

het visserijblad

Verschijnt wekelijks
Vrijdag 23 oktober — Nr. 38

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

WAT JONGE SCHIPPERS EN MOTORISTEN MOETEN WETEN

De bouw van een nieuw vissersvaartuig

In ons nummer van 9 oktober hadden wij het over de aankoop van vissersvaartuigen in het buitenland. In dat van 16 oktober over de aankoop van een Belgisch vissersvaartuig, dus in eigen land en wat jonge schippers en motoristen best doen in acht te nemen, vooraleer dergelijke aankoop of liever avontuur aan te gaan.

Thans willen wij het hebben over de bouw van een nieuw vissersvaartuig, daar men ook hieraan alle aandacht dient te wijden omdat het van financieel belang kan zijn en ook inzake de goedkeuring der plannen men vooraf alle voorzorgen dient te nemen.

Het is een feit dat onze vissersvloot aan hernieuwing nood heeft, maar dat het voorhanden zijn van vele miljoenen om tot nieuwbouw over te gaan, zo maar niet voor het grijpen ligt, zodat men een kapitaalcrachtige partner zoekt om ofwel geld te lenen, ofwel er in een P.V.B.A. schep mee te gaan. Wij hebben in ons nummer van 9 oktober daaromtrent reeds duidelijk laten uitschijnen tot welke moeilijkheden of bedrijfsbedrog, de ene ten opzichte van de andere, kan aanleiding geven.

Want het is een feit dat, als een kapitaalcrachtige persoon of firma er enkele miljoenen in steekt, het daarom niet minder waar is, dat een jonge schipper of motorist een toelage krijgt 't zij van de VOZOR, of de Provincie of de Feoga en dit kapitaal en de knapheid van schipper of motorist meer waard zijn of ten minste toch evenveel, als die van een kapitaalcrachtige persoon, die vroeger andere risico's liep met de immobiliën in het buitenland of in andere opbrengende zaken.

De vraag stelt zich ook of een nieuw gebouwd schip nog rendend is. Daarover willen wij het een volgende maal hebben, omdat dit ook van verschillende factoren afhangt en bekeken moet worden langs technische zijde, de visgronden welke men nog kan aandoen en van de geschiktheid of kennis van de persoon, welke het schip op zee leidt.

Ons wordt eerst de vraag gesteld, wat men op het huidig ogenblik nodig heeft om een nieuw schip te bouwen, van wie of waar men toelagen of geld kan krijgen en in welke voorwaarden.

In ons land zijn wij nog niet zover gevorderd, dat onze bevoegde administratie in staat is aan te bevelen welke schepen men mag bouwen, hoe lang, hoe breed, enz... ze moeten zijn, en aan welke moderne technische snufjes ze moeten voldoen om economisch een maximum van rendement te kunnen geven. Want daar komt het precies op aan, nu grote kapitalen vereist zijn bij de bouw.

Het is niet een schip van 36 m. of 24 m. welke men moet bouwen omdat Pierre of Frans of wie ook er zo een heeft met een motor x, maar een schip, waarvan het rendement op deze of gene visgrond het grootst is, rekening houdend met de bekwaamheid van de schipper op een der gronden welke hij het best kent en hem dus het nuttigste blijkt.

Ons Rijksstation o mraad te geven, zou al een veel belangrijker rol moeten kunnen vervullen, al kan men van onze regeringsambtenaars ook niet verlangen, dat ze in dat opzicht meer weten dan een beroepsmen.

Wat onze visserijscholen betreft, zijn ze twintig jaar ten achter en kunnen ze ons niet wijs maken noch bewijzen, dat ze zich veel aangepast hebben aan de moderne technische en wetenschappelijke vooruitgang inzake vistuig, apparatuur, enz...

Ook hier is een volledige omwenteling nodig welke minister Calewaert op zijn laatste zeereis met de O.29 ten volle begrepen heeft. Maar zal zijn opvolger het doen ?

Dit alles doet ons afwijken van de vraag : wat dient in acht genomen bij nieuwbouw ?

NIEUWBOUW

Wanneer men aan nieuwbouw wij doen, dient men wel te overwegen welk schip, hoe lang, hoe breed, hoe diep en hoe het moet gebouwd opdat het met de bokken, met de planken en eventueel voor een speciale visserij, zoals de haring, zo is opgevat dat het economisch het meest rendeerbaar zou zijn.

Dat is nu eenmaal het werk van bevoegde raadgevers.

Maar wie zijn die ? Zijn het bekwame, ondervindingrijke schippers zelf ? Best mogelijk ! En is buiten hen het dan niet geraadzaam nog het advies in te winnen van mensen die het vak, dus de visserij goed kennen ? Zijn hier dus al geen belangrijke wenken of raadgevingen te vragen aan ons Rijksstation ? Waarom niet ? Met de weinige middelen waarover men er beschikt, kan die raad kostbaar zijn.

En voor wat de bouw zelf betreft, wat mag en niet mag, wat al of niet dient in acht genomen te worden als men begint te bouwen, kan de Zeevaartsinspectie zelf een nuttige rol spelen.

Zoals dit lichaam in de laatste jaren ingesteld is, is dit niet van belang ontbloot.

Eens daarover gefixeerd, zal men nu de vraag stellen, wat kost een schip, hoe en wie financieert het en wat dient gedaan.

Op het huidig ogenblik is het meest typisch voorbeeld, dat van een 27 m. à 34 m. schip te noemen, althans in België.

In de veronderstelling dat men bouwt, dient vooraleer te beginnen, het plan met een aanvraag in driedubbel ingediend bij de Zeevaartsinspectie.

Dit wordt nog veel te veel verwaarloosd, zodat het niet te verwonderen is, dat er achteraf allerlei opmerkingen, wijzigingen en veranderingen geëist worden.

Vooraleer men een scheepsbouwer opdracht geeft, dient zorgvuldig het lastenboek bestudeerd om ook hier achteraf moeilijkheden te vermijden, en dient daarbij een waarborg geëist, dat de plannen door een classificatiebureau of bekwaam scheepsbouwkundige zijn goedgekeurd.

Want in de laatste jaren heeft het niet voldoen aan deze eisen of het verwaarlozen er van, aanleiding gegeven tot verschillende moeilijkheden tussen werf, reder en zeevaartsinspectie.

Eens dat vaststaande, en men op de ene of andere wijze over het nodige kapitaal beschikt, vraagt men de goedkeuring van de ingediende plannen en een scheepskrediet en zendt men zijn aanvraag in vier dubbel naar de heer Directeur Generaal van het Zeewezen, Aarlenstraat 104, 1040 Brussel, die terzelfdertijd voorzitter is van het Technisch Comité voor Scheepskrediet.

Deze zelfde vraag om kredieten te bekomen stuurt men naar de directie van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid, Sterrenkundelaan 14 te 1030 Brussel en een kopij naar de afdeling N.M.K.N., Hoefijzerlaan 14 te 8000 Brugge.

De aanvraag bij het Zeewezen moet stipuleren, welke financiële tussenkomst men verlangt en over welke middelen en garanties men beschikt om tot die bouw over te gaan.

Het Technisch Comité, waarin ambtenaars en vertegenwoordigers

(Zie vervolg blz. 2)

DE BOUW VAN EEN NIEUW VISSERSVAARTUIG

(Vervolg van blz. 1)

van allerlei organismen zetelen, onderzoekt deze aanvraag en adviseert de minister of vraagt bijkomende inlichtingen. Daar kan men dan tot maximum 80 % bekomen als scheepskrediet, vanaf heden aan een interestlast van vier %.

Dit krediet moet jaarlijks met de interest voor een vijftiende afgelost worden en loopt dus gewoonlijk over 12 à 15 jaar. Men kan het ook in een kortere termijn aflossen.

EN DE TUSSENKOMSTEN ?

Voor aanvragen vóór één juni 1981 gedaan, kregen jonge schippers, motoristen en gevestigde reders, een toelage van het VOZOR-fonds.

Dit fonds is voorlopig daarvoor gesloten en zo er nog gelden overblijven, wat mogelijk is, moet een nieuw Kon. Besluit uitgevaardigd worden en bepalen in welke nieuwe voorwaarden men in aanmerking komt. Maar dat is werk voor later, waarvan wij tijdig onze lezer zullen inlichten en waarop men zich, althans nu, niet kan steunen.

Buiten deze financiële tussenkomst is eindelijk de beslissing van de Provinciale Raad van 26 maart 1981, bij Kon. Besluit van 31 juli goedgekeurd, waarbij aan vissers die bouwen, een hulp verleend wordt van twee en half miljoen frank, verdeeld over drie jaar en wel het eerste jaar één miljoen, het tweede en derde jaar telkens 750.000 frank.

Deze regeling is van toepassing vanaf 1 januari 1981, maar de nodige kredieten hiervoor moeten nog door de provincieraad goedgekeurd worden, wat thans nog niet mogelijk is, zodat men de verkiezingen zal moeten afwachten en de nieuwe samenstelling van de Provincieraad om deze toelagen te zien goedkeuren. In dat verband belet het de nieuwe reders, die in 1981 de bouw van een schip aanvragen, niet, die aanvraag te doen, in voorwaarden waarover we het in een ander artikel hebben inzake de provinciale toelage. (Zie blz. 3)

De vraag wordt ons ook gesteld welke waarborgen men moet hebben om 80 à 85 % krediet te bekomen.

Bij ondervinding is het ons bekend dat niet alleen het te bouwen schip in eerste hypotheek genomen wordt, maar daarenboven de waarborg geëist wordt van een onroerend goed van een of beide partners, die een waarborg moet zijn voor het terugbetalen van het verleend krediet dat tot veertig miljoen frank en meer kan uitlopen.

EN DE FEOGA ?

En als men dan van de FEOGA een tussenkomst van 25 t.h. verlangt, wat nog steeds mogelijk is, waarom dan geen raad en inlichtingen gevraagd aan onze Visserijdienst te Oostende, waar men nuttige wenken zal kunnen geven en de „would be” reder er zal kunnen op wijzen dat, om daarvan te kunnen genieten, men geen schip mag bouwen, waarvan de afmetingen TUSSEN DE LOODLIJNEN groter is dan 24 m.

Voor deze schepen waarvan de lengte over alles 29 à 30 m. kan bedragen, is er grote kans, althans nu nog, om daarvan te genieten, wat een enorme steun moet betekenen, zelfs wanneer de N.M.K.N. haar procent aan lening tot 70 t.h. herleidt.

EN DE HUMANISERING ?

Dit schijnt voor vele jongeren nog een onbekende.

Onze scheepsbouw kan rekening houden met een beter geschikt maken van de levensmogelijkheden aan boord, 't zij voor de kapitein in zijn stuurhuis, 't zij voor huishoudelijker en beter slaap- en eetgelegenheden, enz.

Ook hier kan een steun gevraagd in voorwaarden die door het Ministerie van Arbeid en Sociale Voorzorg zijn vastgelegd en waarvoor men zich gerust tot het Rijksstation voor Zeevisserij, tot Hand in Hand of tot Hulp in Nood mag wenden.

Wij hopen dat deze kleine uitleg, hoe onvolledig misschien ook, vele jongeren nuttig zal zijn.

Hulp in Nood en Hand in Hand Oostende en Zeebrugge zijn steeds bereid, hen die raad nodig hebben of een bouw aanvraag willen indienen, daarin te helpen of raad te geven. Voor de rest zijn de Ministeries van Verkeerswezen, Landbouw en het Rijksstation voor Zeevisserij aangewezen en hoeft men geen beroep te doen op kostelijke raadgevers wie het ook zijn moge.

P. Vandenberghe.

NOG EEN NIEUWE TREILER VOOR ZEEBRUGGE

Z. 300 «VEERMAN» WORDT IN BEDRIJF GENOMEN

Op zaterdag 7 november a.s. wordt in de vissershaven van Zeebrugge een nieuwe trailer in bedrijf genomen. Het gaat met name om de Z.300 „Veerman” die voor de gelijknamige rederij werd gebouwd op de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp. Zaakvoerder van de rederij is de h. François Vlietinck die tot voor kort de Z.500 „De Hoop” uitbaatte; nu wordt de exploitatie verzekerd door zoon Robert. De verdere afwerking van de „Veerman” gebeurde op de werf Van Assche te Oostende. De nieuwe trailer wordt voortgestuwd door een dieselmotor Mistubishi met een vermogen van 270 PK. Wij komen hierop terug naar aanleiding van de dooplechtigheid.

DE N.709 BRACHT

61 MANDEN HARDERS BINNEN !

Het gebeurt niet alle dagen, zelfs niet om het jaar, dat een vaartuig

aan de afslag komt met een drie duizend kg. harders, een zalmachtige vissoort die zeer gewild wordt en van uiterst goede kwaliteit is.

SCHADEGEVALLEN

— Tijdens het vissen werd aan boord van de N.3 «Frederick-Partrick» plots een hevige schok gevoeld op het achterschip. Bij nazicht bleek dat zich een stuk polyethyleen tros op de schroef had vast gezet. Men slaagde er wel in de schroef vrij te krijgen maar de trillingen bleven voelbaar op het achterschip terwijl de motortemperatuur ongeveer 30 graden boven normaal kwam te staan. De visserij werd echter verder bedreven, tot bij het binnen nemen van de netten, de rem van de winch defect geraakte. Noodgedwongen moest men naar Oostende terug keren voor herstelling.

— Op de visgronden kreeg de schipper van de Z.12 «Sabrina» een oproep tot bijstand van de Z.55 voor het binnenhalen van de netten. Bij de Z.55 gekomen, werden de netten binnen gehaald maar tijdens de werkzaamheden is de stuurboordbok van de Z.55 terecht gekomen op de reling en bok van de Z.12. De reling werd door de slag geplooid.

— Op de visgronden hoorde men aan boord van de Z.27 plots een reeks zware kloppen in het achterschip. Onmiddellijk werden de netten gewonden en een nazicht wees uit, dat zich een zware tros op de schroef had vastgezet. Door voortdurend vooruit en achteruit te slaan, werd de schroef vrij gekregen waarop de visserij werd verder gezet. Bij nazicht in de thuishaven bleek dat de beschermband van de schroef langs bakboordzijde in twee is gebroken terwijl de toppen van de vier schroefbladen licht geplooid waren.

— Tijdens het manoeuvreren in de vissershaven van Zeebrugge werd door de Z.296 averij berokkend aan de Z.84. Tijdens het achteruit slaan kwam de Z.296 met de stuurboord achtersteven tegen de bak van de Z.84 terecht waardoor het dek van de bak ontzet werd.

Op dinsdag 20 oktober kreeg men in de Oosteridse afslag een prachtige en zeer goed verzorgde vangst van reder A. Rammeloo, in totaal 61 ben of 3.100 kg. na een afwezigheid van acht dagen. De grote soort werd ingezet aan 261 fr. het kg. om te eindigen op 238 fr., hetzij toch van 12 tot 13 duizend fr. voor een ben van 50 kg. De middenslag werd ingezet aan 220 fr. of elf duizend fr. de ben en de kleinste soort kreeg toch ook nog boven de 200 fr. het kg. Voor de 61 ben toch een besomming die schommelde rond de 650 duizend fr. Samen met de andere zeer goed verzorgde vis, bracht dit vaartuig het in een korte reis toch tot een zeer lonende besomming van 1.084.000 fr.

Reder André Rammeloo uit Nieuwpoort, vroeger samen met zijn broeder Hubert, behoort nu eenmaal tot één der beste rederijen van de Belgische kust, iets waaraan natuurlijk de bovenstebeste bemanning evenmin vreemd is.

Voor de kopers was het binnenbrengen van deze 61 bennen harders eveneens een buitenkansje, welke zie niet onbenut lieten liggen. Buiten de belangstellende kopers waren er eveneens heel wat nieuwsgierigen die deze verkoopbeurt volgden.

We kunnen dan ook niet anders dan André en zijn bemanning geluk te wensen en hen verder behouden vaart en rijke vangsten toe wensen.

VOOR NIEUWBOUWERS

Te koop NIEUWE aluminium MEWAF KANTELPOORT plus skin plaat, hoog 2 m. breed 2,50 m. met nodige aanhang. Zich wenden bureel blad nr. 7755N.

Nog de bouw van vissersvaartuigen

VOORWAARDEN WAARIN DE PROVINCIALE TOELAGE VERLEEND WORDT

In onze verschillende voorafgaande nummers hebben we het gehad over de aankoop van een bestaand vissersvaartuig in het buitenland, het binnenland en heden over de nieuwbouw, waarin we de verschillende eventuele tegemoetkomingen stipuleren en ook verwijzen naar de onlangs goedgekeurde provinciale toelage, welke op 26 maart 1981 door de provincieraad goedgekeurd werd en bij Kon. Besluit van 31 juli 1981 bekrachtigd.

Achteraf werd dit provinciaal besluit door de Europese Commissie lichtelijk gewijzigd, wat de reden is van deze laattijdige nieuwe beslissing, waarvan de kredieten nu dor de nieuwe provincieraad na de verkiezingen moeten vastgelegd worden.

VOORWAARDEN VAN TOELAGE

Hierma volgt integraal het Provincieraadsbesluit, zoals het tenslotte werd goedgekeurd.

We hebben gemeend het volledig te moeten weergeven omdat er achteraf geen verkeerde opvattingen zouden over bestaan.

Het luidt :

DE PROVINCIERAAD VAN WEST-VLAANDEREN,

Overwegende dat het noodzakelijk is de zeevisserijvloot in stand te houden en, gelet op de toenemende veroudering ervan, de nieuwbouw aan te moedigen;

Gelet op artikel 85 van de Provinciewet;

Art. 1. — Binnen de perken van de kredieten die daartoe werden goedgekeurd op de begroting van de Provincie kan de Bestendige Deputatie investeringstoelagen verlenen aan **Belgische reders woonachtig in West-Vlaanderen of rederijen waarvan de bedrijfszetel gevestigd is in West-Vlaanderen, voor de nieuwbouw van zeevisserijvaartuigen die in West-vlaamse havens ingeschreven worden.**

Art. 2. — Het bedrag van de provincietoelage wordt vastgesteld op **10 %** van de investering tot nieuwbouw, doch is **beperkt tot maximaal 2.500.000 fr.**

Art. 3. — De provinciale toelage kan toegekend worden in **drie jaarlijkse schijven** waarvan de **eerste** schijf ten bedrage van **één miljoen frank** kan uitbetaald worden **in het jaar van de tewaterlating** en de **twee volgende schijven** van telkens **750.000 fr.** in de loop van de **twee volgende jaren.**

De Bestendige Deputatie kan tot vervroegde betaling beslissen zo de in de begroting ingeschreven en goedgekeurde kredieten zulks toelaten.

Art. 4. — De **aanvraag** moet ingediend worden **uiterlijk drie maanden na de ondertekening van het contract tot nieuwbouw** tussen de reder of rederij en de scheepsbouwer.

Voor de nieuwbouw waarvoor de contracten tussen de reder of de rederij en de scheepsbouwer werden ondertekend in 1980 en 1981, mogen en dit tot uiterlijk 31 december 1981, de aanvragen voor investeringstoelagen worden ingediend buiten de in het vorig lid bepaalde termijn van drie maanden.

Art. 5. — Het vaartuig waarvoor op basis van dit besluit een premie werd toegekend mag gedurende tien jaar na de ingebruikneming niet worden vervreemd of onttrokken aan de zeevisserij noch in andere dan Westvlaamse havens ingeschreven worden.

Bij niet-naleving van één of meer van deze voorwaarden dient de ontvangen premie terugbetaald te worden.

Wordt niet als vervreemding beschouwd de inbreng in een Belgische handelsvennootschap ter zeevisserij waarin de premiegenieter tot het beëindigen van deze periode van tien jaar aandeelhouder in het maatschappelijk kapitaal blijft.

Het totaal verlies van het schip geeft geen aanleiding tot de terugbetaling van de premie.

Art. 6. — De Bestendige Deputatie, belast met de uitvoering van dit reglement, is gemachtigd alle onderrichtingen en regelen voor te schrijven die noodzakelijk mochten blijken voor het toekennen of uitbetalen van de toelagen. Zij is eveneens bevoegd alle onderzoeken in te stellen of te laten instellen die zij nuttig of nodig acht voor het nagaan van de juistheid van de verstrekte gegevens of voor andere doeleinden.

Art. 7. — De Bestendige Deputatie doet billijkheidshalve uitspraak over al de betwistingen of gevallen die niet voorzien zijn in dit reglement.

Art. 8. — Dit reglement is van toepassing vanaf 1-1-1981.

Brugge, 26 maart 1981.

Dit besluit laat aan duidelijkheid niets te wensen over. De reders of vissers die meerdere uitleg verlangen of hun aanvraag wensen te doen, mogen zich steeds tot Hand in Hand Zeebrugge of Hulp in Nood te Oostende wenden.

P. Vandenberghe.

DE WERF DEGRAEVE VIERT DE BOUW EN DE DOOP VAN ZIJN 60^e VISSERSVAARTUIG

Het is volgende week zaterdag 31 oktober 1981, dat om 14.30 uur

aan de nieuwe werkhaven van Heist, de doop en het in de vaart brengen van het 60^e vissersvaartuig van de enige scheepswerf van Zeebrugge, zal geschieden.

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

Dit vaartuig de «Blue Angel» werd gebouwd voor rekening van Mijnheer en Mevrouw Constant Couwzyser-Demeulenaere. De meter van het schip zal niemand minder zijn dan de vrouw van de scheepsbouwer zelf en als peter zullen we volksvertegenwoordiger Manu Desutter, zeer wel gekend in de Heistse zeevisserijmiddens, kunnen begroeten. Na de doop is er in de salons van het hotel Ter Poel een receptie en om 19 u. het feest van de doop en de viering van het 60-jarig bestaan van de werf.

We hopen hierop te dezer gelegenheid terug te komen.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Verbroedering der zeelieden

Voor de zoveelste maal heeft de Verbroedering der Zeelieden een verweerschrift samengesteld omdat de zeelieden die op Belgische of geallieerde schepen gevaren hebben onder de tweede wereldoorlog, oudstrijders zijn. Dit zelfde geldt voor onze vissers.

Terwijl dit reeds in al de andere landen gebeurde, waar men zich erkentelijk betoonde tegenover de grote inzet van betrokken zeelieden, waarbij velen het met de dood bekochten, worden zelfde mensen in ons land nog altijd als een groep bedelaars aangezien. Het verweerschrift is dan ook een aanklacht en klinkt wrang, somtijds sarcastisch zelfs wanneer men het heeft over de vele hoge peten in de ministeriële kabinetten die absoluut geen gehoor verlenen aan de rechtmatige eisen van de Verbroedering der Zeelieden. Zij zelf hebben immers die gevaren nooit meegemaakt of voelen niets voor de zeelieden.

Inderdaad, volgens de toenmalige directeur-generaal De Vos op 25 juli 1949 was deelnemer aan de koopvaardij en bevoorrading van de Landing van Normandië, geen oorlogsfeit (!). Volgens vlieger luitenant-generaal van Rollegem, in een uitspraak van 19-12-1965 werden de zeelieden nooit als leden van de Belgische strijdkrachten in Groot-Brittannië aangezien. Luitenant-gen. van Rollegem zou dus zeker zijn mees opgetrokken hebben moesten deze zeelieden zelfde rechten toegekend worden als de strijdkrachten. Minister De Paepe, deed

het nog gortiger in 1963 met zijn gezegde dat de opvoeding van de zeelieden beschouwd wordt als dienstonderbrekend verlof!

De oudere generaties herinneren zich in dit verband nog goed hoe de konvooiën van bevoorradingsschepen voortdurend door vliegtuigen en onderzeeboten bestookt werden en het gevaar aan boord even groot was, zo niet groter, dan aan het front. Ook de vissers worden naar dezelfde maat gemeten. Geen begrip voor het feit dat zij in moeilijke omstandigheden de bevoorrading van het land in stand hielden en het gevaar aan boord even groot was, zo niet groter, dan aan het front. Ook de vissers worden naar dezelfde maat gemeten. Geen begrip voor het feit dat zij in moeilijke omstandigheden de bevoorrading van het land in stand hielden en het gevaar aan boord even groot was, zo niet groter, dan aan het front. Ook de vissers worden naar dezelfde maat gemeten.

Men heeft vergeten dat 221 vissers tijdens de oorlog hun leven lieten op zee door oorlogsfeiten. Die cijfers zijn ter beschikking in de ongevallenkas voor Vissers te Oostende, waar ondergetekende griffier was en het wel en wee van onze vissers heeft meegemaakt en weet hoe zij steeds deze gevaren hebben getrotseerd.

Het zint België niet om zeelieden en vissers te eren en te gedenken, maar zeker is dat deze houding vanwege de regering, de ministerkabinetten en de hoge ambtenaren hen niet siert. Deze behandeling is zeker geen aanmoediging om zijn land in de toekomst te dienen.

P. Vandenberghe.

GEVOELIGE VERHOOGING VAN OPVANGPRIJZEN DOOR BRITTEN GEVRAAGD

De Britse producentenorganisaties, waaronder zowel de Engelse, Schotse als deze van Wales, hebben reeds op verscheidene bijeenkomsten laten weten dat zij een gevoelige verhoging van de opvangprijzen zullen bepleiten. Zo zal onder meer voor wijting „4" alleen reeds een verhoging van 90 % gevraagd worden mits deze gegut is.

In dit verband hebben de Engelse en de producentenorganisaties van Wales reeds een onderhoud gehad met de ministeriële diensten.

Verleden week vrijdag kwamen ook de Schotse producentenorganisaties aan de beurt om de verhoging te bespreken met het Schots departement.

Alan Aitchison, hoofd van de Engelse-Schotse producentenorganisaties, heeft ter zake reeds laten weten, dat substantiële verhogingen werden gevraagd voor de hoofdsorten.

We kunnen ons dus voor 1982 aan een verhoging van de opvangprijzen verwachten, alhoewel het duidelijk is, dat de producentenorganisaties niet alles zullen krijgen.

Inderdaad zou een te gevoelige verhoging, enerzijds een te grote weerslag kunnen hebben op de detailhandelsprijzen en mede dus op de indeks, terwijl dit ook een aanmoediging zou zijn voor de invoer van vis uit derde landen die aldus gemakkelijker zou kunnen concurreren tegen de binnenlandse prijzen.

Alhoewel men nu de procedure korter gemaakt heeft om aldus in geval van te overvloedig aanbod uit derde landen, de grenzen binnen enkele dagen voor deze invoer te kunnen sluiten, moet men toch met dit element rekening houden. Anderzijds zit de Britse regering ook wel met het probleem dat de Britse huishoudster graag aan een goedkoop stukje kabeljauw of kabeljauwfilet geraakt en dat een te sterke stijging van visprijzen zeker niet welgevallig zal aankomen bij een ganse groep mensen met een eerder bescheiden inkomen.

We menen dan ook dat de opvangprijzen voor 1982 wel zullen opgetrokken worden maar zeker niet in de mate vooropgesteld door de Britse producentenorganisatie.

● TE HUUR GEVRAAGD : Een grote hanger te Oostende of omgeving van 7 à 800 m.2. Schrijven bureau blad, nr. 8753.

Uurtabel der afvaarten

Voor de week
van 25-10-1981 tot 31-10-1981

UURTABEL DER OVERVAARTEN : SCHEPEN

Afvaarten uit Oostende naar
Dover Western Docks :

- Dagelijks te 10u05 en te 14u50
- Dagelijks te 07u35, behalve op 25 en 31-10-1981

Afvaarten uit Oostende naar
Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 20u45
- Dagelijks te 05u00, behalve op 25, 26 en 31-10-1981
- Dagelijks te 17u00 en te 23u00, behalve op 31-10-1981
- Op 25-10-1981, bijkomende afvaart te 08u00

Afvaarten uit Oostende naar
naar Folkestone :

- Dagelijks te 01u45 en te 05u15
- Dagelijks te 03u30 en te 06u40, behalve op 25-10-1981

Afvaarten uit Dover Western Docks

- Dagelijks te 11u40, te 15u45 en te 10u10

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 01u00
- Dagelijks te 03u00, behalve op 25-10-1981
- Dagelijks te 07u00, behalve op 25 en 31-10-1981
- Dagelijks te 09u00, behalve op 25, 26 en 31-10-1981
- Op 25-10-1981, bijkomende afvaart te 12u00
- Dagelijks te 21u00, behalve op 31-10-1981

Afvaarten uit Folkestone :

- Dagelijks te 22u45
- Dagelijks te 01u10, behalve op 25-10-1981
- Dagelijks te 20u55, behalve op 31-10-1981

UURTABEL DER OVERVAARTEN : JETFOIL

(draagvleugelboten)

Afvaarten uit Oostende naar
Dover Western Docks :

- Dagelijks te 08u40, te 11u50, te 13u50 en te 19u45

Afvaarten uit Dover Western Docks

- Dagelijks te 10u25, te 13u25, te 15u25 en te 21u05

naar Oostende :

NOTARIELE AANKONDIGING

Kantoor van Notaris
EDOUARD VAN CAILLIE
te 8390 Knokke-Heist
Graaf d'Ursellaan 36
(tel. 050 - 51 13 53)

en Notaris
PIERRE DE MAESSCHALCK
te 8400 Oostende
Prinses Stefanieplein 9
(tel. 059 - 70 23 29)

DEFINITIEVE TOEWIJZING
na opbod

Op MAANDAG 26 OKTOBER 1981 om 16 uur stipt in de Conferentiezaal van het Stadhuis te Oostende, van :

TWEE HANDELSHUIZEN EN TWEE WOONHUIZEN (samen één blok vormende)

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

KOOP EEN :

WOONHUIS Voorhavenlaan nr 61, groot 72 m², bevattende kelders en 3 appartementen.

Onmiddellijk vrij mits betaling,
**HOOGST GEBRACHT
op slechts 500.000 F.**

KOOP TWEE :

HANDELSHUIS, Voorhavenlaan nr 63, groot 110 m², bevattende : kelders, winkelruimte en 2 appartementen.

Gebruik : wachttal en bureel verhuurd mits 6.180 fr. om de 3 maand overige onvergeld gebruikt.

**HOOGST GEBRACHT
op slechts 605.000 F.**

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.

**HOOGST GEBRACHT
op slechts 500.000 F.**

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.

**HOOGST GEBRACHT
op slechts 500.000 F.**

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

RECHT VAN SAMENVOEGING.

Alle verdere inlichtingen ten kantore van voornoemde Notarissen.
(8744V)

DE BRANDSTOFFPRIJS OMHOOG

Eens te meer werden de brandstofprijzen verhoogd van prijs. Vanaf heden donderdag zijn de prijzen van 0,35 fr. per liter verhoogd voor de mazout, met BTW komt dit op 0,41 fr. meerprijs.

VOOR DE VISSERIJ WORDT DE OFFICIELE PRIJS VAN GASOLIE 11,53 FR., daar in de visserij geen ander soort brandstof gebruikt wordt. Wat het verbruik te lande betreft, luidt de nieuwe verkoopprijs vanaf heden als volgt :

	Wijziging	Nieuwe prijs (BTW inbegr.)
Super benzine	ongewijzigd	29,60 fr./l.
Normale benzine	ongewijzigd	28,60 fr./l.
Dieselolie + 0,44	zone 0	21,21 fr./l.
	zone 1	21,25 fr./l.
	zone 2	21,30 fr./l.
Stookolie + 0,41	zone 0	13,41 fr./l.
	zone 1	13,44 fr./l.
	zone 2	13,49 fr./l.
Lichte fuel-oil + 0,41	zone 0	13,34 fr./l.
	zone 1	13,37 fr./l.
	zone 2	13,42 fr./l.
Extra-zware fuel-oil ongewijzigd	zone 0	8,337 fr./l.
	zone 1	8,373 fr./l.
	zone 2	8,431 fr./l.
Butaan in flessen	+ 0,50	31,51 fr./kg.
Propaan in flessen	+ 0,60	35,15 fr./kg.
Propaan in bulk	+ 0,59	26,80 fr./kg.
LPG	+ 0,32	16,66 fr./l.

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.
Bestuur van Waters en Bossen
Ministerie van Financiën.
Kantoor der Domeinen en Penale Boeten.

OPENBARE HOUTVERKOPING BIJ OPBOD

IN DE STAATSBOSSEN TE HOUTHULST,
ZEDELGEM-JABBEKE en de
STAATSDUINEN te DE HAAN (WENDUINE)

Op dinsdag 10 november 1981, om veertien uur, in de herberg
„DE JACHTHOORN”. Eugene de Grootestraat, 60, Houthulst.

	Houthulst	Staatsduinen Wenduine	Zedelgem-Jabbeke (Vloetenveld)
Eiken en essen	66 m3	6 m3	33 m3
Allerlei	21 m3	14 m3	8 m3
Beuken	51 m3	2 m3	28 m3
Spar-Douglas	9 m3	—	23 m3
Dennen-Lork	80 m3	60 m3	117 m3
verdeeld in	7 kavels	2 kavels	5 kavels

Tevens is een hakhoutkapping in de Staatsduinen te Wenduine voorzien over ongeveer 1 ha, verdeeld in 2 kavels.

De catalogus betreffende onderhavige verkoping is te bekomen bij de Ontvanger der Domeinen en Penale Boeten te 8480 Veurne, Stationplaats 8, Tel. 058/31.27.60.

De veiligheidsvoorwaarden liggen ter inzage bij dezelfde ambtenaar en bij de Rijksingenieur van Waters en Bossen, Twijnstraat 6 te 8000 BRUGGE.

De niet verkochte kavels zullen zonder verder bericht opnieuw te koop gesteld worden bij verzegelde inschrijving, waarvan de opening zal plaatsgrijpen op dinsdag 24 november 1981, te ELF uur in het kantoor van de Ontvanger der Domeinen en Penale Boeten te 8480 Veurne.

(8750V)

HYPPOLIET BEYEN OVERLEDEN

Op 69-jarige leeftijd is dinsdag jl. schielijk de h. Hyppoliet Beyen overleden. De afgestorvene, echtgenoot van mevrouw Eugénie Lambrecht, genoot in de Nieuwpoortse visserijmiddelen een grote bekendheid. Eerst als visser, nadien als reder en ten slotte als vishandelaar.

Hyppoliet Beyen werd geboren te De Panne op 27 december 1912 als tweelingbroer van August Beyen. Zijn vader, Engel Beyen, was eveneens een bekend figuur aan de Westkust. Engel Beyen was vóór de oorlog reder van de P.93 „Radium”, een Engelse smack en werd nadien zelfs schepen van De Panne. Het was dus voorbestemd dat ook Hyppoliet Beyen en broer August de grote vlakke zouden optrekken. Dat gebeurde dus maar in 1936 liet Hyppoliet Beyen een nieuw schip bouwen op de scheepswerven Hillebrant te Oostende. Het werd de N.58 „Abel Dewulf” en met dat vaartuig zou Hyppoliet Beyen geschiedenis helpen schrijven. Toen de Duitsers tot in onze kotreien doorbraken vluchtte Hyppoliet Beyen met zijn familie en nog andere passagiers naar Frankrijk. In het vissersplaatsje St.-Vaast le Hague werden de passagiers aan wal gezet en werd de N.58 „Abel Dewulf” met opvarenden ingezet voor de evacuatie van Duinkerken. De naam van het vaartuig en de bemanningsleden werden trouwens opgetekend in het „Gulden Boek van het Zee-wezen” voor Duinkerken. Hyppoliet Beyen verbleef nadien gedurende gans de oorlog in Engeland, meer bepaald in Brixham, tot hij na de oorlog terug keerde naar Nieuwpoort en tot in het begin van de vijftiger jaren verder de visserij bedreef. Nadien werd het vaartuig verkocht aan reder Jean Desaever en werd de N.740. Hyppoliet Beyen trok zich echter niet terug uit het visserijbedrijf want hij begon in Westende een vishandel die spoedig zeer goed floreerde.

Hyppoliet Beyen, die gekend stond als een goed en gedienslig man, was tevens een van de vooraanstaande figuren bij de Federatie der Zeelieden van de beide oorlogen, afdeling Westkust.

De rouwdienst grijpt plaats op zaterdag 24 oktober a.s. om 10 u. in de H. Theresiakapel te Westende-Bad gevolgd door de bijzetting op de begraafplaats te De Panne.

Ons blad biedt aan de familie zijn oprecht rouwbeklag aan.

Verenigde Staten

In Seattle in de Verenigde Staten wordt op de Internationale Visserijtentoonstelling, die doorgaat op 25 oktober, door 'n Noorse firma 't al-lernmodernste langlijnvisserijsysteem voorgesteld. De nieuwe machine is één meter breed op twee meter lang en kan zelfs gebruikt worden in vaartuigen vanaf 10 meter. De lijn wordt uitgeschoten met een snelheid van 4 haken per seconde, hetzij meer dan 14 duizend haken per uur. Dezelfde machine zorgt voor het automatisch snijden van het aas, het azen zelf en het vervangen van de haken ! Onze oude IJslanders op de lijnvisserij die alle handelelingen in ijskoude temperatuur en nattigheid met de handen afdeden, zouden eens moeten terug keren. De vissers zijn heren geworden, zouden ze zeggen ?

X X X

De Internationale Visserijtentoonstelling in Seattle in de Verenigde Staten is de grootste aller gekende visserijtentoonstellingen. Er zijn nu reeds 450 tentoonstellende firmas met standen. Het meest „up-to-date” nieuw vistuig, apparatuur, technische vindingen, enz., motoren, onderdelen en zo meer, worden er aanschouwelijk tentoongesteld.

Deze „expo” start op 25 oktober.

AVIA

N.V. ROSSEEL

BRUGGE

(050) 33.99.14

★

Allé
petroleum-
produkten
en
smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

★

Stipte
bediening

Vertegenwoordiger :

HERMAN FAICT

Steenovenstraat 28.

8401 Bredene

Tel. (059) 32.16.76

DE NEDERLANDSE "KW170" VERTROK VOOR ZIJN EERSTE REIS

We wezen in één van onze vorige uitgaven op de laatste aanwinst van de Nederlandse visserijvloot, de vries-hektrawier KW 170 «Annie Hillina» van meer dan 70 meter. Het kompas van dit vaartuig werd maandag te Amsterdam zuiver gesteld waarna het vaartuig onmiddellijk naar de zuidkust van Engeland vertrok op de makreelvisserij voor de kust van Cornwall. Voorafgaandelijk werd echter op zaterdagvoormiddag van vorige week, een ontvangst gehouden aan boord van deze uiterst moderne reuzetrawler in aanwezigheid van de minister van landbouw en visserij J. de Koning van de ontslagnemende regering. Deze nieuwe treiler heeft een ruimteinhoud van bijna twee duizend M3 en een Brt van 150 ton.

Het was de toekomstige schipper van de «KW 170», de heer B. Plug uit IJmuiden die de minister en diens echtgenote aan boord rondleidde waar heel wat kennis door de minister opgedaan werd, zowel wat betreft het opsporingsapparaat als de veiligheidsapparaat. Ook de verwerkingsplaatsen voor het invriezen van de vis met een capaciteit van honderd ton per dag, zegge twee duizend van onze bennen, genoot al de aandacht van de vele genodigden. Verscheidene spreekbeurten werden gehouden, onder meer door de minister, de directeur van de schepswerf en de burgemeester van Katwijk die onder meer vertelde dat hij altijd trots is geweest op de vele en goede treilers van Katwijk, niettegenstaande Katwijk geen haven bezit! Samen met de champagne werden de vele gasten vergast onder meer op het echt Hollands maatje, de zoute haring.

Maksimum kan op de treiler, volgens de voorziene akkomodatie, 29 bemanningsleden aanmonsteren. Voorlopig worden het wel enkele minder, kwestie waarschijnlijk van het proefstomen. Voor het varen en vissen werd 10 man voorzien en voor het verwerken van de vis, maximum 18, waar continu, dus in ploegenstelsel zal gewerkt worden.

Dit werk bestaat uit de aanvoer, invriezen, verpakken en de opslag van de verpakte vis. Voor het lossen van de opgeslagen vis zijn de laadbomen speciaal aangepast om dit zo snel mogelijk op de palletten te laten gebeuren. Deze laadbomen, met een lengte van 13 m! hebben een laadvermogen van 3 ton. De vis die op het achterdek aan boord komt, wordt via een stortluik op de aanvoer- en verwerkingsbanden overgebracht. Na het snelvriezen op 9 verticale plaatvriezers wordt de verwerkte en verpakte vis in koelruimten met een temperatuur van — 28° opgeborgen.

Aan boord bevindt zich eveneens een voorkeelinstallatie waar, in viskoeltanks gevuld met zeewater af-

gekoeld op 0° C. de vis voorgekoeld wordt.

Zo de «KW 170» nu de grootste eenheid van de Nederlandse visserijvloot is, dan zal dit voor niet te lang zijn, vermits in de eerste helft van 1982 een vrieshektrawier in de vaart komt van 78 meter die gebouwd wordt voor de rederij Kennemerland uit IJmuiden. Wij Belgen

staan toch wel verbaasd, niet alleen om de ondernemerslust van onze noorderburen, maar ook wel enigszins, en misschien wel vooral, om de durf en zeggen we maar om de lief van de Nederlandse ondernemers in deze onzekere tijd, waarin zelf het bestaan van de EEG door bepaalde middelen in Groot-Brittannië, in de weegschaal wordt gelegd.

100.000ste Jetfoilreiziger op de Oostende-Doverlijn



Bij aankomst te Oostende werd het Duitse echtpaar Ferrari uit Troisdorf (midden op de foto) gevierd als 100.000ste passagier op de Jetfoillijn Oostende-Dover. Links van de gevierden ambtenaren van de Regie voor Maritiem Transport.

Op maandag 12 oktober II. werd de 100.000ste Jetfoilreiziger op de Oostende-Dover lijn door de Regie voor Maritiem Transport (R.M.T.) gevierd.

Het betrof de h. Werner FERRARI uit Troisdorf (Duitsland) en met bestemming Londen die samen met zijn echtgenote met de Intercity Trein „Saphir” uit Keulen te Oostende toekwam, in rechtstreekse aansluiting op de Jetfoilafvaart van 13u50.

Vóór inscheping aan boord van de „Princesse Clémentine” werd dit echtpaar door een topambtenaar van de R.M.T. verwelkomd en werd hen een fles champagne, een kleine Jetfoil-makette en een bloemtuil aangeboden. Tijdens de overtocht zelf werd hen een gratis drink geserveerd en verwelkomde de bevelhebber van de „Princesse Clémentine” de h. FERRARI als 100.000 ste Jetfoilpassagier. Een gelijkaardige ceremonie werd georganiseerd bij aankomst te Dover Western Docks en te Londen Victoria, door de plaatselijke autoriteiten van Sealink U.K. en van British Railways.

Herinneren wij eraan dat sedert resp. 31 mei en 31 juli 1981, de R.M.T. 2 Jetfoils (de „Princesse Clémentine” en de „Prinses Stephanie”) introduceerde op de Oostende-Dover lijn, die van 3 (in de winter) tot 6 (in de zomer) ultra-snelle overvaarten verzorgen in beide richtingen. Aldus neemt het traject Oostende-Dover nu nog slechts ± 1u40 in beslag en mede dank zij de rechtstreekse aansluitende treinen op de Jetfoils, zowel vanuit Keulen en Roosendaal als vanuit Londen, wordt de afstand Brussel-Londen nu in ± 5u30 afgelegd.

Om in te schepen aan boord van de Jetfoil die 316 passagiers en hun handbagage kan vervoeren, dient er een snelheidstoeslag van 350 B. fr. per overtocht en per persoon vanaf de leeftijd van 1 jaar te worden betaald op het tarief van kracht op de „conventionele” schepen die uiteraard in dienst blijven. Deze toeslag dekt tevens de reservering die aanbevolen is voor individuele reizigers en verplicht is voor groepen (10 reizigers en meer).

EEN GEKEND VISSER REDER GING HEEN

Heden dinsdag werd de Heer Frans Maes, beter gekend onder de naam van Frans van Nette van Reenes uit De Panne, te Nieuwpoort ten grave gedragen.

Op de kerkelijke plechtigheid waren tal van vrienden en overheden tegenwoordig, onder wie ook volksvertegenwoordiger Raoul Bonnel, vriend van Roger Vyvey, schoonzoon van de overledene.

Frans Maes was de echtgenoot van Mevrouw Elisa Haeflewyck en zou op 5 december de ouderdom van 84 jaar bereiken.

Frans, die de broeder was van Henri Maes, bijgenaamd Katte, was zeer goed gekend in visserijmiddelen.

Hij was een trouwe bezoeker geweest van de vismijn en de kade. Hij leefde nog steeds in en voor de visserij.

Hij was een volksmens, vergroeid met de Westkust en vooral met Nieuwpoort, waar hij na de oorlog steeds had gewoond.

Wij kunnen hem niet beter beschrijven dan dit is weergegeven in een rouwandenken: oprecht en open van karakter, eerlijk en door elkeen zeer gewaardeerd, zoals de ganse familie Maes ten andere.

Hij was met zijn broer Henri (Katte) Maes, een van de stichters van de Verenigde Vissersreders en destijds de coöperatieve verzekering «De Ster».

Tijdens de oorlog en wel in 1941 verloor hij zijn enige zoon die te La Rochelle met zijn vissersvaartuig O.168 was uitgevaren en welke op een mijn liep, waardoor de zeven bemanningsleden om het leven kwamen, een verlies welke hem steeds was bijgebleven en nooit heeft kunnen verwerken. Zijn eenvoud en moed sjerden hem, al had de zee hem alles ontnomen dat hem lief was.

Zorgzaam en bekommerd als hij steeds was voor zijn echtgenote en dochter, is hij ook in alle eenvoud heengegaan, zoals hij in alle eenvoud geleefd had.

Een talrijke menigte bracht een laatste groet aan een man, die steeds voor de zijnen en de visserij bekommerd was en door elkeen graag gezien.

Ons blad biedt zijn vrouw, dochter en de ganse familie ons innig medevoelen in het zwaar verlies welke hen komt te treffen.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

OOSTENDE

Het meest opvallende in deze week is de inzet van het haringseizoen op maandag 19 oktober. Het betrof hier mooie haring waarvan slechts een beperkte hoeveelheid aangevoerd werd. Meteen bleef de prijs redelijk hoog en werd er een gemiddelde bereikt van tegen de 30 fr. het kg. Dinsdag, toen niettegenstaande de nogal slechte weersomstandigheden toch weer ruim 500 bennen aan land gezet werden, viel die prijs terug tot rond de 15 fr. het kg. Voor de betrokken rederers toch nog een prijs om tevreden over te zijn. Een beperkte aanvoer schijnt dus wel in trek te zijn. Af te wachten nu wat het wordt als alle haringspannen met hun vangst op de markt zullen komen. Voor de prijs zou het best zijn dat niet te veel schepen op haringjacht trekken. Er is immers ook in het buitenland nogal wat haring verwacht. Anderzijds zal de visaanvoer erg verminderen wanneer verschillende schepen op haring zullen vissen. Voor de handel lijkt het dus een minder gunstige periode te zullen gaan worden in die zin dat zij minder aan hun trekken zullen komen wat variatie betreft.

Ook deze week moeten de handelaars weer niet boffen, de aanvoer was wel groter dan de voorgaande weken en zelfs zeer goed gespreid over de verschillende verkoopdagen. De prijs voor de meeste soorten bleef echter zeer hoog. Uitzondering nog eens te maken voor de kleine tongsortering waarvoor op het einde van de dinsdagmarkt nog slechts rond de 100 fr. het kg. gegeven werd. Dit dank zij een paar groothandelaars die kochten om in te vriezen. De verse handel toonde inderdaad, ondanks de lage prijs, weinig belangstelling. Gulfilets zijn nu nochtans duurder dan kleine tong.

De IJslanders deden het in twee keer met vrijdag rond de 700 bennen en maandag nog eens 1.160 bennen. Meest rode zeebaars waarvoor de prijs rond de 36 fr. schommelde. Blauwe leng was zeer duur en kreeg tot bij de 70 fr. Voor enkele bennen schaat werd tot 98 fr. het kg. betaald. Een opbrengst van 2,3 miljoen toch voor de O.317.

De kanaalschepen deden het niet al te goed, de tongvangsten zijn niet groot genoeg te meer daar de kleine soorten goedkoop zijn. Voor Westtong werd niet eens zoveel meer betaald. Een paar schepen vissen nu dichterbij op tong en komen na korte reizen op de markt. Kreeg de kleine tong geen te beste prijs, voor schol bleven die prijzen renderend, vooral voor sortering geschikt om te fileren. De kabeljauw noteerde weer tot 100 fr. het kg. en voor wijting werd tussen 30 en 45 fr. betaald. De vangsten van de Monkey Bank die eerder weinig schelvis bevatten, kregen renderende prijzen zodat de nogal kleine vangsten toch nog bevredigende opbrengsten gaven.

Voor de kustvisserij was de week gunstiger dan de voorgaande. De garnaalprijs was niet bijzonder hoog en varieerde tussen 40 en 80 fr.

VRIJDAG 16 OKTOBER 1981

WEST				
O.306	5	110	—	271.535
O.123	6	125	—	310.152
IJSLAND				
O.81	15	690	—	1.344.584

MAANDAG 19 OKTOBER 1981

IJSLAND				
O.317	18	1165	—	2.231.131
KANAAL			Tong	
Z.502	18	170	2300	716.673
O.114	18	100	2400	946.113
Z.180	12	80	1760	483.093
MONKEY BANK				
O.134	14	260	—	608.190
O.141	13	190	—	463.012
WEST				
O.168	8	70	1440	413.182
O.303	11	60	850	214.502
O.275	12	290	—	648.150
O.369	4	65	—	170.720
KUST			Haring	
N.3/O.279	1	—	8000	231.980

DINSDAG 20 OKTOBER 1981

WEST			Tong	
N.709	6	220	—	1.084.062
O.131	8	190	3620	911.019
KANAAL			Tong	
O.127	18	70	1751	471.918
KUST			Haring	
N.3/O.279	1	—	26900	424.310

WOENSDAG 21 OKTOBER 1981

IJSLAND				
O.202	12	315	—	825.895
WEST				
N.597	6	140	—	302.233
N.708	6	165	—	402.748
N.45	6	160	—	353.749
N.706	5	120	—	266.559
MONKEY BANK				
O.26	13	230	—	379.974

ZEEBRUGGE

VRIJDAG 16 OKTOBER 1981

		Kg.	Benn.	Zee-	Besom-
			vis	dagen	ming
WEST					
Z.99	1000	125	10	667.500	
Z.568	200	15	9	199.010	
Z.126	150	40	4	244.600	
Z.296	300	120	6	455.570	
Z.98	200	15	4	191.350	
KUST					
Z.12	100	10	1	52.040	
NOORD					
Z.189	200	125	12	530.970	
Z.201/601 gul				293.310	
Z.578/580 gul				258.190	
				2.892.540	

MAANDAG 19 OKTOBER 1981

WEST				
Z.525	1600	80	8	298.190
Z.331	700	120	7	366.180
Z.509	500	35	5	222.430
NOORD				
B.5	1700	400	14	1.273.220
Z.289	800	450	9	1.496.690

KREEFTENPUT

Z.128	—	140	11	525.390
KANAAL				
Z.105	2500	320	18	1.315.806
Z.42	1700	200	—	1.135.029
Z.201/601 gul				30.730
Z.471/472 gul				138.520
Z.560-554 gul				144.050
				6.946.235

DINSDAG 20 OKTOBER 1981

Z.465	600	55	—	378.970
WEST				
Z.424	150	180	12	421.644
Z.574	300	210	12	473.590
KUST				
Z.12	700	55	4	175.660
Z.512	900	70	6	346.280
Z.500	100	25	3	39.748
Z.578/580 gul	—			225.660
Z.560/554 gul				46.590
				2.108.142

WOENSDAG 21 OKTOBER 1981

KUST				
Z.408	400	40	7	246.300
NOORD				
Z.583	—	200	—	457.090
Z.84	400	360	12	1.351.760
Z.506	900	250	—	772.480
KREEFTENPUT				
Z.569	—	140	9	569.925
KANAAL				
Z.319	2800	230	2	1.772.244
				5.169.799

NIJEUWPOORT

DONDERDAG 15 OKTOBER 1981

VIS		Kg.	Fr.
N.349 K.		348	21.010
N.551 K.		226	16.680
GARNAAL			
N.782		189	17.240

VRIJDAG 16 OKTOBER 1981

N.349	341	24.971
N.575	2317	76.434
N.710	2318	76.433
N.172	3196	139.093
N.788	3198	139.093
N.88	2232	81.171
N.700	2233	81.171
N.470	1876	83.423
N.590	1876	83.424
N.22	1960	66.011
N.720	1959	66.011
N.551	311	36.621
N.211	859	55.048

GARNAAL

O.260	321	22.088
N.782	208	16.112

De goede weerskentering zorgde er voor dat de spanvissers hun visserij maximaal konden bedrijven en uiteindelijk erin slaagden een lonende vangst aan wal te brengen.

Vijf koppels spanvissers en drie kustvaartuigen losten samen ongeveer 25.000 kg. vis voor een globale bruto-waarde van 1.008.904 fr. Vor tong nr. 5 betaalde men 245 à 280 fr./kg. en voor kleine tong 121 à 141 fr./kg. Grote tarbot haalde 344 à 348 fr./kg., middenslag tarbot 220 à 280 fr./kg. en griet 180 à 230 fr./kg. Grote pladijs kreeg 2.250 à 2.750 fr. de ben., middenslag- of drieling pladijs 2.000 à 2.300 fr. de ben. en visjes 1.400 à

1.700 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen de prijs van 4.500 à 4.800 fr. de ben. aangekocht en gul tegen 2.900 à 3.800 fr. de ben. De prijsnotering der wijting was aan een fikse daling onderhevig. Grote wijting boekte men aan 1.300 tot 1.450 fr. de ben. en kleine wijting aan 800 tot 900 fr. de ben. Voor grote zandschar noteerde men 1.200 à 1.400 fr. de ben. voor kleine zandschar 900 à 1.000 fr. de ben. en voor knorhaan 1.000 à 1.500 fr. de ben.

Ruime aanvoer, goede attentie vanwege de handelaars en een lonende prijsnotering kenmerkten de vrijdagmarkt.

ZATERDAG 17 OKTOBER 1981

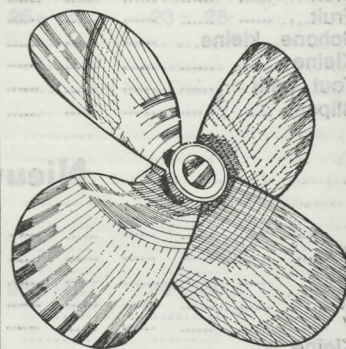
VIS		Kg.	Fr.
N.211		218	16.826
GARNAAL			
N.782		101	7.134
O.260		242	16.698

(Zie vervolg blz. 8)

VAN VOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 mØ
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



VORDAP

VanVoorden Zaltbommel b.v.

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

Vertegenwoordiger België

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

Reparatie
Van Voorden België
Scheepswerf van
Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7
Rupelmonde
Tel.: 031-742051

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	19-10-1981	21-10-1981
Grote schelvis	42,-- - 45,--	52,20 - 60,--
Middelmatige schelvis	35,60	41,20
Kleine schelvis	.....	41,20
Kabeljauw	92,40	37,80 - 39,20
Gul	46,20 - 55,40	50,-- - 51,40
Wijting	.....	42,80
Schaat	98,--	99,80
Zeebaars	26,20 - 35,80	45,20
Leng	60,80 - 67,60	55,-- - 68,20
Schartong	6,-- - 31,60	18,60 - 33,40
Heilbot	242,--	200,-- - 243
Koolvis	42,-- - 45,40	42,--
Hondstong	31,20	32,60
Zeewolf groot	.....	79,--
Staart	.....	229,-- - 240,--

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	19-10-1981	20-10-1981	21-10-1981
Lappen	269 - 303	274 - 293	.....
Grote	320 - 340	333 - 341	.....
3/4	349 - 360	349 - 370	.....
Blok	329 - 342	290 - 320	.....
Voor-kleine	205 - 281	190 - 216	.....
Kleine	140 - 173	129 - 132	.....
Slips	.....	.....	.....

Zeebrugge

	19-10-1981	20-10-1981	21-10-1981
Grote	307 - 330	309 - 387	307 - 322
Blok	330 - 354	338 - 353	324 - 347
Fruit	353 - 376	368 - 390	343 - 364
Schone kleine	289 - 325	313 - 322	293 - 316
Kleine	192 - 208	167 - 179	166 - 169
Tout petit	119 - 133	114 - 131	118 - 127
Slips	101 - 128	105 - 117	118 - 120

Nieuwpoort

	19-10-1981	20-10-1981	21-10-1981
I	334 - 278	.....	.....
II	334 - 278	.....	.....
III	334 - 278	.....	.....
IV	334 - 278	.....	.....
V	250 - 290	.....	260 - 290
Kleine	122 - 150	.....	135 - 180

PLADIJS

Oostende

	19-10-1981	20-10-1981	21-10-1981
Grote	42 - 63	53 - 54	44 - 51
Grote iek	48 - 51	44 - 50	33 - 41
Kleine iek	26 - 35	27 - 41	26 - 30
Derde slag	.....	.....	.....
Platjes	20 - 31	23 - 31	19 - 22

Zeebrugge

	19-10-1981	20-10-1981	21-10-1981
I	40 - 48	48 - 54	32 - 43
II	37 - 42	50 - 52	30 - 40
III	34 - 38	33 - 35	27 - 35
IV	24 - 28	26 - 28	20 - 25
V	.....	.....	.....

Nieuwpoort

	19-10-1981	20-10-1981	21-10-1981
Grote pladijs	.....	.....	.....
Platjes	45 - 50	.....	50 - 55
Drielingen	40 - 46	.....	50 - 54
Moeien	30 - 34	.....	30 - 34

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

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

15-10-'81	2	274	37.690			
16-10-'81	8	24.678	1.008.904			
17-10-'81	1	218	16.826			
19-10-'81	11	30.635	1.419.823			
21-10-'81	2	4.180	192.853			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

15-10-'81	1	189	17.240	86	96	
16-10-'81	2	529	38.200	67	83	
17-10-'81	2	343	23.832	67	80	
19-10-'81	1	214	14.514	59	77	
20-10-'81	1	199	13.957	66	72	

(Vervolg van blz. 7)

MAANDAG 19 OKTOBER 1981

VIS	Kg.	Fr.
N.738	2.917	145.623
N.723	3.742	185.051
N.346	3.641	173.509
N.211	312	26.850
N.172	2.978	141.450
N.788	2.978	141.450
N.349	187	14.172
N.88	1.050	42.280
N.700	1.051	42.280
N.470	1.587	78.570
N.590	1.588	78.570
N.22	2.116	84.951
N.720	2.117	84.951
N.551	184	23.656
N.575	2.093	78.230
N.710	2.094	78.230
GARNAAL		
O.260	214	14.514

Drie vaartuigen van de West, drie kustvaartuigen en vijf koppels spanvissers losten samen ongeveer 31.000 kg. vis, voor een totaal waarde van 1.419.823 fr. Een gamma van diverse soorten plus varia werd op de maandagmarkt aangevoerd.

Tong der sortering 1 à 4 bekwaam 334 à 378 fr./kg., tong nr. 5 250 à 290 fr./kg. en kleine tong 122 à 150 fr./kg. Grote tarbot kreeg 378 à 390 fr./kg., middenslag tarbot 270 à 285 fr./kg. en griet 190 à 220 fr./kg. Robaard kreeg 50 à 65 fr./kg., rode soldaten 55 à 75 fr./kg. tongschar 96 à 118 fr./kg. en koningsvis 141 à 148 fr./kg.

Grote pladijs werd tegen 2.250 à 2.500 fr. de ben aangekocht, drieling- of middenslag pladijs tegen 2.000 à 2.300 fr. de ben en visjes tegen 1.500 à 1.700 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 4.000 à 4.600 fr. de ben geveild en gul tegen 3.000 à 4.000 fr. de ben. Zo haalde de voorkleine gul 2.780 fr. de ben en mini-gul 1.600 fr. de ben. Rog die enkel in weinige kopen te bespeuren viel kreeg 80 à 85 fr./kg. zeehonden 45 à 50 fr./kg. en knorhaan 20 à 25 fr./kg. De prijs voor wijting genoteerd, bleef gedurende gans het marktgebeuren stabiel. Grote wijting boekte men aan 1.350 tot 1.450 fr. de ben en kleine wijting aan 850 tot 1.100 fr. de ben. Grote zand-schar bekwaam 1.600 à 1.750 fr. de ben en kleine zand-schar 1.200 à 1.300 fr. de ben.

Grote aanvoer en ruime belangstelling vanwege de handelaars kenmerkten de maandagmarkt.

DINSAG 20 OKTOBER 1981

VIS	Kg.	Fr.
Nihil		

GARNAAL	N.106	199	13.557
---------	-------	-----	--------

WOENSDAG 21 OKTOBER 1981

VIS	Kg.	Fr.
N.590 W.	637	30.065
N.470 W.	638	30.065
N.752 W.	2.905	132.723

Door het stormweer werden de gullevisserij verhinderd zee te kiezen om er de spanvisserij te bedrijven. Slechts één vaartuig van de West en één koppel spanvissers losten hun slechte weevangst.

Tong nr. 5 kreeg 260 à 290 fr./kg. en kleine tong 135 à 180 fr./kg. Grote tarbot haalde 380 à 390 fr./kg., middenslag tarbot 280 à 300 fr./kg. en griet 230 à 240 fr./kg.

Grote pladijs werd aan 2.500 tot 2.750 fr. de ben genoteerd, middenslag- of drieling pladijs aan 2.500 tot 2.700 fr. de ben en visjes aan 1.500 tot 1.700 fr. de ben. Kabeljauw bekwaam 3.300 à 4.650 fr. de ben als marktwaarde en gul 2.500 à 3.000 fr. de ben. Grote wijting kocht men tegen 1.500 à 1.600 fr. de ben op en kleine wijting tegen 950 à 1.050 fr. de ben. Grote zand-schar boekte men aan 1.350 tot 1.450 fr. de ben en kleine zand-schar aan 1.100 tot 1.200 fr. de ben. Robaard bekwaam 2.500 à 3.000 fr. de ben, tongschar 90 à 130 fr./kg. en knorhaan aan 30 à 35 fr./kg.

Een kleine aanvoer met matige belangstelling vanwege de handelaars en middelmatige prijzen kenmerkten de woensdagmarkt.

Verwachtingen

VRIJDAG 23 OKTOBER 1981

MONKEY BANK : O.135 (240 m. t.t.z. 90 schelvis en totten, 50 platvis, 20 shelfcod, 60 gullen, 20 varia).
O.206 (250 m. t.t.z. 40 gul, 150 schelvis en totten, 40 platvis).
O.118 (230 m.).

MAANDAG 26 OKTOBER 1981

IJSLAND : O.129 (450 m. t.t.z. 50 shelfcod, 35 kab. en gul, 160 kools, 100 rode zeebaars, 20 gutvis, 60 leng, 25 varia).

MONKEY BANK : O.285.

WEST : Z.72 — O.35 — O.309 — O.83.

KANAAL : O.33 (vermoedelijk).

DINSAG 27 OKTOBER 1981

MONKEY BANK : O.232.

NOORD : O.229.

WOENSDAG 28 OKTOBER 1981

WEST : O.168.

NOORD : Z.483.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
	19-10-1981	19-10-1981	20-10-1981	20-10-1981	21-10-1981	21-10-1981	19-10-1981
Grote tarbot	186 - 348	323 - 408	181 - 353	394 - 413	249 - 369	430 - 444	378 - 390
Middelmatige tarbot		268 - 294		287	316 359		270 - 285
Kleine tarbot		184 - 208		243 - 246		214 - 243	130
Grote griet	116 - 200	208 - 213	129 - 200	229	152	210 - 218	190 - 220
Middelmatige griet		168 - 197		263		134 - 150	
Kleine griet		107 - 160		128 - 165		108 - 119	
Grote schelvis	53 - 56				48		
Middelmatige schelvis							
Kleine schelvis	29 - 43				40 - 42		
Grote heek	111 - 132				17 - 33		
Middelmatige heek							
Kleine heek							
Lom							
Leng	71						
Rog	29 - 93	78 - 82			51 - 81	95 - 97	
Keilrog							
Rog							80 - 85
Tilten		78 - 80				86 - 90	80 - 85
Scherpstaarten		80 - 86		97		90 - 95	80
Halve mans		60 - 68		50		68 - 71	80
Teelt		58 - 62		50		68 - 70	
Katrog		24 - 36		24 - 32		30 - 34	
Kabeljauw		81 - 95	80 - 95	92 - 100	60 - 77	70 - 75	80 - 90
Grote gul	31 - 80	68 - 80	50 - 67	85 - 89	32 - 62	62 - 64	60 - 80
Middelmatige gul		54 - 68		67 - 70		50 - 53	
Kleine gul		47 - 51		57 - 59		46 - 50	
Hozemondhamme							
Grote wijting	33 - 42	28 - 38	28 - 40	32 - 33	16 - 37	40 - 45	27 - 29
Kleine wijting		15 - 21		26 - 28		20 - 24	19 - 21
Schar	16 - 33	19 - 24	25 - 31	25	20 - 32	16 - 18	25 - 35
Steenschol	20 - 182	136 - 143	42 - 157	148 - 158	52 - 123	102 - 112	23 - 28
Zeehaai	24 - 46	40 - 46			32 - 52	40	
Hondshaai	11 - 35		21 - 25		21		
Doornhaai							
Pieterman							
Makreel							
Horsmakreel							
Zeekeeft							
Schaat							
Zeebaars (klipvis)							
Kongeraal	18 - 31						
Schartong							96 - 118
Volle haring							90 - 130
Ijle haring							
Haringshaai							
Steenholk	10 - 15						
Heilbot							
Steur							
Koolvis							
Zeewolf	42 - 75						
Pollak	56 - 79						
Zonnevis					152 - 162		
Koningsvis	165		170				141 - 148
Vlaswijting							
Zeeduivel	110 - 283	83 - 236	269	275		129 - 254	
Schotse schol		34					
Zeehond		16 - 20		23 - 24		18 - 20	45 - 50
Bot							10 - 12
Rode poon (roobaard)	23 - 55	32 - 51	27 - 60	46	21 - 38	36	50 - 65
Grauwe poon (knorhaan)	27 - 31	12 - 14	28	6	21	16	20 - 25
Rode knorhaan		10 - 14			60 - 84		30 - 35
Posten		10 - 14		10		18 - 24	

Lees "HET VISSERIJBLAD"

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

AAN DE WOENSDAGMARKT VAN 14 OKT. WERD AANGEVOERD : 90 kg. tong; 1 kist tarbot; 14 kisten kabeljauw; 48 kisten schol; 13 kisten schar; 3 kisten makreel en 8 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS. PER KG. grootmiddel tong 25,00; kleinmiddel tong 24,00; tong één 14,80; tong twee 12,40.

PER 40 KG. : tarbot 792-520; griet 392; kabeljauw twee 338-326; kabeljauw drie 296-280; kabeljauw vier 256-236; kabeljauw vijf 192-184; schol één en twee 180; schol drie 146; schol vier 106-96; wijting drie 136-110; makreel twee 45,80; horsmakreel 90-94; schar 130-40; bot 55-47.

AAN DE DONDERDAGMARKT VAN 15 OKTOBER WERD AANGEVOERD : 55 kg. tong; 5 kisten tarbot en griet; 320 kisten kabeljauw; 274 kisten wijting; 173 kisten schol; 101 kisten schar; 5 kisten makreel en 26 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS. PER KG. : tarbot 26,13; grote tong 25,93-25,58; grootmiddel tong 16,87-26,76; kleinmiddel tong 22,61-21,99; tong één 15,27-14,36; tong twee 12,30-11,74.

PER 40 KG. : tarbot 824-428; griet 416-339; kabeljauw één 270; kabeljauw twee 326-280; kabeljauw drie 316-184; kabeljauw vier 276-166; kabeljauw vijf 246-160; schol twee 194-176; schol drie 164-134; schol vier 114-94; wijting drie 132-80; markeel twee 63-57; schar 134-76; rode poot drie 156-122; bot 47-33; steenbolk 70; krab 58-49; horsmakreel 100-66.

AAN DE MAANDAGMARKT VAN 19 OKT. WERD AANGEVOERD : 17.775 kg. tong; 193 kisten tarbot en griet; 414 kisten kabeljauw; 4 kisten schelvis; 722 kisten wijting; 1.396 kisten schol; 124 kisten schar; 109 kisten makreel; 484 kisten haring; 241 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS. PER KG. :

tarbot 24,28-21,53; grote tong 20,10-22,81; grootmiddel tong 23,93-22,45; kleinmiddel tong 19,64-19,00; tong één 11,66-10,97; tong twee 8,79-8,50.

PER 40 KG. : rode poot één 122; rode poot twee 124; rode poot drie 84-59; haai 114-80; wulken 36; steenbolk 64-51; horsmakreel 32-25; krab 36-21; tarbot 843-337; griet 540-228; kabeljauw één 222-174; kabeljauw twee 234-208; kabeljauw drie 224-158; kabeljauw vier 224-144; kabeljauw vijf 166-120; schelvis vier 164-124; schol één 160-124; schol twee 150-124; schol drie 138-106; schol vier 90-72; wijting drie 96-50; makreel één 55-44; makreel twee 35-24; haring één 53-50; haring twee 34; schar 75-49; tong-schar 192-100; bot 32-28.

X X X

Geheel volgens verwachting was de aanvoer aan de maandagmarkt verleden week beduidend minder dan we normaal gewend zijn. Veel eenheden waren ruimschoots eerder binnengevaren, beducht voor het stormachtige weer dat „werd verwacht”. Derhalve werden er prijzen betaald waar men in zijn stoutste dromen nog niet aan had durven denken.

Dinsdagochtend kwam er dan toch nog wat leven in de brouwerij omdat het weerbericht na het week-end iets gunstiger was en veel schepen er maandag in alle vroegte op uit trokken om een „trekje te doen”. Het was allemaal van korte duur, want opnieuw stak een stevige bries op en zochten de meeste schepen zich een veilig heenkomen.

Het werd woensdag voor er weer in grote getale kon worden uitgevaren. Derhalve waren er aan de donderdagmarkt vijf spannen met een leuk vangstje. Aller ogen bleven echter gericht op de vrijdagmarkt. De schepen kwamen wel maar met een minimum aan vangst. De jaatkomers sleepten de aller-

hoogste prijzen in de wacht. Bij de gul resulteerde dat zelfs in een prijsverschil van meer dan 20 gulden per bak. Dichte wijting daarentegen, die in eerste aanleg 100 gulden per bak deed, liet het afweten en liep bij het sluiten van de markt terug tot 80 gulden.

Het enige lichtpunt van het gedwongen binnen blijven was dat er weinig stookolie behoefde te worden verbruikt. Alles met elkaar toch een week om maar snel te vergeten. Veel winst zal er, althans door de handel, niet zijn gemaakt.

De grote schepen lijken aan de zuidkant van Engeland en Ierland niet veel last te hebben gehad van het slechte weer. Er kwamen berichten binnen van goede vangsten. Er konden vlugge reizen worden gemaakt. In de loop van zondag kwamen twee Engelse eenheden binnen. Rond het middernachtelijk uur kon een begin worden gemaakt met het jossen. Dat verliep weer zo vakkundig en voorspoedig dat de schepen met een minimum aan oponthoud maandagavond weer

het ruime sop konden kiezen.

Van de haringspannen die van hier naar het zuidelijk deel van de Noordzee zijn vertrokken is tot op heden nog niets vernomen. De ironie wil dat er sprake zou zijn van zodanig slecht visweer dat het nauwelijks haalbaar lijkt de toegestane kwantums in de netten te krijgen.

Ook de rokerijen hebben het afgelopen week moeten doen met voorraden uit de diepvries, omdat men zich niet kon bevoorraden met een vangst van een ringnetvisser. Iets verder van huis, maar zeker de moeite van het vermelden waard, is de oplettendheid van de kustwacht in het Engelse Moray-Firth. Men ontwaarde daar een lichtgloed aan de horizon. Een reddingsploeg werd uitgezonden en trof een Schots vissersvaartuig in lichtelaai aan. De brand had zo snel om zich heen gegrepen dat men geen gelegenheid kreeg een noodsignaal uit te zenden. Met een helikopter kon de bemanning behouden van boord worden gehaald.

**IN OPDRACHT VAN DE BANK :
DRINGENDE OPENBARE VEILING
LUCHTHAVEN OOSTENDE**

Hoge kwaliteit schitterende handgeknoopte wollen en zijden

**ZEER WAARDEVOLLE
PERZISCHE TAPIJTEN**

alsmede kostbare exemplaren uit Turkije, Afghanistan, Pakistan etc.
Antieke, kunst- en verzamelaarsvoorwerpen.

Vele stukken zeer geschikt als uitstekende investering voor

GELDBELEGGER

Ieder tapijt met kwaliteitsgarantie

DRINGENDE OPENBARE VERKOOP
door onmiddellijke roep
tegen elk aannemelijk bod, stuk voor stuk

ONMIDDELLIJKE VEILING
DIREKT VANUIT DOUANEMAGAZIJN VAN
HALBART INTERNATIONAL AIR FREIGHT
LUCHTVRACHT- EN DOUANEAGENTEN
FREIGHT BUILDING

**LUCHTHAVEN OOSTENDE
MAANDAG 26 OKTOBER 19.30 UUR**

Vrijgave tot inspectie vanaf 18.00 uur.
Catalogi zijn beschikbaar bij:

**Rechtsanwalt
Mr. Lutz Rettinger, advocaat
Hohenzollernring 52, Köln/BRD.**

Veilinghuis: Roepzaal Ternesse, Wommelgem,
Kunstveilingen en Liquidaties,
onder wettelijk voorgeschreven toezicht van
Gerechtsdeurwaarder J. Matthijs, Bruggge/St.Andries.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 12-10-'81 tot en met 16-10-'81

Door 68 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Vissoort	Hoeveelheid in kg.	Opbrengst	Prijs in Kg.
Tong	27.961 kg.	f 413.899,21	van f 27,21 - 9,23
Tarbot	10.466 kg.	f 153.259,80	van f 28,43 - 6,53
Schol	110.640 kg.	f 276.287,31	van f 3,86 - 2,01
Kabeljauw	43.800 kg.	f 179.060,08	van f 8,33 - 2,31
Griet	1.715 kg.	f 14.590,88	van f 12,31 - 5,98
Schar	6.645 kg.	f 11.365,03	van f 2,90 - 1,06
Wijting	13.140 kg.	f 25.681,66	van f 3,00 - 1,10
Diversen	103.417 kg.	f 421.478,83	
Totaal :	317.784 kg.	f 1.495.622,80	

WORDT DE VISAFSLAG TE ZEEBRUGGE GEREORGANISEERD ?

NOG GEEN OVEREENSTEMMING

De huidige concessie voor de visafslag sedert jaren toegekend door de Stad Brugge aan een vereniging van drie groothandelaars, de firma's Huysseune, Dezutter en Debra loopt op 31.12.81 ten einde. Ondertussen kregen we het failliet van de firma Debra, zodat we kunnen veronderstellen, dat voor deze firma de curator optreedt als belanghebbende. Wat er ook van zij, het was sinds lang geweten, dat de Stad Brugge een reorganisatie wenste van de visafslag met het doel hier zelf nauwer bij betrokken te worden. Er zijn drie voorstellen, ofwel, wanneer de Stad Brugge tot geen overeenkomst met de andere partijen kan komen, een uitbating door de Stad zelf, ofwel een uitbating met twee waarbij de reders van de Oostkust en de vishandel in betrokken wordt, ofwel met één dezer partijen wanneer tot geen oplossing kan gekomen worden met de drie bovenvernoemde partner. De laatste besprekingen, want er werden er inderdaad reeds heel wat gehouden, wijzen in de richting van een overeenkomst met drie. In dit geval zou de vishandel 50 % toegewezen krijgen van de aandelen die echter niet meer zouden verdeeld worden over de thans in functie zijnde firmas zoals in de aanzet van dit artikel vernoemd, maar over al de viskopers. Te Zeebrugge bestaat er echter geen groe-

pering van de vishandel, zodat dit wel een bijkomend probleem schept. Hierbij komt nog, dat de vishandel de hen toegewezen 50 % niet voldoende acht en dat de firmas, die thans de afslag in handen hebben, ook wensen minstens in hun groepering de touwtjes in handen te houden. De reders van Zeebrugge als tweede partner zouden zich nog juridisch moeten verenigen omdat zij afzonderlijk wensen op te treden als producenten van de Oostkust. Hoe de verdeling van de overgebleven aandelen onder de reders en de stad zou gebeuren, staat ook reeds min of meer vast maar hangt toch af van het aantal aandelen die de vishandel worden toegekend, zo er toch nog een verandering aan de hen vooropgestelde 50 % zou komen. In elk geval wenst de Stad Brugge nauwer betrokken te worden bij de uitbating van de afslag en het is duidelijk, mocht op het laatste ogenblik geen vergelijk mogelijk zijn, alhoewel alles duidt op een driemanschap, Brugge de zaak volledig naar haar zou toetrekken. In dit geval vrees men, zowel langs rederskant als langs de kant van de vishandel, dat de afslag dan een heel kostelijk zaakje zal worden omdat de Stad voor de uitoefening hiervan enkele bedienden zal aanstellen en eveneens spreekt van moderniseren.

Wie weet wat een uitbating is door de Staat of Stad geleid, kan zich inbeelden dat dit voor de reders een zeer slechte zaak zou worden.

De kosten hiervan zouden natuurlijk ten laste van het bedrijf vallen, zowel van de reders als van de handel en dit is iets dat beide laatste partners inspe. trachten te voorkomen.

Normaal zou de nieuwe overeenkomst reeds in de volgende gemeenteraad aan bod moeten komen, die toekomende week gehouden wordt. Gezien echter de vele partijen die de meerderheid uitmaken, is het altijd mogelijk dat enkele gemeenteraadsleden door beïnvloeding hetzij door de vishandel, hetzij door de reders, een verschillende houding zouden kunnen aannemen, zodat we liefst afwachten wat het worden zal. Het is nu echter zo dat de grootste kans bestaat voor een driemanschap, de kaarten zijn voor dergelijke overeenkomst geschud maar nog niet verdeeld.

Maar ook de op handen zijnde verkiezingen kunnen een zonderlinge rol spelen.

Wij komen hierop later terug.

**VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN**

De eerste haring maandag op de Oostendse afslag

Op maandag 19 oktober kreeg men op de Oostendse afslag de eerste winterharing aan de markt. Deze werd aangevoerd door het koppel O.279-N.3 van de rederij Ramblers uit Oostende en Vens-Verleene uit Nieuwpoort, twee rederijen die vorig jaar ook samen de haringvisserij bedreven en het, in het algemeen gezien, goed deden, ook al waren de prijzen niet hoog en men zelfs op een bepaald ogenblik nog weigerde in zee te gaan omdat nog slechts 5 fr. het kgr. geboden werd.

Maandag 19 oktober bracht hoger vermeld koppel 140 bennen aan de markt aan prijzen die schommelden van 1350 tot 1500 fr. de ben, hetzij van 27 tot 30 fr. het kgr. Dit koppel besomde toen 229 duizend fr. voor een enkele uitvaart. De volgende dag bracht zelfde koppel dan 520 bennen aan de afslag die dit maal slechts van 750 fr. tot 860 fr. de ben haalden of bijna de helft van de vorige dag. Het is duidelijk dat de eerste nieuwigheid er dus reeds af was. Toch werd het nog een lonende besomming van 424.000 fr. samen voor 24 uur.

Het succes van deze vroege haringinzet heeft onmiddellijk enkele andere koppels doen besluiten op woensdagnamiddag eveneens zee te kiezen, onder meer de O.306 met de O.123 en de N.708 met de N.709, terwijl enkele andere zich aan het uitrusten zijn. Het werd echter een gemiste start voor de O.306 met de O.123 die terug binnen moesten lo-

pen met defekt aan het vistuig. Wordt het anderzijds een goede haringkampagne die heel wat mid-denslagerschepen zal bezigen, dan maken de specifieke viskopers zich toch zorgen omdat hierdoor weerom zoveel schepen aan de reeds te schaars bevoorradde afslag zullen ontvallen, en zich waarschijnlijk op een ook al niet goedkope buitenlandse markt zullen moeten instellen.

Bij het ter perse gaan donderdagmorgen had men nog geen nieuws over de twee andere koppels, zodat men veronderstelt dat men niet, zoals de eerste paar dagen, onmiddellijk op de haringscholen gevallen is. Toen was men reeds in de vroege morgen aan de afslag.

SCHANDE

Wat echter als een schande mag aangezien worden en waartegen de bevoegde Overheid van Economische Zaken toch maatregelen zou moeten treffen, is het feit dat haring woensdag aan 15 tot 20 fr. gekocht, in de detailhandel, door winkels te Oostende en Bredene aan 80 tot 90 fr. per kg. werd verkocht.

Dit noemen we woekerwinsten. En waar is eens te meer de Rederscentrale die veel meer aan show doet om de Hogere Overheid daarop te wijzen. Hier is het eens temeer de reder en visser die het gelag betaalt.



De eerste haring werd maandag aangevoerd door het span N.3-O.279. Mede door een levendige belangstelling die bij de kopers heerste werden zeer goede prijzen opgetekend maar... het was een nieuwtje. (Foto PM)

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

Groot-Brittannië

De grote Britse diepzeetrawler „Ben Loyal” die tot de rederij van de Irvin-groep behoorde, is aan een rederij uit Casablanca in Marokko doorverkocht. De Irvin-groep heeft nog een zusterschip van de „Ben Loyal” te koop samen met nog een paar oudere schepen, maar veel schot in de verkoop schijnt er niet te zitten. Het aan Marokko doorverkocht vaartuig was één van de recentste en nieuwste vaartuigen van de „Irvin-rederij”.

X X X

Verleden week gingen twee Schotse 22-meter treilers verloren. De „Boy Graham” uit Orkney kreeg een lek en de bemanning zag zich verplicht over te stappen op een ander vissersvaartuig, terwijl de treiler in de diepte verdween. De houten treiler „Rosebloom” liep aan de grond waardoor een zwaar lek ontstond en het vaartuig verloren ging. Thuishaven van dit vaartuig was Portessie.

X X X

Dat er havens zijn in Groot-Brittannië met nog zwaarder dok en losserechten dan Grimsby, waar men ook al steen en been klaagt, bewijst het feit, dat de vissersvaartuigen van Scarborough thans 5 tot 6 uur uit de weg lopen om hun vis in de afslag te Grimsby te brengen, waar, naar hun zeggen, de havenrechten, slechts half zo groot zijn als in hun eigen thuishaven, dit naar aanleiding van een nog maar onlangs toegepaste verhoging. Overal helpen de syndikaten de werkmogelijkheden naar de vaantjes, door ongeoorloofde eisen met voor gevolg faillissementen, verliezen en... werkloosheid.

X X X

Verleden week hebben Russische fabrikschepen voor de eerste maal haring gekocht en op zee overgenomen op de Schotse Westkust. Het ging om een eerste lading van 30 ton haring van goede kwaliteit. Terzelfdertijd heeft de Schotse producentenorganisatie de eerste contacten met de Russen gelegd voor een prijsvereenkomst voor levering aan boord van de Sovjetfabrikschepen van haring te vangen in het komend haringseizoen vóór Engelse Westkust.

X X X

Drie Spaanse vissers die verleden week op de Gatwick-vlieghaven aan land kwamen om één in Groot-Brittannië geregistreerd Spaans vissersvaartuig te helpen bemannen, werd teruggestuurd. De autoriteiten van de vlieghaven die contact hadden opgenomen met de diensten van de visserij, afhankelijk van het ministerie van landbouw en voeding, werden er van op de hoogte

gebracht, dat het betrokken vaartuig geregistreerd werd als een vissersvaartuig van de Britse Kanaleilanden en niet als een Brits vaartuig.

X X X

Nadat de eigen Britse beperkingen op het binnenbrengen door Britse vaartuigen van schelvis, hetzij 23 bakken per bemanningslid en per week, opgeheven werden en het wild vissen op overvloedig aanwezige schelvis tot een felle inzinking van de marktprijs geleid had, is de Schotse Redersfederatie, in samenwerking met de Producentenorganisatie tot een vergelijk gekomen op basis van 35 bakken per bemanningslid en per week. Deze verhoging tot 35 bakken is mogelijk geworden als gevolg van het voorbije slechte weder, dat de aanvoer gevoelig had doen verminderen en de vraag naar kleine schelvis hierdoor weer de hoogte inging.

X X X

De Britse Producentenorganisaties oefenen een verhoogde druk uit op de Britse regering opdat de reglementen van de Britse Producentenorganisaties eveneens van toepassing zouden worden op niet-leden van deze organisaties. Verder werd ook aangedrongen op de invoering van een uniforme en zelfde gewichtseenheid voor de visbakken, zodat men niet meer afwisselend met bakken van 1 kit, een twee en 40 kg. zou gekonfronteerd worden. Vermits Groot-Brittannië toch naar het tiendelig stelsel overgaat, zullen dit binnen afzienbare tijd ook wel bakken van 50 kg. worden zoals bij ons.

De Britse schippers in het bijzonder en de andere EEG-schippers in het algemeen hebben laten horen dat Noorwegen, door het uitvaardigen van tijdrovende en moeilijke visserijreglementen, het voor hen onmogelijk maakt van de vergunningen voor de visserij in het Noorse gedeelte van de Noordzee, nog gebruik te kunnen maken. Het gevangen gewicht per gebied en per soort moet, tot op de halve ben of tot, zoals men het hier zou noemen, de klutsen, opgetekend worden in een speciaal logboek. Het Britse ministerie en de EEG hebben het nu op zich genomen om in Noorwegen hieromtrent besprekeningen te houden voor het bekomen van een soepelere houding vanwege Noorwegen.

X X X

Door de Franse autoriteiten werden aan de Britse overheid overtredingen gesignaleerd begaan door de schipper van de Grimsby-Lady. Deze zou ter hoogte van de Casquets-eilanden, de reglementen ter voorkoming van aanvaringen op zee aan zijn broek geveegd en de voorgeschreven en voorbehouden scheepsvaartroutes op onregelma-

tige wijze doorkruist hebben. Hij werd door een Britse rechtbank veroordeeld tot tien duizend B. fr. boete en vier duizend fr. kosten. De schipper erkende zijn ongelijk.

Bij ons houdt de Onderzoeksraad de mensen gedurende één jaar aan 't lijntje om ze dan één of vier dagen te schorsen, alsof dit alles hen belet van toch het hoofd van de wacht te zijn, enz.

De Onderzoeksraad voor zeevaart te Oostende is ver van wat ze is geweest in 't verleden.

X X X

In Plymouth, Brixham, Kingsbridge en Newlyn zullen door Britse marinebiologen contacten opgenomen worden met de visserij waar onderlinge bevindingen zullen uitgewisseld worden in verband met de visserijstocks en de beschermingsmaatregelen. Men verwijt de marinebiologen inderdaad deze aspecten te veel van uit hun burelen en laboratoria zuiver administratief te behandelen, uitsluitend op bevindingen door onderzoekingsvaartuigen en te weinig op bevindingen opgedaan door de beroepsvissers zelf.

X X X

Dank zij het slecht weder, zijn verleden week te Peterhead slechts 14 bennen kleine schelvis uit de markt moeten genomen worden. Heel wat werd echter maar aan minimumprijzen toegewezen.

X X X

De 18-meter Grimsby-treiler „Christine H.” behaalde verleden week een rekord te Grimsby door met 208 van onze bennen in 6 dagen een brutobesomming van boven de 700 duizend B. fr. te verwezenlijken. Deze kusttreiler, die gevoerd wordt door een ex-schipper van de Britse IJslandvloot, past het Deens systeem van wrakvissen toe. Voor deze kwaliteitsvis kreeg de „Christine H.” voor kabeljauw en gul een gemiddelde prijs per ben van 3.360 fr., hetgeen zeker in onze afslagen nog meer zou geweest zijn verleden week.

X X X

In Groot-Brittannië worden de kosten voor radio-telegrammen naar de schepen opgetrokken van 27 tot 36 penny per woord vermeerderd met 1,5 pond per telegram, terwijl de radio-telegrammen uitgaande van het schip verhoogd worden van 32 tot 45 p. per woord. Radiotelefoonoproepen per VHF gaan op van 30 tot 45 p. per minuut, M.F. van 42 tot 54 p. per minuut en HF van 1 pond 26 tot 1 pond 52 p. Aan alle kanten wordt de reder en visser meer en meer in de hoek gedrukt.

X X X

Wat vijftig jaar geleden nog mo-

gelijk was! Voor de rechtbank van Hull werd een derdehand-matros aan boord van de treiler „Rylston” door de schipper gedaagd wegens ongehoorzaamheid. Binst de onder-vraging lekte uit, dat de matros gewond werd toen de schipper hem met geweld van de rustbank trok waarop de matros neergevallen was na 24 uur ononderbroken werk aan boord. Onmiddellijk werd toen door de aanklager de schipper in beschuldiging gesteld maar de rechtbank wees dit af omdat een eventuele veroordeling de autoriteit van schippers en kapiteins aan boord zou kunnen schaden. Er waren toen zeker nog geen syndikaten?

X X X

In de laatste 3 maanden verminderde de Britse handelsmarine met 51 eenheden die meer dan 2 miljoen ton vertegenwoordigen. Van de 1600 Britse vrachtschepen in 1975 met een tonnage van 50 miljoen ton, bleef er in juli 1981 nog slechts 33 miljoen ton. Met wijt dit, eerstens aan de economische recessie, de ontwikkeling van nieuwe technieken zoals de containertrafiek die een sneller traфик voor eenzelfde tonnage mogelijk maken, de concurrentie door de landen varende onder goedkope vlag en ook wel het overschakelen door Britse reders op vaartuigen onder goedkope vlag.

Algemeen

Vanaf Zeebrugge tot Boulogne, over een afstand van nog geen 200 km. telt men 14 zeevaartverbindingen met Groot-Brittannië, hetzij 4 uit Zeebrugge (Hull, Felixstow, Harwich en Dover), 2 uit Oostende (Dover, Folkestone), 3 uit Duinkerke (Felixstow, Harwich, Dover), 3 uit Calais (Ramsgate, Dover, Folkestone), 2 uit Boulogne (Folkestone, Dover). Op de verbinding Calais-Dover kent men echter 3 scheepslijnen behorende tot verschillende redereien, evenals op de verbinding Boulogne-Dover, zodat men in feite 14 zeevaartverbindingen heeft met Groot-Brittannië, maar 18 scheepvaartlijnen met voor elke lijn verschillende dagelijkse overtochten, zodat men werkelijk van een zeer drukke verbinding met onze overburen mag gewagen.

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

Frankrijk

Op een parlementaire vraag, over de modernisatie van de technieken voor het lossen van de vis, in de Franse havens, heeft minister L. Le Pensec geantwoord, dat deze studies wel ondernomen werden maar dat, onder meer voor Boulogne en Lorient, de onderhandelingen met de... syndikaten, ofwel nog niet aangevangen werden ofwel nog niet tot een goed einde gebracht. Inderdaad zullen de syndikaten wel bereid zijn moderne technieken te aanvaarden, die het de lossers gemakkelijker zullen maken, maar weigeren dat dit dan door minder werknemers zou gebeuren. Het zal dan niet „gelijk loon voor gelijk werk” worden maar gelijk loon voor minder werk. Aan dergelijke modernisatie en kostelijke investeringen heeft, noch de lossersfirma noch de reder dan ook geen belang meer.

X X X

In Frankrijk werd een voorontwerp van wetsvoorstel op de maritieme coöperatieve bekend gemaakt. Het onderscheid met de vorige wetgeving zal vooral hierin berusten, dat de coöperatieven over meer eigen verantwoordelijkheid en onafhankelijkheid zullen beschikken. Waar vroeger de maritieme prefecten een recht op medebeheer uitoefenden, zullen zij nu nog slechts een adviserende rol uitoefenen.

X X X

Gezien de deficitaire uitbating van de Franse vissershavens Kéroman, heeft de Kamer van Handel en Nijverheid besloten alle rechten en taksen met 15 % te verhogen. Het ijs verhoogt met 16 % vanwege de verhoging van het... watertarief. De rekening van aan boord geleverd water zal met 20 % opgetrokken worden. En dan maar herkalen dat de visserij moet gestuurd worden.

Ja Mitterand zal Frankrijk redden of liever wat er financieel in vijf jaar goed gemaakt werd, nu naar de vaantjes helpen.

X X X

Te „Sables d'Olonnes” in Frankrijk is men overgegaan tot de verkoop in de afslag per gewicht. Voorheen vullde men de bakken gewoonweg en het was de koper die oog moest hebben om het gewicht te schatten. Thans zal in bakken van 40 kgr. verkocht worden. Er wordt voor de gewone soorten vis één kgr. toeslag gewogen voor het ijswaterverlies, voor de kreeftjes en nog komt dit op 2 kgr. en voor de kasten (inktivis) 3 kgr. Ook voor de producentenorganisatie kwestie van de opvang, zal dit nu duidelijker en overzichtelijker worden.

X X X

Verleden week werd te Cherbourg een helikopter van 35 meter te water gelaten voor een reder uit Concarneau. Het vaartuig is voorzien van een motor van 800 Pk, die dus wat aan de lage kant schijnt te zijn, maar voorzien van een verstelbaar schroef, die in een straalbuis draait waardoor men een winst maakt van 2,5 ton tractie. Zoals men terug vaststelt, wordt thans heel wat techniek aangewend om het brandstofverbruik te verminderen ofwel met kleinere motoren het rendement van een zwaardere motor te evenaren.

Ierland

De pogingen der 3 bemanningsleden van een Ierse kustreder evenals van een kustwachtschip om het vaartuig met een lek in de machinekamer drijvende te houden, mislukten, waardoor de bemanning moest overstappen op 't wachtschip en de kustreder in 35 vadem diepte verdween.

X X X

De Ierse Producentenorganisatie is op zoek naar Spaanse vlaggeschepen, dat wij zeggen naar Spaanse vissersvaartuigen die geregistreerd werden onder een EEG-vlag. Daarom werden alle leden verzocht de organisatie te verwittigen van aanwezigheden in de Ierse wateren van dergelijke schepen. In Ierland wenst men niet opgescheept te zitten met de aanwezigheid van dergelijke officiële stroopers.

Noorwegen

Twee Deense schippers werden eveneens door de Noorse marine opgebracht en wachten op de uitspraak van de bevoegde rechtbank uit Christianisand. Ze hebben nu reeds laten weten, dat zij in beroep zullen gaan indien zij veroordeeld worden. Volgens de Noorse marine visten zij zonder vergunning, maar volgens beide schippers bevonden zij zich op het ogenblik van het vissen en het opbrengen in Deense wateren.

De redenen waarom Noorwegen zo streng optreedt tegen de EEG-vissersvaartuigen die in het Noorse gedeelte van de Noordzee met een vergunning vissen, dank zij een bilaterale visserij-overeenkomst, ligt toch wel aan de EEG en de betrokken administratie der partnerlanden. Inderdaad kon de EEG, op verzoek van Noorwegen, geen juiste cijfers over de door de leden van de EEG gevangen vis in Noorse wateren opgeven! De Noorse reactie is enigszins begrijpelijk.

X X X

Volgens onderzoekingen door

Noorse marine-autoriteiten zouden de EEG-vissersvaartuigen dit jaar reeds voor 138% aan overbevissing gedaan hebben, terwijl dit in 1980 op 300 % berekend werd voor wat de makreevisserij in het Noors gedeelte van de Noordzee betreft. Verder heeft Noorwegen reeds laten weten, dat aan de eigen visserij in 1981 geen bijkomend kwotum zal toegekend worden zoals dit wel het geval was in 1980.

Groenland

In februari van het volgend jaar houdt men in Groenland onder de bevolking een referendum om te horen of men nog langer in de EEG wenst te blijven via het kanaal van het oud moederland Denemarken. Gezien de activiteit van de Groenlanders hoofdzakelijk op de visserij gericht ligt, is het gevaar duidelijk dat de Groenlanders wellicht zelf over een volledige onafhankelijkheid ter zake wensen te

beschikken. Een Deens lid van de EEG-Kommissie kreeg nu tot taak naar Groenland te vliegen om de bevolking te overtuigen van het nut en de voordelen van een EEG-lidmaatschap. Het zouden vooral Duitse en Britse belangen zijn, die door het verlaten van de EEG het slachtoffer zouden worden.

X X X

Volgens de laatste berekeningen die in Groenland de ronde doen, zou de EEG, via bilaterale akkoorden, visproducten, waaronder de Groenlandse garnaal, voor een waarde van 2,8 miljard B. r. verhandeld hebben. Het is begrijpelijk dat dit waarschijnlijk zwaar zal doorwegen in het referendum dat begin volgend jaar onder de Groenlandse bevolking zal gehouden worden over het al of niet blijven in EEG-verband. Ook Russische en Portugese diepzeetreibers kunnen nu in Groenlandse wateren optreden.

FRANSE VISSERS WEIGEREN ONDERZOEK VAN HUN VOERTUIGEN OP VISONTDIUKING

WAAR GAAT HET HEEN MET DE EEG?

De Kamer van Handel en Nijverheid van Lorient-Kéroman, gezien de zeer deficitaire uitbating van de vissershavens, hadden beslist dat alle wagens die de vismijn aandoen een vignet zouden moeten dragen en dat bij het verlaten van de vismijn de koffeers zouden ontdoet worden. Inderdaad worden, volgens het bestuur van de Kamer van Handel en Nijverheid hele partijen vis onttrokken aan de afslag en bijgevolg aan de rechten en heffingen hierop. Verder werd vooropgesteld, dat men de vismijn door een omheining zou omringen en men aldus zou verplicht worden langs één dezer twee bewaakte ingangen binnen te komen en terug buiten te gaan. De voertuigen die voorzien zijn van een speciaal kenteken, dat slechts afgeleverd zou worden mits de eigenaar zich akkoord verklaart dat het voertuig mag onderzocht worden, zouden toegelaten worden.

Dat hebben de vissers niet genomen en als eerste tegenmaatregel weigerden de bemanningsleden van de drie grote treilers, de «Byron», de «Thierry-Pascal» en de «Perouse» die klaar lagen om te vertrekken, om in zee te steken. Volgens de betrokken vissers worden zij door deze maatregel gelijk gesteld aan dieven. Anderzijds zouden er ook rechten geheven worden op de eigen vis van de bemanningsleden. Toen de treiler «Julien-Quére» binnen kwam dreigden de bemannings-

leden die reeds per radio op de hoogte gesteld waren, om de uitgang te forceren om aan hun echtgenoten die hen komen ophalen de vrije toegang zonder onderzoek van de wagen te waarborgen. Terzelfdertijd werden door andere vissers de toegangswegen tot de vismijn met hun persoonlijke wagens geblokkeerd. Het is duidelijk dat de syndikaten onmiddellijk achter de bemanningsleden gingen staan. Volgens een woordvoerder van het syndikaat is het zeker niet langs de bemanningsleden om dat er eventueel zoveel vis aan de heffing en rechten onttrokken wordt, en wat de deelvis betreft, wordt deze reeds bij het verlaten van het vaartuig gecontroleerd door de rederij en een toezichter.

Ten slotte kwam het tussen het syndikaat en het bestuur die de vissershavens uitbaat tot een overeenkomst waarbij de agenten van de Handelskamer het recht ontzegd wordt de voertuigen van de bemanningsleden te controleren, terwijl ook op de deelvis geen heffingen zullen gebeuren. Dit neemt echter niet weg dat de wagens mogen onderzocht worden door de douane en de normale gerechtsagenten, politie en rijkswacht. Aldus zou de Kamer zorgen dat de douane-agenten die reeds het recht op onderzoek van de wagens op smokkelwaar hebben, dit zouden uitbreiden tot de ontduiking van rechten op de vis.

VERANDERINGEN IN DE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN

September 1981

INBOUW NIEUWE MOTOR + VERHOGEN P.K.

B.5 „DRAKKAR” — Eigendom : Firma Louis CREVITS en Zonen P.V.B.A.
Zeebruggeaan 103, 8381 LISSEWEGE.
Motor A.B.C. — 900 pk — nr. A11506 — bouwjaar 1981.
Zeebrief : 17-9-81.

VERANDERING VAN EIGENAAR EN NAAM

N.710 „SCORLAINE-JAMES” wordt N.710 „TRACY” — Eigendom :
ASAERT P.V.B.A. — Kaaistraat 3, 8450 NIEUWPOORT.
Zeebrief : 16-9-1981.

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

Zie B.a.Z. 1/46 en 1/47-1981.

BELGIE

21/67 (T) Nieuwpoort. — Zeewaartse schietoefeningen.

Tot 30 oktober 1981 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote en midden sector, als volgt :

— week van 19 tot 23 oktober 1981 : op maandag 19, dinsdag 20, woensdag 21, donderdag 22 en vrijdag 23 oktober 1981 ;

— week van 26 tot 30 oktober 1981 : geen schietoefeningen.

Deze schietoefeningen worden gehouden van 0900, plaatselijke tijd tot zonsondergang, zonder onderbreking.

(Med. A.A. Sch. Nieuwpoort — 21-9-1981)

21/68 Noordzee. — Dyckroute. Wrak Be-S Oost-Dyck afgedregd.

a) Schrappen op pos. 51°13'39"N — 2°22'07"E het gevaarlijk wrak PA.

b) Aanbrengen op pos. 51°13'51,30"N — 2°22'11,1"E het teken van het afgedregd wrak 106 dm Wk.

(Zie Belg. krtn. D 11 en D 102)

(Med. Hydrografie — Oostende)

21/69 Noordzee. — Noordelijke nadering Oostende. Wrak « Nautica Ena » afgedregd.

a) Schrappen : op 51°18'03"N — 2°52'59"E, het teken van een gevaarlijk wrak.

b) Aanbrengen : op 51°51.18'04.10"N — 2°52'56,15"E, het teken van een afgedregd wrak 19 dm Wk.

(Zie Belg. krtn. D 11, D 101 en D 102)

(Med. Hydrografie — Oostende)

21/70 Zeebrugge haven. — Ondiepten.

De scheepvaart wordt ingelicht dat bij de boeienlijn, gevormd door de lichtboeien « Z 2bis » tot « Z 8 », nog steeds ondiepten in het vaarwater voorkomen.

(Zie Belg. krtn. D 11 en D 101)

(Med. Loodswezen — Oostende)

NEDERLAND

21/71 Westerschelde. — Everingen. Ondiepte.

Op 51°23'15"N — 3°47'08"E aanbrengen een ondiepte van 90 dm.

(Zie Belg. krtn. 103 en 104/10)

(Ned. B.a.Z. 3229 - 1981)

BRITS TEAM MOSSELKWEKERS BEZOCHTEN YERSEKE

Een vertegenwoordiging van de Britse Shellfish Association bestaande uit 9 man was verleiden week op studiereis in Nederland waar zij Yerseke en de Oosterschelde bezochten. Het gaat hier over kwekers en mosselbedrijfsleiders die nader kennis wensten te maken met de dreg-, verwaterings- en schoonmaakmethoden van de Hollandse kweker. Volgens de Britten geniet de Zeeuwse mossel een grote bekendheid in Groot-Brittannië en kan men zowel verse als snel diepvriesmosselen beterkoop op de grote Londense Billigate vismarkt bekomen dan het eigen bedrijf langs de Theemsmonding en te Leigh-on-Sea, Sussex in staat is te leveren. Het verschil zou tot 10 % bedragen. Heel wat Britse mosselverwerkende bedrijven kopen dan ook de Zeeuwse mossel. In feite kwamen de Britten dus als konkurrenten in Yerseke zelf nagaan hoe de Hollanders het voor mekaar konden krijgen om beterkoop te leveren op de Londense markt dan de nabijgelegen eigen mosselkwekerijen. Vroeger zou men dergelijk bezoek angstvallig geweigerd hebben, maar de Britten werden zeer hartelijk door hun Zeeuwse kollegas ontvangen. Zij stelden vooral belang welke machines, vistuig en materieel te Yerseke gebruikt werd voor het opvissen der mosselen, het schoonmaken, het koken, enz. daarom ook was een gezondheids- en medische ambtenaar in het Brits team aanwezig samen met vertegenwoordigers van het mossel- en schelpenbedrijf uit Leigh-on-sea en uit King's Ling. Bij onze overburen moeten de mosselen uit de Theemsmonding minstens 4 minuten gekookt worden om de bacteries te doden. Men wenste dan ook de zuiverheid van het water van de Oosterschelde na te gaan omdat men in Nederland hier toe niet verplicht wordt door de Nederlandse autoriteiten wat de verwaterde mosselen uit de Oosterschelde betreft. Het Brits team scheepte onder meer in aan boord van een mosseldregger te Yerseke en stond toch wel enigszins te kijken dat de mosselen in het water van de Oosterschelde gewassen werden en aan boord gekookt voor wat de te verwerken mosselen aangaat. In Groot-Brittannië moet dit in vers zoet water gebeuren. Het is duidelijk dat dit voor de Hollanders een kostenbesparende faktor uitmaakt, aldus de Britten, en dat zij hierdoor konden opzij gezet worden door hun Zeeuwse kollegas. Verder konden zij vernemen dat de Nederlandse mosselindustrie zich heeft kunnen ontwikkelen, dank zij financiële regeringssteun, terwijl de Britten hiervoor geen penny hebben kunnen loskrijgen van de eigen regering. Een tijd van het Brits team liet eveneens noteren dat de Hollandse mosselkwekers in vrac ganse scheepsladingen opvisten en deze per twintigtonner konden afzetten aan prijzen die 25 % lager liggen dan bij hen zelf, niettegenstaande de prijs in de detailhandel dezelfde is. Wel had een lid van het Brits team kunnen vaststellen, dat de schoongemaakte mosselen die

in plastieke verpakking per kgr. en per twee kgr. in de grootwarenhuizen te koop aangeboden worden slechts 80 % van hun aangeduid gewicht halen. Het is duidelijk dat de mossel ondertussen heel wat water verloren had, maar dit zou toch niet toegelaten zijn bij onze overburen? Of die Britten zich na dit bezoek bepaalde Nederlandse technieken zullen hebben kunnen eigen maken aan Yerseke, valt nog wel te betwijfelen, omdat deze in feite een eigenheid van het Zeeuws bedrijf en milieu zijn die men in de Theemsmonding niet terugvindt.

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

RADAR VOOR DE OPSPORING VAN OLIEVERONTREINIGING OP ZEE

Een nieuw radar- en fotografie-systeem kan olieplekken tengevolge van spuiters of tengevolge van lozingen localiseren. Het Staatsverontreinigingstoezicht (STF) heeft de uitrusting daarvoor van het Zweedse industrieconcern L.M. Ericson gekocht. Het systeem wordt in een vliegtuig gemonteerd dat ten allen tijde klaar staat om op speurtocht te gaan naar olieverontreiniging.

De behoefte om snel en effectief olieverontreiniging op zee te kunnen localiseren werd 't eerst gevoeld na de Bravospuiters in de Noordzee. De olieboezingen van de twee Griekse schepen « Deifivos » en « Styllis » in het begin van dit jaar maakten de behoefte nog dringender. Het systeem wordt SLAR genoemd voor : « Sidelooking Airborne Radar ». De radar heeft een actieradius van 20 km maar opzij in een betrekkelijk smal spoor. Door de voorwaartse beweging van het vliegtuig wordt een strook van de zee afgezocht. Deze wordt geregistreerd op de monitor en op de video-tape.

Het vliegtuig wordt ook uitgerust met twee fotografiestoelsten, op de foto van schepen of dergelijke — de verontreinigingsbron — wordt op dezelfde manier, de tijd, de datum en de positie geregistreerd. Dit kan als bewijsmateriaal dienen indien dit nodig mocht zijn.

Zweden, Denemarken en Noorwegen bespreken nu de mogelijkheid om een gemeenschappelijke inspectie te organiseren voor hun gemeenschappelijke territoriale wateren met behulp van dit radarsysteem.

Vis eten is verantwoord eten

Tegenstellingen in Nederland over het absoluut nut van goedkope brandstof

Als we het hier hebben over het „absoluut nut” dan bedoelen we hierbij het eindresultaat na het afwegen van de voor- en nadelen van het gebruik van goedkope brandstof. We zullen dus noch over voor- noch over tegenstanders de staf breken, noch goed praten. Het is inderdaad een zeer kompleks gegeven en ten slotte is het slechts de toekomst die zal moeten uitwijzen wie gelijk heeft.

Volgens de h. Arie Molijn, expert van de R.I.V.O., het Rijksinstituut voor Visserij-onderzoek te IJmuiden, expert in de brandstofproblematiek, is het mogelijk te besparen op de brandstofprijzen. De Federatie van Visserijverenigingen in Nederland heeft dat in twijfel getrokken, minstens in vraag gesteld.

Volgens de h. Molijn werd sinds het begin van dit jaar met de „TX-29” en de „KW-25” proef gelopen met het stoken van een mengsel van gasolie en een afval van de olieraffinaderij. Men noemt dit mengsel lichte stookolie of „Blend-oil” en hiermede moet men een besparing kunnen maken van 8 %. Op dit ogenblik was de verhouding in het mengsel 80 % gasolie en 20 % afval. Door nauwkeurige studie en toezicht van de verstuiging van het mengsel, is men er zelfs in geslaagd deze verhouding tot 70/30 te brengen, hetgeen een besparing van 12 % zou te weeg brengen. Nochtans is met het gebruik van dit mengsel een ombouw en aanpassing van motor noodzakelijk. Voor de betrokken vaartuigen met motoren respectievelijk 1140 en 1200 Pk bedragen deze kosten rond de 900 duizend fr. In een tijdsbestek van één jaar zou men echter deze investering kunnen delgen en vanaf het tweede jaar met profijt in het oliestoken kunnen varen, beweert men, maar men spreekt niet over de grote slijtage aan de motor en de noodzakelijkheid deze meer te kuisen en dus stil te leggen en groter uitgaven daarvoor te voorzien. Wanneer men echter de motor bij nieuwbouw onmiddellijk aanpast op de werf zelf, komt dit beterkoop, aldus het R.I.V.O. Dit is wat nu gebeurt met de KW-137 die in november eerstkomende te water wordt gelaten. Maar afwachten zeggen wij!

Ook het instellen van motoren op lichte stookolie heeft volgens die heren eveneens zijn nut. Sinds 1 juni werden de KW-88 en de KW-189 met een installatie uitgerust die het stoken met lichte stookolie mogelijk maakt. Deze installatie kost 3,8 miljoen fr. Bij nieuwbouw en onmiddellijke inbouw kost dit slechts 2,5 miljoen fr. Men schat dat deze investeringskosten binnen de 15 maand zullen inge-

wonnen zijn, waarna de zuivere winst komt, waaraan we weinig geloof hechten, want om 2,5 miljoen aldus in 15 maanden te sparen, moet er nog wat bespaard worden, waaraan experts geen geloof hechten.

De onderhoudskosten wegens het gebruik van minder zuivere gasolie zouden niet eens boven de 30 duizend fr. per jaar stijgen, maar dat is iets waar anderen eerder sceptisch tegenaan kijken. Nog anderen menen dat de levensduur van de motor ook wel eens zou kunnen verkleinen, hetgeen dan terug de degingkosten zou verhogen en wellicht ook de motornazichten en revisies. Ook meent de Federatie van Visserijverenigingen dat een algemeen overschakelen op andere stookolie de vraag naar dit product dermate zal doen stijgen, dat ook de prijs hiervan de nadelige invloed zou ondergaan.

Het is duidelijk dat voor- en tegenstanders de respectievelijke voor- en nadelen aanzwengelen om toch maar gelijk te krijgen.

De h. Molijn wijst er in dit verband op dat, waar de prijs van de gasolie sinds maart '81 gestegen is, deze van lichte stookolie zelfs gedaald is. Dit scheelt echter een zestal centiem.

Bekeken sinds 1974, is de gasolie, volgens de expert van het RIVO gestegen met 140 % en de lichte stookolie slechts met 101 %. Hiermede zijn ook wij het niet eens, althans niet in België. Verder wijst hij ook op het bewust verkeerd gebruik van termen die door elkaar gemengd worden als lichte en zware stookolie. Wij zelf hopen nu maar dat de h. Molijn, door de eerder skeptische benadering van zijn studies en werk, nog meer gestimuleerd zal zijn om tot een resultaat te komen, waarvan wij herhalen het, alleen de toekomst het nut of het onnut zal uitwijzen.

Bij de autovoertuigen bouwt men nu een econometer in om het verbruik aan de noodwendigheden van het ogenblik aan te passen en niets meer te verbruiken dan de motor voor het voorradig werk beslist nodig heeft (men denkt hier vooral aan het stilstaan voor stoptekens, het inhouden voor hindernissen, traag rijden wegens verkeersdrukte enz...), wellicht komt dit ook nog in voege bij de scheepsmotoren.

Bij ondervinding kunnen wij voor wat de gasolie op vissersvaartuigen betreft, de h. Molijn, niet bijtreden. Dat er een besparing komt, is mogelijk. Maar dat 20 à 30 % lichte fuel voegen bij de gasolie voordelig, rekening houdend dat de prijs slechts een zestal centiem verschil per liter, is onjuist en integerde voor de slijtage en het onderhoud er van zeker nadelig.

ZAL NEDERLANDSE VISSERIJ DE REKENING BETALEN ?

Volgens het Nederlands Visserij-schap zal de Nederlandse visserij de rekening betalen van een gebrekking nationaal regeringsbeleid en van de beperkende vangstvoorschriften die te Brussel uitgedokterd worden. Men spreekt tegenwoordig veel over een mogelijke visserijovereenkomst tussen de partnerlanden, nog vóór het einde van het jaar. Dit zou echter volgens de Nederlandse visserijkringen ten koste van de kleine landen gebeuren, waaronder bedoeld wordt Nederland, Denemarken en België, in het algemeen, en ten koste van Nederland in het bijzonder.

Inderdaad alhoewel Denemarken eveneens van zijn pluimen zou moeten laten, toch is dit land in de opdeling van de algemene kwota in landelijke kwota, nog altijd bevoorrecht door het feit dat men hierbij rekening houdt met de door Denemarken traditioneel uitgeoefende industriële visserij voor vismeeldeelinden.

Landen die dus vele jaren aan roofvisserij en overbevissing deden en hiermede nog altijd voortdoen, zij het op beperkter schaal, worden hiervoor dus beloond.

Nederland die zijn visserij hoofdzakelijk in de gemeenschapswatereen uitoefende, wordt een voorname slachtoffer omdat andere landen, in het bijzonder Groot-Brittannië, een bevoorrechte beurt krijgen in die wateren, onder meer voor het verlies van de IJslandse visserij en deze in de Noordelijke IJzee.

Deze landen krijgen hiervoor een compensatie die altijd traditioneel de visserij in de gemeenschapswatereen uitoefenden.

België behield gelukkig gedeeltelijk zijn IJslandvisserij, alhoewel deze meer dan gehalveerd werd door het wegvallen wegens opleggen of verkoop van verscheidene vaartuigen, die niet door nieuwe mogen vervangen worden en door verkoop of uitwijken naar het buitenland.

Anderzijds werden heel wat vaartuigen uitgesaneerd en gesloopt, zodat de aan België opgelegde beperkingen gemakkelijker konden verleend worden.

Ook met de nieuwbouw wat de tonnage betreft, maar in het bijzonder wat de P.K. betreft, bleef men in België eerder de bescheiden kant opgaan.

Men zit dan ook zowat met de handen in het haar in visserijkringen bij onze Noorderburen waar men nu meer hoop stelt en krediet geeft aan de nieuwe minister van visserij, de h. J. de Koning. Of deze minister echter betere voorwaarden zal kunnen afdwingen te Brussel, desnoods door dwars te gaan liggen is echter nog helemaal niet verworven.

Een ander reden tot ergernis

voor de Nederlandse visserij, is het feit dat de toelage die voor dit bedrijf voorzien wordt voor 1982 slechts even groot is als deze van het vorige jaar, namelijk 6,3 miljoen B. fr. ! In het licht gezien van de stijgende uitbatingskosten, vooral van de brandstofprijzen betekent een gelijke subsidie een gevoelige achteruitgang. Het is dus begrijpelijk, dat op de vergadering van het Nederlands Visserij-schap, verscheidene redenaars hun twijfel uitdrukten over de belangstelling van de regering voor de visserij. Voor het Ontwikkelings- en Saneringsfonds kwam evenmin een gulden bij. Daarbij komt nu nog, één voor de visserij diskriminerende aanvoeling ten overstaan van de landbouw. Door de heropwaardering van de gulden met 4 tot 5 % is de concurrentiepositie van de eigen visserij tegenover het buitenland moeilijker geworden, terwijl omgekeerd de invoer uit andere landen in dezelfde mate bevoordeligd wordt. Voor de landbouw kent men hiervoor een bijzonder opvang. of compensatiefonds, voor de visserij niet.

Een ander zaak die de Nederlandse visserij niet zo maar neemt, is de vooropgestelde verhoging in alle afslagen van de heffingen van 7,5 tot 8 % hetgeen neerkomt op een verhoging van deze afslagkosten met bijna 7 %. Op één jaar gezien maakt dit een belangrijke som uit. We veronderstellen dat deze transakties die via de afslagen gebeuren alle onkosten inhouden. In dit verband wensen wij toch een parallel te trekken met bv. de kosten in de Oostendse afslag die slechts 5,65 % bedragen, namelijk 1,25 % voor vismijnrechten, 3,5 % voor het visrapen en in de afslag zetten en 0,90 % voor de afslag van de leden der koöperatieve. Overal elders in het buitenland kost het afslaan alleen reeds 3 tot 4 % hetgeen dan ook te Oostende van toepassing is op de buitenlandse vissersvaartuigen die gebruik maken van de afslag.

Naar we anderzijds vernamen, zouden de kleine landen, Nederland, Denemarken en België zich gezamenlijk bezwaren bij de Commissie te Brussel, indien zij moeten opdraaien om aan Groot-Brittannië, Frankrijk en West-Duitsland groter kwota te kunnen verlenen.

DERMUL

Christinastr. 61, Oostende
tel. 059/70.76.51

verkoop tegen
sterk verminderde prijzen
nieuwe en zeer ruime huizen
te Bredene,
van prima kwaliteit.

Reeds een prachthuis voor
2.350.000 F.

Vraag ons om inlichtingen.
(8745V)

EVOLUTIE VAN KANAALTRAFIEK

Van de hand van de heer H. Van der Zee verschenen zaterdag in de Lloyd hiernavolgende gegevens over de havenverkeer van Oostende tijdens de eerste zes maanden van het jaar 1981. Wij menen er geen meerdere commentaar te moeten aan toevoegen.

Deze beschouwingen volgen hierna.

Nu de eindcijfers zijn bekendgemaakt wat betreft de Kanaalverkeer in de Oostendse haven tijdens het eerste halfjaar 1981, kunnen wij de algemene trend ervan even toelichten en een vlugge vergelijking maken met de gegevens van Zeebrugge.

Globaal bekeken ziet de evolutie er als volgt uit voor Oostende: minder passagiers en toeristische voertuigen, maar ook achteruitgang qua ro/ro-verkeersverkeer. Hierbij maken we onmiddellijk een onderscheid tussen RMT- en handelshaven.

PASSAGIERSVERKEER MET RUIM 100.000 EENHEDEN OF 9,3 % ACHTERUIT BIJ SEALINK

We starten met de RMT-haven, waar onze polyvalente carferries samen met hun Britse sisterships een regelmatig lijndienst verzekeren op Dover en Folkestone onder de merknaam Sealink. Volgende tabel geeft de evolutie weer voor de eerste zes maanden van het huidige jaar. De terugloop van de trafiek is er duidelijk merkbaar, zowel bij aankomst als bij afvaart:

Passagierstrafiek		
01-06.1981	Aantal	Evolutie
Inschepingen	477.161	- 10,0 %
Ontschepingen	490.644	- 7,5 %
Totaal	967.805	- 9,3 %

Ter herinnering: vorig jaar haalde het Oostendse passagiersverkeer 7,4 % winst, hetzij ruim 200.000 eenheden. Ter vergelijking: tijdens het eerste halfjaar 1981 boekte Zeebrugge 11 % vooruitgang met een globaalcijfer van 966.720 overgezette passagiers.

TOERISTISCH VOERTUIGENVERKEER MET 3,5 % OF 11.670 EENHEDEN ACHTERUIT IN RMT-HAVEN

Op dezelfde lijnen naar Dover en Folkestone liep de Sealink-trafiek van toeristische voertuigen achteruit met 3,5 % vergeleken bij het overeenstemmend semester van vorig jaar. De terugloop is er gelijkmatig verdeeld over aankomst en afvaart zoals blijkt uit volgende tabel: Voertuigenverkeer

Voertuigenverkeer		
01-06.1981	Aantal	Evolutie
In	152.250	- 3,5 %
Ontschepingen	168.507	- 3,5 %
Totaal	320.757	- 3,5 %

We stippen aan dat het aantal vervoerde voertuigen in «eenheden» is uitgedrukt. m.a.w. telt een persoonlijke wagen voor één eenheid en een autocar voor vier eenheden. Opnieuw een vergelijking: vorig dienstjaar verloor de Oostendse RMT-haven 3,2 % aan toeristisch voertuigenverkeer, terwijl Zeebrugge met 2,3 achteruitgang tijdens het eerste halfjaar 1981.

RO/RO-TRAFIEK VAN SEALINK-LIJNEN MET 716 VRACHTWAGENS OF 1,3 % VOORUIT

Passagiers- en toeristische voertuigenverkeer lijden dus verlies op de Sealink-lijnen van Oostende. Alleen de vrachtrafiek gaat er lichtjes vooruit en dan nog uitsluitend op doorvoer naar Engeland. De geboekte tonnages werden door de RMT-directie niet prijsgegeven. Alleen het aantal overgezette vrachtwagens en trailers is bekend. Vandaar volgend overzicht:

Ro/ro-trafiek		
01-06.1981	Aantal	Evolutie
In	25.204	- 0,5 %
Uit	27.656	+ 2,9 %
Totaal	52.860	+ 1,3 %

Een laatste vergelijking: tijdens dezelfde periode deed Zeebrugge het nog minder goed — 13 % bij aanvoer en — 5 % bij afvoer, wat een globaal verlies van 9 % betekende.

KANAALTRAFIEK VAN DE SCHIAFFINO FERRIES IN OOSTENDSE HAVEN

Over nu naar de handelshaven onder stadsvoogdij, waar sinds medio 1979 een regelmatig vrachtdienst op Dover uitgebaat wordt door de Franse rederij Schiaffino. Alleen ro/lend materiaal komt hier in aanmerking. Voor de eerste semesteriale balans 1981 luiden volgende cijfers:

Schiaffino-voertuigen		
01-06.1981	Aantal	Evolutie
In	12.312	- 1,6 %
Uit	13.696	- 27,0 %
Totaal	26.008	- 17,0 %

Voor wat de absolute cijfers betreft, maken wij U attent op de hoogst zonerlinge manier van statistiekenberekening. Inderdaad, hier telt een trailer of vrachtwagen voor vier eenheden, terwijl één eenheid met 5 ton vracht wordt gelijkgesteld. Vandaar volgende tabel voor de verschepte Schiaffino-goederen. Zij vertegenwoordigen 16 % van de totale goederenomzet van de handelshaven:

Schiaffino-goederen		
01-06.1981	Aantal	Evolutie
Aanvoer	61.560 t.	- 1,6 %
Afvoer	68.480 t.	- 27,0 %
Totaal	130.040 t.	- 17,0 %

ECONOMISCHE RECESSIE EN OVERCAPACITEIT OP DE TALRIJKE KANAALDIENSTEN

Zowel te Oostende als te Zeebrugge zijn de cijfers van het ro/ro-verkeer op Engeland dus vrij regressief. Enig pluspunt is de passagierstrafiek aan de Zeebrugse terminals en dit zal wel te danken zijn aan de promotionele tarieven aldaar ingevoerd door Townsend Thoresen en Northsea Ferries.

Te Oostende daarentegen is de terugloop algemeen. Het inleggen in mei jongstleden van een jetfoil-verbinding met Dover heeft de globaalcijfers van het passagiersverkeer blijkbaar niet gunstig beïnvloed. Weliswaar is dit nog moeilijk af te leiden uit de statistieken van het voorbije halfjaar, maar het

VOOR DE OOSTENDSE HAVEN

blijkt dat de «Jetferry One» en «Jetferry Two» slechts op 1/3 van hun capaciteit varen. Dit is beslist niet van aard om de regressieve trend van de passagierstrafiek te stuiten en bovendien kunnen deze toestellen geen voertuigen inschepen.

De ro/ro-trafiek is er nog erger aan toe en hier speelt niet enkel de economische crisis een nefaste rol. De recente herstructuratie van bepaalde Kanaaldiensten — hierbij

denken wij ondermeer aan de oprichting van Hoverspeed — wijst duidelijk op een zekere overcapaciteit bij de geboden diensten. Ook het floreren van promotie-tarieven gaat nu de expansie van bepaalde lijnen ongunstig beïnvloeden.

Dit alles werd beslist nadellig voor de Kanaaldiensten van Oostende en Zeebrugge. De jaren waarop onze kusthavens groeiritmes van 30 % en meer boeken blijken voor goed voorbij.

H. VAN DER ZEE

VOLGENS GROOT VLAAMS DAGBLAD GOED JAAR VOOR ONZE VISSERS !

In een groot Vlaams dagblad lezen we onder de hoofding «Goed jaar voor onze vissers», dat het de Oostendse vissers goed gaat en dat zij in 1981 een goed jaar tegemoet gaan ! Dit wordt volgens de medewerker van dit dagblad of volgens de inzender van dit stuk afgeleid uit de aanvoer- of besommingscijfers. Na 7 maanden werd, aldus dit dagblad 12.313 ton vis binnengebracht tegenover 8.807 ton in dezelfde periode van vorig jaar, wat 3.505 ton meer is. Deze aangevoerde vis werd verkocht tegen 459,7 miljoen fr. of ongeveer 83 miljoen meer dan in 1980. Hieruit besluit steller van dit stuk dat de Oostendse visserij in 1981 een goed jaar tegemoet gaat !

Men kan niet zonder meer aan de hand van een aangevoerde tonnage en verkoops cijfers tot bepaalde conclusies komen. Men zou hiervoor het aantal reizen moeten kennen, die men nodig had om in 1981 aan deze tonnage en verkoops cijfers te komen. Moest dit voor 1981 zo zijn voor éénzelfde aantal reizen en een zelfde aantal zeedagen, voor éénzelfde aantal schepen en ingezette scheepstonnage en PK dan zou men reeds preciezer kunnen schrijven. Nu zijn deze cijfers een mededeling waaruit men absoluut geen gevolgtrekkingen kan maken. Zelfs indien dit zou gebeurd zijn met inzet van dezelfde scheepstonnage en PK en voor éénzelfde aantal zeedagen, dan nog zou men deze cijfers moeten relativeren wat de gevolgtrekking betreft over een goed jaar.

Inderdaad zijn de uitbatingskosten in 1981 tegenover 1980 ten eerste gestegen vooral dan wat de brandstof betreft. Aldus was begin jan. 1980 de brandstofprijs 8,33 en op 12 augustus van dit zelfde jaar slechts 8,01 fr. Begin 1981 was de brandstofprijs 9,57 om op 11 augustus van dit zelfde jaar 11,73 fr. te bereiken en op het huidige ogenblik 11,53 fr. Als we het gemiddelde van deze prijzen nemen, dan komen we voor 1980 aan 8,17 fr. de liter gasolijn en voor 1981 aan 10,65 fr. of een verschil van 2,48 fr. ! Als we, voor een kanaal- of Noordzeewissersvaartuig met een motor van slechts 500 tot 600 pk, per zeereis een gemiddeld verbruik van 35 duizend liter nemen, is dit reeds een meerkostenuitba-

ting van 86.800 fr. voor één enkele reis ! We noemen het dus op zijn minst genomen, lichtzinnig en voorbarig om andermans rekening te gaan maken op cijfers die niet volledig zijn en die niets gemeens hebben met de opbrengst per schip en de zware onkosten. Dit verspreidt terzelfdertijd, zowel onder de gewone mens, als bij de officiële diensten de mening, dat het de vissers goed gaat, zodat men dan eerder weigerachtig zou kunnen staan tegenover de werkelijke noden van onze vissers !

Men zou dan ook aan steller van dit artikel best zeggen, dat hij zich beter moet inlichten ofwel dat hij bij zijn leest zou blijven en aan het dagblad, dat men liefst niet, aan dergelijke totaal onvolledige cijfers, besluiten zou koppelen.

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