens integraal terugbetaald en dat is slechts één van de vele sociale inspanningen.

Wie inlichtingen wenst in verband met inschrijving der nieuwe leerlingen of werking van de school en de Oudleerlingenbond, kan dit vanaf de laatste week van augustus telkens 's morgens tot 12 uur.

HET VERSCHIL TUSSEN EEN STEURGARNAAL EN EEN GARNAAL !

Dat men zich somtijds met banaliteiten inlaat, door vragenstellerij of zelfs polemieken aan te gan over het geslacht der engelen, of hier in het bijzonder over de naam van grote en kleine garnaal en waar en wanneer en voor welke reden de naam hiervan plots verandert, bewijst ons de vraag van de h. Welsh, lid van het Europees Parlement, gericht aan de EEG-Kommissie te Brussel en het antwoord van de EG-Kommissaris voor de visserij, de h. Contogeorgis.

BETREFT ONDERSCHEID TUSSEN STEURGARNALEN EN GARNALEN

In de pers verscheen onlangs het volgende bericht :

„Een negenmaandelijks overzicht van de gemeenschappelijke markt bepaalde gisteren dat een steurgarnaal alleen een steurgarnaal is als er meer dan 180 in een pond gaan. Anders..... is het een garnaal".

1. Kan de Kommissie de juistheid van dit bericht bevestigen ?
2. Waarom werd met het bedoelde overzicht begonnen ?
3. Wat zijn de gevolgen van deze bepaling ?
4. Waar en hoe werd deze openbaar gemaakt ?

ANTWOORD

De Kommissie kan de juistheid van het door het geachte Parlementslid bedoelde persbericht over het onderscheid tussen steurgarnalen en garnalen niet bevestigen aangezien in het bericht een traditionele maateenheid van het Verenigd Koninkrijk wordt vermeld, terwijl in berichten en bepalingen van de Gemeenschap altijd metrieke eenheden worden gebruikt; de Kommissie heeft geen opdracht gegeven voor de opstelling van een overzicht ter zake.

FOTOWEDSTRIJD OPLEIDINGSSCHIP MERCATOR

De Vereniging van het schoolschip «v.z.w. Mercator», richt een fotowedstrijd in voor foto's van het opleidingsschip zelf of ieder ander aspekt van de scheepvaart. Het aantal inzendingen is beperkt tot zes foto's. Aan deze wedstrijd zijn alleen prijzen in natura verbonden voor een totale waarde van 100.000 fr. De foto's moeten uiterlijk in het bezit zijn van de inrichters : «vzw Mercator» per adres M. Vanden Bosch, Doggeweg 59 1930 Zaventem. De foto's mogen de naam van de inzender niet dragen maar op de keerzijde een kenspreuk of kengetal dragen. In een gesloten omslag dient dan buiten op de omslag het kengetal vermeld en binnenin de identiteit van de inzender.

Deelnemingsformulieren kunnen bekomen worden bij de heer Vandenbosch en op de Mercator zelf. Bij het deelnemingsformulier dient een inkomstticket van de Mercator gevoegd van 40 fr. afgeleverd tussen 15 juni 1981 en 10 september 1981. Volledige gegevens over het reglement van de fotowedstrijd wordt bij het deelnemingsformulier gevoegd.

Voor vele jonge fotoliefhebbers een uitzonderlijke gelegenheid om uit de anonimiteit te komen en dit met de beste wensen voor een goed resultaat vanwege het «Visserijblad».

AANVOER VAN ONDERMAATSE ZWARTE VIS IN NEDERLAND

We veronderstellen dat elkeen weet dat we met zwarte vis, de vis bedoelen die onofficieel, buiten de afslagen aangevoerd wordt. In Nederland, nadat voorheen reeds ingegrepen werd door de inspektiediensten en verscheidene handelaars een bekeuring kregen en vervolgd werden, werd nu opnieuw door de bevoegde politiediensten ingegrepen en dit te Maassluis.

Het gaat om meer dan duizend kg. tong die in beslag genomen werd omdat ze niet officieel in de handel gebracht werd, dus niet via de afsleagen. Het ging hier dus niet alleen om "zwarte vis" maar tevens om ondermaatse tong. Het waren terug twee bedrijven uit Arnemuiden die deze vis in het zwart aan de man brachten. Alhoewel niet alle tong onder de maat was, (24 cm) was er hieronder toch 'n groot deel ondermaats.

Vaststelling hiervan gebeurde op een kotter te Maassluis. Deze vis was bestemd voor een handelaar uit Arnemuiden die voorheen ook reeds bekeurd werd voor dezelfde feiten.

Deze feiten bewijzen terug dat de visser altijd en overal tegen zichzelf dient beschermd te worden. Moest men de visser laten betijen, dan moordt hij in enkele jaren de visstocks uit. Hoe men het ook voorhoudt en wat men ook aan voorlichting doet, toch staat de visser altijd en overal klaar om de eigen ruiten in te werpen.

Wat het gebeurde in Nederland betreft, moeten we de Nederlandse autoriteiten toch het krediet verlenen, dat zij minstens optreden en de overtreders van de visserijreglementen opzoeken en bekeuren. Het is niet omdat dit optreden in andere landen niet gebeurt, dat we daarom mogen aannemen dat dergelijke overtredingen niet plaats grijpen. Alleen zouden we graag zien, dat ook in de andere landen daadwerkelijk opgetreden wordt, want zoals we reeds hoger schreven, is de visser een willekeurig element voor sommige vishandelaars, die van zaakjes trachten te profiteren, vooral in verband met de aanvoer van ondermaatse tong. Daar is een onmiddellijk profijtje aan verbonden, dat zich later wel moet wreken door verarming van de bestaande stocks maar dat is, jammer genoeg, de minste van de bekommernissen van de vissers. In geen enkel ander bedrijf wordt er zo met de pet naar de toekomst van het bedrijf gesmeten.

We eisen dan ook, in elk land van de Gemeenschap, dat tegen aanvoer van ondermaatse vis daadwerkelijk opgetreden wordt en we nemen zeker ons petje af voor de moed en het ingrijpen van de Nederlandse autoriteiten.

Onze Belgische direkties van de vismijnen mogen er een lesje aan nemen.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Geen vooruitgang in E.E.G. - IJslandse visserijbesprekingen

Men zou zich op het eerste zicht wel kunnen afvragen waarover de besprekingen van de EEG met IJsland in verband met de visserij zouden kunnen lopen. Het gaat inderdaad niet over rechtstreekse besprekingen tussen beide partijen omtrent eventuele visserijrechten, maar over de door IJsland verlangde beschermingsmaatregelen in Groenlandse wateren voor visstocks die gemeen zijn aan Groenland en IJsland zelf. In de eerste plaats vooral over de zwermende capelinsoort waarvan IJsland in het laatste voorbije jaar af te rekenen had met een duidelijke minderopbrengst. Het gaat eveneens over de kabeljauw en over de Groenlandse garnaal waarvan de vangstsektoren tamelijk dicht bij deze van de gemene 200 mijlsgrens liggen. Zoals men weet behartigt Denemarken nog altijd de buitenlandse belangen van Groenland, dat vroeger een kolonie was van dit land, maar sinds een paar jaren volledig zelfbestuur kreeg. Gezien Denemarken tot de EEG behoort, is het aldus de EEG die ten slotte met IJsland onderhandelt over de door dit land geeiste beschermingsmaatregelen op de vissoorten die, al naar gelang de periode van het jaar, zich heen en weer over de tussengemeenschappelijke visserijgrens verplaatsen. Het is natuurlijk duidelijk dat een ongekontroleerd wegvangen van de zich verplaatsende scholen in het ene gebied, wel invloed uitoefent op de dichtheid van dezelfde scholen wanneer deze terug het ander gebied aandoen. Nu verwijt IJsland aan de EEG dat, aan de zijde van Groenland, men aan ongekontroleerde visserij doet, bijzonder dan door West-Duitsland. Ook Groenland zou hiervoor niet te vinden zijn, en er zouden in dit land reeds stemmen opgegaan zijn om hun banden met de EEG losser te maken of zelfs uit de EEG te gaan door onder meer ook de volledige onafhankelijkheid op te eisen van Denemarken, dus ook wat de betrekkingen met het buitenland betreft. Dat de Groenlandse bevolking, die het hoofdzakelijk van de visserij moet hebben, hiervoor gevoelig is, vooral dan voor de IJslandse propaganda dat het vreemden zijn die in hun zone de vis komen wegvangen en verarmen, is meer dan duidelijk.

Tussen de EEG en IJsland zijn in verband met de bescherming van de betrokken zwermende visstocks, reeds verscheidene besprekingen gehouden, onder meer drie in 1980 en onlangs nog in april 1981, telkens zonder tastbaar resultaat. Inderdaad wenst de EEG, langs dit achterpoortje enkele koncessies van IJsland af te dwingen voor een beperkte IJslandvisserij voor de EEG. Het is trouwens begrijpelijk, wanneer men in de Groenlandse zone een bepaald verbod zou moeten opleggen aan Westduitse treilers en ook bij gelegenheid aan Britse treilers, en dit ook, en wel in de eerste plaats ten voordele van IJsland zelf, hiervoor kompensaties verwacht worden. Tot deze kompensaties is IJsland echter niet bereid. Indien de EEG verstrekkende beperkingen opgelegd worden in Groenlandse wateren, zal dit inderdaad in de eerste plaats en voor het grootste deel ten goede komen aan de IJslandse visserij omdat omgekeerd de beperkte visserijvloot van Groenalnd zelf, niet bij machte is om van een eventuele groter vispopulatie te profiteren. Als nu IJsland het been blijft stijf houden en absoluut niets in kompensatie wenst toe te kennen, ook al zou deze kompensatie kleiner zijn dan het profijt dat IJsland uit een gekontroleerde beperkte visserij langs Groenlandse zijde zou halen, dan kan men meteen wel de besprekingen voor goed gaan opdoeken.

IJsland stipt aan dat de, naar de Groenlandse zone uitzwermende capelin om daar te verblijven in de zomer en de vroege herfst, vooral bestaat uit jonge onvolwassen vissen het gevaar bestaat, dat EEG-treilers er een ware slachting zouden kunnen aanrichten. Dus is een beschermiing nodig. Wat echter ook voor de EEG moeilijk aannemelijk is, is het feit dat de capelin (het kleine visje ter grootte van een kleine tot middelmatige wijting, gevangen voor vismeeldoeleinden, zich zou vet en groot kweken in de Groenlandse zone, om dan alleen maar door IJsland bij de terugkeer te kunnen gevangen worden.

DE IJSLANDSE-NOORSE CAPELIN-OVEREENKOMST

In verband met de capelin wijzen we er toch terloops op dat verleden jaar met Noorwegen een overeenkomst tot stand kwam over de capelin. Noorwegen laat rechten gelden op een 200-mijlszone omheen het eiland Jan Mayen waardoor IJsland in zijn capelin-visserij beduidend gestoord werd. IJsland erkende deze rechten niet, in het bijzonder vanwege de traditionele IJslandse capelinvisserij. Voor een erkenning van de Noorse souvereiniteit op een 200 mijlszone, kreeg IJsland dan het recht op 650 duizend ton capelin voor het seizoen '80-81. Spijtig voor IJsland werd men verplicht, aan de hand van alarmerende bevindingen over de capelinstocks, de voorziene vangst gevoelig in te krimpen. Het is ook in deze kontekst dat IJsland nu dubbel belangstelt in beschermende maatregelen voor de capelin, in het bijzonder dan in zones die tot een ander land behoren. In het seizoen 1978-1979 lag de capelinoogst voor IJsland nog altijd bij de 1,2 miljoen ton. De vismeelindustrie, die ook een voorname troef is voor IJsland, heeft vooral dan in het laatste jaar, wat de capelinstroom betreft, duchtig de buikriem moeten aanspannen. Anderzijds steekt IJsland het onder geen stoelen of banken, dat zij de capelinstock die zich verplaatst van het eiland Jan Mayen tot Groenland al over de IJslandse wateren, een specifieke IJslandse visstock is!

WAT BIEDT IJSLAND AAN DE E.E.G. ?

Ook IJsland weet dat er bij een overeenkomst twee partijen zijn die elk rechten hebben. Alleen mogen voor IJsland deze rechten ten voordele van de EEG niet bestaan uit vistoebedellingen. IJsland is wel bereid om toelating te verlenen aan de EEG-schepen die in de Groenlandse wateren vissen, om over havenfaciliteiten in IJsland te beschikken, herstellingen te laten uitvoeren en zelfs het aan wal brengen in deze havens van hun vis. En wij die dachten dat het laten uitvoeren van herstellingen door vreemde schepen in de havens van een ander land, evenals een eventuele bevoorrading en bunkering, een voordeel voor dit land en een werkverschaffing was. Door IJsland wordt dit als een voordeel voor het land van de vlag van het vaartuig aangezien! Het is in elk geval begrijpelijk dat de EEG aan IJsland geen zeggenschap over beschermingsmaatregelen in Groenlandse wateren kan toekennen en dus beperkingen aan de eigen vloot opleggen, alleen voor wat IJsland bereid is in wederkerigheid toe te staan. IJsland heeft trouwens ook de nieuwe overeenkomst met België, waarbij dit laatste EEG-land een beperkte visserij in IJslandse wateren mag uitoefenen als wederkerigheid wensen te doen aanvaarden, hetgeen door de EEG over het hoofd gezien werd.

GEMEENSCHAPPELIJKE BESCHERMINGSMAATREGELEN DOOR IJSLAND VOORGESTELD

Wat de gemeenschappelijke beschermingsmaatregelen door IJsland voorgesteld betreft, kunnen wij zelf hier zeker voor het grootste deel inkomen, zeker wat betreft het vaststellen van een gemeenschappelijk totale te vangen hoeveelheid van een bepaalde vissoort, het verbod van een bepaalde visserij voor een bepaalde periode in gebieden gekend als kinderkamers of waar de jonge vis zich in bepaalde periodes ophoudt; verder verboden visserij met netmaaswijdte van minder dan 15,5 cm.

IJsland stelt nu voor om, voor de vissoorten die van de ene naar de andere zone uitzwermen in bepaalde tijden van het jaar, een gezamelijk te vangen kwota op te stellen en naderhand, waar het om de Groenlandse en IJslandse zones gaat, tot een verdeling te komen van wat in de respektievelijke zones mag weggevist worden. Ook dit schijnt ons een aannemelijk voorstel te zijn. Voegen we er nog aan toe dat IJsland ook laat gelden, dat de visgronden, en zeker de beste visgronden op de Oostkust van Groenland, in feite door IJsland ontdekt en het eerst in uitbating werden genomen. De kans zou dan, volgens IJsland, ook groot geweest zijn dat deze goede visgronden, nog altijd ongekend en onuitgebaat zouden gelegen hebben, zonder het werk van de IJslandse vissers. Noteren we nog dat Groenland nog niet zo heel lang haar visserijlimieten tot 200 mijl uitgebreid heeft en IJsland hiervan natuurlijk gebruik maakte, ook al had dit land haar eigen visserijlimieten intussen reeds enkele jaren aangepast tot de thans algemeen toegepaste 200 mil. Veel hoop stelt IJsland in het bijzonder op het jaar 1983 omdat in dit jaar een referendum gehouden wordt onder de Groenlandse bevolking in verband met het lidmaatschap van de EEG. Hier ligt dan een bijzondere verantwoordelijkheid bij de EEG om Groenland binnen de EEG te houden met in wederkerigheid ekonomische tegenprestaties die voor een zo beperkte kleine bevolking, toch niet bijzonder hoog zullen oplopen, maar voordelig voor de EEG in tegenstelling met Spanje, Griekenland en Italië.

(Vorige week bij plaatsgebrek uitgesteld)

Oersterke vislijnen

Zwaar gevet, dubbel gegalvaniseerd



BEL YMUIDEN STORES

Ymuiden - 02550-19122*
Oostende - SCAP 059-322951
Zeebrugge-Hand in Hand
050-544117

Overuitrusting van vissersvaartuigen in IJsland

Sedert enige tijd is er in IJsland een gedachtenwisseling in gang over het feit van de overkapaciteit van de IJslandse vloot. Ter gelegenheid van het bepalen van 'n nieuwe reglementering voor de Leningdienst voor de Visserij heeft de minister van de visserij voor het eerst openlijk gezegd, dat de bestaande vloot al groot genoeg is. Deze uitspraak heeft in feite niemand verrast. Eén en ander werd door betrokken minister, Steingrimur Hermannsson gezegd wanneer hij het, op een perskonferentie had over de nieuwe prioriteiten voor de scheepskredieten.

Van de kant van de reders en redersmaatschappijen gaat men wel akkoord dat de huidige vangstkapaciteit zelfs te groot is. Trouwens de verminderde stocks aan kabeljauw en capelin, de twee voornaamste gevangen vissoorten in IJslandse wateren, hebben nog duidelijker het aksent hierop gelegd. Sommigen gaan zelfs zover te beweren, dat de huidige scheepstonnage, namelijk 106.500 Brt. het dubbel is van hetgeen een zeer renderende visserij, geplaatst tegenover de aanwezige vangstkwota, van node heeft. Om het duidelijk te stellen komt deze tonnage overeen met zowat 350 treilers van 300 Brt... Voegt men daarbij de velle open boten en kleine lokale kustvaartuigen, die in deze brutotonnage niet opgenomen zijn, dan wordt de gezamelijke tonnage nog indrukwekkender. Daarom ook is de IJslandse minister tot het besluit gekomen, dat er zeker geen bijkomende tonnage hoeft, maar dat men zich tot vernieuwing, modernisering en vervanging dient te beperken zodanig, dat de vangstkapaciteit niet meer mag verhogen maar wel de rentabiliteit, hetgeen dus eerder minder tonnage als voorheen beduidt, maar beter uitgeruste schepen.

Ook heeft de minister het plan om aan de artisanale vaartuigen meer armslag te bezorgen, vaartuigen van verschillende grote maar die geen trawlerij uitoefenen. Ook kreeg de Leendienst voor vissersvaartuigen een reglement betekend waarbij een IJslandse werf de kans dient te krijgen in kompetitie te komen met de offerte gedaan door een buitenlandse werf en dat deze eerste de voorrang dient te krijgen, behalve in geval van te duidelijke en te grote verschillen.

De huidige sterkte van de IJslandse vloot

Op het einde van voorgaand jaar bestond de IJslandse vloot uit 86 hektreilers en 774 vaartuigen die men in IJsland de naam van boot toemeet zonder onderscheid te maken van de lengte van het vaartuig. In feite klasseert men de vissersvaartuigen in IJsland in 2 klassen : de hektreilers en de boten, waaronder bij deze laatsten vaartuigen zijn, die wij reeds onder de normaal-grotere van, onze vloot zouden rangschikken. Van deze 774 vaartuigen zijn er reeds 462 ouder dan 15 jaar, hetzij 60% ! Er zijn er zelfs 110 ouder dan 30 30 jaar of ongeveer 15% ! De minister heeft dan ook, in verband met deze cijfers, er op gewezen, dat de kredieten zodanig zullen ingedeeld worden, dat zij in de eerste plaats gunstig zullen komen te liggen voor de vernieuwing van de vaartuigen van 15 jaar oud en meer. Dit houdt echter niet in, aldus nog de minister, dat onder de hektreilers geen vernieuwingen mogen plaats hebben. Alleen gaat de prioriteit naar de betrokken boten.

Prioriteit aan de visstocks

De voorzitter van de IJslandse redersfederatie vertrekt van het standpunt, dat de visserijvloot voor het ogenblik te groot is en aan vangstkapaciteit overuitgerust. Deze federatie heeft zelfs reeds een eigen fonds opgericht om verouderde vaartuigen uit de vaart te nemen en de overkapaciteit te saneren. Volgens hen is de politiek van de minister om nu oud door nieuw te vervangen dan ook totaal onaanvaardbaar en dit zal alleen maar leiden tot een nog groter vangstkapaciteit en een kleiner toegewezen vangstdeel per ingezette eenheid vermits deze geboden zijn aan de door de biologen vooropgezette kwota en beperkingsmaatregelen. In dit verband verwees de betrokken voorzitter ondermeer naar Noorwegen, die ook reeds verplicht werd aan gevoelige uitsanering van vissersvaartuigen te doen (zie vroegere uitgaven van het Visserijblad)., onder meer ook door premies toe te kennen voor verkoop van Noorse eenheden aan het buitenland. We zouden dus best onze vloot uitdunnen aldus deze woordvoerder en prioriteit geven aan de visstocks en onze vloot hier dan aanpassen. Wijzen wij er inderdaad op, dat IJsland reeds verscheidene perioden van kabeljauwloze visserij inlegt, hetgeen natuurlijk de rentabiliteit van de aldus getroffen trawlers niet bevordert en dat het inderdaad beter voor deze rentabiliteit ware, dat minder treilers op volle kracht en zonder beperkingen zouden mogen vissen, of met minder beperkingen.

TROS IN SCHROEF

Het wordt een dagelijkse kost te moeten vaststellen dat schepen een tros in het schroef hebben met al de gevolgen vandien. Dit was vorige reis opnieuw het geval voor de Z.34 van de Rederij Coudekercke, waardoor gelukkig kon vastgesteld worden op de slip dat de dichtingsring beschadigd was.

Hetzelfde geldt de wrakken in de Noordzee die nog steeds met honderden uitgespreid liggen, waardoor schroeven en schroefbladen te lijden hebben. Dit was opnieuw het geval voor de Z.499, welke schade aan het schroef opgelopen heeft door het slaan op een wrak.

De Z.569 moest met motorpech door de Z.573 van de Rederij Degroote naar de haven ven Zeebrugge opgesleept worden.

(vorige week uitgesteld)

HAVENWATERS VERONTREINIGD ?

Zaterdag 2 augustus lag op verschillende stroken van het strand ten Oosten van de Oostendse havenstaketsels een dun geel laagje. Wat dit betekende en vanwaar het vandaan kwam weten we niet, doch we beginnen ons toch af te vragen of iemand uit de ecologische branche enig antwoord kan geven. Graag ontvingen we wel even een ernstig antwoord op onze vraag.

BRUIN WIER IN OVERVLOED

Op bepaalde delen van de Belgische kust zijn grote trossen bruin blaaswier aangespoeld. Het goedje ligt nu meestal te rotten aan de hoogwaterlijn en zou afkomstig zijn vanuit de zee door de hevige winden die de laatste tijd onze kusten bestrelen. Vroeger gebruikten de boeren het wier voor het land doch daar denkt men waarschijnlijk al lang niet meer aan. Alleszins 'n zeer goede meststof !

GREAT YARMOUTH – OOSTENDE VOOR ZEILSCHEPEN GEEN ZEILFEEST

De zeilralleye uit het Britse Great-Yarmouth naar Oostende is in werkelijkheid een ralleye van zeilschepen zonder... zeil geworden.

Vertrokken uit de Britse haven voor een overtocht van 263 mijl naar Oostende, kwamen de schepen niet vooruit daar zij in een werkelijke windstilte terecht kwamen. Dan maar de hulpmotor ingeschakeld en met afgetakeld zeiltuigage naar Oostende. De schepen werden in de Belgische haven verwacht op zaterdag en zondag 1 en 2 augustus. Jammer genoeg was het zeil uit deze vaartuigen verdwenen door het ontbreken van opgetuigde zeilen, zodat de talrijken die van het zeilspektakel bij het aandoen van de Oostendse haven wilden genieten, evenals de velle plaatjesschieters, in feite een ontgoocheling rijker waren, alhoewel de vaartuigen met hun hoge masten, waaronder verscheidene driemasters, zeker nog altijd het aankijken waard waren. In dit verband werd de show toch zeker gestolen door de mooie en sfeervolle "Sir Winsten Churchill" een fiere driemaster met een uitsluitend... vrouwelijke bemanning aan boord bestaande uit liefst 42 Eva's !

Het zusterschip de "Malcolm Miller" eveneens 41 meter lang, door matrozen bemand, zorgde voor een stunt door de manschappen hoog boven het water, in de tuigage en de ra's te laten plaats nemen. Het was het 15-meter lange "Carilon" die tot de kleiner vaartuigen behoorde die het eerst de Oostendse haven aandeed. De meer dan 20 zeilers (op hulpmotor) boden toch een moeite lonende aanblik met de vele masten die hoog boven de vaartuigen uittorenden. Wel een bepaalde curiositeit voor de vele seizoengangers, een toemaatje voor velen, waaronder ook heel wat kenners en bewonderaars. We herhalen dat het echt jammer was, dat de velle Oostendenaars en de seizoengangers niet van een zeilspektakel hebben kunnen genieten. Nu kwamen de fiere zeilschepen eerder als gewone yachten naar voor.

AVIA

N.V. ROSSEEL
BRUGGE
(050) 33.99.14
★
Alle petroleum-produkten en smeermiddelen

Verzekerde bevoorrading
★
Stipte bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28.
8401 Bredene
Tel. (059) 32.16.76