

het visserijblad

Versijnt wekelijks
Vrijdag 21 augustus Nr. 29

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

DE AANKOOP VAN TWEEDEHANDSSCHEPEN IN BINNEN- & BUITENLAND

Is de Ministeriële beslissing gezond ?

Aan talrijke dag- en weekbladen werd twee weken geleden een persmededeling van de Rederscentrale toegezonden met grote titels meldend, dat deze het oneens was met de beslissing van de Minister van Verkeer, geen kredieten, noch toelagen, noch tussenkomst in de betaling van de interesten uit het fonds van de marine te verlenen aan jonge schippers of motoristen die een bestaand oud Belgisch schip wensen aan te kopen.

In ons nummer van 7 augustus gaven we ook de nieuwe richtlijnen weer welke de minister van Verkeer gesteund door zijn ambtenaars, gemeend heeft te moeten uitvoeren om de leefbaarheid en de modernisatie van de vissersvloot te kunnen handhaven, rekening houdend met belangrijke factoren: de bemanningskwestie, de tonnage, de E.E.G.-normen inzake vervoer en de noodzakelijke verdere modernisering van een vloot, waarvan meer dan 60 % meer dan 20 jaar oud is.

Opdat een schip zou mogen ingevoerd worden, moet er dus volgens de ministeriële beslissing 1) een gelijke tonnage aan bestaande eigen schepen uitgevoerd of geschrapt worden; 2) de Belgische koper moet een jonge schipper, motorist of gevestigde reder zijn; 3) de buitenlandse verkoper moet niet trachten langs een pvba of wat ook, medeëigenaar te blijven om in eigen land te ontsnappen aan de quotanormen door de EEG opgelegd.

Deze huidige beslissing kunnen we slechts zeer gezond noemen omdat ze vooral de belangen van al onze vissers, reders, herstellende en scheepswervers, dus van de tewerkstelling dient.

We hadden het ten andere in die zin ook in ons nummer van 7 augustus.

Wat de Rederscentrale dus aanspoort heeft hiertegen stelling te nemen, is onbegrijpelijk of ingegeven door gebrek aan doorzicht of particularisme, wat geen reden mag zijn om nuttige besluiten te willen

bekampen in het kader van een artikel namens de algemene (?) belangen uitgezonden.

Bij het nemen echter van een kijkje achter de schermen omtrent de reden van dit protest, stellen we vast dat die beheerraad juist samengesteld is uit niets anders dan reders die oude schepen hebben, sommige dezer nog weinig economisch ingesteld en behoren tot wat wij noemen de verouderde vloot, die men in eigen milieu niet meer kan verkopen, gezien de zware exploitatiekosten. Ze zijn niet modern en een te zwaar risico, motoren, keerkoppeling en al wat technisch is te moeten vernieuwen, wil men trachten te verkopen, zonder te spreken van de stabiliteitsnormen die dienen in acht genomen te worden wil men bokken zetten om vangstmogelijkheden te vergroten.

Aan dit alles wordt of werd niet gedacht en schijnt het protest uitsluitend ingegeven door het eigen belang, deze verouderde schepen en de miserie er uit voortvloeiend, in handen te geven van jongeren, die geld en gave er aan zouden verspillen.

Men geeft als reden, dat het onaanvaardbaar is dat bij verkoop van tweedehands vaartuigen uit eigen land, dus onder Belgische reders, er geen beroep kan gedaan worden op de wet van augustus 1948, waarbij door het NMKN wel krediet kan verleend worden op ingevoerde, maar niet aan Belgische schepen, welke gebouwd in België of er buiten, van de ene Belgische reder naar de andere overgaan.

Maar men vergeet er aan toe te voegen, dat het ministeriële besluit, alleen toelaat schepen van **min dan tien jaar oud en op voorwaarde dat de tonnage niet vergroot**, uit het buitenland in te voeren met kredieten gedeeltelijk door het NMKN verleend, mits de nodige waarborgen en aan een **interest veel hoger dan deze voor de bouw van schepen in eigen land gekontraakteerd**.

En als men dan de kostprijs van die ingevoerde schepen nagaat en

de moderne wijze waarop ze ingesteld zijn, welke hen toelaat renderbaar te zijn, vergeleken met wat wij hier te koop hebben, dan is geen vergelijking mogelijk. Ook hier kunnen alleen voorbeelden dat bewijzen. Wij kunnen onmiddellijk een 15-tal schepen uit het eigen land opsommen welke door mensen met kapitaal die het wagen in de visserij te komen, jonge schippers en motoristen overgekocht werden en voor hen zeker niet renderend zijn of op een faillissement uitlopen.

In dat opzicht schijnt de Rederscentrale ook nog twee andere belangrijke feiten te vergeten en wel deze: 1) **schepen in België gebouwd** hebben al een eerste maal bij de bouw van dit schip van 70, ja zelfs tot 95 % krediet gekregen aan een lage interest gaande van 1 tot 5 %, waarbij het fonds van de marine voor vele miljoenen in de interesten bij de NMKN tussenkwam.

De reders van deze en van nog vele andere schepen in België en destijds in de vreemde gebouwd hebben in tien à vijftien jaar deze schepen totaal kunnen afschrijven op een ogenblik, dat de exploitatiekosten veel minder zwaar waren, en vooral de brandstofkosten geen zo'n belangrijke rol speelden.

2) Vermits ze afgeschreven zijn, heeft men er nu aan gedacht, opnieuw aan nieuwbouw te doen en hun versleten vaartuigen, vooral voor wat de mechanische en elektrische uitrusting betreft aan jongeren of anderen over te laten. Wie het avontuur en de zware onkosten kent van de overname van een Z.62 - Z.37 - Z.209 - Z.509 - Z.542 - Z.575 - Z.599 - N.710 - Z.38 - Z.72. enz. om maar die te noemen, weet best dat die reders nog geen frank gewonnen maar integendeel er al veel, zeer veel aan toegedragen hebben met voor sommigen het failliet voor gevolg.

De stelling van de Rederscentrale volgend, zou men die jongeren dus voor de aankoop van afgeschreven vaartuigen opnieuw kredieten moeten verlenen omdat ze niet in staat zijn of zich de luxe niet kun-

nen veroorloven aan nieuwbouw te doen.

Op het eerste zicht kan men theoretisch gelijk gehad hebben. Maar wat heeft de ondervinding met al die schepen ons geleerd? Onder deze zijn er die misschien nog gedeeltelijk bij het Krediet aan de Nijverheid in schuld stonden of staan en kan deze instelling dat krediet op de nieuwe eigenaar overschrijven, wat tot op heden gewoonlijk is gebeurd, zonder dat men zich vergewist heeft van de betrouwbaarheid, de solvabiliteit en de vakkenis van de koper of de toestand waarin deze te verkopen vaartuigen verkeren, want het gebrek aan ernstige expertisen bij de NMKN is een feit, dat onloochenbaar is!

Er zijn anderzijds schepen die totaal afgeschreven zijn en waarop geen tegoeden bij de NMKN af te schrijven zijn.

De vraag stelt zich nu of men, door dergelijke verkoop te begunstigen de jonge schipper of motorist een dienst zou bewijzen, ja of neen?

Verder is het een feit, dat bij dergelijke aankoop deze jongens hun have en huis of grond of deze van hun familie in hypotheek moeten geven om dat schip te kopen of de verkopers te betalen. Er zijn er ook nog andere, die met een kapitaalcrachtige buitenstaander het avontuur aangaan en met hun vakkenis en wat centen borg staan, en de enkele honderdduizenden die ze hebben van zichzelf of van hun familie, het avontuur ingaan zonder te beseffen wat de toekomst met een afgeschreven en verouderd schip hen zal geven. En wat zien we?

Deze schepen, 15 à 20 en meer jaren oud zijnde, kregen niet een kinderziekte van een paar maanden, zoals bij nieuwbouw soms gebeurt, maar hebben de slijtageziekte, welke de verkoper kende met het gevolg dat vlug motor, krukas, winch en allerlei andere slijtageziekten tot effectieve breuken ko-

(zie vervolg blz. 2)

De aankoop van tweedehandsschepen in binnen- & buitenland

(vervolg van blz. 1)

men die hen ten huidige dage tot ontzagelijke financiële onkosten noppen welke, hoe knap ook de jonge schipper- of motorist-eigenaar is, door hen en zelfs door hun medevenoot niet kunnen gedragen worden en leiden tot 'n financiële strop waarbij al de gespaarde centjes er vlug aan verloren gaan, een faillissement of bij hen die vlug en nuchter de zaak bekijken een stilleggen van de exploitatie voor gevolg hebben.

Het zijn die kosten van herstelling en vernieuwing, zonder te spreken van de brandstofkosten, die in enkele jaren verdubbeld zijn, en de exploitatie van een afgeschreven schip, het renderen onmogelijk maken.

En moeten die jongeren op deze wijze tot de visserij aangetrokken? Integendeel, vooraleer ze daartoe bewogen worden, moeten ze verstandig ingelicht door de Overheid, Zeevaartspectie en al wie om hun toekomst bekommerd is.

Wat we hier schrijven is gesteund op een rijke ervaring van meer dan 50 jaar in het bedrijf staande waarvoor meer dan veertig jaar onderzanding in de coöperatieve verzekering Hulp in Nood en 30 jaar in het coöperatief reparatie scheeps- en bouwbedrijf S.C.A.P.

Het volstaat zoals hiervoor enkele geciteerd te hebben, daarbij te wiizen op enkele staatties van aankopen door jonge schippers, motoristen gesteund door kapitaalkrachtigen buiten het bedrijf. die menen dat de visserij een oudmiin is, om aan te tonen, dat het vooral voor deze mensen een ruïne zo niet, een niet renderende uitbating met oude schepen is geweest en zal blijven.

We hebben deze schepen alleen geciteerd waarvan we de bewijzen in handen hebben, waaraan jonge schippers, motoristen en kapitaalkrachtigen van buiten het bedrijf er zich aan verbrand hebben, om niet te spreken van dezen die het nog te wachten staat of die we niet kennen.

BESLUIT

We kunnen de minister van Verkeer en zijn medewerkers slechts geluk wensen om de moed te hebben gehad, een beslissing te nemen, die het algemeen belang van de reders, van jonge schippers en motoristen en ook de tewerkstelling dient.

Oude schepen van 15 jaar en meer in de handen geven van jonge idealisten om de verkoper-reder toe te laten een nieuw schip in de plaats te bouwen, is geen oplossing omdat het ook het bemanningsprobleem in het gedrang brengt. Bij

bemanningsstekort zal deze overhellen naar de meest moderne schepen en een loonsopbod zal ontstaan, zeer nadelig voor de rentabiliteit van de vloot, wat in de eerste plaats die jongeren zal benadelen.

Het tweede maal verlenen van een krediet aan een schip welke bij de bouw krediet ontving en nu afgeschreven is, om een oude reder een pensioentje te geven is niet de bedoeling geweest van de wet van augustus 1948. Toen was er een tekort aan schepen vooral in de koopvaardij. Men mag ook niet vergeten dat onze tonnage niet nutteloos dient verhoogd omdat de EEG-normen ook eisen stellen welke van die aard zijn, dat we voorzichtig moeten zijn. En als een reder van schepen die meer dan 15 à 20 jaar oud zijn, werkelijk wil moderniseren, dat hij het schip verkope waar ook in het buitenland en indien het schip meer dan 20 jaar oud is, dat men van diezelfde minister, een nieuwe slooppremie tracht in voege te zien brengen, om te slopen en in de plaats aan nieuwbouw, dus modernisatie, te doen. Dan vergroot de vloot niet, moderniseert men, doet men aan werkverschaffing, waaromtrent elk een zijn mond van vol heeft en is het een weldaad voor de economie van het land dat nog steeds de twee derden van zijn vis moet invoeren.

Wat de jongeren betreft en aannemend dat ze moeilijk, tenzij van vader op zoon, reder kunnen worden door gezonde aankopen in eigen land, geef ze de kans in het buitenland goed uitgeruste schepen aan te kopen van recente ouderdom, dus niet meer dan 10 jaar oud, aan een prijs veej lager dan hier te lande mogelijk, maar op voorwaarde, dat de tonnage niet verhoogt, aan alle stabiliteitsnormen voldaan is, geen vreemden bij de exploitatie betrokken blijven en het schip werkelijk ook modern is ingesteld.

Ons laatste bezoek aan Duitse, Poolse en ook Hollandse schepen heeft ons doen inzien dat, wat modernisatie betreft, we zelfs bij nieuwbouw nog ver van ultra-modern zijn ingesteld om de vangcapaciteit te verhogen en de kostprijs van materialen en brandstoffen te drukken.

Het is ten andere een dringende noodzakelijkheid ons Rijksstation de middelen te verschaffen en de directieven te geven om op dat domein en in die richting onze veelal verouderde visserijvloot en de jongeren, die reder willen worden, van dienst te zijn.

P. VANDENBERGHE

VISLOSSER GEWOND OP O.317

In de nacht van zondag 9 op maandag 10 oogst was een ploeg van een 70-tal arbeiders de schepen verwoed aan het lossen op de kaai aan de Oostendse vismijl. «Scheppers» zoals men ze noemt, vullen binnen in het ruim waarop deze manden van het schip naar de kaai worden geslingerd en eerst op de tafel terecht komen waarop de vis wordt gesorteerd. Invoerders zetten dan de gesorteerde manden volgens soort en grootte in de afslag. Dit als inleiding voor buitenstaanders.

Regelmatig moeten ook bak-

planken van beneden in de «put» (visruim) naar boven worden gehesen om de vis verder weg te scheppen. Tijdens het scheppen van de vis kantelde één der vele bakplanken van het dek naar beneden in het ruim en raakte vislosser Oscar Vancoillie in de rug. Genoemde die in dienst werkt van de Vislossersbond Van Waes meende nog zijn taak te kunnen afmaken maar diende naderhand toch verzorging te krijgen. Het ongeval geschiedde in het holst van de nacht rond 01.30 u. in volle hevigheid der losactiviteiten.

De familie meldt U met droefheid het overlijden van

DE HEER

ALBERT VANNEUVILLE

Kapitein-ter-Zeevisserij op rust

vereremerkt met het ereteken van het "Carnegie Hero Fund" en verschillende andere burgerlijke eretekens

weduwnaar van Mevrouw ELISABETH BUYLAERT

Geboren te Adinkerke op 21 september 1911 en plotseling overleden te Oostende op 16 augustus 1981, tengevolge van een smartelijk verkeersongeval.

De plechtige uitvaartmis, gevolgd door de bijzetting in de familiegrafkelder op het kerkhof van Koksijde-dorp wordt opgedragen in de parochiekerk O.L.Vrouw-Hazegras op vrijdag 21 augustus 1981 te 10 uur.

Dit bericht geldt als kennisgeving.

Geen bloemen of kransen.

de Smet de Naeyerlaan 58 — 8400 Oostende.
Leffingestraat 60 — 8400 Oostende.
Begonialaan 24 — 4401 HN Yerseke (Nederland).

Uitvaartverzorging : B. & G. NUYTTEN N.V. — tel. 80.15.53
(8730V)

Men verzoekt ons het overlijden te melden van

MIJNHEER

ALBERT BOGAERT

Visser-Reder op rust

Weduwnaar van Mevrouw ALPHONSINE VANDENBERGHE

Geboren te Oostende op 30 juni 1910 en overleden op 16 augustus 1981.

De rouwdienst greep plaats op woensdag 19 augustus 1981 in de parochiale kerk van O.L.V. Onbevleete Ontvangenis (Hazegras).

Personen, die bij vergetelheid geen rouwbericht ontvangen hebben, waarvoor de familie zich langs deze weg verontschuldigt, worden verzocht huidig bericht als dusdanig te willen aanzien.

Oostende, Lijndraaijerstraat 27.

(8731V)

VAN KWAAD TOT ERGER

Terug een open bootje gekapseisd maar opvarenden gered

In het Visserijblad van 7 augustus hebben we gemeld, hoe om het even wie het goed kan vinden om met een gammelle boot, een badkuip of hazemand, naar zee te gaan en hoe drie waaghalzen en onbevoegden op die wijze, veertien dagen terug, waren uitgevaren om met een yol, een garnaalnet ter hoogte van Raversijde te gaan uitwerpen, met het gevolg dat de daarvoor niet ingerichte yol, bij het inhalen van het net kapseisde en de drie opvarenden in het water terecht kwamen. Twee hiervan konden al zwemmend de kust bereiken, maar voor de derde zijn de reddingsdiensten er moeten bij te pas komen om hem van de verdrinkingsdood te redden. Ook de helikopter kwam ter plaatse, maar de Oostendse brandweer had intussen de wanhopig voor zijn leven vechtende man, kunnen redden. We wezen terzelfdertijd op de grote kosten die deze ongevallen telkens voor de gemeenschap medebrengen en stelden onder meer de vraag of deze waaghalzen hiervoor wel de rekening zullen aangeboden krijgen. We wezen terzelfdertijd op het feit dat het hoog tijd wordt dat voor jachten, plezierboten en zinkende doodkisten allerhande orde op zaken gesteld wordt, door minstens een bepaald brevet van navigatiekennis van de opvarenden te eisen en een certificaat van zeewaardigheid voor wat de boot zelf betreft in verhouding tot de soort uitgeoefende visserij, kwestie van de stabiliteit. Hierbij komt nog dat de regelmatige lijndiensten, zoals de Staatsschepen, de koopvaardij, enz. en ook de visserij, bij het in- en uitvaren en voor de rede, telkens het gevaar lopen, dergelijke bootjes te overvaren.

Terug een yol gekapseisd !

Zondagmorgen 9 augustus is terug 'n yol, de «Yo 150» bij het garnaalvissen gekapseisd en zijn de twee opvarenden door de stedelijke politie moeten gered worden. Hierbij was het hoog tijd voor de genaamde Verknocke Gustaaf die heel wat water binnen had en die naar de reanimatieafdeling van de kliniek is moeten overgebracht worden,

waar hij intussen reeds buiten gevaar is. De andere opvarende Van Nassel M. eveneens uit Oostende, kon onmiddellijk zijn woning verwoegen. Het is zoals we titelen werkelijk een van «Kwaad tot erger worden» met deze sport- en/of liefhebberijvisserij ! Met het voorbeeld van het vorige gekapseisd bootje voor ogen, gaan toch nog regelmatig, onbevoegde liefhebbers op garnaalvisserij met een bootje dat totaal ongeschikt is, en de nodige stabiliteit niet biedt om, bij het inhalen, het gewicht van een net garnaalnet te torsen. Het wordt absoluut noodzakelijk, dat de wetgeving, ook op dat stuk, aangepast wordt om tegenover avontuurlijke opvarenden, die werkelijk het risico uitdagen, te kunnen optreden. Aangepaste wetgeving houdt in, dat zowel de opvarenden over een, minstens elementair zeenaavigatiebrevet dienen te beschikken, als dat hun vaartuig, voor de diensten die zij er van verlangen, de nodige stabiliteit en veiligheid biedt. Ook bij onze Noorderburen heeft men dit aangevoeld en daar werd besloten een nationaal vaarbewijs uit te schrijven, dat echter, door tussenkomst van de vele Nederlandse waterbonden, toch weer eens meer dan gehalveerd wordt, vermits het slechts de eigenaars van een vaartuig van meer dan 15 meter, of dat sneller vaart, dan 20 km. over een vaarbewijs moeten gaan beschikken. In Nederland, vooral op de vele binnenwateren en op de toegangen hier naartoe, wordt het toch stilaan wel een gekkenhuis, rekening gehouden dat er aan kano's, roeiboten en dergelijke klein spul er zo wat 250 duizend lopen, met hierbij dan nog, volgens een bepaalde schatting, 200 duizend zeil- en motorboten en een honderdduizend surfplanken. Dit is gelukkig nog ver van zo erg bij ons, maar we moeten het nu eenmaal zo erg niet laten komen.

650 duizend fr. voor een yol !

Ondertussen vernemen we, dat de illustere eigenaars van de yol die veertien dagen terug kapseisde en even buiten de kust gezonken is, voor 650 duizend fr. verzekerd is bij een Antwerpse verzekeringsmaatschappij ! We vragen ons werkelijk af, wie deze som aan de verzekeringsmaatschappij heeft aange-meerd en of er, vanwege deze maatschappij dan geen schatting van het te dekken risico gebeurt ? Gezien anderzijds het vaartuigje gezonken ligt binnen de territoriale wateren, moet de eigenaar of zijn verzekeringsmaatschappij het ge-

zonken wrak gaan lichten en onder-tussen de ligplaats van een boei voorzien. Voor de verzekeringsmaatschappij in elk geval een mooi brandje, vooral rekening gehouden dat een bergingsmaatschappij, zo maar een slordige 400 duizend fr. eist voor het lichten en bergen van het kleine vaartuigje !

Hierop hebben de eigenaar(s) dan maar besloten zelf het bootje te gaan lichten. Op welke manier en met welke avontuurlijke middelen, werd er natuurlijk niet bij gezegd. Volgens ingewonnen inlichtingen moet het vaartuigje gelicht worden, maar wordt er nergens bepaald op welke manier en hoe dit moet gebeuren. Hopen we maar dat, ter gelegenheid van deze lichting er terug geen ongeval gebeurt zodanig, dat de reddingsdiensten terug opgeroepen moeten worden en er nog meer onheil gesticht wordt.

Voor wanneer in België een reglementering ter zake ?

De talrijke ongevallen die zich in de sportvisserij en plezierjachterij voordoen, hebben nu toch al voldoende bewezen dat er ook voor deze vorm van varen in een reglementatie dient voorzien te worden. Dit is niet alleen noodzakelijk voor de veiligheid van de opvarenden van de betrokken vaartuigjes zelf, maar eveneens voor de andere zeevarenden, waarbij we dan aan de regelmatige lijndiensten en aan onze beroepsvissers denken, die regelmatig het slachtoffer worden van het totaal gebrek aan zeemans-kunst en navigatiekennis van onkundigen die de wateren onveilig maken. Hopen we echter, zo er al een reglement in de maak is of op komst, dat het dan niet, onder druk van de yacht- en waterbonden, met zoals in Nederland, een halfslachtige maatregel of zelfs nog minder wordt. In Nederland gaat men een vaarbewijs eisen van de meer dan 15 meter lange pleziervaarders en sportvissers en van diegenen die sneller dan 20 km. kunnen lopen. Hierdoor valt echter de massa van onverantwoordelijke zeevaarders door de mazen. Er mag in feite absoluut geen onderscheid gemaakt worden tussen de vaartuigen (jes) in verband met de lichte. Er moet van alle zeevaarders een minimum aan navigatiekennis en een minimum aan zeewaardigheid vereist worden. Tevens moeten zij instaan voor de schade aan derden, die zij zouden kunnen veroorzaken, hetgeen betekent, dat hun burgerlijke

aansprakelijkheid dient gedekt te worden, ook voor wat de kosten van de reddingsoperaties betreft. Er zouden al heel wat avontuurlijke zeevarenden uitvallen, mocht de wet eisen dat hun burgerlijke aansprakelijkheid tegenover derden zou gedekt worden. We stellen dan ook de vraag : voor wanneer ?

OOSTENDE, HET WRAKKEN- KERKHOF !

Mijnheer de redacteur,

Zoals we wellicht nu allemaal weten ligt tegenover de Rederscentralegebouwen een gezonken vaartuig stilaan in het water te rotten. Wanneer het gelicht wordt, is een andere zaak. Wanneer aldaar iets ergs zal gebeuren is ook nog iets anders !

Oostende bouwt zich allicht een ferme naam op als kerkhof voor scheepswrakken. Ter hoogte van het tijdok liggen een tweetal half-atgetakelde schepen die er niet op hun plaats liggen. Onze kuisbank voor de kleine schepen, is er geen meer.

Als brandhout kunnen deze wrakken nog gebruikt worden, doch 't is ook alles ! Het geeft alleszins geen mooi zicht aan onze haven en hopelijk komt hier schot in de grote schoonmaakbeurt, wat dringend nodig is.

De administratie wie het ook zijn moge, is hier allesbehalve vlug.

Ze is veel vlugger om van ons tweede nieuw visserijdok dat, zoals u schreef, meer dan honderd miljoen frank kostte, een dok te maken voor een baggermaatschappij, die er op zijn plaats niet is. Maar ja, wij hebben zoveel geen invloed.

Waar gewerkt wordt, zoals in 'n haven, is het niet altijd zoals een tafeltje om van te eten. Dat is begrijpelijk. Doch we kunnen er nog veel aan doen om het Oostendse tijdok en het nieuw vlotdok proper te houden, bijzonderlijk, dat het tweede dok toch voor onze visserij meer belang heeft dan sommigen er aan geven. Of tellen wij vissers niet meer ?

Een kustwisker-neder

N.v.d.Red.: Zoals uit een andere bijdrage blijkt werd het wrak vorige week gelicht.

● TE HUUR : GEMEUBELDE
KLEINE appartementen, stu-
dio's, kamers en STUDEN-
TENKAMERS, douche, spe-
ciale winterprijs, nl. 2.000 fr.
Z.w. « Mon Séjour », Londen-
straat 8, Oost Inl tel (059)
50 19 71 80 27 52.

(7116N-8199V)

Een geldverspilling door de laksheid van de Stadsautoriteiten

In visserijdok gezonken kusttreiler ex-407 gelicht

MASSA REUZEMATERIAAL INGEZET !

WIE ZAL DAT BETALEN ?

Vorige week donderdagmorgen werden de mensen van de Hendrik Baelskaai alsmede toeristen of vakantiegangers en voorbijrijdenden, werkelijk gealarmeerd door 'n supershow van zware kranen van de firma Vandendriessche uit Gent, die destijds met P & O samenwerkte, vrachtwagens, kamionetten, brandweerauto's en pompen en zo meer die gemobiliseerd werden voor het lichten van een bescheiden garnaalvisserijvaartuig, welke daar geruime tijd onbewaakt lag te rotten.

We tellden twee ultra zware kranen, 3 lange zware traktoren met opliggers waarvan één met 26 wielen en twee met 22 wielen, 3 kamionetten en één personenwagen van de brandweer, één speedboot van de brandweer, twee zware waterpompen, één kamionette van de havendienst, 1 tugboot, 1 klein motorbootje, 1 roeiboort en zo meer, dit om maar het meest in het oog springend materiaal te vermelden. Het was een mobilisatie van zoveel middelen dat een olijkerd zich afvroeg of het hier om een herhaling van de landing van de allié in 1944 ging ! Dit alles natuurlijk gekruid met het nodige en... onnodige brandweer-, havendienst-, politie- en stadhuispersoneel. Als toemaatje enkele tientallen personeelsleden en te herscholen werklieden van de beroepsopleiding R.V.A. die haar opleidingscentrum langs de Hendrik Baelskaai heeft. Voor deze mensen was deze donderdag

voormiddag een meevallertje om van een kijkstukje te genieten. Of zij hiervoor als afwezig zullen gekwoteerd worden, durven wij echt niet veronderstellen om de syndikaten niet op onze hals te krijgen. In elk geval was de leidende gedachte en bekommernis onder de vele gewone aanwezige toeschouwers, hoe duur het gevalletje zou komen te staan en voor wie de rekening zou zijn ?

WIE ZAL DAT BETALEN ?

Naar we konden vernemen vroeg de firma Depret uit Zeebrugge voor de lichter van de ex-Z.407 een houten westtreiler gebouwd in 1937 met een motor van 175 p.k., een rond bedrag van een half miljoen. Firma Vanheule kon het aan voor 400 duizend frank, zodat we veronderstellen dat firma Vandendriessche uit Gent, wie het lichten werd toegewezen, met haar offerprijs hier beneden zal liggen. Het zal in elk geval wel om enkele honderdduizenden gaan. De ex-Z.407 werd meer dan twee jaar geleden van de vroegere eigenaars overgekocht voor de lijnvisserij. Zo ver kwam het echter niet en het is nu bijna twee jaar dat het vaartuig onverzorgd en zonder toezicht langs de kade ligt van het visserijdok, ter hoogte van Crops. Reeds herhaaldelijk werd er bezwaar gemaakt tegen het opliggen van dit verlaten en verwaarloosd vaartuig,



Daags na het bergen werd het vaartuig overgebracht naar de kuisbank waar de verkommering verder kan gaan. Een zelfg zicht !

dat de meerplaats van andere in bedrijf zijnde vissersvaartuigen in beslag neemt. De zaak kwam reeds meer dan één jaar geleden in de Vissershavenkommissie, maar het bleef, zoals het was tot het verkommerd vaartuig enkele weken terug op de bodem van het visserijdok zank en een bijkomend gevaar uitmaakte voor de scheepvaart. Alleen de twee masten staken een paar meter boven het water uit. Had men de maatregelen genomen die zich in de tijd opdrongen, gezien vooral het bezwaar uitgaande van de firma SCAP en het verzoek geformuleerd in de Vissershavenkommissie om dit vaartuig naar een plaats te slepen waar het zelfs geen kwaad

kon dat het volledig verkommerde, dan waren honderdduizenden franken gespaard gebleven, evenals een kostelijke mobilisatie van brandweer-, stads- en havenpersoneel.

Dat diegenen die geen gevolg gaven aan een normaal verzoek en voor een waarschuwing het vaartuig uit het visserijdok te verwijderen, nu maar de verantwoordelijkheid van de vele kosten op zich nemen. 't Is niet moeilijk, zij hoeven het niet te betalen. We zien in elk geval niet in dat de eigenaar dit zaakje zal betalen. Hij zal wel afstand doen van het wrak met als gevolg dat "Jan en Allemen" het boeltje zal betalen.

Het visserijdok is tenslotte geen ligplaats voor afgedankte vaartuigen en nog minder een kerkhof voor verlaten vaartuigen. We hopen dan ook dat het voorbeeld van de ex-Z.407, de verantwoordelijke diensten een beetje zal wakker schudden en tot daadwerkelijk optreden zal leiden, al ware het maar om hun verantwoordelijkheid te dekken, of om de schijn te redden. Daar is in het tweede visserijdok een veilige hoek waar men bepaalde schepen zou kunnen naartoe verwijzen, ten ware dat dit niet in het kraam zou passen van een bepaalde firma, die van dit dok 'n gebruik maakt, waarvoor het niet bestemd is en er bijna de twee derden van dit dok in beslag neemt. Welke beloften werden er daar gedaan en wie houdt er deze firma de handen boven het hoofd ? En waarom ?

Bij het ter perse gaan stellen we ook vast, dat de vissershavendirectie zijn hielen veegt aan onze opmerkingen en nu ook al verschillende jachten niet alleen op de werven maar in het dok de plaats van vissersvaartuigen innemen. Hoe lang nog ? En zal het stadsbestuur ons verplichten hardere waarheden naar voren te brengen ?

Of is de visserij van geen belang voor sommigen ?

Wij wachten af.



Een massale explosie van materiaal en mankracht op de Hendrik Baelskaai. Een olijkerd had het zelfs over de «Invasie van de allirs». Niet zo mis bekeken maar de rekening zal ook niet mis zijn.

Oostende - Dover in 100 minuten

Een prachtige verbetering

We hebben in ons nummer van 7 oogst gewezen op de inhuldiging van de tweede draagvleugelboot Oostende-Dover welke op maandag 3 oogst plaats had in tegenwoordigheid van de minister van Verkeerswezen de heer gouverneur van West-Vlaanderen, de burgemeester van Oostende, de maritieme Overheid en de pers.

We beloofden op het groot belang van die lijn terug te komen en drukten onze verwondering uit dat in de Belgische pers en de T.V. daar veel minder belang aan gehecht wordt dan aan vreemde maatschappijen die van uit Zeebrugge de verbinding maken met dezelfde Engelse haven, maar in een veel groter tijd.

Zeggen we terstond dat Dover en omstreken een bezoek, ja een vakantietrip waard zijn en men het best doet per auto of van Dover uit per autocar.

En het gemeentebestuur van Dover, het dient gezegd, heeft er een handje van weg om de zeer mooie streek, de haven en al wat historisch, zee en rots is aan het publiek voor te stellen in de vorm van rijk gestoffeerde folders geïllustreerd met prachtige fotos, waaraan onze kustgemeenten een lesje mogen aan nemen.

De haven van Dover zelf is niet zo groot als deze van Oostende, maar is in volle expansie en elk hoekje, elke meter wordt er nuttig gebruikt.

HET BELANG VAN DE OOSTENDE - DOVERLIJN

Dat de R.M.T. in de laatste jaren, een ontzaglijke weg, met het oog op de modernisering van die lijn, heeft afgelegd en zijn concurrentiestrijd met andere lijnen op Calais-Boulogne - Duinkerke-Zeebrugge en Holland, met goed gevolg behartigt, is een feit en strekt zijn leiders ten zeerste ter ere.

België exploiteert nu al 135 jaar een regelmatige maritieme verbinding met Groot-Brittannië.

De in 1971 opgerichte Regie voor Maritiem Transport is sedertdien bij de pakken niet blijven zitten en het jongste resultaat met het in lijn brengen van twee moderne draagvleugelboten aan haar Sea-link vloot is er een merkbaar bewijs van.

Op 24 mei werd de eerste dezer, de Prinses Clementine, door Prinses Paola in dienst gesteld.

Op 3 oogst werd de tweede officieel door de minister van verkeer ingehuldigd, waardoor men in hoogsteris 1,40 uur Dover bereikt.

Van zeeziekte is er geen sprake. Het aantal passagiers is beperkt tot 316, maar zes overvaarten per dag kunnen er geschieden. Het is alsof men tijdens de overvaart in een vliegtuig zit en zelfs beter.

Het belang van deze lijn, leert men pas begrijpen als men voor zaken naar Londen moet.

Inderdaad sedert BAF van uit de

vlieghaven van Oostende slechts om 11 uur mag vertrekken, omdat SABENA die lijn te 8.30 uur opeist, kan men praktisch veel goedkoper Londen bereiken en van uit Oostende in een zelfde tijd.

Met Sabena kost het 7.000 fr. heen en terug naar Londen Heathrow. En wanneer men daar aankomt, heeft men nog een uur taxi of ondergrond om Londen center te bereiken.

Met de Jetfoils kan men nu in 100 min. Dover bereiken, en daar onmiddellijk met een express in een uur 15 het center van Londen aandoen. Men bereikt dus Londen op die wijze rond 11.15 uur en kan er 's avonds om 17 uur vertrekken om te 20 uur in Oostende terug te zijn.

Wat echter voor toeristen en zakenlui van nog groter belang is, is het feit dat een dagexcursie Oostende-Dover-Folkestone en terug slechts 400 fr. kost en met de Jetfoil reizend slechts een toeslag van 350 fr. dient betaald.

Als men dit vergelijkt met een vliegtuigreis van Sabena, dan is zulks maar een klein verschil van minstens 6.000 fr. per persoon.

Zowel te Oostende als te Dover is de aansluiting per trein uitstekend.

Reders, vissers en vishandelaars die dus het zuiden van Engeland, Newlyn, Brixham, enz. moeten aandoen hebben hier niet alleen een snelle, maar zeer goedkope verbinding.

Het valt dan ook te betreuren dat de publiciteit hieromtrent gevoerd nog veel te wensen overlaat.

Onlangs maakten we zelf mede dat, door storm niet kunnende vertrekken uit Southend naar Oostende per vliegtuig, we verplicht waren een taxi naar Dover te nemen om er de nachtboot te halen. Groot was onze verwondering in het station aldaar Belgen te zien, die langs Calais de heen- en terugreis wilden doen, denkend dat dit beter was.

En wat stelden we vast. Door de storm vaarde de boot naar Calais niet, maar Oostende wel.

Maar toen we er inlichtingen en brochures of folders wilden raadplegen omtrent die lijn, konden we alleen deze vinden op Zeebrugge (Townsend) Calais en Boulogne.

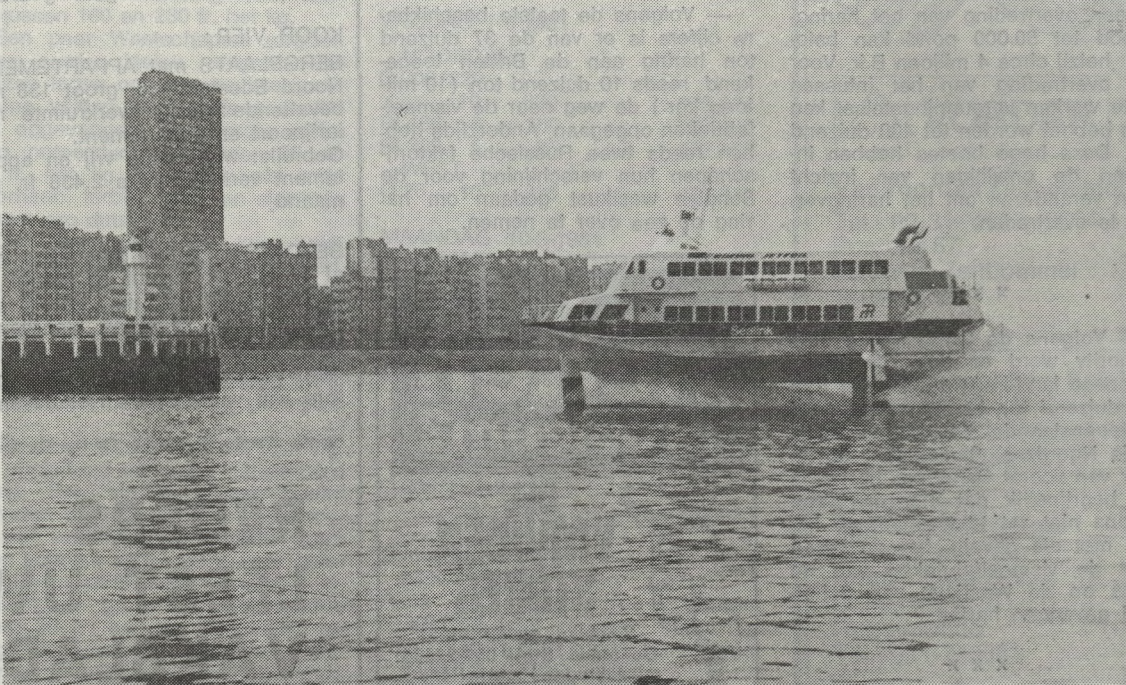
Het volstaat er heen te gaan om dit vast te stellen.

En wat we ook moeten erkennen is dat onze Belg. dag- en weekbladen alsook de T.V. voor wat dat betreft, zeer schaars en dan nog zeer onvoldoende ons publiek inlichten.

Per slot kunnen we de R.M.T. slechts gelukwensen met wat ze in de laatste jaren verwezenlijkt hebben.

Voor ons land en de tewerkstelling van duizenden mensen rechtstreeks of onrechtstreeks daarin betrokken, is het een uitstekende toeristische en voordelige handels- en sociale gelegenheid.

P. Vandenberghe.



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

HARING-VERBOD OF... SCHANDE !

Met de overhaaste opening van de haringvisserij op de Westkust van Schotland zonder enige marktordening, is er wel degelijk iets mis gelopen. Hiervan kreeg men terug de bewijzen te Hull toen de Ierse treiler «Quantus» en de Hullse treiler «Peter Scott» de eerste haring te Hull binnen brachten, namelijk samen 700 ton. Hiervan werd slechts 8 ton voor menselijk gebruik opgenomen en 692 ton ging naar de vismeelfabrieken! Moet men daarvoor sinds 1977 een haringverbod ingesteld hebben?

Dat er veel haring zit, werd bij de opening van de haringvisserij op de Westkust van Schotland bewezen. De treiler «Quantus» die 390 ton op de afslag te Hull aanvoerde en behoort tot de rederij J. Marr

& Son, kreeg deze pak in één enkel schot in het net, evenals de 300 ton van de Hullse treiler «Peter Scott».

In het Britse Hull waar eens 15 haring verwerkende bedrijven waren vóór het besluit op het verbod op de haringvisserij verscheen, is er voor het ogenblik geen enkel haringverwerkend bedrijf meer. Het is aldus begrijpelijk dat een, tegen alle verwachtingen in plots vrij gegeven haringvisserij, geen of moeilijke afzet vindt voor consumptie doeleinden.

Verleden week woensdag hebben vertegenwoordigers van de handel, de verwerkende nijverheid, bedrijven en rederijen, in het Schotse Edinburg een onderhoud gehad

met de officiële visserijdiensten om na te gaan hoe men een passende vangst- en aanvoerregeling zou kunnen uitwerken voor de nog overblijvende 27 duizend ton haring die nog resten van het totaal vrijgegeven haringkwotum. Men zou tot een vergunningstelsel overgaan zoals voor de makreel. Intussen werd door de Britse regering een maatregel genomen om de haringvisserij vanaf de maandag van deze week te schorsen voor vaartuigen van meer dan 40 voet (12,2 m.). Deze schorsing zal gevolgd worden door het in voege brengen van een vergunningstelsel.

Alls er kan van een mislopen der aanvoerregeling gesproken worden, is dit ene zonder voorgaande.

HARING - WEETJES

— Haring die op de Schotse afslagen Fraserburgh, Ullapool, Malraig, enz. toch voor consumptiedoeleinden aangekocht werd, kreeg van 12 tot 13 fr. het kgr., zijnde dus van 600 tot 700 fr. de ben. De haring is van goede kwaliteit en van 5/6 in een kgr. Voor haring die naar de vismeelfabrieken verwezen wordt, krijgen de vissers, mede dank zij de tussenkomst van het opvangfonds 5,6 B.fr. het kgr. of 280 B.fr. de ben van 50 kgr.

Dat levend verse haring aan die prijs naar vismeelfabrieken moet gaan, waar elkeen er zeker 20 à 30 fr. voor zou betalen en zoveel anderen honger lijden, kan een schande genoemd worden.

— De Schotse Redersfederatie S.F.F. heeft er op gewezen, dat er niet zou mogen op haring gevestigd worden zolang het makreelseizoen nog open is omdat de verwerkingsbedrijven beide ineens niet aankunnen. De Federatie heeft dan ook aan de Britse regering maatregelen in die zin gevraagd voor wat het Brits haringkwotum betreft, of voor wat er nog van die 37 duizend ton overblijft. Aldus zou door de Britten slechts vanaf 1 oktober mogen gestart worden met de haringvisserij, na het sluiten van het makreel-seizoen.

— Zoals we reeds meermalen hebben laten uitschijnen, moet de visser in hoofdzaak tegen zichzelf beschermd worden. Het bewijs hiervan wordt nu terug geleverd in Groot-Brittannië waar ontevreden Britse haringvissers bedreigd hebben toch met de haringvisserij door te gaan niettegenstaande de regering tot een stop beslist heeft. Gezien de grote hoeveelheden die men, in een minimum van tijd binnen brengt, ook al weze het voor vismeeldoeleinden, is het voor de visser toch nog een lonende visserij.

— Gezien de haring op de Schotse Westkust zo dicht onder de kust zit en het slechts de Britten zijn die binnen de twaalf mijl op de haring mogen gaan vissen, maar toch ook buiten de 3 mijl moeten blijven, hebben de haringvissers van de andere EEG-lidstaten, het nog voor het wachten om hun kwota op te vissen tot de haring de onmiddellijke kustzone verlaat. Misschien best voor hun prijs en nu de winter nadert.

— Op de geruchten die in Schotland de ronde deden, dat bepaalde Britse vissers toch zouden doorgaan met de haringvisserij niettegenstaande het ondertussen, van regeringszijde tussengekomen tijdelijk verbod, heeft men van regeringszijde laten weten dat de boete op een overtreding van het haringverbod tot 50.000 pond kan belopen, hetzij circa 4 miljoen B.fr. Voor een overtreding van het intussen uit te werken vergunningstelsel kan men beboet worden tot 400 duizend B.fr. Deze hoge boetes hebben intussen de onwilligen van inzicht doen veranderen om het haringverbod te overtreden.

— Volgens de Britse White Fish Authority werd er door de West-Europese landen in 1980 meer dan 250 duizend ton haring aangevoerd niettegenstaande het haringverbod in de Noordzee. Samen met de invoer van vooral Canadese haring is het begrijpelijk dat men in West-Europa niet zat te wachten op haring met als gevolg, het verwijzen naar de vismeelfabrieken van de thans op de Westkust van Schotland gevangen haring.

— De voornaamste haringvangende West-Europese landen in het jaar

1980, waren Zweden met 100 duizend ton, Ierland met 37 duizend ton, Denemarken (Skagerak) met 55 duizend ton, IJsland met 50 duizend ton en verder West-Duitsland, (Baltische Zee), Noorwegen en in geringe mate Frankrijk en... België.

— Volgens de voorzitter van de Britse Herring Industry Board, de heer Dr. Lyon Dean, is het niet alleen de Brusselse Commissie die in zake van het onverwacht vrijgeven van de haring een grote kemel heeft geschoten, maar eveneens de haringvisserijvloot die hals over kop naar zee getrokken zijn, zonder zich over de gevolgen van een totaal onverwachte en massale haringaanvoer te beraden.

— Volgens de laatste beschikbare cijfers is er van de 37 duizend ton haring aan de Britten toegekend, reeds 10 duizend ton (10 miljoen kgr.) de weg naar de vismeelfabrieken opgegaan. Anderzijds hebben reeds twee Russische faktorischepen hun verschijning voor de Schotse westkust gedaan om haring op zee over te nemen.

NOTARIELE AANKONDIGING

Kantoor van Notaris
EDOUARD VAN CAILLIE
te 8390 Knokke-Heist
Graaf d'Urselleaan 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 Conferentie-zaal 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 bureau 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.

'n
**netten
probleem?**

**BEL
VMUIDEN
STORES**

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

REDERS LEEST UW VAKBLAD

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

OOSTENDE

(week van 7 tot 12 augustus)

Een week van weinig vraag en een aanvoer van sommige soorten die veel te groot was. Zo lag het aanbod van rode zeebaars veel hoger dan normaal. Het gevolg hiervan was dat honderden bennen uit de markt genomen moesten worden waardoor de opbrengst voor de O.317 dan ook een tegenvaller was. Het schip loste nochtans ruim 2.100 bennen maar de opbrengst bedroeg slechts 1,5 miljoen frank. Daar komt dan nog wel een flink stuk bij van de Rederscentrale.

De kabeljauw werd deze week in hoofdzaak aangevoerd door schepen uit Denemarken. De vangsten waren van eerste kwaliteit, maar de prijs was jammer genoeg niet in evenredigheid.

Voor de spanvissers was het een niet erg schitterende week. De vangsten waren niet erg ruim en sommige vissoorten kregen geen te beste prijzen. Voor gul werd nochtans wel een goede prijs genoteerd. De kleine sortering kreeg zelfs tussen 24 en 27 fr., ook al was er geen belangstelling voor uitvoer naar Frankrijk. De partij haai, die dinsdag door de N.708/N.709 aangevoerd werd, kreeg een zeer flauwe prijs. Op een bepaald ogenblik viel die zelfs terug tot onder de 10 fr. het kg. Meteen kwam ook hier een streep door de rekening.

De tongvissers geraakten aan geen 2.000 kg. De bijvangst bestonden telkens uit een 100-tal bennen. Voor tong werden, ondanks de geringe aanvoer, dalende prijzen betaald. Voor middensoorten varieerden die tussen 310 en 365 fr. het kg., voor grote soorten tussen 215 en 275 fr. en voor kleine tussen 180 en 230 fr. het kg.

Een paar Westschepen zorgden voor eerder kleine vangsten. De prijzen lagen op geen te best peil. Kleine wijting werd zelfs gedeeltelijk opgevangen. Voor grote sortering noteerden we tussen 30 en 42 fr. het kg. Rariteiten als rode knorhaan, tarbot, griet en staartvis bleven erg duur.

De garnaalvisserij kon niet steeds normaal beoefend worden. De garnalaanvoer was dan ook niet bijzonder groot waardoor de prijzen bleven schommelen tussen 110 en 160 fr. het kg. Vis wordt nog steeds door slechts een tweetal schepen in de afslag gebracht.

Een erg kleine aanvoer die bijna uitsluitend maandag aangevoerd werd. Een viertal kanaalschepen zorgden na lange reizen voor nogal wat variatie. Eerder ruime vangsten schotse schol waar voor hellemaal geen prijs bekomen werd.

Zelfs de grote sortering haalde geen 20 fr. het kg. Het moet gezegd dat die schartong nogal magier is zodat er veel niet geschikt is om gedroogd te worden. Toch is wat gegeven werd erg weinig.

Voor rog lagen de prijzen hoger, hier speelde de kwaliteit een prijsregellende rol. Zo kreeg grote rog van de West nagenoeg het dubbel van dezelfde sortering van het kanaal aangevoerd. Meteen lagen de rogprijzen zeer ver uiteen. Kleine gladrog kreeg als laagste prijs 26 fr., grote rog als hoogste prijs rond de 82 fr. het kg.

Een koppel maar op de markt, deze week. Waar ook van de andere visgronden niet bijster veel gul aangevoerd werd, lagen die prijzen op een redelijk goed peil. Wel ging de kleine sortering minder duur van de hand op het einde van de verkoop. Toch kreeg gul tussen 22 en 53 fr. het kg. Kabeljauw haalde slechts rond de 50 fr., en vaak zelfs een stuk minder.

De tongprijzen zijn redelijk hoog gebleven, vrijdag kregen de middensoorten tot 400 fr. en meer, prijs die maandag een stuk bescheidener was toen de driekwart-sortering terugviel van 385 naar 335 fr. het kg. en ook bloktong geen 350 fr. het kg. meer kreeg. De slijs zijn momenteel veruit de minst dure sortering, er werd tussen 146 en 170 fr. het kg. voor gegeven.

Een IJslander maar deze week. Vooral de aanvoer van rode zeebaars was kleiner dan verleden week. De prijs van die soort ging dan ook oplopen tot 48 fr., wat in vergelijking met verleden week (22 fr.) beduidend meer is. Schelvis deed het niet te best, voor koolvis werd wel een behoorlijke prijs betaald (tot 33 fr. het kg.). Leng werd verkocht tussen 40 en 48 fr. Ook hier vond schotse schol geen genade, de prijs lag tussen 6 en 20 fr. Heilbot en staartvis hebben we niet gezien in de afslag. Wel een mooie partij zeewolf en ook een 20-tal bennen schaat. De opbrengst bleef slechts even onder de 1,6 milj., dit voor een 825 bennen vis.

VRIJDAG 7-8-1981

NOORDZEE				
O.206/229	10	670	—	879.166
RI.486	6	150	—	297.590
RI.389	5	85	—	172.735
WEST				
O.26	10	325	—	430.946

MAANDAG 10-8-1981

IJSLAND				
O.317	19	2.190	—	1.528.377
O.318	19	840	—	949.280
KANAAL				
O.114	18	105	1.770	675.242
Z.34	18	105	1.900	709.236

NOORD				
O.285	11	325	—	446.288
O.33	6	30	—	94.915

NOORDZEE				
O.309/N.719	12	550	—	863.832

DINSDAG 11-8-1981

NOORDZEE				
RI.65	5	160	—	324.306
N.708/709	10	635	—	738.000
WEST				
N.752	9	205	—	311.550
O.123	7	160	—	223.680

VRIJDAG 14-8-1981

WEST
Z.483

MAANDAG 17-8-1981

IJSLAND				
O.81	18	825	—	1.599.760
KANAAL				
O.303	16	75	1.020	337.915
N.36	21	335	3.410	1.764.348
O.168	21	185	690	547.848
O.127	18	120	1.775	572.902
WEST				
O.306	12	320	—	705.747
O.118	10	300	—	494.704
N.597	7	190	—	457.215
NOORDZEE				
O.141/369	14	815	—	1.184.766

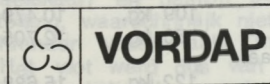
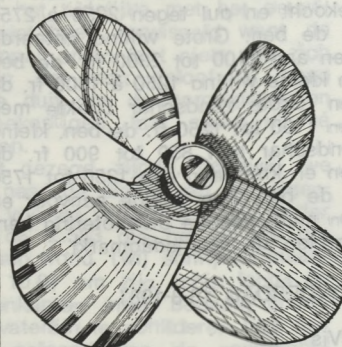
DINSDAG 18-8-1981

NOORDZEE				
O.309/N.719	5	55	—	121.522

VANVOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 mØ
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



VanVoorden Zaltbommel b.v.

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

Vertegenwoordiger België

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

Reparatie
Van Voorden België

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

WOENSDAG 19-8-1981

NOORD
O.33 8 230 — 436.700

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Verwachtingen

MAANDAG 24-8-1981

IJSLAND: O.129 (700 m., t.t.z. 60 kab.-gul, 90 koolvis, 400 schelvis en totten, 100 rode zeebaars, 20 gutvis, 30 varia).

O.202 (1.000 m., t.t.z. 100 rode zeebaars, 200 kools, 100 kab.-gul, 50 leng, 450 schelvis en totten, 40 schotse schol, 60 varia).

KANAAL: O.705, Z.499.
NOORD: O.26, Z.183, N.45.
NOORDZEE: O.206/O.229.
WEST: Z.72, O.123.

DINSDAG 25-8-1981

MONKEY BANK: O.285.
WEST: Z.483.
KANAAL: O.518.

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

NIEUWPOORT

ZATERDAG 8 AUGUSTUS 1981

Vis			
N.211	71 kg.	10.184 fr.	
N.700	188 kg.	15.313 fr.	
Garnaal			
N.22	109 kg.	15.581 fr.	
N.782	121 kg.	17.962 fr.	

MAANDAG 10 AUGUSTUS 1981

Vis			
N.470	W 2.012 kg.	149.966 fr.	
Z.55	W 1.464 kg.	98.773 fr.	
N.172	W 5.236 kg.	193.887 fr.	
N.720	W 5.740 kg.	210.632 fr.	
N.590	W 3.842 kg.	121.905 fr.	
N.788	K 123 kg.	13.180 fr.	
N.211	K 95 kg.	14.034 fr.	
N.700	K 208 kg.	13.988 fr.	
N.88	K 122 kg.	10.131 fr.	
N.551	K 154 kg.	9.982 fr.	
N.575	K 769 kg.	52.065 fr.	
Garnaal			
N.22	71 kg.	13.907 fr.	
N.106	53 kg.	7.616 fr.	

Vier vaartuigen van de West, één bokkenvisser en zes kustvaartuigen losten hun vangst op de maandagmarkt.

Voor tong nr. 1 betaalde men 266 à 278 fr./kg. en voor tong nr. 2 315 à 330 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong kreeg 360 à 380 fr./kg. en tong nr. 4 of fruitong 370 à 388 fr./kg. Voor tong nr. 5 betaalde men 290 à 309 fr./kg. en voor kleine tong 140 à 186 fr./kg.

Variatie werd door de winkeliers met het oog op het weekend van 15 aug. tegen dure prijzen opgekocht. Grote tarbot haalde 266 à 290 fr./kg., middenslagtarbot haalde 220 à 250 fr./kg. en griet 230 à 245 fr./kg. Rode soldaten noteerde men aan 60 tot 75 fr./kg., robaard aan 50 tot 70 fr./kg., zonnevis aan 177 fr./kg. tot 185 fr./kg. en staartvis aan 224 tot 235 fr./kg. Grote pladijs boekte men aan 3.000 tot 3.500 fr. de ben, middenslag- of drieling pladijs aan 2.500 tot 3.000 fr. de ben en kleine pladijs aan 1.050 tot 1.600 fr. de ben. Kabeljauw bekwam 2.800 à 3.200 fr. de ben als marktwaarde en gul 2.300 à 2.750 fr. de ben. Grote wijting werd aan 2.250 tot 2.400 fr. de ben genoteerd en kleine wijting aan 1.400 tot 1.600 fr. de ben. Moerrog werd tegen 3.250 à 3.500 fr. de ben opgekocht, tilten tegen 3.000 à 3.250 fr. de ben en scherpstaarten tegen 3.000 à 3.300 fr. de ben.

Grote zandschar kreeg 1.100 à 1.240 fr. de ben, kleine zandschar 550 à 600 fr. de ben en tongsschar 80 à 140 fr./kg. Doorn- of speurhaai werd tegen de prijs van 2.000 à 2.300 fr. de ben aangekocht, zeehond tegen 2.000 à 2.250 fr. de ben en zeehaai tegen 300 à 900 fr. de ben, wijl voor knorhaan 1.000 à 1.500 fr. de ben werd betaald.

Samen werden ± 20.000 kg. vis aangevoerd voor een totale brutowaarde van 895.000 fr.

DINSDAG 11 AUGUSTUS 1981

VIS			
Nifil			
GARNAAL			
Nifil			

WOENSDAG 12 AUGUSTUS 1981

VIS			
N.15	13.804 kg.	382.587 fr.	
N.788	84 kg.	7.893 fr.	
N.738	2.687 kg.	151.805 fr.	
N.211	124 kg.	12.204 fr.	
N.575	139 kg.	11.171 fr.	
N.700	182 kg.	11.678 fr.	
N.88	172 kg.	15.769 fr.	

GARNAAL

N.22	111 kg.	20.016 fr.
------	---------	------------

Eén bokkenvisser, één vaartuig van de West en vier kustvaartuigen losten hun vangst op de woensdagmarkt. In het handelaarsmidden was men ten eerste verheugd opnieuw de N-15 «De Kottens» in eigen haven te mogen begroeten. Tong nr 1 kreeg 269 à 275 fr./kg en tong nr 2 340 à 352 fr./kg. Bloktong of tong nr 3 haalde 364 à 372 fr./kg en fruitong of tong nr 4 380 à 386 fr./kg. Tong nr 5 werd 320 à 370 fr./kg betaald en kleine tong 150 à 232 fr./kg. Grote tarbot boekte men aan 280 tot 290 fr./kg, middenslag tarbot aan 245 tot 260 fr./kg en griet aan 220 tot 240 fr./kg. Opnieuw werd voor variatie een dure prijsnotering geboekt. Staartvis bekwam 225 à 235 fr./kg, koningsvis 220 à 230 fr./kg, tongsschar 80 à 140 fr./kg, rode soldaten 60 à 75 fr./kg en robaard 50 à 70 fr./kg. Voor pladijs noteerde men een fikse daling dit in vergelijking met de prijzen voor deze soort op de maandagmarkt geboekt. Grote pladijs bekwam 1350 à 2500 fr. de ben, drieling- of middenslag pladijs 1400 à 2100 fr. de ben en visjes 1200 à 1300 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 2800 à 3750 fr. de ben opgekocht en gul tegen 2250 à 2750 fr. de ben. Grote wijting noteerde men aan 2100 tot 2300 fr. de ben en kleine wijting 1250 à 1500 fr. de ben. Grote zandschar boekte men aan 1100 tot 1250 fr. de ben, kleine zandschar aan 850 tot 900 fr. de ben en knorhaan aan 1350 tot 1750 fr. de ben. Een matige aanvoer en een middelmatige prijsnotering kenmerkten de woensdagmarkt.

DONDERDAG 13-8-1981

VIS			
N.788	97 kg.	6.295 fr.	
N.211	109 kg.	10.479 fr.	
N.349	50 kg.	12.705 fr.	
Garnaal			
N.700	122 kg.	15.688 fr.	
N.782	108 kg.	14.856 fr.	
N.106	108 kg.	14.819 fr.	
N.22	124 kg.	18.406 fr.	

VRIJDAG 14-8-1981

VIS			
Z.12	2.919 kg.	231.932 fr.	
N.88	66 kg.	5.095 fr.	
N.788	113 kg.	8.902 fr.	
N.211	105 kg.	9.931 fr.	
N.575	481 kg.	33.388 fr.	
Garnaal			
N.700	94 kg.	11.466 fr.	
N.106	84 kg.	11.506 fr.	
N.22	93 kg.	13.383 fr.	
N.782	96 kg.	11.838 fr.	

Een bokkenvisser en vier kustvaartuigen losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Tong nr. 1 kreeg 270 à 280 fr./kg. en tong nr. 2 330 à 340 fr./kg. Voor tong nr. 3 of bloktong betaalde men 370 à 380 fr./kg. en voor tong nr. 4 of fruitong

380 à 385 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 350 à 355 fr./kg. en kleine tong 150 à 210 fr./kg. Grote tarbot noteerde men aan 260 tot 280 fr./kg., middenslag tarbot aan 230 tot 250 fr./kg. en griet aan 210 fr. tot 240 fr./kg.

2.250 à 2.750 fr. de ben werd de marktwaarde der grote pladijs, 1.400 à 1.700 fr. de ben die der drieling of middenslag pladijs en 1.050 à 1.200 fr. de ben die der visjes.

Kabeljauw werd tegen 3.500 à 4.000 fr. de ben aangekocht en gul tegen 2.200 à 2.500 fr. de ben. Rog die in geringe hoeveelheid aangevoerd werd bekwam de volgende prijsnotering: moerrog haalde 70 à 80 fr./kg., tilten 70 à 75 fr./kg. en scherpstaarten 68 à 70 fr./kg.

Robaard haalde 70 à 80 fr./kg., tongsschar 80 à 150 fr./kg. en staartvis 180 à 255 fr./kg. Grote zandschar bekwam 1.350 à 1.500 fr. de ben, kleine zandschar 850 à 900 fr. de ben en tongsschar 80 à 150 fr./kg.

Een matige belangstelling vanwege de handelaars en een middelmatige prijsnotering kenmerkten de vrijdagmarkt.

MAANDAG 17 AUGUSTUS 1981

VIS			
N.15	7.455 kg.	336.507 fr.	
N.172	2.931 kg.	109.145 fr.	
N.470	1.379 kg.	69.542 fr.	
N.590	3.817 kg.	125.074 fr.	
N.723	8.910 kg.	250.600 fr.	
N.346	5.841 kg.	170.751 fr.	

Op de maandagmarkt werden samen ongeveer 30.300 kg vis aangevoerd voor een totale brutowaarde van 1.061.000 fr. Een bokkenvisser en vijf vaartuigen van de West losten hun vangst. Voor tong nr 1 betaalde men 220 à 264 fr./kg en voor tong nr 2 325 à 346 fr./kg. Tong nr 3 of bloktong kreeg 350 à 385 fr./kg en tong nr 4 of fruitong 355 à 388 fr./kg. Tong nr 5 werd aan 324 tot 340 fr./kg betaald en kleine tong aan 260 tot 270 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 260 à 300 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 210 à 250 fr./kg en griet tegen 190 à 250 fr./kg. Grote pladijs haalde 2300 à 2500 fr. de ben, middenslag- of drielingpladijs 2400 à 2600 fr. de ben en visjes 1400 à 1700 fr. de ben. Kabeljauw noteerde men aan 3250 tot 3750 fr. de ben en gul aan 2250 tot 2750 fr. de ben. Opnieuw werd variatie tegen een lonende prijsnotering opgekocht. Tongsschar noteerde men aan 90 tot 142 fr./kg, robaard aan 75 tot 85 fr./kg, rode soldaten aan 80 tot 96 fr./kg, koningsvis aan 190 tot 204 fr./kg en staartvis aan 200 tot 248 fr./kg. De weinig aangevoerde rog bekwam volgende prijsnotering, moerrog 75 à 85 fr./kg, tilten 70 à 80 fr./kg en scherpstaarten 70 à 80 fr./kg. Grote wijting werd tegen 2300 à 2750 fr. de ben genoteerd en kleine wijting tegen 1050 à 1500 fr. de ben. Grote zandschar boekte men aan 900 tot 1400 fr. de ben, kleine zandschar aan 650 tot 800 fr. de ben, wijl men voor knorhaan 1500 à 2000 fr. de ben betaalde. Doorn- of speurhaai boekte men aan 2400 tot 2750 fr. de ben, zeehond aan 1750 tot 2250 fr. de ben en zeehaai aan 300 tot

750 fr. de ben. Een goede belangstelling vanwege de handelaars en een middelmatige prijsnotering kenmerkten de maandagmarkt.

DINSDAG 18-8-1981

VIS			
N.211	105 kg.	15.896 fr.	
N.88	142 kg.	13.366 fr.	
N.551	65 kg.	6.314 fr.	
Garnaal			
N.22	119 kg.	23.556 fr.	
N.782	98 kg.	17.280 fr.	

WOENSDAG 19-8-1981

VIS			
N.736	5.683 kg.	250.099 fr.	
N.720	6.707 kg.	241.163 fr.	
N.575	963 kg.	46.406 fr.	
N.211	55 kg.	9.965 fr.	
N.88	129 kg.	15.334 fr.	
N.551	132 kg.	8.943 fr.	
N.349	95 kg.	16.330 fr.	
Garnaal			
N.22	85 kg.	16.188 fr.	

Twee vaartuigen van de West en vijf kustvaartuigen losten hun vangst op de woensdagmarkt.

Tong nr. 1 werd aan 230 tot 260 fr./kg. betaald en tong nr. 2 à 330 tot 340 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 358 à 390 fr./kg. en tong nr. 4 of fruitong 360 à 390 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 330 à 346 fr./kg. en kleine tong 155 à 170 fr./kg. Grote tarbot haalde 280 à 300 fr./kg., middenslag tarbot 230 à 260 fr./kg. en griet 210 à 240 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 2.500 à 2.800 fr. de ben aangekocht, drieling of middenslag pladijs tegen 2.400 à 2.750 fr. de ben en visjes tegen 1.400 à 1.700 fr. de ben. Kabeljauw kende een lichte prijsdaling in vergelijking met de marktwaarde op de maandagmarkt geboekt en kreeg 2.900 à 3.250 fr. de ben, wijl voor gul 2.000 à 2.500 fr. de ben werd betaald.

Moerrog werd aan 4.250 tot 5.000 fr. de ben geveld, dit is een prijs die voor rog opnieuw de rekordwaarde benaderde.

Tilten werden aan 4.250 tot 4.750 fr. de ben betaald en scherpstaarten aan 4.000 fr. tot 4.250 fr. de ben. Grote wijting kocht men tegen 2.500 à 2.700 fr. de ben aan en kleine wijting tegen 1.400 à 1.750 fr. de ben. Grote zandschar noteerde men aan 1.100 tot 1.250 fr. de ben en kleine zandschar aan 700 tot 900 fr. de ben. Zeehond boekte men aan 2.000 tot 2.250 fr. de ben en zeehaai aan 750 tot 1.000 fr. de ben.

Variatie haalde opnieuw een dure prijsnotering.

Tongsschar bekwam 90 à 145 fr./kg., zonnevis 260 à 270 fr./kg., staartvis 255 à 260 fr./kg. en koningsvis 195 à 210 fr. kg. Robaard betaalde men tegen 80 à 85 fr./kg., rode soldaten tegen 65 à 75 fr./kg. en knorhaan tegen 30 à 35 fr./kg.

Samen werden 13.800 kg. vis aangevoerd voor een brutowaarde van 592.000 fr.

Een ruime belangstelling vanwege de handelaars en een goede prijsnotering kenmerkten de woensdagmarkt.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	10-8-1981	17-8-1981
Grote schelvis	24,—33,80	39,—39,40
Middelmatige schelvis	19,40-21,—	26,40-29,40
Kleine schelvis	10,20-19,40	16,20
Kabeljauw	25,60-31,40	36,60-42,—
Gul	26,—33,80	37,60-40,—
Wijting	.....	.....
Schaat	57,—,—	34,20-76,—
Zeebaars	21,80-29,60	44,—48,—
Leng	20,—48,—	40,—48,—
Schartong	6,—19,—	6,—20,—
Heilbot	157 -239	.....
Koolvis	14,60-27,—	31,80-33,60
Hondstong	.....	.....
Zeeuwolf groot	28,—64,—	19,80-47,60
Staart	162 -176	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	17-8-1981	18-8-1981	19-8-1981
Lappen	220 -239	.....	.....
Grote	270 -286	.....	.....
3/4	337 -354	.....	.....
Blok	333 -355	.....	.....
Voor-kleine	286 -333	.....	.....
Kleine	204 -231	.....	.....
Slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

Grote	.....
Blok	.....
Fruit	.....
Schone kleine	.....
Kleine	.....
Tout petit	.....
Slips	.....

NIET MEEGEDEELD

Nieuwpoort

I	220 -264	230 -260
II	325 -346	330 -340
III	350 -385	358 -390
IV	355 -388	360 -390
V	324 -340	330 -346
Kleine	260 -270	155 -170

PLADIJS

Oostende

	17-8-1981	18-8-1981	19-8-1981
Grote	39,—41,—	.....	44,—,—
Grote iek	37,—39,—	.....	31,—32,—
Kleine iek	26,—29,—	.....	31,—,—
Derde slag	.....	.....	.....
Platjes	20,—40,—	.....	27,—,—

Zeebrugge

I	.....
II	.....
III	.....
IV	.....
V	.....

NIET MEEGEDEELD

Nieuwpoort

Grote pladijs	.....
Platjes	46,—50,—
Drielingen	48,—52,—
Moeien	28,—34,—

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
6-8	2	282	26.901			
7-8	4	8.136	340.290			
8-8	2	288	29.822			
10-8	11	19.800	894.887			
12-8	7	17.200	597.789			
13-8	3	326	36.803 fr.			
14-8	5	3.700	296.653 fr.			
15-8	—	—	—			
17-8	6	30.335	1.061.619 fr.			
18-8	3	398	48.110 fr.			
19-8	7	13.795	592.613 fr.			

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

6-8	2	194	26.474	134,—	141,—
8-8	2	230	29.218	133,—	142,—
10-8	2	124	15.179	133,—	141,—
12-8	1	111	15.336	136,—	140,—
13-8	4	462	56.445	115,—	131,—
14-8	4	367	40.788	103,—	122,—
15-8	—	—	—	—	—
17-8	—	—	—	—	—
18-8	2	217	23.302	111,—	145,—
19-8	1	85	11.815	139,—	139,—

VLOT GEKANTELD BIJ ONDERHOUDSWERKEN

De herrie begon allemaal een aanvang te nemen toen duikers van de havendienst in opdracht van een afgevaardigde der havenkapitein een verkennende taak uitvoerden rond de plaats waar nu nog steeds sinds 20 juli 1911 een soort schip of liever wrak is gezonken. Laten we hopen dat hij daar het tijdelijke met het eeuwige niet heeft verwisseld want de eigenaar ervan laat niets van zich horen en bezit geloof ik, geen rooie duit om de bergingswerken te bekostigen, laat staan uit te voeren.

Dit gezegd zijnde, begeven we ons naar de plaats van het eigenlijke voorval van de dag. De Reder van de Z.583 die het nu wel opportuun vond (wij schrijven maandag 10.8) om zijn schip langs de buitenkanten meer bepaald boven de waterlijn te schilderen had een vlot geleend van de «overkant» (H. Baelskaai) en daarop stond een stelling, waarschijnlijk niet al te schrander vastgemaakt maar kom. Het vlot werd dus van de overzijde van het dok naar de vislijn toe vanaf de Z.583 opgesleept doch maakte op een bepaald ogenblik reeds dicht bij het schip zijnde een bokkesprong waarop onmiddellijk de bevestigde stelling kantelde en ook de diepte instortte. Van een «stort» gesproken. Maar goed dit was een ongeval en ook een adjunct, functionaris van de havendirectie had dit opgemerkt vanaf zijn uitkijkpost aan de H. Baelskaai en meende hier dan ook rapport te moeten over opmaken.

Een duiker werd hiervoor speciaal ingezet en er werd «geconstateerd» dat er inderdaad een ijzeren gevaarte, een stelling dus op de bodem lag. De duikers stelden nog voor om, gezien de heer Hertsens over het nodige volk beschikte, een stevige haak te bevestigen en het ding terug op het droge te brengen. In een bestek van 10 minuten zou dit geklonken geweest zijn.

Echter een functionaris is en om te functioneren en zo werd helemaal niets uit het water gehaald. De havendiensten en de zeevaartpolitie zijn er uitsluitend om toe te zien en te noteren hoe alles verloopt. De heer Hertsens kreeg dan ook een dag tijd om zelf een duiker te engageren ofwel zou de havendirectie die hierin duidelijk zijn verantwoordelijkheid opnam, zelf het onding uit het water opvissen en de betrokken reder prompt de onkostennota voorschieten!

Het schijnt dat men nu ook reeds goed weet «hoe» het gezonken wrak daar aan de H. Baelskaai juist ligt. Er komt dus schot in de zaak! Weldra zullen de nodige papperassen kunnen worden opgemaakt en dan is het niet lang meer of men komt met man en macht het nodige voorbereidingswerk doen ter plaatse. Er wordt hier snel en efficiënt gewerkt van overheidswege te Oostende. We kunnen er fier op zijn (...) want ze hebben veel meer kennis van andere zaken dan hun job, waarvoor ze nooit genoeg betaald schijnen.

Apollinaris

HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	17-8-1981	17-8-1981	18-8-1981	18-8-1981	19-8-1981	19-8-1981	17-8-1981	19-8-1981
Grote tarbot	160	-275					260	-300
Middelmatige tarbot							210	-250
Kleine tarbot								230
Grote griet	120	-176			199	—,—	190	-250
Middelmatige griet								210
Kleine griet								240
Grote schelvis	30,—	-37,—	34,—	—,—				
Middelmatige schelvis	16,—	-22,—	17,—	-24,—				
Kleine schelvis								
Grote heek	24,—	-68,—						
Middelmatige heek								
Kleine heek								
Lom								
Leng	39,—	-42,—						
Rog	25,—	-84,—						
Keilrog								
Rog							75,—	-85,—
Tilten							70,—	-80,—
Scherpstaarten							85,—	-95,—
Halve mans							70,—	-80,—
Teelt							80,—	-85,—
Katrog								
Kabeljauw	44,—	-48,—	48,—	-50,—	46,—	—,—	65,—	-75,—
Grote gul	24,—	-53,—	17,—	-45,—	19,—	-50,—	45,—	-55,—
Middelmatige gul							40,—	-50,—
Kleine gul								
Hozemondhamme								
Grote wijting	20,—	-57,—	20,—	-36,—			46,—	-55,—
Kleine wijting							50,—	-54,—
Schar	6,—	-19,—			11,—	-18,—	21,—	-30,—
Steenschol	10,—	-107	95,—	-116	35,—	-104	16,—	-28,—
Zeehaai	36,—	-45,—	44,—	—,—			18,—	-25,—
Hondshaai	12,—	-20,—					6,—	-15,—
Doornhaai							15,—	-20,—
Pieterman							48,—	-55,—
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekreeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal	8,—	-14,—						
Schartong							19,—	-148
Volle haring							90,—	-145
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk								
Heilbot								
Steur								
Koolvis								
Zeewolf								
Pollak	37,—	-49,—						
Zonnevis							230	-240
Koningsvis							260	-270
Vlaswijting							190	-204
Zeeduivel	76,—	-209					195	-210
Schotse schol							200	-248
Zeehond							255	-260
Bot							35,—	-45,—
Rode poon (roobaard)	18,—	-40,—					40,—	-45,—
Grauwe poon (knorhaan)	8,—	-14,—	26,—	—,—			12,—	-15,—
Rode knorhaan	15,—	-83,—			72,—	—,—	75,—	-85,—
Posten							30,—	-40,—
							30,—	-35,—

Lees "HET VISSERIJBLAD"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 4 oogst werd aangevoerd: 7.370 kg. tong; 14 kisten tarbot en griet; 1 kist kabeljauw; 50 kisten schol; 6 kisten schar; 5 kisten makreel en 91 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 18,57-17,09; grote tong 20,91-18,67; grootmiddel tong 22,67-20,74; kleinmiddel tong 23,71-21,46; tong één 21,82-20,34; tong twee 16,98-16,51; zalm 17,92.

Per 40 kg.: tarbot 567-480; griet 498-358; kabeljauw vijf 118; schol één en twee 148; schol drie 150-102; schol vier 118-76; schar 79-70; makreel twee 78-77; makreel drie 44; pieterman 72-63; hake 98-68; bot 28-24; horsmakreel 44-15,50; poontjes 34; hammen met kop 210-112.

Aan de woensdagmarkt van 5 oogst werd aangevoerd: 1.405 kg. tong; 11 kisten tarbot en griet; 20 kisten kabeljauw; 67 kisten wijting; 54 kisten schol; 64 kisten schar; 4 kisten makreel en 70 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 19,68-18,66; grote tong 21,58-19,48; grootmiddel tong 23,91-23,00; kleinmiddel tong 23-24; tong een 20,95-19,19; tong twee 16,58-15,38; zalm 17,50.

Per 40 kg.: tarbot 655-463; griet 400-376; kabeljauw vier 190-158; kabeljauw vijf 84-72; schol een en twee 170-162; kabeljauw vijf 84-72; schol een en twee 170-162; schol drie 146-120; schol vier 84-77; wijting drie 70-48; schar 81-45; bot 16; makreel twee 47; horsmakreel 21-15,50; poontjes 41; steenbolke 38; rode poot één 276; rode poot twee 180; rode poot drie 94.

Aan de donderdagmarkt van 6 oogst werd aangevoerd: 3.865 kg. tong; 38 kisten tarbot en griet; 611 kisten kabeljauw; 56 kisten schelvis; 379 kisten wijting; 321 kisten schol; 107 kisten schar; 31 kisten makreel en 78 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 19,33-18,28; grote tong 19,90-19,50; grootmiddel tong 23,13-21,98; kleinmiddel tong 24,05-22,81; tong één 20,51-19,53; tong twee 16,10-15,60.

Per 40 kg.: steenbolke 50-24; rode poot drie 104-45; krab 28-12,50; horsmakreel 62; poontjes 33-24; tarbot 620-465; griet 494-380; kabeljauw één 156-138; kabeljauw twee 144-132; kabeljauw drie 14-114; kabeljauw vier 132-112; kabeljauw vijf 138-106; schol één 144-132; schol twee 144-30; schol drie 138-80; schol vier 82-40; schelvis twee 122-116; schelvis drie 92-82; schelvis vier 92-82; wijting drie 76-30; makreel twee 61-50; schar 64-28.

Aan de maandagmarkt werd aangevoerd: 3.680 kg. tong; 152 kisten tarbot en griet; 1.059 kisten

kabeljauw; 200 kisten schelvis; 1.316 kisten wijting; 1.253 kisten schol; 81 kisten schar; 30 kisten makreel en 85 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 20,13-17,30; grote tong 19,85-19,50; grootmiddel tong 22,29-21,04; kleinmiddel tong 21,94-21,28; tong één 19,24-18,40; tong twee 14,04-13,00; zalm 16,60. Per 40 kg.: hammen met kop 240-162; haai 130-110; hake 160-120; poontjes 53-47; steenbolke 24; rogen 182-104; tarbot 650-456; griet 542-360; kabeljauw één 156-126; kabeljauw twee 170-114; kabeljauw drie 156-120; kabeljauw vier 126-104; kabeljauw vijf 102-44; schelvis één 122; schelvis twee 104-102; schelvis drie 100; schelvis vier 82-68; schol één 122-90; schol twee 120-94; schol drie 114-94; schol vier 96-76; wijting drie 61,42; makreel twee 67-20,50; schar 67-40; tongschar 204-80.

Aan de dinsdagmarkt van 11 oogst werd aangevoerd: 3.680 kg. tong; 152 kisten tarbot en griet; 1.059 kisten kabeljauw; 200 kisten schelvis; 1.316 kisten wijting; 1.253 kisten schol; 81 kisten schar; 30 kisten makreel en 85 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 20,13-17,30; grote tong 19,85-19,50; grootmiddel tong 22,29-21,04; kleinmiddel tong 21,94-21,28; tong één 19,24-18,40; tong twee 14,04-13,00; zalm 16,60. Per 40 kg.: hammen met kop 240-162; haai 130-110; hake 160-120; poontjes 53-47; steenbolke 24; rogen 182-104; tarbot 650-456; griet 542-360; kabeljauw één 156-126; kabeljauw twee 170-114; kabeljauw drie 156-120; kabeljauw vier 126-104; kabeljauw vijf 102-44; schelvis één 122; schelvis twee 104-102; schelvis drie 100; schelvis vier 82-68; schol één 122-90; schol twee 120-94; schol drie 114-94; schol vier 96-76; wijting drie 61,42; makreel twee 67-20,50; schar 67-40; tongschar 204-80.

Aan de donderdagmarkt van 13 oogst werd aangevoerd: 2.200 kg. tong; 22 kisten tarbot en griet; 1.110 kisten kabeljauw; 395 kisten schelvis; 211 kisten wijting; 127 kisten schol; 33 kisten schar en 38 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 22,25-20,86; grote tong 18,98-18,04; grootmiddel tong 25,23-23,56; kleinmiddel tong 26-24,50; tong één 19,30-18,31; tong twee 12,52-11,62.

Per 40 kg.: bot 30; krab 46-33; rode poot drie 186-126; poontjes 63-37; tarbot 658-516; griet 501-308; kabeljauw één 169-168; kabeljauw twee 164-154; kabeljauw drie 144-120; kabeljauw vier 130-114; kabeljauw vijf 122-78; schelvis twee 103-94; schelvis drie 92-72; schelvis vier 90-58; schol één en twee 132; schol drie 144-106; schol vier 116-76; wijting drie 100-30; schar 106-82; steenbolke 38.

De besommingen waren: UK 36 + UK 37 f 69.400; UK 159 f 2.600; UK 247 f 15.800; WR 108 + WR 109 f 82.200; VD 6 f 2.300; VD 18 f 2.300; VD 19 f 6.100; VD 54 f 4.300; WR 2 f 1.100; WR 34 f 2.800; WR 71 f 1.850; YE 25 f 2.100; IJM 3 f 2.300; IJM 19 f 1.100; IJM 27 f 1.900; verder waren vier Texellaars en twee Goede-reeders met een totale besomming van f 39.300.

Aan de vrijdagmarkt van 14 augustus werd aangevoerd: 3.615 kg. tong; 51 kisten tarbot en griet; 2.965 kisten kabeljauw; 138 kisten schelvis; 1.310 kisten wijting; 427 kisten schol; 82 kisten schar; 16 kisten makreel en 164 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 20,61-18,34; grote tong 20,45-17,50; grootmiddel tong 24,43-23,38; kleinmiddel tong 25,15-23,59; tong één 19,95-19,09; tong twee 12,85-12,27; zalm 22,71.

Per 40 kg.: haai 94-10; rode poot drie 220-122; bot 24; horsmakreel 98-92; tarbot 627-510; kabeljauw één 144-84; kabeljauw twee 164-120; kabeljauw drie 144-104; kabeljauw vier 120-96; kabeljauw vijf 106-37,20; schelvis twee 112-86; schelvis drie 88-80; schelvis vier 98-70; schol één 158-122; schol twee 148-130; schol drie 142-110; schol vier 96-77; wijting drie 67-30; makreel twee 66-42; schar 80-28.

Verder waren er nog acht Texellaars met een gezamenlijke besomming van f 147.000.

Aan de maandagmarkt van 17 augustus werd aangevoerd: 4.195 kg. tong, 223 kisten tarbot en griet, 815 kisten kabeljauw, 379 kisten schelvis, 2.745 kisten wijting, 2.045 kisten schol, 77 kisten schar, 2 kisten makreel en 204 kisten diversen.

Prijzen in guldens: Per 1 kg.: tarbot 19,65-16,96; grote tong 19,11-18,02; grootmiddel tong 21,93-21,05; kleinmiddel tong 22,88-19,19; tong één 19,50-19,01; tong twee 12,52-12,11.

Per 40 kg.: haai 35-10, krab 34-14, poontjes 30-25; tongschar 220-86; tarbot 684-480; griet 516-368; kabeljauw één 134-84; kabeljauw twee 140-18; Okabeljauw drie 144-104; kabeljauw vier 132-100; kabeljauw vijf 104-45; schelvis één 110-96; schelvis twee 96-70; schelvis drie 71-64; schelvis vier 69-45; schol één 124-102; schol twee 126-100; schol drie 124-96; schol vier 94-61; wijting drie 57-41; makreel twee 22 en schar 69-48.

x x x

In de week van 3 tot 10 oogst werd te IJmuiden als volgt gemarkt:

(vervolg op blz. 12)

Visaanvoer te Den Helder

In de periode van 10 tot en met 14 augustus werden door 99 kot-ters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

28.791 kg. tong f 504.944,74 van f 26,18 tot f 10,19; 13.895 kg. tarbot f 199.893,20 van f 21,97 tot f 558; 122.600 kg. schol f 279.945,23

BEVOORRECHT DOOR DE MEEST gunstige weersomstandigheden zijn de meeste schippers begonnen aan de jaarlijkse onderhoudsbeurt van hun vaartuigen. Als gevolg van de leuke besommingen die tot voor kort werden gemaakt werd dit door meerdere schippers uitgesteld. Dit alles is merkbaar geworden op de omvang van de aanvoer.

MEERDERE MALEN HEEFT DE HANDEL naar grotere aanvoer uitgekeken. De prijzen liepen als gevolg daarvan op tot ver boven het gemiddelde. Voor de aanvoerders een leuke opsteker. Dat was ook merkbaar aan de belangstelling van die zijde. Schepen die men jarenlang niet aan de markt had gezien kwamen profiteren van de prijzen.

OPMERKELIJK WAS HET WEL dat er nogal wat kleinere schepen naar IJmuiden kwamen die kans zagen vlak onder de wal wat tong uit de zwinnen boven water te halen. Het waren wel de kleinere soorten, maar ook daar had IJmuiden wel belangstelling voor. Ook de paar kisten levende schol werden met vreugde begroet en het was voor de vissers iedere dag opnieuw een prettige zaak om een nieuw reisje te ondernemen.

NIET ONVERMELD MAG blijven de tong die door de KW 45 „Rose Marie” aan de dinsdagmarkt werd aangevoerd. Dit schip heeft wel meer voor stuntwerk gezorgd maar nu vriend en vijand verbaasd doen staan van de prachtige lading vis die werd aangevoerd. Ruim 5.500 kilogram tong, een paar honderd kilogram tarbot en griet, een tiental kisten hammen en zes kisten pietersmannen. De laatste werden voor 65 gulden per bak van de hand gedaan. In totaal toch een besomming van 122.000 gulden! Evenwel mag niet worden vergeten dat dit schip 62 uur nodig had voor de thuisvaart. De olierekening zal er niet om gelogen hebben. Zoveel gunstiger zijn de reizen die door de spanvissers werden gemaakt. De WR 106 en de WR 109 slaagden er in een besomming te maken van 66.000 gulden. Een week eerder was dat 85.000 gulden. Minder gelukkig was het span UK 36 en UK 37. De voor donderdag gemelde vangst kon niet tijdig worden aangebracht omdat grensbeambten roet in het eten gooiden. Voor de Deense kust had dit span 500 kisten kabeljauw en schelvis bij elkaar gevangen. De vangst werd naar Hanitsholm vervoerd en op een auto geladen. Geen probleem. Maar de Duitse verkeerspolitie nam proeven van de asdrukken en daarbij bleek dat de vrachtauto overbeladen was. Uit-

van f 3,70 tot f 1,30; 16.235 kg. kabeljauw f 34.486,67 van f 5,40 tot f 1,15; 2.166 kg. griet f 22.431,29 van f 13,14 tot f 5,02; 20.410 kg. schar f 27.852,83 van f 1,55 tot f 0,74; 5.135 kg. wijting f 5.747,05 van f 1,83 tot f 0,69; 145.781 kg. diversen f 478.644,19. Totaal: 855.013 kg. f 1.553.445,20.

NEDERLAND

(vervolg van blz. 11)

eindelijk belandde de lading aan de vrijdagmarkt in Urk. In alle op-

zichten een tegenvaller.

MEERDERE SCHEPEN ZIJN na het bekend worden dat er weer op haring mag worden gevestigd, vertrokken naar het gebied ten noordwesten van Schotland. De eerste vangsten zijn reeds gemeld. Dat de vangst van makreel op de Noordzee nu is verboden was voor velen een gevoelige tik op de bol. Temeer daar er op de Noordzee nog wel een makreeltje te verschalken was nadat vernomen was dat de visserij bezuiden Ierland bitter tegenviel. Ook de SCH 106 en de SCH 22 waren daar al aan het opereren toen het verbod bekend werd. Een gedeelte van de lading moest zelfs als deklust worden aangevoerd.

IN DE VISHALLEN BLIJVEN kabeljauw en gul erg in trek mede omdat de Denen van kabeljauwvangst verstoken zijn. In de maanden juli en augustus mogen de Denen volgens EEG-bepalingen niet op kabeljauw vissen. De bemanningen van de schepen ontvangen een uitkering van de overheid waarvoor een speciaal fonds in het leven is geroepen.

DE AANGEVOERDE SCHOL WAS niet alleen van goede kwaliteit maar ook uitstekend van smaak. Ook de schelvis is momenteel zo „rond als een bal”. De rokers wachten op goede makreel want de voorraad begint danig te slinken. Voorgaande jaren voerden de Noren nog wel eens wat makreel aan maar ook die zijn gebonden aan het vangstverbod. Aller ogen blijven dus gericht op de makreel die ten zuiden van Ierland zal moeten worden gevangen.

SCHADEGEVALLEN

— Tijdens het manoeuvreren in de haven van Grimsby werd door de Z.27 «Mercurius» schade toegebracht aan het afdak van de vismijn.

— Schipper Willy Verbiest werd er van verwittigd dat zijn vaartuig, de O.150 «Volendam», averij had opgelopen door het bevoorradingschip «Marne». De feiten deden zich voor toen de «Volendam» afge-meerd lag en de «Marne» een zwaaimaneuver uitvoerde om te meren.

— Op de visgronden werd aan boord van de O.468 «Aran» vastgesteld dat de oliedruk van de keerkoppeling begon te dalen. Gezien herstellen onmogelijk was werd sleephulp ingeroepen van de O.552 die het vaartuig naar Oostende sleepte.

— Aan boord van de Z.564 «Poolster» werden tijdens de visserij lichte trillingen gevoeld op het achterschip. Toch werd op eigen krachten de thuishaven bereikt waar werd vastgesteld dat de beschermingsring van de schroef verdwenen was.

— Voor de zoveelste maal werd een pleziervaartuig, ditmaal door de Z.564 in de vissershaven van Zeebrugge aangevaren met natuurlijk stoffelijke schade.

— Tijdens het hevige onweden van 14 dagen geleden werd de decca-apparaat van de N.597 door de bliksem buiten gebruik gesteld. Gelukkig had dit geen andere gevolgen.

— Bij het naar de visserij lopen, is de N.706 met zijn schroef op een onder water zittend voorwerp gestoten, waardoor schroefschade opgelopen werd.

Uurtabel der afvaarten

UURTABEL DER OVERVAARTEN SCHEPEN

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 10u05 en te 14u50
- Dagelijks te 07u35, behalve op 23.8.1981
- Dagelijks te 19u45, behalve op 29.8.1981

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 05u00, te 08u00, te 11u00, te 14u00, te 17u00 en te 20u00
- Dagelijks te 2u00, behalve op 23 en 24.8.1981
- Dagelijks te 23u00, behalve op 29.8.1981

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:

- Dagelijks te 01u45
- Dagelijks te 03u30 en te 05u15, behalve op 23.8.1981

Afvaarten uit Dover Western Docks:

- Dagelijks te 00u30, te 11u40 en te 15u45
- Op 23, 24, 28 en 29.8.1981 bijk. afv. te 10u10
- Dagelijks te 19u10, behalve op 29.8.1981
- Op 29.8.1981 bijk. afv. te 15u15

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 09u00, te 12u00, te 15u00, te 18u00, te 21u00 en te 23u59
- Dagelijks te 03u00, behalve op 23.8.1981
- Dagelijks te 06u00, behalve op 23 en 24.8.1981

Afvaarten uit Folkestone:

- Dagelijks te 19u00
- Dagelijks te 20u55 en te 22u45, behalve op 29.8.1981

UURTABEL DER OVERVAARTEN

JETFOIL

(DRAAGVLEUGELBOOT)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 06u50, te 08u40, te 11u50, te 16u40 en te 19u45

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende:

- Dagelijks te 08u25, te 10u25, te 13u25, te 15u25, te 18u00 en te 21u05

REDERS LEEST UW VAKBLAD

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

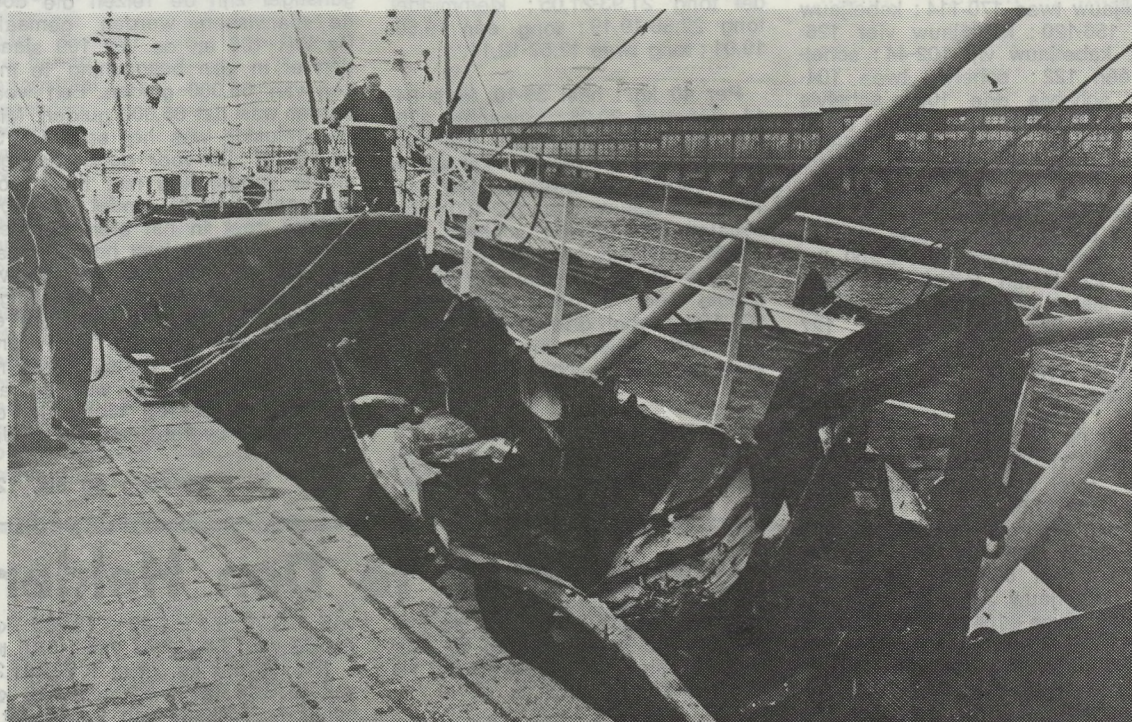
(050) 33.99.14

★
Alle
petroleum-
produkten
en
smeermiddelen

—
Verzekerde
bevoorrading
★
Stipte
bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT

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



Eind vorige week werd de Oostendse treiler O.303 «Gir Linda» aangevaren door de Liberiaanse tanker «Valiant Porpoise». Eén van de opvarenden werd hierbij gewond terwijl het vaartuig, dat viszend was en de voorgeschreven seinen voerde zware averij opliep zoals blijkt uit bovenstaand beeld.

Zandstralen op moderne leest geschoeid

Sedert vorige week vrijdag is de firma Lauwereins en zoons gestart met het aanvaarden van groter werken, inzake zandstralen. Daar de Belgische visserij blijkbaar nood heeft aan een firma die dergelijke werken ter plaatse kan uitvoeren, heeft deze firma de kans gegrepen om het zandstralen der schepen op moderne leest te schoeien. Ze beschikken heden over een compressor die een gewicht heeft van 1820 kg, een lengte van 4,10 m, een breedte van 1,65 m en een hoogte van 1,83 m. De compressor heeft een motorkracht van 74 pk en een debiet van 7,1 m³/min.

Om het humeur van de werkmannen te behouden, is de compressor volledig geïsoleerd om het dof geluid te vermijden. Ze is dus geluiddempend gemaakt. De bediening van de motor die normaal van op de kade gebeurt, kan nu geschieden met behulp van de handspuit. Speciale spuitslangen van 30 m lengte kunnen elk afzonderlijk uitgerust worden om met speciale hulpstukken in alle hoeken en kanten te kunnen spuiten. De reservoir waar het zand voor het zandstralen ingegoten wordt, heeft een volume van 2,5 m³, m.a.w. 500 kg zand kan er ingegoten worden, waarbij de firma hoopt vele werken uit te sparen want «Time is money». Daarbij hebben ze ook nog een verfspuit aangeschaft waarmee het zelfs mogelijk is om zware betone en plasticverf te spuiten! Dat werd nu vóór de tewaterlating van de Z.39 van reder André Van Torre gebruikt. De romp van dit schip werd immers op de scheepswerven van Oostkamp gebouwd en zal einde oogst te Oostende aankomen om er op de werkhuizen volledig afgewerkt te worden.

De Boelwerf nog steeds in staking

Wij kregen van de directie van Boelwerf een informatie met verzoek in te lassen, naar aanleiding van de staking gevolg van het afdanken van 128 personeelsleden bij gebrek aan werk en wil men de zaak leefbaar houden voor de andere werknemers, dit een onmisbare beslissing is.

Het is een feit dat alle scheepswerven te kampen hebben met een crisistoestand, uitsluitend te wijten aan de hoge lonen en in het bijzonder de zware sociale lasten.

Voor de syndikaten is het niet moeilijk de arbeiders op te jagen om te staken. Ze krijgen miljarden van de staat, moeten geen verantwoording geven noch belastingen betalen op hun inkomsten en uitgaven, en de schatrijke Debunne noch Houthuys noch Colle lopen geen enkel risico en hebben alleen maar de mensen op te ruïen, maar zijn zelf niet in staat een zaak te ondernemen en financiële risico's te nemen.

De meeste dag- en weekbladen die hen steunen zijn syndicale bladen of ontvangen als politieke bladen miljoenen van de Staat, zeggend om het publiek voor te lichten. Maar hoe wordt het publiek voorlicht?

De prachtige Boelwerf, die toonaangevend is in Europa, waar duizenden mensen hun brood verdienen, moet nu ook ten onder en het land zal dan gered worden met er enkele duizenden meer naar de dop te zenden op de rug van de werkenden.

De directie van de Boelwerf, waar men nu reeds maanden staakt, stelt terecht de vraag waarom zij niet mogen afdanken waar bij de politiek syndikaal ingestelde bedrijven van Gaf en het dagblad «De Morgen» het wel mag en waar 40 th. der werknemers wel naar huis werden gezonden.

Men wil de werklui van 55 jaar naar huis zien zenden, die de beste stielmannen zijn om anderen in de plaats te stellen, wier syndikale leuze is: langzaam werken!

In die brief wordt ook gewezen op het feit dat 70 th. van de arbeiders willen werken, maar dit belet worden door opruiers. Dat noemt men «Vrijheid van Arbeid». Ze huldigen liever de leuze van «Vrijheid om te staken» en «bedrijven waar men goed zijn brood verdient naar de vaantjes helpen».

Er is inderdaad nu moed nodig om bij een scheepsbouwbedrijf risico's te nemen.

Vorige week stonden 800 mensen aan de poort gereed om te werken. Ze werden uitgejouwd en bespot. En om dat te doen gebruikt men meestal vreemdelingen.

Ondertussen gevoelt men bij de bevolking meer en meer de armoede, de wreveligheid dat er niet gewerkt kan worden, opkomen.

Waar is de regering om zoals in Amerika en Engeland, een krachtadige houding aan te nemen en

een einde te stellen aan deze onzure agitatie tegen mensen en bedrijven, die alleen zoeken werk te verschaffen en het bedrijf gezond te houden.

Wij kunnen de leiders van de werf Boel slechts geluk wensen en hopen dat zij niet buigen voor deze gewetenloze agitators en triestige regeringsleiders.

Wat Oostende betreft, kunnen we slechts ter ere van de syndikaten zeggen, dat ze leren begrijpen hebben, dat het beter is duizenden mensen aan het werk te houden, die in de huidige economische moeilijkheden nog goed hun brood verdienen, dan voor honderden en allerlei ongezonde redenen en ziekelijke misbruiken, stakingen uit te lokken, welke ook hier zeer ernstige gevolgen zouden hebben.

P. Vandenberghe

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

16/51 (P) Belgische kust. — Kustroute. Gevaarlijk wrak.

Positie: 51°13'28"N — 2°51'24"E.

Op bovenvermelde pos. werd een oost kardinale lichtboei VQ uitgelgd op ± 100 m van gevaarlijk wrak.

Nader bericht volgt.

(Belg. krtn. D11 en D102)

(Mededeling Loodswezen Oostende — 29-7-81)

16/52 (T) Westhinder — Vlissingen - Scheur route. — Meetpaal vernield.

Zie B.a.Z. 11/100 (T) - 1978 en 13/107 (T) - 1978.

Positie: 51°23'50"N — 3°02'48"E

Bovenvermelde pos. wijzigen naar 51°23'42"N — 3°03'00"E.

De meetpaal in deze positie bevindt zich onder water, met een helling van ± 30° t.o.v. bodem, gericht naar het W. De minste diepte boven de paal bedraagt 8 dm GLLWS. De eerder ter markering gelegde west kardinale lichtboei blijft.

(Zie Belg. krtn. D11, D101 en 104/12)

(Med. Hydrografie — Oostende)

ERRATUM

«Bericht aan Zeevarenden nr. 15/47 - 1981» werd voorbarig gepubliceerd en moet worden ingetrokken.

«B.a.Z.» nr. 13/34 (T) - 1981» blijft van kracht tot nader bericht.

VERANDERINGEN IN DE BELGISCHE VISSERSVLOOT JULI 1981

Verandering van eigendom :

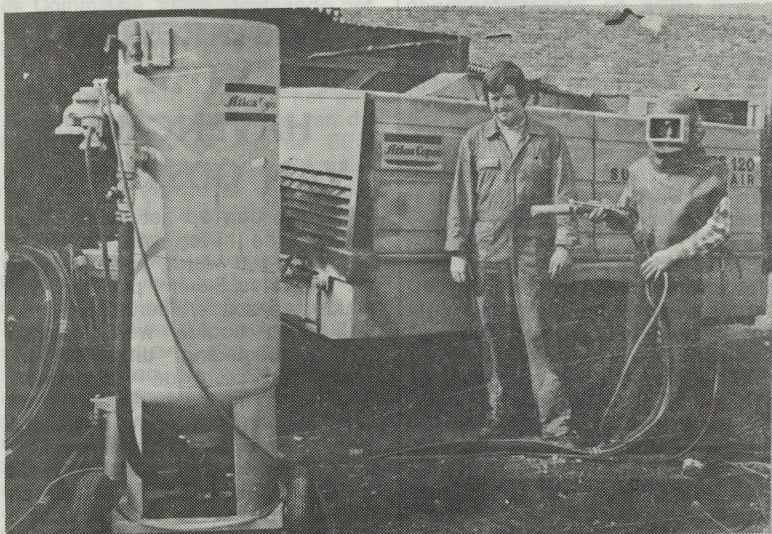
Z.189 «SHAMROCK» - Eigendom : SHAMROCK P.V.B.A.
St. Antoniusstraat 46, 8390 KNOCKE-HEIST, tel. (050) 51 53 52
Zeebrief : 16.7.1981.

Geschrap :

Z.570 «TRITON» - Eigendom : CLAEYS Raymond - SAVELS,
Bastenaekenstraat 12, 8380 ZEEBRUGGE - BRUGGE 5
Geschrap : 7 juli 1981.

Z.37 «NOORDMAN» - Eigendom : VANHEE Edgard
Breeweg 25, 8370 BLANKENBERGE
Geschrap : 6 juli 1981.

Z.542 «ANGELUS» - Eigendom : Rederij ANGELUS P.V.B.A.
Natiënlaan 104, 8390 KNOCKE-HEIST
Geschrap : 2 juli 1981.



De compressor voor het zandstralen van o.a. vissersvaartuigen. Een schitterend initiatief van de firma Lauwereins.

DEENSE INVASIE TE OOSTENDE GAAT VERDER :

Opnieuw drie treilers aan de afslag

Wat we verleden week met zoveel luister hadden bezongen, kreeg deze week zijn vervolg. Ze krijgen er waarempel de smaak van te pakken, die Denen, zou men zeggen. Wat trekt hen aan? De Oostendse mooie meiden, onze verlokkelijke stranden, de pittige kaaipintjes?

Alles is mogelijk maar vergeet niet, dat die kerels bijlange niet op hun kop gevallen zijn. Ze weten wat ze willen, 't zijn in de eerste plaats zakenlui hoor met een dosis hersenen die niet vlug gestoord zijn.

Al met al kwamen ze dit keer van «Ringkoebing», de drie Deense koningen. Vrijdag 7 oogst jl. kregen we daar de R.I. 486 «LYNGVIG» en zijn maat de R.I. 389 «HELGA HOY» aan de orde van de dag. Spijts de alarmkreten van her en der betrof het hier geen koppel en hadden deze vaartuigen gelukkig voor onze losregelling niet al te veel aan boord. Maar wij begrijpen dat allemaal hoor. Er is een tijd van «oproepen» en er komt een tijd waarop kan gelost worden. Op de eerste plaats moet er vanzelfsprekend volk zijn om te lossen en het zou naïef wezen te rekenen op een bemanning die pas uit zee komt om de kabeljauw te komen geseelen zo vroeg in de morgen. Daarvoor heeft men bevoegd en nuchter personeel nodig, geen wankele halve lijken op zwiebelschoenen!

De Lyngvig bereikte na 3 dagen vissen de besomming van 297.590 fr. hetzij een kleine 2.000 frank door mekaar, gezien zij 152 manden aan boord hadden waarvan 115 bennen zuivere kabeljauw. De Helga Hoy die in het gezichtsveld van voormelde zijn netten had uitgespreid haalde een even duur gemiddelde en liet een opbrengst af drukken van 172.735 fr. voor 88 bennen, waarvan 75 korven kabeljauw. Hoewel de markt eerder een dalende trend vertoonde, werd door dit 2de vaartuig geen schade geleden, gezien slechts 13 manden niet-kabeljauw werden aangeboden. Nog steeds beantwoordde dus de vraag aan het aanbod in gunstige wijze.

Zondag 9 oogst zeer laat in de avond arriveerde dan de R.I. 65 «JYDEN» die ook de stroom was opgegaan om toch maar kost wat kost, de maandagmarkt aan te doen maar tevergeefs, die 160 manden waren er te veel aan voor onze jongens, die het niet meer zagen zitten om die visjes op het droge te krijgen. Na de traverse overbrugd te hebben, bleef de «Jyden» dan maar de rest van de nacht liggen van hier naar ginder, om toch maar niet in de weg te lopen; daarbij kwam dan nog de ganse maandag die ook niet veel goeds opbracht voor een vangst die lag te zwalpen in de haven. Gelukkig was het geen al te warm weder. Dinsdag tenslotte kon zijn koopwaar op de markt worden gezet waarbij wij genoodzaakt zijn toe te geven dat bedoeld reder zeker geen schade heeft geleden met

deze uitgestelde verkoop gezien hij 2.020 fr. de ben toegewezen kreeg. Ongeveer een 120 bennen kabeljauw maakten deel uit van deze schone vangst gepresteerd in een 5-tal dagen.

Deze scheepjes zijn eigenlijk afkomstig van het kleine havenstadje Hvide Sande maar dragen om niet al te duidelijke redenen niet de kenletters hiervan maar wel zoals gezegd van een groter Deense vestiging nl. «Ringkoebing» die meer naar het binnenland moet worden gesitueerd.

Met het einde der kabeljauwstop in Denemarken schijnt ook de prijs ginder fel gedrukt te zijn geworden nu in volle hevigheid en dan nog door specialisten als de Denen, kabeljauw wordt aangevoerd. Het is immers zo, dat wanneer het er in eigen havens slecht aan toe gaat wat betreft de prijsjes men met pak en zak gaat van zijn koers afwijken en een alternatieve haven gaat kiezen die eigenlijk ook zo'n beetje afhangt van de eigen marktbalans. Mooi gekuiste kabeljauw met de kop eraf en netjes verpakt kan men reeds terug verkrijgen uit Hvide Sande aan 65 fr. het kgr. Dat spreekt toch weeral tot de verbeelding is het niet? Zolang men hier echter 40 fr./kgr. krijgt kunnen we natuurlijk optimist zijn. Het is trouwens ook de groothandel in Oostende en met name de N.V. MADELEIN die als dienstdoende tussenpersoon die Denen naar Oostende tracht te loodsen. De hr. Madelein schijnt daar in Denemarken in meerdere plaatsen een ta-

melijk grote bekendheid te genieten.

Tenslotte nog een woordje, aansluitend op vorige uitgave over de vakkuide van onze vrienden de Denen, de kabeljauwvangers bij uitstek. In Hvide Sande bijvoorbeeld (dit is het kuststadje dat hier een grote vermaardheid kent onder de handelaars vanwege de steeds excellente kwaliteit van de ingevoerde waar) blijft daar niets anders bestaan dan van die bescheiden houten kusttreilertjes van een 200 à 250 PK met een man of vier aan boord. Die sporen dan met hun detector zeg maar sonar de ligging der wrakken op om er omheen hun «vlaggestokken» neer te priemen. Met een soort dregghaken voorzien van vier ankervormige tanden slaan ze dan hun stokken vast om nadien hun speciale «warrelnetten» ertussen te spannen. Warrelnetten zeg ik met mazen zo groot dat enkel en alleen kabeljauw erin wordt «gestrikt» (met enkel zijn kop) en geduldig in mijn of meer vrije toestand zijn einde afwacht maar dan ook onberispelijk is over de rest van zijn lijf.

Intrigerend bravourstukje wat die vissers telkens opvoeren. Een stiel apart is dat zeker. Want sommigen onder onze vissers proberen dit ook eertijds o.a. onze «Thei» vroeger met zijn N.408 maar ook een waaghals als hij moest het opgeven toen hij meer schade aan zijn korre opliep in die wrakkige kontreien dan wat anders. Het is niet waar dat alleen de schoenlapper beter bij zijn leest blijft...

0.118 «MAURITS - ROGER»:

HET EINDE VAN EEN WONDERBARE VISVANGST

Maandag 27 julli pas richtte de O.118 terug zijn masten naar het fel bewolkte doch wijde zeeferment en je zag hun pieken tegen de donkere aftekenen toen hij na opliggen opnieuw aan de waterige horizon de vrijheid koos.

Een vrijheid echter van werken tegen de sterrenhemel op met soms nogal eens een kink in de kabel.

De gekozen visgrond werd dra bereikt en zo werd een tweetal dagen naar gewone maat gevangen tot, ik hoor het Roger nog zeggen: men plotseling werkelijk in de vis «zat». Het mag een wonder heten wat men daar allemaal in zo'n korte bovenhaalde. De motoren draaiden op volle toeren, een hijgende bemanning liep opgewonden op en neer om de steeds toestromende vis te verwerken. Misschien in het volle vuur van de strijd werd te intens op de motoren ingewerkt (hoewel ze daar eigenlijk moeten tegen bestand zijn), hoe dan ook de

rollementen kwamen warm te lopen, de dynamo raakte overbelast en liet het te lange laatste afweten. Wie kon zo'n opkomende situatie overzien in de hitte van het gevecht? Een mens is maar een mens. Een tegenslag komt altijd onmeedogenloos, zeg dan maar dat de mechaniek nog maar 2 jaar nieuw was, dat speelt allemaal geen rol. De plaatsing en het «pas zetten» is wel een delicate aangelegenheid, akkoord, maar omstandigheden dringen zich op tot iets barst wat niet meer buigen kan. Tot overmaat van ramp werd dan ook nog de boel verloren en was het heel goed.

Tot ieders verbijstering dook de O.118 bijna als een spookvaartuig, opnieuw in het Oostendse visserijdok op teneinde na een reis van maar 6 dagen toch nog 367.118 fr. op te leveren voor een geheel van 182 manden. Onomstootbaar goed verkocht, Roger, knap werk, volgende keer nog wat geluk en hopelijk «zit» je straks terug in de vis!

ENGELSE

VISSERS-

VAARTUIGEN

KOMEN BIJ

S.C.A.P. OOSTENDE

HERSTELLEN

Groot was onze verwondering vorige week op een morgen te moeten vaststellen, dat een Engels middenlag vissersvaartuig, hebbende als originele haven Portsmouth Nr 653 «Home Waters», maar als vissershaven Lowestoft, de Oostendse vissershaven te zien aandoen om er zijn ABC-motor te komen herstellen.

Hem ondervraagd, waarom hij een Belgisch werkhuis en in 't bijzonder SCAP had uitgekozen om van Lowestoft naar hier te komen, kregen we voor antwoord, dat hij sedert zes maanden sukkelde van het ene herstelhuis naar het andere in Engeland, met voor gevolg veel kosten en steeds moeilijkheden en geen verbetering.

Belgische schippers met wie hij bevriend was, hadden hem aangeraden de herstelwerkhuis van SCAP te Oostende aan te doen, waar een zekere «Master Dedrie» er wel raad mee zou weten.

Bij nemen van nader inlichtingen, vernemen we dat het hier inderdaad om een ernstig defect is, waaraan alle aandacht wordt geschonken om de Engelsman goed en vlug te dienen, wat een uitstekende reclame zal zijn voor dat werkhuis en de ABC-motoren, die een Belgisch merk zijn, welke vooral in de laatste jaren in Engeland en vooral Ierland ingang had gevonden.

Naar het schijnt zullen thans nog andere Engelse vaartuigen onze Oostendse haven en SCAP voor herstellingen aandoen.

HET RUIMEN VAN WRAKRESTEN IN DE HAVENGEUL VAN OOSTENDE

Met het oog op het meer uitdiepen van de haven van Oostende, wat groot tijd wordt, is vastgesteld dat op verschillende plaatsen nog wrakresten zouden berusten.

Uit dien hoofde werd onlangs een aanbesteding uitgeschreven, waaruit blijkt dat de verstandhouding tussen maatschappijen die dit werk kunnen uitvoeren, uitstekend is, daar er zich slechts één aanbesteder aangeboden heeft. Voor dit opruimen stak de firma Declodet en Zri te Oostende in voor de kleine som van 40 miljoen 626.500 fr.

Werk tevens voor de experts, wanneer het scheef loopt.

Groot-Brittannië niet akkoord met opening haringvangst zonder aanwezigheid controleapparaat

In de Britse visserijvakbladers noemt men het een blunder van formaat dat de Brusselse Commissie het licht op groen gezet heeft voor de haringvangst in de Noordzee zonder terzelfdertijd voor een sluitende controle op deze visserij gezorgd te hebben. De Commissie weigerde een Brits protest ter zake te aanvaarden om geen haringvisserij toe te laten zolang men het over de modaliteiten van een controlesysteem niet eens was. Meer nog, niettegenstaande België, Frankrijk, Ierland en Denemarken niet konden akkoord gaan met de hen toegekende hoeveelheden en dan ook hun veto stelden, is de Commissie toch tot opening van een haringvangst overgegaan, die, voor wat de Noordelijke Noordzee betreft, onmiddellijk inging en voor de zuidelijke Noordzee op 1 oktober. Het gevolg hiervan was, dat onmiddellijk ganse vloeten seiners op de haring gingen om de 63 duizend ton op de Westkust van Schotland op de kop te gaan tikken. Het tegenvoorstel van Engeland om minstens tot 1 september te wachten en intussen een reglementatie op deze visserij vast te leggen, werd door de Commissie verworpen. Wat de zuidelijke Noordzee betreft, herinneren we dat het hier gaat om 19 duizend ton die door de Commissie vrij gegeven werd maar die door België en Frankrijk en zelfs door Denemarken die ook 1000 ton toegewezen werd, te weinig werd bevonden.

Om een contingent haring voor de visserij vrij te geven, heeft de Commissie zich laten leiden door de laatste bevindingen van de marinebiologen en op het feit dat het Hof van Justitie, de eenzijdige verbodsmaatregelen op de haring door Groot-Brittannië genomen, onwettelijk heeft verklaard. In feite heeft de Commissie, niettegenstaande het veto van een viertal landen, de kwota opgelegd aan de lidstaten! De Britse minister van landbouw, Peter Walker die thans tot het einde van het jaar voorzitter is van de Raad van ministers van de EEG (niet verwarren met de Commissies) heeft tevergeefs druk uitgeoefend op de Commissie opdat zij de zaak zou uitstellen. Voor Groot-Brittannië is het ondertussen de toegevoegde minister voor de visserij Buchanan-Smith, die voor dit land optreedt in de Commissie. Op aandringen van Groot-Brittannië heeft men dan een systeem ingesteld van vangstmelding twee maal per week. De Commissie zal dan, van zodra de vrij gegeven kwota zullen bereikt of overschreden zijn, onmiddellijk een haringstop uitvaardigen. In Engeland vrees men echter dat dit, haastig in elkaar getimmerd controlesysteem, gebaseerd op de eigen verklaringen en aangiften, niet waterdicht zal zijn.

Anderzijds heeft de Commissie ook laten weten, zo de voorgeschreven regelen en kwota niet zouden gevolgd worden, zij een actie voor het Europees Hof van Justitie zou innemen. Natuurlijk met het voorbeeld van Frankrijk en in mindere mate van België voor de ogen, die in de winter van 80-81 aan beweerde haringvisserij deden, zonder dat er door de Commissie is ingegrepen of is kunnen ingegrepen worden, is dit voor Groot-Brittannië geen voldoende waarborg.

De Britten beweren verder dat, met een niet geleide haringvangst, gezien men, ook van Britse zijde, met volle macht aan de haringvisserij is begonnen, er door een te grote haringaanvoer zeker gevoelige prijsinzinkingen op de afslagen te verwachten zijn. Dit zou dan opnieuw een strop voor de visserij betekenen. Er moet inderdaad niet uit het oog verloren worden, aldus de Britse betrokken kringen, dat intussen heel wat makreel en pilchard de plaats ingenomen heeft van de haring in de verwerkingsindustrie en dat dit de afzet aan haring gevoelig zal schaden.

Buchanan-Smith besluit met de vaststelling, dat hij heel wat voorbehoud te maken heeft over de manier waarop de haringvisserij is heropend. Volgens de voorzitter van de voornaamste Schotse Redersfederatie, Gilbert Buchanan, zal deze visserij zelfs leiden tot een min of meer grote uitverkoop van de Schotse westkustharing. Deze woordvoerder zegt dat deze overhaaste opening, de winst van de drie jaren sluiting totaal zal teniet doen omdat men hierbij vergeten heeft, aan marktordening te doen en een voldoende gevende controle op te zetten. Alhoewel hij aanvaardt, dat ook de eigen Britse en vooral Schotse vloot betrokken is bij deze ongecontroleerde en wilde haringvisserij, moet hij toch protesteren tegen deze praktisch volledig vrije visserij. De voorzitter van deze Schotse Redersfederatie noemt het, op deze manier vrijgeven van de haringvisserij, een groot schandaal! en terzelfdertijd een reden des te meer om uit de EEG te gaan stappen. Een ander woordvoerder van de Schotse Redersfederatie, de heer David Aitchison, meende dat de Schotse reders niet anders kunnen dan nu ook maar volle bak op de haring te gaan varen, vermits de Nederlanders, Denen, Westduitsers, enz. onmiddellijk met hun grootst mogelijk haringvloot zijn komen opstomen.

Wij zelf zouden het anderzijds jammer vinden, indien, door een te grote aanvoer, tevens door een gemis aan marktordening, grote hoeveelheden haring de weg naar de vismeelfabrieken zouden gaan vinden. Het is inderdaad niet daarom, dat men praktisch vier jaar

lang zich onthouden heeft van een haringvisserij.

MASSA HARING NAAR VISMEELFABRIEKEN VERWEZEN

Zoals te voorzien was, heeft het plots openen van een soort wilde-haringvisserij en het gebrek aan marktordening er voor gezorgd, dat massas haring in Groot-Brittannië naar de vismeelfabrieken worden verwezen. Het is inderdaad onaannemelijk dat men al die jaren een verbod op de haringvisserij heeft uitgevaardigd om de langzaam herstellde stocks dan te zien aantasten voor vismeel doeleinden. Dat was nu wel niet het inzicht van de Britse, maar vooral Schotse seinetreilers, maar de ongecontroleerde en wilde aanvoer van duizenden ton haring in enkele dagen tijd, heeft er aldus over beslist. Aldus werd van de aangevoerde 600 ton, slechts 70 ton haring verkocht te Ullapool in Schotland, terwijl nog duizend ton opgegeven werd in de verwachtingen van naar deze haven opstomende seinetreilers. Frazerburg zag slechts 70 ton door kopers opgenomen van de 400 aangevoerde ton, maar zelfs deze 70 ton werd later door de kopers geweigerd! Vismeelfabrieken werden overrompeld door aanvoeren van niet verkochte haring en moesten zelfs haring weigeren! De volgende dag bracht de haringvloot te Ullapool 950 ton binnen waarvan eveneens slechts enkele tientallen ton door de handel opgenomen werd. Men trachtte dan afzet te vinden in andere havens en zelfs in het buitenland. Een Russisch faktorrijschip de «Rybatkaye Slava» werd reeds aangekondigd en is, bij het verschijnen van deze regels reeds ter plaatse om de haring op te nemen op zee. Anderzijds werden reeds een tiental Nederlandse treilers genoteerd die volle bak aan het vissen waren. Men vrees nu in Groot-Brittannië dat de 55 duizend ton vrijgegeven haring door de treilers uit de lidstaten ten spoedigste zullen weggevoerd worden en dat de haringvisserij door een gebrek aan organisatie, marktordening en aanvoerregeeling een grote flop wordt voor de deelnemende rederijen en ten slotte zal uitdraaien op een visserij ten dienste van de vismeelfabrieken.

Ondertussen onderzoekt de Britse minister voor landbouw, bijgestaan door zijn medeminister die in het landbouwdepartement speciaal de visserij vertegenwoordigt, de heer Buchanan-Smith, of de Commissie, tegen de wil in van de Ministerraad van de EEG, waar het juist aan de Britse minister Walker de beurt is om het voorzitterschap waar te nemen, wel de toelating tot een haringvisserij mocht geven. Een woordvoerder van de Britse «Herring-buyers association», de heer Mc Fadden, wist nog te ver-

klaren, dat de haringkopersorganisatie werkelijk verrast werd door het plotseling vrijgeven van een 55 duizend ton contingent haring, waaronder 37 duizend ton voor de Britten. Deze organisatie was slechts twee dagen voordien op de hoogte en het was onmogelijk voor de verwerkingsbedrijven om in zo'n korte periode alles klaar te krijgen om dergelijke massa haring te ontvangen. Men was zelfs bereid om de invoer van rauw materiaal voor verwerking aanzienlijk te verminderen, maar de aanwezige stock hiervan moet eerst verwerkt worden. Bepaalde andere verwerkingsbedrijven hadden sinds enkele jaren hun machines in bergplaatsen opgeslagen en voor deze bedrijven neemt het zeker meer dan een week in beslag om alles terug in gereedheid te brengen. Haring aangevoerd in de Schotse havens werd door de vismeelfabrieken aangekocht aan 2,80 tot 3,80 fr. het kgr., hetzij 140 tot 190 fr. de ben. Voor menselijk verbruik aangekocht noemde men prijzen in de afslag van 12 tot 14 fr., hetzij van 600 tot 700 fr. de ben. Toen het vrijgeven van een haringvisserij bekend werd, lagen ongeveer een vijftiental Britse seinetreilers binnen in verscheidene Schotse havens en deze gingen er natuurlijk onmiddellijk op los. Anderen waren op zee, op makreelvisserij of op bodemvisserij. Verscheidene van deze treilers die onmiddellijk op haring uitvaardigen verwezenlijkten vangsten van rond de 100 ton. De grootste aanvoer door één enkele treiler in de markt gezet was deze van de «Torsver», een treiler van 42 meter die 150 ton, hetzij 3 duizend van onze benen op de markt zette. Hiervan werd slechts 15 ton, hetzij 300 benen opgenomen voor consumptie. Triestig, want «one herring a day keeps the doctor away».

En nu ging de springlevende haring waar we allen naar verlangen, naar de vismeelfabrieken!

Oersterke vislijnen

Zwaar gevet, dubbel gegalvaniseerd



BEL YMUIDEN STORES

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

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 32 00 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(8234V)

HARDE DEENSE REAKTIE OVER DE KWOTAVERDELING VOOR DE HARING

Een land dat zich het meest gefrustreerd voelt wat de opdeling in nationale kwota van de vrijgegeven haring betreft, is zeker wel Denemarken.

Denemarken wordt niet betrokken in de opleiding van de 55 duizend ton haring op de Westkust van Schotland en krijgt slechts quitzend ton toegewezen in de zuidelijke Noordzee. De Deense vertegenwoordiger noemde dit een belediging voor de Deense regering. Hierbij wordt natuurlijk zedig verzwegen dat Denemarken, sinds vijf jaar, dat wij zeggen sinds de invoering van de haringstop in 1977, een contingent van 55 duizend ton toegewezen kreeg in het Skagerak-Kattegat. Dit werd wel enigszins in de hand gewerkt door de toenmalige Deense commissaris voor de landbouw en visserij, de heer Gundelach, maar het blijft een feit, dat alleen Denemarken aan de haringvisserij kon blijven en het visje naar genoegen aan de partnerlanden kon verkopen. Het is duidelijk dat een visserij op de haring vanwege de andere partners, het Deens monopolie zal doorbreken. De Deense reactie, dat zij praktisch niets krijgen van de nieuwe haringkook, is dus niet alleen om die reden ingegeven, maar eveneens om reden dat hun bevoorrechte positie op de EEG-haringmarkt aan het wankelen gaat.

Ook de Franse minister, de heer Le Pensec die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, is niet te spreken over het aan zijn land toegekend contingent, evenmin over het niet aanvaarden van zijn voorstel om 40 duizend ton haring vrij te stellen voor de visserij in het zuidelijk deel van de Noordzee in plaats van de 20 duizend ton. Ook België kon zich niet verenigen met de haar toegekende duizend ton, die men de moeite niet waard acht voor het opslaan van de haringkop-pels van hun haringnetten en vis-tuig. Ook de Nederlanders waren niet akkoord omdat zij met het hen toegewezen contingent ook niet aan

hun trekken kunnen komen. Niettegenstaande het niet akkoord gaan van deze 4 landen en van Italië om een andere reden, heeft de Commissie toch doorgezet en een haringvisserij vrij gegeven op basis van haar cijfers. We hebben reeds afzonderlijk gewezen op de Britse reactie, zodat praktisch niemand tevreden is met wat de Commissie naar voren gebracht heeft. Deze incidenten hebben nogmaals gewezen op de zeer broze structuur van de EEG, vooral wanneer het gaat over de afzonderlijke nationale belangen. Voegen we er in elk geval voor meer duidelijkheid aan toe, dat de nationale kwota die door de Commissie voorgesteld zijn, door geen enkel land aanvaard zijn hetgeen niet belet, dat de betrokken visserijvloeden onmiddellijk ter haringvisserij zijn uitgevaren.

In laatste instantie vernamen we nog dat de Commissie gedeeltelijk op haar eigen besluiten is teruggekomen door aan alle landen-lidstaten een bericht te sturen dat de haringvangst voorlopig op de twee derden van de, door de Commissie vastgestelde grootte dient beperkt te worden.

Wat anderzijds is opgevallen, is het feit, dat de woordvoerders van drie landen praktisch niet zijn tussen gekomen op de incidentrijke haringvergadering van de Commissie, namelijk Nederland, West-Duitsland en Groot-Brittannië. Elk land zal daaromtrent wel uiteenlopende redenen hebben. Is Groot-Brittannië niet tussen gekomen, dan moeten we toch schrijven, dat de Britse vakpers zwaar van leer getrokken is en er ook verscheidene tussenkomsten in het Britse parlement te noteren vielen. Het werd in elk geval een zware en moeilijke gang voor de Commissie in het bijzonder en voor de EEG in het algemeen. Dit laat niet toe om te veronderstellen dat men het binnen afzienbare tijd zal eens worden over een gemeenschappelijk visserijreglement.

STOUTE TAAL VANWEGE DE SPAANSE STAATSEKRETARIS VOOR DE VISSERIJ

Uit de internationale vakpers vernemen we dat de Spaanse staatssekretaris voor de visserij, de heer Aldoroso, stoute taal spreekt in verband met de historische rechten van de Spaanse vissers in de EEG-watervaten. Volgens de heer Aldoroso kan Spanje de voortdurende verminderingen die van toepassing zijn bij het uitreiken van visserijvergunningen voor Spaanse vissers in EEG-watervaten niet meer aanvaarden. Sinds 1977, eerste jaar van de proklamatie van de 200 mijlszone in de EEG, zouden de toegekende vergunningen met de helft zijn verminderd en blijven er nog slechts 168 over voor de meer dan 400 hoogzee-treilers, zodat men zich verplicht gezien heeft een beurtsysteem in voege te brengen. Volgens de Spaanse Staatssekretaris moet aan dit bestendig teruglopen van het aantal uitgereikte vergunningen een definitief einde komen en wenst hij onderhandelingen te zien starten om een vast aantal toegekende vergunningen te zien uitreiken om in de EEG-watervaten te vissen. In de optiek van de heer Aldoroso is het verder duidelijk dat dit getal ook hoger dient te liggen. De Franse visserij zou daar zelfs belang bij hebben, volgens de Spaanse Staatssekretaris, want dan zou Spanje ook geneigd zijn de verkoop van Franse zeevisproducten in Spanje gemakkelijker te waarborgen. Dit is natuurlijk een bedekte bedreiging, want het is niet de eerste maal, dat Spaanse vissers opgetreden zijn tegen invoer van visserijproducten uit Frankrijk en de grote lorries die hiervoor het vervoer deden, hetzij het overschrijden van de grens verboden, hetzij de lading over de weg verspreidden. Toen er hen op gewezen werd, dat er een bepaalde terughoudendheid bestaat in het licht van een eventuele toetreding van Spanje tot de EEG, om de Spaanse visserijvloot zo maar tot de EEG-watervaten toe te laten, meende de Spaanse Staatssekretaris dat de Spaanse vissers geen grote handikap zouden vormen voor de vissers uit de andere lidstaten, vermits zij hoofdzakelijk vissen op soorten die minder gewild worden in de bestaande Gemeenschap en op grote diepten die ver van het kustgebied verwijderd liggen. Dit zou dus best kunnen samengaan met de visie van de visserijkringen van de Gemeenschap. Verder wees hij er nog op, dat de Spaanse regering voor het ogenblik aan de voorbereiding van een wet bezig is die de verkoop en aanwezigheid van kleine vis op de Spaanse markten zal verbieden, zoals dit het geval is in de Gemeenschap.

Nochtans zal Spanje er toch aan houden, niettegenstaande de toekomstige intrede van dit land in de EEG, om haar eigen marktpolitiek te bepalen. Bijzonder stoute taal hoorden we nadien wanneer de verantwoordelijke voor de Spaanse visserij ten slotte duidelijk maakte, dat de Spaanse vloot zou blijven vissen waar de-

ze altijd gevist heeft! Wat verder de herstructuratie van de Spaanse vloot betreft, waaronder de Gemeenschap vooral het uitsaneren van de vloot verstaat, zegt de heer Aldoroso, zolang er geen definitief akkoord bestaat kwestie de toetreding tot de EEG, Spanje hiertoe niet kan overgaan! Wij zelf zouden het kunnen anders zeggen en antwoorden dat zolang geen voldoende waarborgen gegeven worden, er geen sprake kan zijn de Spaanse vloot op de wateren van de Gemeenschap los te laten. Anderzijds kennen we de Spaanse vissers bepaald goed genoeg om te weten, dat ze met reglementen zo weinig mogelijk wensen rekening te houden. De verzekering vanwege de Spaanse Staatssekretaris dat zijn vissers geen hinder vormen voor de andere vissers van de Gemeenschap, daar zij bij voorkeur op grote diepte, ver uit de kustgebieden vissen en op vissoorten waarvoor de vissers uit de landen-lidstaten geen belangstelling opbrengen, nemen we ook maar voor wat het waard is. Het opbrengen van heel wat Spaanse vissersvaartuigen, zowel in de Golf van Gascogne als elders in de Gemeenschapswatervaten, bewijst eerder het tegendeel.

Hierinmeren we nog dat Spanje in 1980 zijn aanvoer nog heeft weten op te voeren en jaarlijks meer dan 1,350 miljoen ton aanvoert, dan is de terughoudendheid van de visserijkringen uit de Gemeenschap niet alleen begrijpelijk, maar zelfs noodzakelijk.

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