het visserijblad

Verschijnt wekelijks
Vrijdag 13 november — Nr. 41

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

De verantwoordelijkheid van de Staat voor schade bij opsleping

Het is onze lezers bekend, dat voor het opslepen van vissersvaartuigen bij om het even welk defekt of wanneer ze in nood verkeren, de schippers meestal beroep doen op een der sleepboten van de Staat welke in onze havens dienst doen om te vermijden, dat men soms ongehoorde sommen moet betalen bij hulpverlening door private reddings- en sleepdiensten, daarvoor speciaal ingericht en omdat die gevraagde hulp niet te ver afgelegen is van onze havens.

In andere landen bestaat dit ook zo, bijzonder waar vissers in nood verkeren !

Deze opslepingen door Staatssleepboten geschieden vooral wanneer het op te slepen vaartuig binnen de 60 mijl uit de kust een oproep doet, daar de Staat beweert noch tijd noch materiaal genoeg ter beschikking te hebben, om verder te gaan.

De Staatssleepboten hebben of zouden immers, toch een bestendige wacht moeten hebben, wanneer onverwachts hulp dient geboden.

Over die wachtdienst valt er in de laatste tijd veel te zeggen, daar ze ver van funktioneert zoals vroeger het geval was.

De tussenkomsten van die sleepboten zijn evenwel niet van dien aard, dat ze veelvuldig moeten genoemd worden.

Elkeen zal zich daarenboven nog herinneren, dat ongeveer één jaar geleden de tarieven voor opsleping zo werden verhoogd, dat ze ver van normaal konden genoemd worden en dat men terecht mocht menen, met een syndikale aktie of instelling te doen te hebben die, wanneer het na 17 uur, bij nacht of bij zon- en feestdagen gebeurde, men er maar op los ging om tarieven aan te rekenen die spraken van overuren, zondagwerk, enz... en ver van normaal zijn te noemen wanneer men arbeid op zee moet vergelijken met arbeid aan wal.

Toen een ministerieel besluit verscheen, dergelijk tarief instellend, ging er van alle kanten protest op, te meer omdat de visserij hieromtrent nooit geraadpleegd werd en bij het vaststellen van deze tarieven geen rekening gehouden werd met talrijke aangelegenheden, de zeeman en vooral de vissersvaartuigen aanbelangend, die toch met geen koopvaardij te vergelijken zijn.

Gelukkig heeft men dat tenslotte op het bevoegd ministerie ingezien en werd naar gelang de omstandigheden, het tarief aangepast, zodat het nu als redelijk kan aanzien worden.

VERANTWOORDELIJKHEID VAN DE STAAT ?

Zowat meer dan één jaar geleden had een nieuw vissersvaartuig onverwachts motordefekt en moest het, op een halve mijl van de havenhoofden van Oostende zijnde, in volle dag beroep doen op de loodsdiensten, die een sleepboot uitzonden om dit vissersvaartuig binnen te brengen.

Op het eerste zicht een doodgewone zaak, vermits het in volle dag gebeurde, helder zicht en westenwindje met kracht 4.

Foutief optreden ?

Bij het willen op sleep nemen van dit vaartuig werd door de Staatssleepboot, door het foutief optreden van de schipper van die Staatssleepboot, schade berokkend aan het vissersvaartuig, waarover de jonge schipper in zijn bijkomend zeeverslag, welke men niet wou opnemen, het volgende meldt :

Wij lagen te drijven met motorpech; zodoende konden we geen enkel maneuver doen. De sleepboot kwam langszij aan stuurboord. Wij dachten dat het was om een sleeptros over te geven om ons naar binnen te slepen. Toen de sleepboot langszij was, gaf de kapitein te kennen dat hij langszij zou slepen. Ik verklaarde mij niet akkoord met deze wijze van slepen, doch de kapitein voerde zijn idee uit. Door het proberen langszij te slepen, botste de sleepboot herhaalde malen met zijn bakboordzijde tegen onze stuurboordzijde, waardoor vele schade ontstond. Na veel over en weer geroep tussen de kapitein van de sleepboot en mijzelf, besloot de kapitein de sleep te veranderen en te slepen met een lange tros van het achterschip van de sleepboot naar de steven van ons vaartuig (deze wijze van slepen moest hij reeds vanaf het begin gedaan hebben). Daar ik niet akkoord was met de werkwijze van de sleepboot, weigerde ik een briefje te tekenen. Na enkele woede-uitvallen van de kapitein, waarbij hijzelf dreigde ons niet meer te zullen voortslepen, sleepte hij ons toch verder naar de haven.

Wij werden binnen de staketsels gesleept MET EEN GEWELDIGE VAART, wat door verschillende mensen van op de kade kon vastgesteld worden. Een redeboot heeft ons dan verder naar de sassen gesleept.

Moest de kapitein vanaf het eerste moment met een lange tros gesleept hebben, dan zou er waarschijnlijk geen schade ontstaan zijn.

Totdaar dit zeeverslag.

Waarom weigerde men dit verslag ?

Omdat de schipper van de Staatssleepboot, die van zijn eerste averij, zelfs aan eigen sleepboot, niet vrij te pleiten is, beroepsfouten beging, welke men liefst verzwegen hield en in zoverre dat de eigenaar van het vissersvaartuig dus het kind van de rekening zou worden.

Bij een nader onderzoek, werd de zaak door de verzekeringsmaatschappij onmiddellijk bij de verantwoordelijke Staatsoverheid aanhangig gemaakt, gewezen op de fouten van de schipper van de sleepboot en werd op een tegensprekelijke expertise aangedrongen, welke na veel moeilijkheden en tussenkomst van de Hogere Overheid te Brussel, bekomen werd en waarbij niet alleen vastgesteld werd dat boven de waterlijn ongeveer 200.000 frank schade berokkend werd, maar bij een tweede onderzoek op de slip onder water evenveel schade berokkend werd, waarvoor insgelijks voorbehoud werd gemaakt.

WIE IS VERANTWOORDELIJK ?

De Staat ter verantwoording geroepen, wees na herhaald aandringen, vele maanden later, (want daar heeft men veel tijd nodig om te antwoorden) haar verantwoordelijkheid af zich steunend op een Koninklijk Besluit van 20 augustus 1935, meldend :

„Het Bestuur stelt zich in géén geval aansprakelijk voor de schade, om het even welke de aard of de oorzaak ervan zij, tijdens de sleepverrichtingen, de redding of de hulpverlening aan personen toegebracht aan de gesleepte of ter hulp gekomen vaartuigen dan wel aan andere vaartuigen, aan zijn eigen vaartuigen, aan de zeevaartinrichtingen of aan gelijk welke derden, zelfs indien die schade aan zichtbare of onzichtbare gebreken van zijn sleepboten of van zijn materieel dan wel aan fouten van zijn personeel te wijten is

(Vervolg op blz. 2)

DE VERANTWOORDELIJKHEID VAN DE STAAT VOOR SCHADE BIJ OPSLEPING

(Vervolg van blz. 1)

De reder is verplicht het Bestuur vrij te houden van alle verhaal van derden wegens door deze opgelopen schade. Indien verscheidene vaartuigen ter zelfdertijd worden gesleept, zijn de reders hoofdelijk tot dezelfde verplichting gehouden."

De aansprakelijkheid voor de door het vissersvaartuig opgelopen schade tijdens de sleepverrichting van de ZEETIJGER op 28.8.80 wordt dan ook door mijn Dienst van de hand gewezen.

Tot daar de inhoud van dit formulier.

De schipper van het vissersvaartuig voor de Overheid, dus de Maritieme verantwoordelijken, geroepen kreeg dergelijk formulier te ondertekenen, zodat de brave jongen er voor de moeite aan was, veel schade had opgelopen zonder zelf foutief te zijn. Daarmee dacht men de zaak als geëindigd, zodat de reder en zijn verzekering het gelag zouden betalen.

Men vergat daarenboven dat in een opsleping, het de kapitein VAN HET OPGESLEEPTE vaartuig is, welke de leiding heeft en dat de sleper zich heeft te voegen naar zijn bivelen. Hij is ten andere de verantwoordelijke en beveelt.

VOOR DE RECHTBANK

Hier dienen niet alleen de Belgische Staat, maar ook de kapitein van de sleepboot dus gedagvaard. Het zou inderdaad onlogisch zijn, dat men zomaar moet tekenen om opgesleept of gered te worden en de opsleper van alle verantwoordelijkheid ontslagen is wanneer hij zware beroepsfouten begaat.

Daarenboven werd hier door de „Zeetijger" op datzelfde ogenblik schade opgelopen, waaromtrent door de verantwoordelijke diensten in alle talen gezwegen werd en men op geen tegensprekelijke expertise aandrong.

WAAROM WERD DE REDER VAN HET VISSERSVAARTUIG DAARVOOR NIET TER VERANTWOORDING GEROEPEN ?

Waarom werd hij niet verzocht de aan de sleepboot veroorzaakte schade te betalen ?

En waarom werd geweigerd het verslag van de schipper in het waterschoutsambt op te nemen, zoals hij het gemeld had ? En waarom wordt deze zaak niet vóór de Onderzoeksraad gebracht waar men zich nochtans veelvuldig bezig houdt met talrijke futiliteiten van veel minder belang ?

Of is het omdat hier een Staatsambtenaar ter verantwoording dient geroepen voor onaanvaardbare feiten begaan, zich in een allesbehalve gezonde atmosfeer bevindend ?

En sedert wanneer primeert een Koninklijk Besluit dat de Staat of de sleper van alle verantwoordelijkheid ontslaat, een wet die van Openbare Orde is en elke Staatsburger en de Staat, die fouten begaat het recht ontkent daarvoor ontslagen te worden ?

Wij noemen dit bij eenvoudige mensen, misbruik maken van een machtspositie, waarvoor die hulpbehoevende schipper met zijn schip in nood niet kon verantwoordelijk gesteld, maar integendeel hier grove beroepsfouten werden begaan door de schipper van de Staatssleepboot.

En wil dit zeggen, dat de hulpverlenende door beroepsfouten dit schip mocht schade berokkenen en zelfs in de grond lopen ?

Hulp verlenen is een plicht, welke niet aan voorwaarden zoals deze, mogen onderworpen worden en zeker niet aan voorwaarden die van aard kunnen zijn te beslissen deze hulp te moeten weigeren, zo men geen attest tekent de verlener voor om het even welke beroepsfout te ontslaan.

Het is aan ons niet de uitspraak van de Rechbank vooruit te lopen, maar de huidige toestand, die ons dunkens toelaat de Staat naar willekeur te laten handelen, is tegen de openbare orde.

Raadgeving aan schippers

Teken nooit een akkoord vooraleer Uw reder of verzekering te raadplegen, daar het een feit is, dat deze akkoorden zo opgesteld zijn, dat men praktisch aan die willekeur van de tegenpartij overgeleverd is.

Wij hopen later op deze zaak na behandeling door de rechtbank terug te komen.

P. Vandenberghe.

Gevaar der wrakken in Nauw van Calais

Het is ejkeen bekend dat er in de Noordzee nog enorm veel wrakken liggen, bekende en onbekende, van beide oorlogen.

We hadden het hierover reeds in vroegere nummers van onis blad en wijdden er zelfs in dat van 17 juni 1977 een hoofdartikel aan.

We wezen toen op het gevaar hiervan en op het feit dat er op nationaal en internationaal vlak hierover wel veel gesproken en geschreven werd, maar niets praktisch verwezenlijkt om daaraan te verhelpen. In deze aangelegenheid zijn nochtans twee toestanden te onderscheiden, nl. de wrakken binnen en buiten de territoriale wateren gelegen.

Voor deze binnen de territoriale wateren, was een oplossing gemakkelijk te vinden, al kost dit miljoenen.

Onze Zeemacht doet wekelijks oefeningen. De meeste wrakken zijn gekend. Waarom deze niet doen springen ? Voor de Zeemacht is dit een oefening, voor de scheepvaart een reddende zaak.

Wat de wrakken buiten de territoriale wateren gelegen betreft, is ook op internationaal vlak een oplossing nodig en mogelijk.

Meer en meer worden de zeevaartroutes in de Noordzee door schepen gaande van 100 tot 250 duizend ton gebruikt.

De vaarroutes welke ze moeten volgen blijven met al die wrakken opgescheept en zijn dus 'n bestendig gevaar. Ook voor de visserij waardoor reeds verscheidene vissersvaartuigen zijn vergaan, zoals die Z.511, de Z.438 en de B.604.

In het Antwerps dagblad „DE LLOYD" verscheen naar aanleiding van het gevaar der wrakken in „Het Nauw van Calais" waar de scheepvaart zeer intensief is, het volgende :

„Tenzij het gebied met de meest moderne apparatuur waarover men momenteel beschikt wordt gekontroleerd, lopen afgeladen VLCC's (very large crude carriers) het gevaar om in het Nauw van Calais op een wrak te stoten.

In het 200 vierkante mijl grote gebied tussen Dover en Dungeness, werden tijdens de inspektie die in 1977 plaats vond in total 60 tot dan toe onbekende wrakken gelokaliseerd, waarvan er twaalf gevaar opleverden voor diepliggende schepen. Van de wrakken die als NDW (non-dangerous wrecks) geklasseerd staan, is er dikwijls niet meer bekend dan hun bestaan en hun positie, en al deze wrakken zouden voor schepen met diepgangen van meer dan 68 voet, als mogelijk gevaar moeten beschouwd worden. Dit staat in een rapport dat onlangs door het Nederlands Maritiem Instituut werd gepubliceerd. Het rapport stelt ook voor dat het hele gebied tussen Greenwich Buoy en de Euro-channel aan de Nieuwe Waterweg te Rotterdam volledig zou worden geïnspekteerd op de mogelijke aanwezigheid van wrakken.

Het rapport stelt voor om betere informatie aan de diepliggende schepen door te spelen via een uitbreiding van de „Channel Navigation Service", maar ook dat een grondig hydrografisch onderzoek zou uitgevoerd worden op de vaarroute voor diepliggende schepen, waarbij tevens getijde- en golfmeetapparatuur permanent zou kunnen geplaatst worden. Tenslotte wordt ook een verbetering van de scheepvaartroutes voorgesteld door de verplaatsing van één van de „lanen" dan wel door het baggeren van een diepwatergeul nabij Sandettie.

Er zou een speciale aandacht aan de beloodsing moeten gegeven worden en het rapport stelt voor om tijdens de vaart door het Nauw van Calais de verplichting in te voeren om steeds twee loodsen aan boord te hebben."

x x x

Totdaar dit artikel waarop we hopen in een volgend artikel terug te komen, omdat het voorstel steeds twee loodsen aan boord te hebben, de zaak niet oplost, maar het een internationale noodzakelijkheid is, eens eindelijk met praktische oplossingen voor de dag te komen, nu de techniek en de wetenschap zover gevorderd zijn dat aan zo'n gevaar, is het niet geheel dan toch grotendeels, een einde kan gesteld.

P. Vandenberghe.

AVIA

N.V. ROSSEEL
BRUGGE
(050) 33.99.14
★
Alle petroleumprodukten en smeermiddelen

Verzekerde bevoorrading
★
Stipte bediening

Vertegenwoordiger
HERMAN FAICT

Steenovenstraat 28.
8401 Bredene
Tel. · (059) 32.16.76

Z.300 "VEERMAN" GEDOOPT

De familie François Vlietinck - Simonne D'hoore uit Duinbergen, en hun oudste zoon André, hebben het na lang wikken en wegen, piekeren en cijferen, toch aangedurfd, voor het eerst sinds vele jaren (16 jaar naar het schijnt) een GARNAALVISSERSVAARTUIG in de vaart te brengen aan de Oostkust, welke als zeer modern en dus aangepast aan de nieuwste techniek, mag aangezien worden.

En wie weet dat François en Simonne niet over één nacht ijs gaan, beseft meteen dat deze weloverwogen onderneming met hard werk, veel inzet en overleg, MOET slagen.

Het was dan ook geen triomfantelijke, geen grootse doopplechtigheid, maar één waar de intimiteit, de samenhorigheid, de vaste wil, zó aan te voelen waren, zodra men aan dek kwam. Ook de scheepsbouwers Vander Cruysse en vooral Van Assche legden getuigenis af van dit besef, en waren fier hun mooi afgewerkt «produkt», dat kwa inrichting en schikking vakkundig werd geleverd, te tonen aan de genodigden, die niet louter nieuwsgierigen waren, zoals zo dikwijls, maar mensen uit de stiel en uit de visserijwereld die vragen, opmerkingen en bewonderingen te over hadden, vóór, tijdens en na de korte trip die eventjes ondernomen werd „tot aan de kop van de havendam...".

Het was E.H. Gryson, medepastoor uit Heist, geliefd bij jeugd en vele vissersgezinnen, die met een ware zeemansstem de gebeden voorlas — niet als loze formules, maar met klemtonen, met overtuiging, en vaak gepaard met een blik van verstandhouding naar een van de eigenaars, bemanningsleden of aanwezigen. Er werd wat wijwater kruisgewijze over dek gesprenkeld — niet met een bijna archaïsche of folkloristische kwispel, waarbij dan de mooie zondagspakken dadelijk naar de nieuwkuis mogen, maar sober met een klein flesje — waarna de rondgang bijna eerbiedig werd gedaan en aandachtig, de paasnageltjes werden ingeslagen naar de vier windstreken, zoals dat in de visserij nog steeds gebruikelijk is.

Daarna geen gesmos met sjampieter of sterke drank, maar een demokratisch pintje en vooral veel babbelen over schip, visserij enzovoort. Nietwaar Jozef Vlietinck ? (de kranige vader van François, die van hem de mooie lapnaam „Veerman" heeft geërfd, en die doorgaf aan zijn mooie nieuwe eenheid de Z.300). De babbel met de 75-jarige „stamvader" was zo hartversterkend, dat uw 40-jarige schrijvelaar zich waarachtig weer jong voelde worden. Van toen in 14-18, en in 40.45... Toen ze haring gingen vangen, onder begeleiding, en toen in Duinkerke. En in de eerste oorlog op Walcheren, en met de „veerman" mee over de Oosterschelde naar Zierikzee... En dan al die opeenvolgende „schuitjes", eerst op 't strand van Heist, en die eerste „zware" motor van 90 P.K. !

't Was simpel, maar hartversterkend, vooral als Jozef ophaalde dat zijn oude vriend Pros Vandenberghe hem op een zondagnamiddag ontlangs enkele uren kwam gezelschap houden en „ferm op zijn gemak zat".

Want hij kende Pros, van in de tijd van Raphaël Huysseune, hij vertelde wat Pros toen, tijdens en na de oorlog voor de vissers in Frankrijk en de Heistenaars in 't bijzonder altijd is geweest en hoe hij toen velen uit de miserie gehaald heeft, toen zij in Dieppe, St.-Vaast Le Hougue, Audierne, Lorient, La Rochelle, Bordeaux en tot zelfs Arcachon, gevlucht, beschadigd of aangeslagen waren.

De ouwe Veerman kon alzo nog vertellen over de garnaalvisserij, over zijn jarenlang varen voor Raphaël Huysseune, die tijdens de oorlog te Blankenberge verkopend, moest Veerman en zijn volk daar niet geweest zijn, meer zou weg gegeven hebben aan allerlei hulpbehoevenden dan hij opbracht. Over dit alles en over zijn jeugd toen hij in 1914-18 in Holland als „snotter" te Papendrecht, Zierikzee enz... verbleef en er alleen moest gezorgd worden voor eten. Het leven ? Daar zou het het wel later nog eens willen over hebben.

Het leven van Veerman, die hier thans zijn kinders en kleinkinders een prachtig modern garnaalschip ziet dopen, is een boek, welke een afzonderlijk hoofdstuk vormt.

Al dient toch gezegd dat hij thans straks 75 jaar zijnde, niet weinig fier was die doop bij te wonen.

We zouden bijna vergeten te vermelden dat de peter de heer O. Vanhuffel was, de kommissaris-havenmeester, en de meter mevrouw Raymonde Huysseune, echtgenote van Arthur Lamquet. Die namen ook roepen al een hele geschiedenis op in de visserij en het is dan ook niet toevallig dat ze door de Veermans aangezocht werden om deze honneurs waar te nemen. Ingewijden zullen veel begrijpen.

We zagen dan ook aan boord verder geen hoge pieten, zoals bijna traditie is geworden bij het invaren van nieuwe bokkers van groot formaat, maar mensen zoals Jef Deroose van Hand in Hand en Hulp in Nood, Camiel Menu, Luc Maertens van de Zeevisserijdienst — meer en meer een graag geziene figuur en opvolger van Robert Martens — Guido Van Gerven van de N.M.K.N.-Brugge en hun beider lieftallige echtgenotes. Pros Vandenberghe, gegriepeerd, moest zich verontschuldigen.

Onder de familieleden van François Vlietinck, ontbraken verder niet : zijn broer Louis (van Z.553), zijn andere zoon Robert (van Z.500) en de jongste spruit Frans, de kinderen van Louis — die van de enige „Veerman-dochter" Blondine de vader is — en zijn echtgenote Mathilde.

Verder Arnoud Vanhouteghem, boekhouder van Hand in Hand en gemeenteraadslid van Brugge, vele leveranciers en onder-aannemers, en voor ons andere onbekenden...

Waar E.H. Gryson in zijn slottoespraak o.m. het vissersleven aan boord en nu-en-dan-thuis goed en mooi schetste, en vooral het meeleven met hen die thuis blijven — in lief en zeker in leed — opriep, kunnen wij niet anders dan het verslagje over deze korte, sobere, maar zinvolle plechtigheid afronden, zonder veel vooze formules — die toch niet zouden gemeend zijn — vooraleer André en François goede vaart, regelmatige en lonende opbrengsten en steeds behouden thuiskomst te wensen. En wij geloven verder dat de mensen uit de toeleveringsbedrijven en de diensten (vismijn, afslag, beroepsvereniging...) steeds graag bereid zullen blijven met raad en daad tot het welslagen van die onderneming bij te dragen.

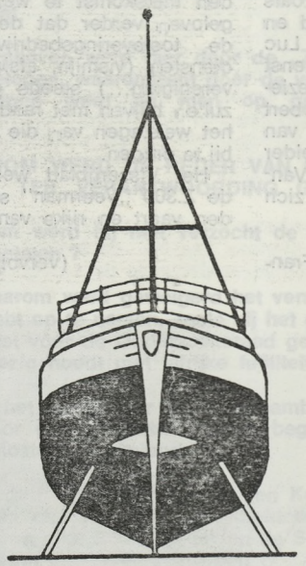
Het Visserijblad wenst dan ook de Z.300 „Veerman" steeds behouden vaart en rijke vangsten.

(vervolg op blz. 5)

De prachtige garnaaltreiler Z.300 „Veerman".

West-Vlaamse scheepswerven n.v.

A. VANDER CRUYSSE



LEGEWEG,

8020 OOSTKAMP

Tel. 050/35.83.60

Priv. 050/31.34.42

WAS OOK DE SCHEEPSBOUWWERF
VAN DE Z.300 «VEERMAN»

NIEUWBOUW VISKOTTERS

Z.300 «VEERMAN» REDERIJ «VEERMAN»

Het vaartuig is uitgerust voor de bokkenvisserij met volgende hoofdafmetingen en kapaciteiten :

Lengte over alles	21,00 m
Lengte tussen de loodlijnen	18,00 m
Breedte op spant	6,00 m
Holte in de zijde	2,80 m
Diepgang achter	2,35 m
Inhoud visruim	± 47 m3
Bunkerinhoud voor de brandstof	± 14 m3
Drinkwater	± 4 m3

Het schip werd ontworpen en gebouwd door de WEST VLAAMSE SCHEEPSWERVEN NV A. VAN DER CRUYSSE te OOSTKAMP.

De afwerking en uitrusting werd uitgevoerd door de WERKHUIZEN VAN ASSCHE te OOSTENDE.

De bruto tonnemaat van het schip bedraagt 69,71 ton en de netto tonnemaat 24,35 m.

Het vaartuig is als volgt ingedeeld :

— voorpiek met aanvaringsschot
— nettenmagazijn voor het bergen van netten en allerhande materialen
— visruim met een inhoud van ± 47 m3
— dwarsbunker voor brandstof met een inhoud van ± 14 m3
— machinekamer voor de hoofdmotor en allerhande hulpwerktuigen
— logies, bemanningverblijf met slaapgelegenheid voor 5 man, en een ingerichte douchecel
— achterpiek met afdeling voor de stuurmachine.

Verder hebben we boven dek de bovenbouw met kombuis en toilet. De brug of stuurhut waarin zich alle navigatiemiddelen en kontroleapparaten voor machine- en elektrische inrichting bevinden. Onder de brug is een afzonderlijke ruimte voor de vislier voorzien.

De hoofdmotor is een MITSUBISHI scheepsdieselmotor type S6ATA — 1500 t/min. vermogen van 270 PK, gekoppeld aan een TWIN DISC keerkoppeling met reduktie 5/1 en ingebouwde OMEGA koppeling.

Een bronzen schroef van 1,45 m diameter.

Het vaartuig is gebouwd volgens de reglementen van de Belgische Zeevaartinspektie. Het gebruikte staal is scheepsbouwkwaliteit. Het schip is volledig elektrisch gelast.

Het vaartuig is voorzien van een vislier fabrikaat BRUSSELLE, elektrisch aangedreven door middel van een elektromotor van 60 PK. De vislier is voorzien van luchtbediende remmen en koppelingen.

De stroomvoorziening van de lier geschiedt vanuit een door de hoofdmotor aangedreven WARD LEONARD GENERATOR van 80 KW. In geval van storing in de stroomvoorziening kan deze overgenomen worden door een hulpgenerator van 40 KW, wat toelaat de visserij te blijven bedrijven, alhoewel met een lagere hijssnelheid. De vislier is bedienbaar vanuit de brug bij middel van een pneumatische installatie.

De bediening van de hoofdmotor en de keerkoppeling gebeurt bij middel van een TELEFLEX installatie bedienbaar vanuit de brug.

Het visruim wordt gekoeld bij middel van vinverdampers, zogenaamde stille koeling.

De bemanningverblijven zijn gezellig ingericht, en verwarmd met een centraal verwarmingssysteem welke geleverd en geplaatst is door de WEST VLAAMSE SCHEEPSWERVEN NV.

Aan de akkommodatie en aan de veiligheid werd grote aandacht besteed.

De stuurmachine is hydraulisch-elektrisch en werd geleverd door de firma BRUSSELLE.

De elektrische inrichting werd verzorgd door de firma SIEDAN ZEEBRUGGE.

De elektronische apparatuur werd geleverd door de firma SAIT ZEEKUST

— een VHF toestel SAIT SD 72
— een zender ontvanger type SAIT ER 210
— een radar merk FURUNO type FR 1011 max. bereik 72 mijl
— 'n automatische piloot WAGNER mod MK 4
— een dieptemeter FURUNO type FE 814
— een DECCA NAVIGATOR met FRAK plotter type MKN 21

Het timmerwerk werd verzorgd door de firma LOWYCK & Zn OOSTENDE.

Het schilderwerk is uitgevoerd door de firma SCHERRENS BEERNEM.

De bemanning van de Z.300 „Veerman" met „Peter" O. Vannuffel en „Meter" mevrouw Raymonde Huysseune.

Vader Vlietinck François en zoon, tevens schipper, Vlietinck André. Op hun schouders rust de dwang de „Veerman" renderend te houden.

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

2 BOOMKORKOTTERS TE KOOP

1) afm. 33/30.60 x 6.74 x 3.14 m — BR/N. 153/55 ts — bouwjaar 1963 — Hoofdmotor 900 PK Hodi straalbuis.

2) afm. 29.60/27.80 x 6.32 x 3.08 m — BR/N. 132/45 ts — bouwjaar 1958 — Hoofdmotor 1000 PK Hodi straalbuis.

Inl. R.W. Bais n.a. Maritiem Bureau
Spaarnwouderstraat 36 Haarlem.
Telefoon : 023 - 323721 of 320689.
Telex : 41649.

(8771V)

EEN TRELIER GEZONEN VOOR DE IERSE KUST

5 bemanningsleden verloren

Een 38-meter treiler, de „Skifjard" is verloren gegaan na op de rotsen gelopen te zijn ter hoogte van het Arranmore-eiland bij Burtonport op de Noordwestkust van Ierland. Er was een negenkoppige bemanning aan boord van het vaartuig. Twee lichamen werden onmiddellijk geborgen, namelijk dit van een matroos, die al zwemmende tot op tien meter van land kwam, maar dan door een hoge zee met het hoofd tegen de rotsen terecht kwam en zwaar gekwetst toch verdronken aan land werd gehaald. Drie andere bemanningsleden waaronder de schipper en zijn zeventienjarige zoon zijn vermist en meer dan waarschijnlijk verdronken. Zelfde schipper heeft nog zes kinderen thuis. Vier andere bemanningsleden konden gered worden, maar moesten in het hospital voor verzorging opgenomen worden. Eén van de overlevenden vertelde, dat het vaartuig door een hoge zee medegenomen werd en op de rotsen geslagen. Wij waren beneden en hoorden de schipper roepen dat elkeen zijn reddingsvest diende te omgorden. We liepen naar boven en voelden dat ons vaartuig weg en weer slingerde op de rotsen, om op beurt op zijn zijde te gaan liggen langs stuur- en bakboord. Plots ging het achterschip in de diepte, terwijl wij allen aan de reling gingen hangen. Een golf die het schip overspoelde smeet ons in zee. Toch had de schipper nog vuurpijlen kunnen laten afschieten en een noodsein uitzenden. Een zusterschip van de „Skifjord" dat ongeveer een kwartmijl verder aflag, had tevergeefs getracht een lijn over het schip heen te krijgen. Twintig minuten na het gebeurde, was de reddingsboot van het eiland Arranmore reeds ter plaatse maar vond slechts een paar drijvende lijfboeien met niemand erin. Twee bemanningsleden werden door inwoneden van Arranmore, toen zij praktisch de kust al zwemmende bereikten, uit de branding gehaald. Een ander bemanningslid, dat bijna de kust had bereikt, werd bewusteloos door toegelopen mensen op het droge getrokken. Ook een vierde bemanningslid geraakte op eigen kracht aan land. Het vaartuig zelf ging tenslotte volledig onder op slechts twee honderd meter uit de kust.

PETERHEAD VREEST KWALIJKE GEVOLGEN VAN OVERAANVOER VIS

In de laatste weken is er zoveel vis te Peterhead aangevoerd en zijn de vangsten zo overvloedig, dat de prijs van ronde vis voor topkwaliteit teruggelopen is tot iets boven de duizend fr.

Men vreest nu dat de kopers bezig zijn met voorraden aan te leggen die op bepaalde ogenblikken hen er toe zal verplichten hun aankopen stop te zetten. Inderdaad werd vastgesteld dat velen hun koelkamers vullen, vanwege de lage prijs die de opvangprijs benadert. Dit is vooral het geval met schelvis die te overvloedig aangevoerd wordt. In dit verband liet Iain Mac Sween, voorzitter van de Schotse Redersfederatie een welgemeende waarschuwing horen dat de overaanvoer van schelvis in een nabije toekomst zal moeten leiden tot een ware ineenstorting van de markt. Enkele weken terug, was er reeds een overaanvoer van ronde vis geweest die de prijzen gevoelig deed teruglopen, maar dan is het slechte weder gekomen en dit gaf aanleiding tot minder aanvoer en betere prijzen. De betrokken woordvoerder meent echter, dat dit tenslotte slechts een uitstel van executie wordt indien er geen regeling ter zake komt. Ook de h. R. Fraser van de Kooperatieve Visserij-organisatie van Buckie sprak in die zin en zegde letterlijk dat het de zware zee is die nog slechts als matigende regelaar zou kunnen optreden. Indien intijds slecht weder komt, dan ligt de mogelijkheid er, dat we niet tot opvang zullen moeten overgaan !

Verleden week werden er meer dan vijftig duizend bakken aangevoerd waarvan bijna de helft uit schelvissoorten bestond, iets meer dan 14 duizend bakken met kabeljauwsoorten en zowat 6.400 bakken wijting. Niettegenstaande de lage prijzen werd praktisch toch niets opgevangen. Of dit echter zo zal blijven, daar schijnt men erg aan te twijfelen.

't Zou te Oostende al lang gebeurd zijn.

TE KOOP :

STALEN VISKOTTER

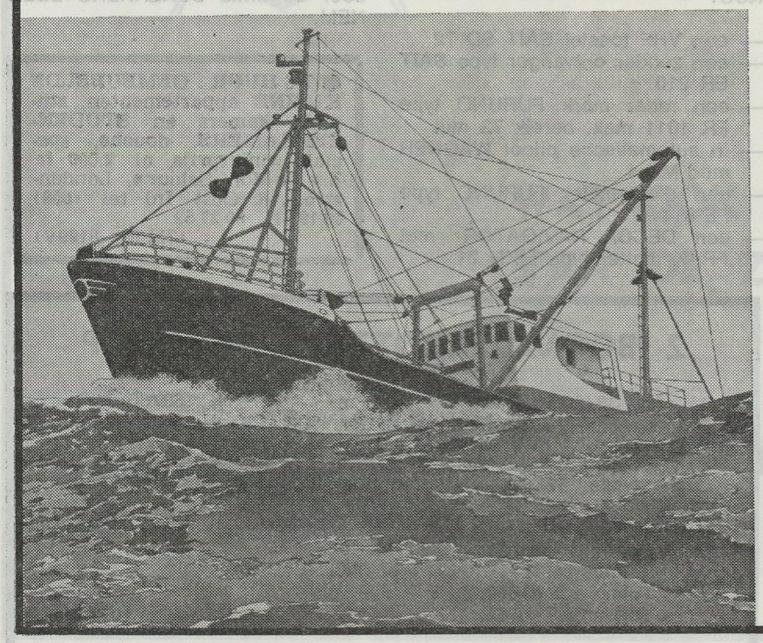
lengte : 20,04 mt., breedte : 5,33 mt., motor : 235 pk Stork. Inl. 00-31-5158-1370.

(8769V)

zuinig, sterk en betrouwbaar

dieselmotoren van 10 tot 1.350 pk.

MITSUBISHI



VERTEGENWOORDIGER VOOR BELGIE

WA

MECHANISCHE WERKHUIZEN
NIEUWE WERFKAAI, 1
8400 OOSTENDE
∅ BUREEL : (059) 32.27.49 - 32.11.88
∅ PRIVE : (059) 32.22.84

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart heeft de Raad het onderzoek voortgezet inzake de overtreding die de Portugese matroos Martinez Verdez José Antonio beging die, op het ogenblik der feiten, roerganger was aan boord van de Z.289 „Jan Breydel". De Portugese visser die een mondje Frans machtig is diende bijgestaan door een beëdigd vertaler en dat nam ruim één uur in beslag om uiteindelijk tot de vaststelling te komen dat men geen stap verder was gevorderd. De getuige was het er kennelijk alleen om te doen zo min mogelijk te vertellen. Hij zegt wel dat hij alleen stond op de brug op het ogenblik der feiten maar dat hij wel de plicht had de schipper te waarschuwen bij de minste onraad. Er heerste wel een zeer slechte zichtbaarheid maar dat was reeds zo, vertelt getuige, toen schipper Schilz de brug verliet om zich te ruste te begeven. Over zich zelf vertelt getuige dat hij gedurende dertig jaar op zee vaart, met name tot zijn tweeëntwintig jaar als matroos en nadien als schipper met Portugese treilers. Bovendien is hij in het bezit van een diploma van schipper, afgeleverd in Portugal en Mozambique.

Aanvaring tussen Z.40 „Ravelingen" en Z.533 „Virtus"

Vervolgens hoorde de Raad schipper Werner Verbeke van de Z.40 „Ravelingen". Dat vaartuig, dat vissende was, werd aangevaren op de stuurboordboeg door de Z.533 die eveneens vissende was. Volgens schipper Verbeke had hij zijn vaartuig, na het uitzetten van de netten, op de koers gelegd en had hij de scheepsbrug verlaten om op dek te helpen met de bemanning. Met andere woorden, er stond helemaal niemand meer op de scheepsbrug. Getuige vermoedt dat, ofwel zijn vaartuig, ofwel het andere vaartuig, van zijn koers is afgeweken waarop de aanvaring zich heeft voorgedaan. Die uitwijking moet veroorzaakt zijn door een alsnog onbekende oorzaak maar voor de Raad ging de schipper toch wel in de fout door zijn scheepsbrug te verlaten en niemand in zijn plaats de manieuvers te doen volgen. Hierdoor werd de goede uitkijk verwaarloosd. Nu liep alles nog goed af maar voor hetzelfde geld had het ook een ramp kunnen worden.

Zware motorschade op Z.35 „Torbay"

Tenslotte hoorde de Raad ook nog schipper Roger Rigaux naar aanleiding van de zware motorschade die zich voordeed aan boord van de Z.35 „Torbay" waardoor dit vaartuig diende opgesleept te worden door de SS. Zeetijger. In de verklaringen van enerzijds de Portugese motorost en anderzijds de schipper komen vele tegenstrijdigheden voor. De schipper vertelt dat hij zelf reeds geruime tijd hoorde dat de motor abnormaal draaide maar, zo zegt hij, de motorist is baas in de motorkamer. Wel hoorde hij een zware klop maar, na een gesprek met de wal, werd de motor na een uur opnieuw gestart. Dat gebeurde, zo beweert getuige, op initiatief van de motorist maar daar tegenover staat dan de bewering van de motorist die eerder verklaarde dat hij de schipper meerdere keren had gevraagd om sleephulp te verzoeken.

Over het feit dat de treiler, met een onklare motor, nog gedurende veertig mijl koers liep, weet getuige niets af. Wel moet hij toegeven dat hij vertrouwen had in de motorist tot op het ogenblik der feiten.

Loeren op Nederlandse overtreders

BELGISCHE VISSERS HAND IN HAND MET ZEEMACHT EN ZEEVAARTPOLITIE

Voortaan zullen de Nederlandse vissers, die illegaal hun netten uitzetten in de voorbehouden Belgische visserijzone van 12 mijl, dubbel op hun tellen moeten letten. Zij zullen niet alleen op de vingers worden gekeken door onze Zeemacht, belast met de visserijwacht, en de Zeevaartpolitie maar ook Belgische vissers zullen daadwerkelijk hulp bijdragen om toe te zien, dat alles volgens de vigerende voorschriften gebeurt. In dat opzicht werden door de bevoegde overheid drie vaartuigen aangewezen om bijkomende kontrole uit te oefenen want het heet dat sommige Nederlanders zich weer inlaten met onwettelijke praktijken in gebieden waar het verboden is te vissen op tong, pladijs en schar door vaartuigen met een brutotonnage van méér dan 70 ton of een motorvermogen van méér dan 300 PK. De drie ingezette treilers zijn de O.148 «Snipe» van reder Bogaert Jaak, de N.700 «Alex» van reder Vanhoutte Ronny en de Z.494 «Lucky Star» van de rederij Vanfleteren en Willemkens pvba. De schippers van deze vaartuigen hebben als opdracht, radiofonisch onmiddellijk de bevoegde diensten te verwittigen zodra zij een onregelmatigheid vaststellen, zodat zowel de Zeemacht als de Zeevaartpolitie onmiddellijk kunnen optreden.

Zoals bekend hebben sommige Nederlanders zich reeds vroeger, vooral in het voorjaar dan als de tong zich abondant in de kustwateren ophoudt, beschuldigd aan een onwettelijke visserij. Door de Zeemachteenheid, die toen belast was met de visserijwacht in de bedoelde gebieden, dienden reeds waarschuwingsschoten gelost en slaagde men er zelfs in een Nederlandse schipper in overtreding te nemen waarbij het vaartuig naar Oostende werd opgeleid.

Langs deze weg doen wij een oproep aan alle reders en schippers zich te houden aan de wettelijke voorgeschreven normen. Binnen de 12 Mijlszone zullen de kleine vaartuigen van min dan 300 PK en 70 Br Ton, dit laatste reeds van 50 tot 70 Br Ton verhoogid zijnde, weinig kwaad aan de visstand berokkenen.

Maar het is elkeens belang deze broeiplaatsen niet te vernietigen met zwaar vistuig en motoren en als men dat niet wil begrijpen, is het noodzakelijk tegen de overtreders wie ook, Belg of Nederlander, hard op te treden.

Hetzelfde geldt voor het aanvoeren van tong beneden de maat. Er zijn er die honderden kg aanvoeren. Waar is de Overheid om tegen massale aanvoer daarvan op te treden of zijn de direkteurs van de vissershavens alle drie bang, dat wanneer zij het niet toelaten, men zal verkopen in een ander haven. Dat een visser op wat drinkgeld aast, goed. Maar er zijn er die er misbruik van maken en geweldig veel kwaad doen aan de visstand.

Hoe onaangenaam dit ook schijnt, is het belang van de ganse visserij van klein tot groot en van land tot land en niet te zeggen: Het zal wel mijn tijd meegaan.

DE BESTE VLAAMSE VISGERECHTEN TE BOEK GESTELD

Met zijn «Beste Vlaamse Streekgerechten» heeft het duo Roger Demanet - Julien van Remoortere alle gastronomen voor zich gewonnen. Hun boek kunnen we zowat de bestseller uit het jaar van de streekgastronomie noemen. Een bundeling van allerhande zoete en zure dingen die de smulpapen bij het lezen van de titel al het water tussen de tanden laat sijpelen. De eerste uitgave van het boek, dat vorig jaar rond dit tijdstip werd gepresenteerd, was reeds in enkele weken uitverkocht zodat een tweede en eerlang ook een derde druk zich opdrong. Inmiddels is het boek in alle «huisapotheken» als de beste-medicijn-tegen-alle-kwalen aan te treffen. Roger Demanet, de Nieuwpoortse meesterkok, is niet bij de pakken blijven zitten en heeft samen met Julien Van Remoortere een nieuw werk klaargestoomd onder de titel «De Beste Vlaamse visgerechten». Het wordt het tweede boek in een reeks van vier die door Demanet, in samenwerking met de uitgeverij Helios uit Antwerpen, zal uitgegeven worden. Het werk is hoofdzakelijk gewijd aan de vis- en zeevruchtengerechten. We kregen het reeds in avant-première te zien en ongetwijfeld wordt het zoals zijn voorganger een culinaire topper.

Keukenpiet Demanet die in ontelbare huiskamers is binnengedrongen met zijn «Beste Vlaamse streekgerechten» zal officieel voorgesteld worden tijdens een groots festijn in het Casino van Knokke op zaterdag 21 november e.k. om 20 uur. Aan dit gastronomisch banket, waar Demanets specialiteiten kunnen geproefd worden, verleent de hotelschool Spermalie uit Brugge zijn medewerking. In de marge wordt een voorstelling opgebouwd over de zee, de zeevruchten en de heerlijke Vlaamse streekgerechten. John Chesterman, de gekende marineschilder uit Nieuwpoort-Bad zal er zijn beste marines presenteren en de heemkundige kring Bachten de Kupe zal, samen met de Oostduinkerkse garnaalsiepers, de beste streekspecialiteiten voorschotelen.

Het spreekt vanzelf dat de dansgroep Dien Uyl, uit Oostkamp, die vorig jaar bij de voorstelling van «De Beste Vlaamse Streekgerechten» zijn beste beentje wist voor te zetten op 21 november e.k. de Magrietzaal van het Knokse Casino opnieuw in vervoering zal brengen. Ook Westtoerisme en het Knokse Casino verlenen aan deze gastronomische topontmoeting hun medewerking.

Belangstellenden die voor dit gala wensen te reserveren kunnen dit door overschrijving van het bedrag van 1250 fr. (B.T.W., bediening en drank inbegrepen), op postrekening 470-0232001-01 van Roger Demanet, met vermelding «De Beste Vlaamse Visgerechten» 8000 Brugge.

(Medegedeeld)

REDERS LEEST UW VAKBLAD

RESTAURANT 'T SCHUURKE

Voorhavenlaan 20, Oostende — Tel. (059) 32 36 03

— Patroon aan het fornuis
— Specialiteiten van visgerechten
— Paling op grootmoeders wijze
— Ribstuk op 't Schuurkes wijze

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

Zalen ter beschikking voor alle feesten alsook bij U thuis of in uw zaak.

Neem kontakt met Guido Devolder
't Schuurke. Tel. (059) 32 36 03

(10885N)

DE Z.586 „DE ZWERVER" LIEP AAN DE GROND VOOR GREAT-YARMOUTH

De Belgische treiler Z.586, „De Zwerver", is verleden week op een zandbank vóór Great-Yarmouth aan de grond gelopen. De treiler liep beschadigingen op en na terug vlot gebracht te zijn werd Lowestoft aangedaan waar men tot de noodzakelijke herstellingen is overgegaan vooraleer het vaartuig terug zee kon kiezen.

Oersterke vislijnen
Zwaar gevet, dubbel gegalvaniseerd

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

Markant figuur uit Nieuwpoortse visserijmiddens is niet meer

IN MEMORIAM

RAPHAEL VERCOUTTER

Zondag jl. overleed op 81-jarige leeftijd, in een Oostends ziekenhuis, de h. Raphaël Vercoutter. Meteen verliest de visserij uit de Westhoek een van zijn meest markante figuren. Niettegenstaande zijn bijna spreekwoordelijke bescheidenheid, ontwikkelde Raphaël Vercoutter van jongsaf een zelden geziene werkkracht en mede door zijn goed inzicht en vakbekwaamheid, wist hij zich op te werken tot een van de meest vooraanstaande reders van Nieuwpoort. Niettegenstaande de bloei die zijn onderneming kende, bleef Raphaël Vercoutter een bescheiden, eerlijk en vooral behulpzaam man, die alleen het goed heil van de Nieuwpoortse visserij voor ogen had. Reeds meerdere jaren kende hij een wankele gezondheid maar met een fenomenale karaktersterkte, bleef Raphaël Vercoutter de grote strijd leveren tot hij het uiteindelijk moest afleggen. Tot in de laatste ogenblikken gingen zijn gedachten naar de visserij en de mensen die van deze sektor een zo boeiend bedrijf maken.

Raphaël Vercoutter werd geboren op 13 februari 1900 en kwam vrij vroeg in de visserijmiddens terecht. Hij huwde met Albertina Goderis en uit dat huwelijk sproten zeven kinderen, met name drie zoons — Michel, Gabriël en Marcel — en vier dochters.

Kort na de eerste wereldoorlog, toen de zeilschepen stilaan moesten plaats maken voor de eerste motoren, liet Raphaël Vercoutter een eerste vaartuig bouwen. Het werd de N.45 die gebouwd werd op de scheepswerf Jules Denye te Oostende. Dat was echter slechts een begin, want weinige jaren later, gaf Raphaël Vercoutter opdracht tot de bouw van een tweede treiler, met name de N.64, die hij met een vennoot uitbaatte. Meteen was de spits er af en in zijn boeiende carrière zou Raphaël Vercoutter nog meerdere vissersvaartuigen laten bouwen. Dat werden achtereenvolgens de N.730, de N.49 (de latere N.732) en de N.59. Na de oorlog volgden dan nog de N.761, de N.762, de N.763 en de N.765. Deze vier laatste treilers werden na de jongste wereldoorlog op de Oostendse werf Hillebrandt gebouwd.

Tijdens de wereldoorlog 1940-45 vluchtte Raphaël Vercoutter naar Engeland en verbleef, net zoals vele andere vissersfamilies, in Brixham. Twee van zijn vaartuigen namen deel aan de evacuatie van Duinkerken, namelijk de N.49 en de N.59. Dit laatste vaartuig zou deze historische gebeurtenis zelfs niet overleven want het werd, met schipper Kamiel Vermote aan boord, in de grond gelopen door een Franse torpilleur. Gelukkig kon de voltallige bemanning gered worden. Ook de N.49 kwam niet heelhuids uit de slag; dat vaartuig, met schipper Charles Ryssen aan boord, werd in de haven van Duinkerken gebombardeerd en bleef de ganse oorlog in Duitse handen. Na de oorlog werd het in fel gehavende toestand in de haven van Cherbourg terug gevonden.

Raphaël Vercoutter verbleef met zijn zoon Michel in Brixham, terwijl zijn familie aanvankelijk heil zocht in Frankrijk maar nadien weer te Nieuwpoort terecht kwam. Tijdens dat verblijf in Engeland werd de N.730 gebombardeerd en Raphaël werd dermate zwaar gekwetst, dat hij maandenlang moest gehospitaliseerd worden.

Na de oorlog belandde hij weer te Nieuwpoort en na orde op zaken te hebben gesteld, begon hij weer te werken aan de heropbouw van zijn rederij. In 1949 gaf hij opdracht tot de bouw van een eerste vaartuig, met name de N.761 „Vrede in Christus"; nadien volgden de N.762 „O.L.V. ter Duinen" (in 1956), de N.763 „O.L.V. van Lourdes" (in 1960) en de N.765 „O.L.V. van Goede Raad" (in 1963).

Raphaël Vercoutter werd helemaal niet gespaard van tegenslagen. Zoals gezegd, werd hij tijdens de oorlog zelf erg gekwetst maar hij verloor ook twee nauw verwante familieleden. Zijn schoonzoon Robert Ollieu, gehuwd met dochter Maria, en schipper aan boord van de N.761, verdween in zee. De omstandigheden waarin dit ongeval zich heeft voorgedaan, werden nooit opgehelderd. Nadien verloor Raphaël Vercoutter nog een kleinzoon, zoon van Gabriël. Deze werd geëlektrokuteerd tijdens werken aan boord van de N.761 in de Nieuwpoortse haven. Dit leed droeg Raphaël in alle stilte maar het was hem aan te zien, dat beide ongevallen hem zwaar hebben getroffen.

Naast de rederij richtte Raphaël Vercoutter te Nieuwpoort ook nog een scheepssmederij op. Het werd een druk beklante zaak waar iedereen terecht kon. Zelfs op zaterdag of zondag werden diensten verleend als dat nodig bleek, want Raphaël Vercoutter kon geen vissersvaartuig werkloos aan de kaai zien liggen.

De laatste jaren werd Raphaël Vercoutter getroffen door een slepende ziekte. Eerst werd zijn ene been afgezet en pas enkele maanden geleden ook het andere. Tenslotte greep de ziekte zo diep op hem in, dat hij moest gehospitaliseerd worden in een Oostends ziekenhuis. Meerdere weken heeft hij daar, in alle stilte, gevochten voor het levensbehoud maar uiteindelijk heeft Raphaël Vercoutter de grote strijd verloren. Afgelopen zondag nam hij voor eeuwig afscheid van de vele mensen, die hem hebben gekend als een bekwaam visser en reder maar bovenal een behulpzaam en eerlijk man, die even veel medevoelen betoonde voor het leed van anderen als het eigen leed dat hij te verwerken kreeg.

Heden zaterdag grijpt om 10 u. de plechtige rouwdienst plaats in de O.L.V.-kerk te Nieuwpoort gevolgd door de bijzetting op de begraafplaats van Oostduinkerke. Vergadering aan de kerk om 9u.45.

Ons blad biedt aan de familie Vercoutter zijn oprecht meevoelen aan in het zware verlies dat hen komt te treffen.

Men verzoekt ons het overlijden te melden van

MIJNHEER

RAPHAEL VERCOUTTER

echtgenoot van Mevrouw Albertina Goderis

geboren te Adinkerke op 13 februari 1900
en overleden te Oostende op 8 november 1981.

De plechtige rouwdienst, gevolgd door de teraardebestelling op de begraafplaats van Oostduinkerke grijpt plaats op **zaterdag 14 november om 10 u.** in de O.L. Vrouwkerk te Nieuwpoort. Vergadering aan de kerk om 9.45 u.
Personen, die bij vergetelheid geen rouwbrief zouden ontvangen hebben, waarvoor de familie zich langs deze weg verontschuldigt, worden verzocht huidig bericht als dusdanig te willen aanzien.

SCHADEGEVALLEN

— Toen de N.15 «De Kottens» de Nieuwpoortse haven verliet kwam plots een lichtflits uit de schakelkast van de electriciteitsinstallatie, gepaard aan een knetterend geluid. Daarop viel de electrische roerbediening uit. Bij nazicht bleek dat de decca en de automatische piloot buiten werking waren. De treiler diende opnieuw de thuishaven aan te doen voor herstelling.

— Kort na het verlaten van de Nieuwpoortse haven kreeg de N.720 af te rekenen met een warmgelopen motor. Gezien herstellen met eigen middelen onmogelijk was werd de sleephulp ingeroepen van de N.22 die het onklaar geraakte vaartuig binnen sleepte.

— Op de visgronden kreeg de Z.43 af te rekenen met een kor in de schroef. Verscheidene pogingen om de schroef weer vrij te krijgen mislukten zodat men de sleephulp inriep van de Z.44. Zonder verdere moeilijkheden werd de Z.43 de haven van Oostende binnen gesleept.

— In de sluis van de vissershaven werd de O.131 aangevaren door de N.36 waarbij de stuurboord bakhouder van eerstvernoemde vaartuig werd losgetrokken. Noodgedwongen moest men de afvaart uitstellen tot na het herstellen van de opgelopen averij.

— Anderhalf uur na het verlaten van de Zeebrugse thuishaven begon aan boord van de Z.507 de hulpradar plots hevig te roken. Onmiddellijk werden de smeltzekeringen weggenomen waardoor de rook langzaam verminderde. Toch werd besloten de reis voort te zetten gezien er geen branduitbreiding werd vastgesteld

— Op de visgronden kreeg de Z.408 af te rekenen met motordefekt. Gezien herstellen met eigen middelen onmogelijk was diende men de sleephulp in te roepen van de Z.525. De sleep naar Zeebrugge verliep zonder verdere moeilijkheden.

— Toen de Z.564 naar de haven van Newhaven koers zette werd plots een rode vuurpijl opgemerkt. Onmiddellijk werd koers gezet naar de plaats van het onheil waar een jacht werd opgemerkt. Het ging om de «Claud Berry» met Newhaven als thuishaven. Het jacht lag met een gebroken mast en kon onmogelijk nog verder varen. De schipper van de Z.564 kreeg van op het jacht verzoek om een reddingsboot op te roepen.

Schipper Jonckheere van het vissersvaartuig kreeg vanwege Dover Kuststation te horen dat een reddingsboot zou uitgezonden worden. Toen deze kwam opdagen zette de Z.564, die al die tijd ter plaatse was gebleven, verder koers naar Newhaven.

— Tijdens de spanvisserij op gul kwam de N.710 vast te zitten aan de ankering van een warrelnet. Dat werd evenwel slechts vastgesteld toen het spannet werd ingewonden. Bij nazicht bleek dat het spannet erge schade had opgelopen. De schipper van de N.575, waarmee de N.710 de spanvisserij bedrijft, zag zich zelfs verplicht het warrelnet af te snijden om te voorkomen dat dit in de schroef zou terecht komen. Bovendien werd door het span één nacht visverlet geleden, wat neerkomt op een geschat verlies van ongeveer 80.000 fr.

LENA ANTONIA – IJM 5

te koop aangeboden t.o.v. curator

afm. 25.05/23.55 x 5.42 x 2.11 m. — BR/N. 62.20/30.13 ts — bouwjaar 1960 verlengd 1965 — Stork 6 cyl. 500 PK — schip wordt gezandstraald/gesch. geleverd.

Inl. R.W. Bais n.a. Maritiem Bureau
Spaarnwouderstraat 36 Haarlem.
Telefoon : 023 - 323721 of 320689.
Telex : 41649.

(8770V)

VISSER GEKWETST

Gedurende het bedrijven der haringvisserij geraakte Hillebrandt Eddy, aan boord van de N.75p „Ter Yde", gekneld tusen de reling van het vaartuig en het touw van het net. Hierbij werd hij aan beide voeten en benen gekwetst. Het vaartuig liep maandagmorgen jl. omstreeks 8 u. de haven van Nieuwpoort binnen. De hulpdienst 900, die door Radio Oostende van het gebeuren op de hoogte gebracht werd, was reeds ter plaatse en onmiddellijk bracht men de gekwetste naar de kliniek over.

VOORDRACHT OVER VALORISATIE VAN VIS

Wij ontvingen van het Komitee van het Nationaal Visserijmuseum te Oostduinkerke hiernavolgende :

De zomerperiode is voorbij met haar avondmarkten, tentoonstellingen en wedstrijden. Wij blijven evenwel niet bij de pakken zitten gedurende de winterperiode. Zoals telkenjare is het de tijd voor film of voordracht in verband met de visserij of de produkten van de zee.

In deze optiek is het dat ingenieur Daniel Declerck, microbioloog, leider van het laboratorium microbiologie en parasitologie bij het Rijkststation voor Zeevisserij te Oostende in ons midden komt spreken.

Er zal gehandeld worden over VALORISATIE VAN VIS-TOESTANDEN en VOORUITZICHTEN. Dit betekent : optimale benuttiging van het zeevoedsel, (vis, schaal- en schelpdieren, wieren), evolutie van onze Belgische industrie vooruitzichten, bereidingen van visprodukten (bewaarzaamheid, zoutgehalte, zuurtegraad bij rolmopsbereiding), gezondheidsaspekt (kaloriëen, onverzadigde vetzuren), bereiding van schotels, nieuwe produkten,... De optimale voedselwinning en adekwate verwerking van het zeevoedsel worden steeds dringender. Het wetenschappelijk onderzoek in de zeevisserij zal voor de nodige begeleiding en koördinatie moeten zorgen.

Nieuw en BRANDEND-AKTUEEL onderwerp.

De spreekbeurt gaat door op **vrijdag 13 november 1981, om 19u.30** in het „Estaminet De Peerdevisscher", Museumplein te Oostduinkerke.

U wordt vriendelijk uitgenodigd tot deze voordracht. De toegang is vrij en kosteloos voor iedereen. Zeg het aan vrienden en kennissen.

EET MEER VIS

BRAND AAN BOORD VAN LIJNVISSERS-VAARTUIG

Dinsdag jl. ontstond omstreeks 13 u. enige opschudding langs de Nieuwpoortse kaai. Aan boord van het lijnvissersvaartuig „Jean Bart IV" was brand ontstaan in de chauffagekamer. Onmiddellijk werd de Nieuwpoortse brandweer verwittigd en in een oogwenk kon de smeulende brandhaard worden bedaard. De Nieuwpoortse brandweerlui dienen gefeliciteerd te worden met dit vlug en kordaat optreden. Het ergste kon worden vermeden, zodat het bij wat rook bleef. Aldus kon de stoffelijke schade tot een minimum worden beperkt.

NOTARIELE AANKONDIGING

Notaris Frans BOUCKAERT
te Brugge, Lange rei 64
(tel. 050/33-36.59)

— o —

OPENBARE VERKOPING
IN ENIGE ZITDAG
met mogelijkheid van opbod binnen de 15 dagen van :

STAD OOSTENDE

EEN WELGELEGEN

W O O N- en

H A N D E L S H U I S

(thans BAKKERIJ)

met P A K H U I S en

I N R I J P O O R T

Nieuwpoortsesteenweg 193

Grootte : 100 m2. Kad. ink. : 35.400.

Ten vroegste op 1.3.'82 vrij van gebruik.
Omvattende :
— gelijkvloers : winkelruimte, keuken, werkplaats, toilet;
— op de verdieping : living en 2 slaapkamers;
— kleine en grote zolder.
Voorzien van water, gas en electriciteit.
TE BEZICHTIGEN : elke maandag en woensdag tussen 16 en 18 u. vanaf 28-10-'81.

Enige ZITDAG :
op MAANDAG 16 NOVEMBER 1981 om 15 u. ten stadhuize te Oostende (ingang onder het geveluurwerk).
Mogelijkheid om binnen de 15 dagen vanaf de voorlopige toewijzing conform art. 1592 Gerechtelijk Wetboek.
Gehuwde kooplustigen dienen zich gezamenlijk aan te bieden zoniet bij volmacht; zij dienen in het bezit te zijn van hun trouwboekje en, desgevallend, huwelijkskontrakt.

(8756V)

MARITIEME TENTOONSTELLING OVER 75-JARIG BESTAAN VAN ZEEBRUGGE

Naar aanleiding van het 75-jarig officieel bestaan van de haven van Zeebrugge, ingewijd in 1906, wordt volgend jaar een grootscheepse maritieme tentoonstelling opgezet. Dit is dan van 8 mei tot 31 juli, met tevens de voorstelling van een Mercatorfondspublicatie: «Brugge en de zee».

Voor deze tentoonstelling heeft Brugge heel wat interessant materiaal kunnen lospeuteren, o.m. in Britse musea. Ook uit Parijs en Lissabon worden vele documenten tijdelijk afgestaan.

De expositie zal vier grote delen omvatten: de periode dat de zee tot in het hartje van Brugge kwam; het tijdperk waarin Brugge via het Zwin met de zee in verbinding stond; het kanaal Brugge - Oostende en te nslotte de uitbouw van de haven van Zeebrugge en het Boudewijnkanaal. Ook het militair aspect van deze haven, met o.m. de slag van St.-George Day, krijgt uitgebreide belangstelling vanwege de organisatoren.

Het pronkstuk van het geheel wordt de «boot van Brugge», dat is een vaartuig uit de tweede eeuw, in 1899 te Zeebrugge ontdekt en aan het Maritiem Museum van Antwerpen geschonken.

In het bestek van het 75-jarig bestaan van Zeebrugge, grijpt ook het havencongres van de Vlaamse Ingenieurskring plaats in het Provinciaal Hof te Brugge.

EN DE VISSERIJ?

Dat men het 75-jarig bestaan van de haven van Zeebrugge zal vieren, is een uitstekend idee.

Wat we echter betreuren is, dat de promotors daarvan vergeten dat de haven van Zeebrugge niet alleen een handelshaven is geworden, maar van de kleine garnaal vissershaven, deze tot onze voornaamste vissershaven is uitgegroeid en dat dit in het kader van het 75-jarig bestaan wel een plaatsje zou mogen innemen, in achtnemend dat die haven tevens een rijke bron van inkomsten aan deviezen instelt met de weinige middelen waarover deze beschikt.

Wie neemt het daarvoor op?
Het Brugs stadsbestuur?

PUBLICITEIT IN HET VISSERIJBLAD DOET UW ZAKENCIJFER STIJGEN

lets over het werk van de "IBIS"

Voorwoord

In ons blad werd vóór de oorlog ook aan folklore en geschiedenis omtrent visserijaangelegenheden gedaan. Na de oorlog hadden we het zo druk met de inrichting en het naleven van talrijke beroepsaangelegenheden inzake de visserij, dat er voor ons nog weinig of geen tijd overbleef herinneringen over de visserij neer te pennen.

Mochten er onder onze lezers zijn, die ons daarin willen helpen, dan zullen we steeds bereid zijn hun teksten in ons blad op te nemen.

Het mededelingsblad van ons Nationaal Visserijmuseum te Oostduinkerke heeft in zijn laatste nummer opnieuw enkele anecdoten weergegeven welke we hierna overnemen.

Een dezer is dan nog van de pen van Jef Verbanck, eredirekteur van de Vismijn van Nieuwpoort, wiens grootvader ook Jef Verbanck noemde, en die het heeft over de wijze waarop het Koninklijk Werk „Ibis" tot stand kwam. We hebben gemeend dit stukje zeer interessante proza aan onze lezers niet te kunnen ontzeggen en laten het hierna volgen.

Wie herinnert zich nog de bootsman "JEF VERBANCK"?

Vele jaren vóór wereldoorlog I, nl. in 1906, toen De Panne nog geen badstad, maar 'n klein vissersdorp was, weggestoken in de woeste duinen, was Prins Albert een regelmatig bezoeker bij „Madame Teirlinck" die te dien tijde een klein „Châletje" uitbaatte en aan de weinige vreemdelingen die de streek kwamen bezoeken, eten en slaapgelegenheid bezorgde.

Jef Verbanck — in De Panne spreekt men van „Chef" —, die, zoals zovelle andere ook enige reizen op IJsland gedaan had, was niet gespaard gebleven van erge tegenslagen. Onder andere werd hem de trieste „mare" gemeld bij zijn thuiskomst van zijn laatste IJslandreis, dat zijn vrouw Philomène MAES overleden en begraven was, en... hem een dochtertje geschonken had. Enkele jaren later hertrouwde hij, kreeg dan 'n kroostrijk gezin, met niet minder dan tien nakomelingen (5 zonen en 5 dochters). Gedurende deze periode vond hij toch de middelen om een eigen boot te krijgen, en de kustvisserij te bedrijven (want visserij — garnaal — sprot — drijfnetvisserij), 't was gedurende het drijfnetharing-seizoen, visserij die dan fel bedreven werd, dat Madame Teirlinck, hem eens de raad gaf, zes en twintig volle haringen op te sturen naar H.K.H. Prins Albert en Prinses Elisabeth.

Groot was de verwondering van de brave man, wanneer hij kortelings nadien een brief van dank ontving uit Brussel, samen met een zilveren zakhorloge, waarin binnenin op het deksel, de beeltenis van Prins Albert en Prinses Elisabeth ingewerkt was. Daarbij was de som van 150 fr. gevoegd, die te dien tijde een reusachtig bedrag was voor een werkersgezin.

Dat die zesentwintig haringen fel besproken werden, hoeft wel geen verder betoog.

Op zekere dag, in 't jaar 1905 kwam Madame Teirlinck, Jef van zijn boot halen, die zoals hij uit zee kwam, zwart als de stoof en op zijn zware kloefen, tot zijn grote verwondering, bij de Prins gebracht werd, die voor de zoveelste maal in De Panne verbleef.

De Prins stelde aan Jef de vraag of hij leraar wilde worden, in 't splitsen, breien enz. op een boot die zou ingericht worden als school voor weesjongens van „gebleven" vissers ! Onze man was aanstonds akkoord. Hij kreeg een brief mede, trok naar Oostende bij Com. Bultinck om verdere orders. Enige dagen later vertrok hij met de maalboot naar Engeland, om als enige Belg toezicht te houden over het reisvaardig maken van een oud schip, dat dienst moest doen voor het werk, die in de loop der jaren een grote ontwikkeling heeft genomen.

Toen het vaartuig na 43 dagen klaar was, werd het men een Oostendse tuiboot naar zijn nieuwe thuishaven gesleept, en op zijn vaste plaats gemeerd, bij de brug van Sas-Sluikens.

Toen begon het gewoon leven, dat natuurlijk voor Jef Verbanck die „bootsman" genoemd werd, een hele berandering betekende. Hij die gewoon was aan het harde vissersleven, het op het strand steken van zijn boot, het naar beneden doen, wanneer deze door stormweder, tot tegen de duinen geworpen was, het in het water lopen tot aan de hals zowel 's zomers als 's winters, dit alles was voorbij.

Er werd hem toen gevraagd, aan de jongens, alle handwerk verbonden aan zeemanstiel aan te leren. Dat dit in 't begin geen gemakkelijke karwei was, hoeft niet te worden gezegd. Wanneer men bedenkt dat ten dien tijde altijd veertig tot tachtig jongens aan boord waren. Vele van zijn oud-leerlingen zullen wel nog weten te vertetten, dat zij met de bootsman erg bevriend waren en vele uren genoeglijk doorbrachten. Wijd er gebreid, gesplitst, zeilen hersteld enz. enz. gedaan werd, kon de bootsman hen vertellen van het strandleven van De Panne, van de drijfnetvisserij, of van zijn reizen naar IJsland, met de Franse „Galetten".

Gezag had hij, want niemand dacht er een ogenblik aan binst de uren, de goede gang van de les te storen, want in aanraking komen met de „visserspoten" van de 1m95 metende grote man, dat ware een niet te vergeten avontuur geweest !

Toen brak de oorlog 1914-18 uit, en werd aan de bootsman de zorg toevertrouwd voor het behoud van het schip, terwijl alle weesjes uitgeweken waren met vissersschepen van Oostende. Gans de oorlog verbleef Jef Verbanck met vrouw en kinderen in zijn klein huisje, ongeveer op de plaats, waar nu het prachtig schoolgebouw van de „Ibis" zich bevindt. Hij droeg goede zorg voor het schip, dat in de vaart lag tot hij ervan weggejaagd werd door de bezetter. Zoals alle mensen, die de bezetting van 1914-18 te Oostende meegemaakt hebben, zag ook de bootsman met zijn gezin zwarte sneeuw, bij zover dat na de bevrijding, wanneer zijn oudste zoon Alex, die gans de oorlog in Frankrijk gevaren had te Oostende met zijn „kotter" aankwam, vader en zoon elkaar voorbijstapten aan de Tilbury-kaai, zonder elkander te herkennen, toch eens omkeken, en dan, ja dan toch elkaar herkenden. Van 105 kg. van vóór de oorlog, was de bootsman afgevallen tot 63 kg. ! Gelukkig brak er weldra een betere tijd aan. Het schip van de „Ibis" werd terug opgekalfatterd en in een nieuw kleed gestoken. Weer deed het dienst als schoolschip, en vast verblijf voor de weesjongens. Later werd het schoolgebouw opgetrokken, en werd het de grote verhuis van allen.

Dan sliepen de jongens niet meer aan boord, en werden de lessen in het schoolgebouw gegeven: alleen de lessen van de bootsman hadden nog op het schip plaats.

Jef Verbanck vervulde zijn plicht tot aan de ouderdom van 65 jaar. Zijn welverdiende rust was echter van betrekkelijke, korte duur. Na een kortstondige ziekte overleed hij op 73-jarige ouderdom.

Negenentwintig jaar heeft hij dienst gedaan. De weesjongens, die soms al jaren aan hun lot overgelaten waren, vooral voor de stichting van het Koninklijk Werk „Ibis" vonden in hem een tweede vader, hoorden in zijn raadgevingen niet de schoolmeester, maar de man van de zee, die ook die zee getrotseerd had, net zoals hun vaders die er het leven gelaten hadden.

Velen hebben van de bootsman Jef Verbanck, een aangename herinnering bewaard.

Thans prijkt in de „ESTAMINET DE PEERDEVISSER" van het „Nationaal Visserijmuseum" te Oostduinkerke zijn portret, samen met zijn tweede vrouw Euprasie Malbrancke.

Ter herinnering aan
mijn grootvader
JEF VERBANCK

Uurtabel der afvaarten

Voor de week van 15-11-1981 tot 21-11-1981

UURTABEL DER OVERVAARTEN : SCHEPEN

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
— Dagelijks te 10u05 en te 14u50
— Dagelijks te 07u35, behalve op 15 en 21.11.1981

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :
— Dagelijks te 20u45
— Dagelijks te 05u00, behalve op 15, 16 en 21-11-1981
— Dagelijks te 17u00 en te 23u00, behalve op 21-11-1981

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :
— Dagelijks te 01u45 en te 05u15
— Dagelijks te 03u30 en te 06u40, behalve op 15-11-1981

Afvaarten uit Dover Western Docks :
— Dagelijks te 11u40, te 15u45 en te 19u10

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :
— Dagelijks te 01u00
— Dagelijks te 03u00, behalve op 15-11-1981
— Dagelijks te 07u00, behalve op 15 en 21-11-1981
— Dagelijks te 09u00, behalve op 15, 16 en 21-11-1981
— Dagelijks te 21u00, behalve op 21-11-1981

Afvaarten uit Folkestone :
— Dagelijks te 22u45
— Dagelijks te 00u10, behalve op 15-11-1981
— Dagelijks te 20u55, behalve op 21-11-1981

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 naar Oostende :
— Dagelijks te 10u25, te 13u25, te 15u25 en te 21u05

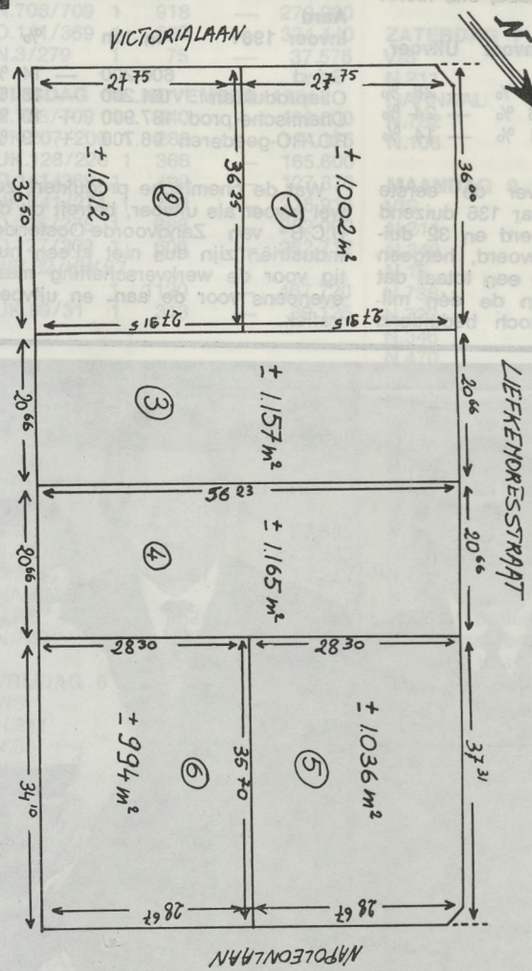
'n netten probleem?

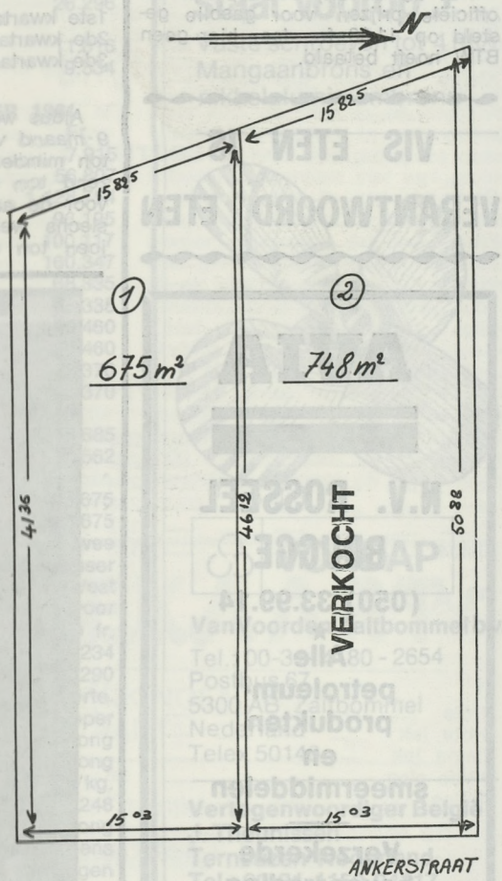
BEL YMUIDEN STORES

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

INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

Gelegen Vissershaven, uitgevend op de Victorialaan - Liefkemoresstraat - Napoleonlaan in percelen van 1.000 à 1.500 m naargelang noodzaak. Mogelijkheid van samenvoeging.
Een tweede perceel gelegen Ankerstraat, groot 675 m2.
Op beide gronden zijn de riolen en straat volledig gelegd en is er geen verkavelingsverplichting.
Mogen alleen bebouwd voor handels- en nijverheidsdoeleinden, binnen de drie jaar na aankoop te bebouwen.
Tel. tussen 14 en 17 u., 059 - 32.29.51.





VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

WIJZIGING OLIEPRIJZEN VANAF 10 NOVEMBER

		Wijziging	Nieuwe prijs (BTW inbegr.)
Dieselolie	zone 0		21,34 fr/l
	zone 1	— 0,30	21,38 fr/l
	zone 2		21,43 fr/l
Stookolie	zone 0		13,53 fr/l
	zone 1	— 0,30	13,56 fr/l
	zone 3		13,61 fr/l
Lichte fuel-oil	zone 0		13,46 fr/l
	zone 1	— 0,30	13,49 fr/l
	zone 2		13,54 fr/l
Butaan in flessen		— 0,56	31,45 fr/kg
Propaan in flessen		— 0,67	35,09 fr/kg
Propaan in bulk		— 0,66	26,75 fr/kg
LPG		— 0,36	16,63 fr/l

Wat de visserij betreft, zijn de officiële prijzen voor gasolie gesteld op 11,63 fr., daar hier geen BTW hoeft betaald.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

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

OOK OOSTENDSE ZEEHAVEN SLACHTOFFER VAN RECESSIE

Dat het zeegoederentrafiek in de haven van Oostende achteruit is gelopen in de eerste 9 maanden van dit jaar ten overstaan van dezelfde periode van het voorgaand jaar, zal waarschijnlijk niemand verwonderen. Dit maakt deel uit van de algemene recessie, van een achteruitgang in praktisch alle Europese havens. Komt daarbij nog dat Oostende vooral gespecialiseerd is op de aanvoer van bouwmaterialen en ook wel van oliederivaten, die beiden wel het meest van de teruggang te lijden hebben. Vooral het bouwbedrijf kent een grote recessie en het is dus niet verwonderlijk dat de Oostendse haven waar veel grindsoorten aangevoerd worden, door deze bijzondere achteruitgang zwaar getroffen wordt. Hoopgevend is toch dat in het derde kwartaal de achteruitgang minder tekenend is dan in het eerste kwartaal en in het tweede kwartaal. De achteruitgang is verder zichtbaar zowel in de aanvoer- als in de uitvoercijfers zoals onderstaande tabel ons leert :

Kwartalen 1981	Aanvoer	Uitvoer
1ste kwartaal	— 12 %	— 28 %
2de kwartaal	— 16 %	— 24 %
3de kwartaal	— 11 %	— 14 %

Aldus werd er over de eerste 9 maand van het jaar 136 duizend ton minder aangevoerd en 32 duizend ton min uitgevoerd, hetgeen voor de aanvoer op een totaal dat slechs weinig boven de één miljoen ton uitkomt, toch beduidend is. Voor de uitvoer is de 36 duizend ton, echter procentsgewijs gezien, nog duidelijker zoals onderstaande tabel ons aantoont :

Goederen : 3 kwartalen :

	1981	1980
aanvoer :	1.029.600	1.165.600
uitvoer :	190.590	226.600
total traf.	1.220.190	1.392.200

De grootste invoertrafiek bestaat uit de aanvoer van de grindsoorten die uit de Noordzee komen van bepaalde zandbanken. In tweede instantie komt dan de invoer van olie uit Rotterdam en verder de chemische produkten uit Noord-Afrika en ten slotte de ro-ro-goederen van de Shiaffino-lijn. Omdat deze laatste trafiek nog niet zo heel lang operatief is, is deze nog aan uitbreiding toe. De hieronder volgende tabel geeft ons de evolutie in deze trafiek aan :

Aard invoer 1981	In ton	%
Grind	608.200	— 14 %
Olieprodukten	161.200	— 18 %
Chemische prod.	137.900	+ 10 %
RO/RO-goederen	98.700	+ 9 %

Wat de chemische produkten, zowel invoer als uitvoer, betreft dit de U.C.B. van Zandvoorde-Oostende. Industriën zijn dus niet alleen nuttig voor de werkverschaffing maar eveneens voor de aan- en uitvoertrafiek.

TE KOOP

Prachtig

STENCILPAPIER

Afname per 2.000 bladen
325 fr per 1.000
Z.w. . H Baelskaai 30.
8400 Oostende
(3937N)

Zoals in ons voorgaand nummer gemeld overleed gewezen reder Frans Maes (uiterst links). Als herinnering aan deze zeer bekende figuur uit de visserijmiddens publiceren wij bovenstaand beeld van een viergeslacht met v.l.n.r. Frans Maes, zijn vader Henri Maes, beter gekend als „Katte Maes", Alfred Maes, zoon van wijlen Frans Maes met op de arm Alain Maes. Een heus viergeslacht dus. Bovenstaande foto werd genomen, nu al weer 17 jaar geleden, toen de O.159 in bedrijf werd genomen.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

OOSTENDE

Het is een haringweek geweest. Vooral dinsdag werden ruime vangsten aangevoerd. Dit door de eigen schepen en door Nederlandse spannen. Die laatsten waren er te veel aan en was er oorzaak van dat de handel oververzadigd was. Zowat 2.000 bennen werden dan ook naar de vismeelfabriek verwezen. Haring van goede kwaliteit mochtans, maar te veel is te veel. De prijs lag eenvormig op het minimum, maandag 490 fr. en dinsdag 450 fr. de ben. Er loopt immers al een flink gedeelte lege haring tussen de andere. Dank zij de ruime vangsten werden het uiteindelijk nog bevredigende cijfers. Of de handel blijvende interesse zal kunnen geven bij zulke grote aanvoer is een andere vraag. Er wordt immers ook in het buitenland veel haring aangevoerd.

Wat de vis betreft, de aanvoer hiervan was nog kleiner dan verleden week. Alleen maandag geraakten we aan een halve mijn vis, voor de rest was het noppes want ook vrijdag kregen we maar één vangst op de markt. De prijzen waren voor praktisch alle soorten renderend. Kabeljauw was zeer duur en kreeg van 64 fr. (IJslandse) tot bij de 100 fr. voor kabeljauw van de Kust. De grote gul noteerde rond de 75 fr., de andere sorteringen tussen 2.000 en 2.800 fr. de ben. Voor grote wijting van de West werd dinsdag nog slechts 24 fr. betaald, de kleine sortering zakte naar het minimumpeil. De IJslandse soorten zijn duur gebleven. Rode zeebaars kreeg gewoonlijk rond de 43 fr. het kg., blauwe leng haalde opnieuw rond de 66 fr. Schelvis was behoorlijk duur en ook koolvis werd vlot afgezet. Meteen brachten de 820 bennen van de O.81 nog 1.893.000 fr. op. De vangst van de Monkey Bank ging eveneens vlot van de hand. De weinige grote schelvis kreeg hier tot 68 fr., de middensoorten tussen 2.100 en 2.400 fr. Voor totten werd nog meer dan 40 fr. het kg. betaald. Soorten als pollak, zeewolf en steenschol waren peperduur.

De Westaanvoer was kleiner dan verwacht. Een tongvangst van rond de 1.500 kg., vooral kleine sortering, werd verkocht tussen 110 en 290 fr. het kg. Schol was duur en kreeg tussen 32 en 52 fr. het kg. De roggen die deze week erg schaars waren, bleven meteen ook erg duur.

Voor de kustvisserij was het een gunstige week. Er werd behoorlijk wat gul gevangen en ook de garnaalvissers kwamen aan hun trekken.

DONDERDAG 5 NOVEMBER 1981

KUST				
O.135/275	1	702	—	124.250
N.597/752	1	370	—	137.836
N.708/709	1	417	—	205.430
O.127/303	1	670	—	331.570
O.123/306	1	815	—	139.376
TX.33/37	1	300	—	152.100
O.26/N.706	1	442	—	218.680
O.141/369	1	860	—	422.440
N.3/279	1	1646	—	777.240

VRIJDAG 6 NOVEMBER 1981

WEST				
O.35	12	244	—	472.787
KUST				
O.141/369	1	64	—	33.920
N.708/709	1	128	—	74.240
O.127/303	1	88	—	47.940
O.135/275	1	113	—	57.630
O.123/306	1	109	—	62.130
O.26/N.706	1	175	—	960.022

MAANDAG 9 NOVEMBER 1981

IJSLAND				
O.81	18	820	—	1.893.968
KANAAL				
O.206	12	165	—	569.695
O.114	18	95	2080	789.617
MONKEY BANK				
O.285	11	205	—	447.184
O.168	9	90	1460	491.700
WEST			Tong	
KUST				
O.127/303	1	978	—	510.760
O.26/706	1	159	—	85.684
O.135/275	1	728	—	349.050
O.123/306	1	570	—	298.480
N.708/709	1	918	—	279.000
O.141/369	1	622	—	324.440
N.3/279	1	75	—	37.576

DINSDAG 10 NOVEMBER 1981

N.708/709	1	440	—	198.000
UK.207/209	1	289	—	114.125
UK.128/228	1	368	—	165.600
O.141/369	1	499	—	127.376
UK.141/271	1	720	—	218.916
O.135/275	1	688	—	252.000
O.127/303	1	606	—	262.712
WR.32/KW.67				
	1	1120	—	467.720
UK.89/31	1	313	—	39.125

NIEUWPOORT

DONDERDAG 5 NOVEMBER 1981

VIS	Kg.	Fr.
N.22	831	27.685
N.720	831	27.685
N.349	207	13.252
HARING		
N.22	525	6.379
N.720	525	6.379

VRIJDAG 6 NOVEMBER 1981

VIS	Kg.	Fr.
N.211	261	19.302
N.88	571	23.330
N.700	572	23.330
N.470	640	26.835
N.590	640	26.835
N.720	669	27.745
N.22	669	27.746
N.575	1.768	67.040
N.710	1.769	67.040
N.172	852	33.306
N.788	852	33.306
GARNAAL		
N.106	176	15.002
N.782	132	12.147
HARING		
N.22	272	3.215
N.720	273	3.216
N.597	2.175	21.750
N.752	2.175	21.750

Vijf koppels spanvissers en één kustvaartuig losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Tong der sortering 1 à 5 kreeg 290 à 320 fr./kg. en kleine tong 138 à 142 fr./kg. Middenslag tarbot haalde 224 à 260 fr./kg. en tongschar 90 à 130 fr./kg.

Grote pladijs werd tegen 2.500 à 3.000 fr. de ben opgekocht, middenslag pladijs tegen 2.600 à 2.750 fr. de ben en visjes tegen 1.600 à 2.000 fr. de ben. Kabeljauw en gul waren aan een gevoelige prijsstijging onderhevig. Zo werd voor kabeljauw 4.700 à 4.800 fr. de ben betaald en voor gul 2.250 à 2.750 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 1.300 à 1.500 fr. de ben opgekocht en kleine wijting tegen 800 à 1.000 fr. de ben. Grote zandschar werd tegen 1.400 à 1.500 fr. de ben genoteerd en kleine zandschar tegen 840 à 900 fr. de ben.

Twee koppels spanvissers voerden eveneens ± 4.900 kg. haring aan waarvan de prijs varieerde van 10 tot 11,80 fr./kg.

Eveneens werden 310 kg. garnaal aangevoerd met een prijsschommeling van 80 à 95 fr./kg.

Goede belangstelling vanwege de handelaars en lonende prijzen kenmerkten de vrijdagmarkt.

ZATERDAG 7 NOVEMBER 1981

VIS	Kg.	Fr.
N.211	375	26.296
GARNAAL		
N.782	138	11.816
N.106	109	9.834

MAANDAG 9 NOVEMBER 1981

VIS	Kg.	Fr.
N.211	166	7.915
N.349	803	56.807
N.15	19.662	1.128.754
N.738	.809	93.195
N.723	3.598	100.117
N.346	4.470	160.347
N.470	1.646	68.335
N.590	1.647	65.335
N.172	3.260	96.460
N.788	3.260	96.460
N.88	2.667	93.370
N.700	2.667	93.370
GARNAAL		
N.106	151	13.685
N.782	246	17.562
HARING		
N.752	2.350	23.675
N.597	2.350	23.675

Drie koppels gullevissers, twee kustvaartuigen, één bokkenvisser en drie vaartuigen van de West losten samen ± 47.000 kg. vis voor een totale waarde van 2.060.000 fr.

Tong nr. 1 kreeg 220 à 234 fr./kg. en tong nr. 2 282 à 290 fr./kg. De tong der middensortering werd als volgt aan de koper gebracht. Tong nr. 3 of bloktong haalde 294 à 298 fr./kg. en tong nr. 4 of fruittong 238 à 255 fr./kg. Tong nr. 5 werd tegen 172 à 248 fr./kg. opgekocht en kleine tong tegen 113 à 126 fr./kg. Tevens werd variatie aangevoerd, die tegen een middelmatige prijsnotering werd aangekocht. Grote tarbot boekte men aan 290 tot 326 fr./kg., middenslag tarbot aan 270 tot 285 fr./kg. en griet aan 110 tot 175 fr./kg.

Tongschar werd aan 80 tot 138 fr./kg. genoteerd. zonnevis aan 140 tot 210 fr./kg., koningsvis aan 110 tot 130 fr./kg. en staartvis aan 222 tot 238 fr./kg. Grote pladijs kreeg 2.000 à 2.500 fr. de ben, drieling of middenslag pladijs 1.500 à 2.000 fr. de ben en visjes 1.250 à 1.500 fr. de ben.

Kabeljauw werd tegen 4.100 à 4.500 fr. de ben geveild en gul tegen 2.300 à 3.500 fr. de ben. Grote wijting haalde 1.260 à 1.450 fr. de ben en kleine wijting 800 à 960 fr. de ben.

Keilrog werd tegen 3.250 à 3.800 fr. de ben geboekt, moerrog tegen 2.750 à 3.250 fr. de ben, tilten tegen 2.800 à 3.100 fr. de ben en scherpstaarten tegen 2.750 à 3.000 fr. de ben. Zeehond werd tegen 2.000 à 2.300 fr. de ben opgekocht, doorn- of speurhaai tegen 2.100 à 2.400 fr. de ben en zeehaai tegen 900 à 1.100 fr. de ben. Grote zandschar haalde 1.000 à 1.100 fr. de ben en kleine zandschar 800 à 850 fr. de ben.

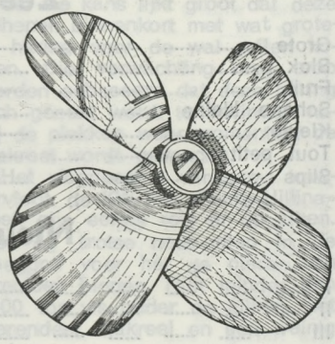
Robaard bekwam 4 5à 60 fr./kg. als marktwaarde, rode soldaten 50

(Vervolg op blz. 14)

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

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
5-11-'81	2	1.869	68.622			
6-11-'81	6	9.263	369.384			
7-11-'81	1	375	26.296			
9-11-'81	9	46.686	2.059.725			
10-11-'81	3	5.979	186.059			
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
6-11-'81	2	308	27.149	80	95	
7-11-'81	2	247	21.650	82	93	
9-11-'81	2	397	30.407	66	93	
10-11-'81	2	227	16.732	68	78	
HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT						
5-11-'81	1	1.050	12.758	12,15	12,15	
6-11-'81	2	4.895	49.931	10,—	11,80	
9-11-'81	1	4.700	47.350	9,65	12,85	
10-11-'81	1	22.150	66.650	9,65	10,10	
				2,50		

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	9-11-1981
Lappen	213 - 247
Grote	263 - 278
3/4	269 - 291
Blok	249 - 262
Voor-kleine	230 - 240
Kleine	137 - 142
Slips	.....

Zeebrugge

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

Nieuwpoort

I	220 - 234
II	282 - 290
III	294 - 298
IV	238 - 255
V	172 - 248
Kleine	113 - 126

PLADIJS

Oostende

	9-11-1981	10.11-1981	12-11-1981
Grote	47 - 55		
Grote iek	48 - 52		
Kleine iek	.....		
Derde slag	28 - 33		
Platjes	24		

Zeebrugge

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

Nieuwpoort

Grote pladijs	.....	.....	.....
Platjes	40 - 50	.....	30 - 40
Drielingen	30 - 40	.....	30 - 35
Moeien	25 - 30	.....	20 - 25

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Grote schelvis	55,—
Middelmatige schelvis	38,— - 42,—
Kleine schelvis	37,—
Kabeljauw	62,20 - 76,—
Gul	44,— - 57,—
Wijting	37,40
Schaat	31,— - 44,—
Zeebaars	41,60 - 104,—
Leng	53,80 - 67,—
Schartong	12,— - 46,—
Heilbot	166,— - 245,—
Koolvis	46,— - 52,80
Hondstong	24,— - 53,40
Zeewolf groot	.....
Staart	.....

(Vervolg van blz. 13)

à 65 fr./kg. en knorhaan 6 à 14 fr./kg.

De maandagmarkt werd gekenmerkt door een grote aanvoer van Westvis en variatie. Een goede interesse vanwege de handelaars zorgde voor de nodige marktanimatie met een tonende prijsnoteering.

DINSDAG 10 NOVEMBER 1981

VIS	Kg.	Fr.
N.211	203	10.868
N.349	181	9.651
N.22	2.797	82.770
N.720	2.798	82.770
GARNAAL		
N.106	96	5.934
N.782	141	10.798
HARING		
N.597	11.075	
N.752	11.075	

Slechts één koppel spanvissers en twee kustvaartuigen losten hun vangst op de dinsdagmarkt. Grote pladijs kreeg 1.500 à 2.000 fr. de ben, middenslag of drieling pladijs 1.500 à 1.750 fr. de ben en visjes 1.000 à 1.250 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 4.250 à 4.500 fr. de ben aangekocht en gul tegen 2.400 à 3.500 fr. de ben. Grote wijting noteerde men aan 1.300 tot 1.450 fr. de ben en kleine wijting aan 800 tot 950 fr. de ben. Grote zandschar haalde 1.400 à 1.500 fr. de ben, kleine zandschar 1.150 à 1.250 fr. de ben, wijl voor middenslag tarbot 260 à 290 fr./kg. werd neergeipend.

Een koppel haringvissers loste 22.150 kg. haring waarvan een gedeelte verkocht werd tegen 9,65 à 10,10 fr./kg., doch het grootste part diende tegen de opvangprijs gestopt te worden en werd tot vismeel verwezen.

Verwachtingen

VRIJDAG 13 NOVEMBER 1981
NOORD : Z.483 (250 vis; 700 tong).
WEST : O.83 (155 vis; 1.400 tong).
MAANDAG 16 NOVEMBER 1981
IJSLAND : O.317 (1.000 m. t.t.z. 600 bonen, 200 kools, 100 schelvis en 20 varia).
KANAAL : O.274 — O.231 — Z.502.
WEST : O.229 — O.118 — Z.183 — Z.583.
MONKEY BANK : O.309
DINSDAG 17 NOVEMBER 1981
KANAAL : O.33.
WEST : O.272 — O.131
WOENSDAG 18 NOVEMBER 1981
MONKEY BANK : N.719.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 5 NOVEMBER 1981

	Kg. tong	Benn. vis	Zee-dagen	Besomming
Z.12	50	10	—	23.340
Z.462	700	240	—	664.256
Z402	—	50	—	240.481
Z.424	700	220	—	665.400
Z.403/501	gul			357.056
Z.400/548	gul			414.148
				2.364.681

VRIJDAG 6 NOVEMBER 1981

Z.84	1300	370	14	1.258.326
Z.465	700	70	—	272.500
Z.30	600	280	—	780.322
Z.554/560				179.066
Z.578/580				251.278
Z.201/560				83.850
Z.470/472				87.862
				2.913.204

ZATERDAG 9 NOVEMBER 1981

WEST				
Z.427	—	100	10	237.979
Z.563	—	90	10	302.526
Z.176	300	130	9	456.380
Z.324	3300	250	15	1.001.780
Z.584	600	140	10	570.980
Z.512	600	130	6	389.290
KANAAL				
Z.99	6000	200	21	1.766.124
KREEFTENPUT				
Z.181	350	125	13	590.155
NOORD				
Z.98	2200	350	10	1.263.028
Z.403/501	gul			257.616
Z.400/548	gul			338.920
Z.471/472	gul			307.260
Z.580/578	gul			338.244
Z.554/560	gul			224.380
				8.044.662

DINSDAG 10 NOVEMBER 1981

KANAAL				
Z.105	5000	360	17	1.653.547
Z.42	1500	180	17	872.783
WEST				
Z.519	1500	170	10	677.095
Z.533	—	100	10	305.910
Z.16	3000	260	10	1.134.328
Z.43	1500	250	11	936.000
Z.201/601	gul	60		263.970
				5.843.633

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

AAN DE DINSDAGMARKT VAN 3 NOV. WERD AANGEVOERD : 278 kisten kabeljauw; 210 kisten wijting; 5 kisten schol; 3 kisten schar; 9 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS PER 40 KG. : kabeljauw twee 258-196; kabeljauw drie 176-156; kabeljauw vier 140-128; kabeljauw vijf 126-110; schol vier 152; wijting drie 84-55; schar 128-114; lever 16; kuit 63; fing 19; steenbolk 66.

AAN DE WOENSDAGMARKT VAN 4 NOV. WERD AANGEVOERD : 14 kg. tong; 11 kisten tarbot; 969 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 477 kisten wijting; 43 kisten schol; 45 kisten schar; 2 kisten makreel en 21 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS. PER KG. : tong één 14,60; tong twee 9,80.

PER 40 KG. : tarbot 504; kabeljauw één 222; kabeljauw twee 254-186; kabeljauw drie 168-120; kabeljauw vier 134-114; kabeljauw vijf 126-96; schol één en twee 204; schol drie 156-126; schol vier 100-86; schelvis vier 176; wijting drie 77-44; schar 102-61; bot 29-27; fint 17-15,50; steenbolk 39-24; makreel twee 83.

AAN DE DONDERDAGMARKT VAN 5 NOV. WERD AANGEVOERD : 389 kisten kabeljauw; 3 kisten schelvis; 354 kisten wijting; 18 kisten schol; 30 kisten schar; 1170 kisten haring; 15 kisten makreel en 18 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS, PER 40 KG. : kabeljauw één 174-156; kabeljauw twee 234-138; kabeljauw drie 136-114; kabeljauw vier 126-108; kabeljauw vijf 114-94; schelvis drie 204; schol drie 214-168; schol vier 142-112; wijting drie 68-45; haring één 45-36; makreel twee 66-54; schar 114-80; steenbolk 32-28.

AAN DE VRIJDAGMARKT VAN 6 NOV. WERD AANGEVOERD :3020 kg. tong; 38 kisten tarbot en griet; 636 kisten kabeljauw; 6 kisten schelvis; 491 kisten wijting; 272 kisten schol; 181 kisten schar; 4 kisten makreel; 2759 kisten haring; 93 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS. PER KG. : tarbot 20,97-19,98; gr. tong 22,62-21,81; grm. tong 22,62-21,81; klm. tong 16,97-16,38; tong één 10,62-10,25; tong twee 8,84-8,24.

PER 40 KG. : tarbot 753-347; griet 404-272; kabeljauw één 132; kabeljauw twee 208-184; kabeljauw drie 148-102; kabeljauw vier 138-98; kabeljauw vijf 124-86; schelvis vier 96; schol één 164-154; schol twee 168-146; schol drie 148-108; schol vier 104-88; wijting drie 81-41; makreel één 74; makreel twee 64-35; haring één 35-29; schar 83-47; steenbolk 39-22; haai 116-77; krab 29-25; tongschar 160; roggen 144-94; bot 24.

AAN DE MAANDAGMARKT VAN 9 NOVEMBER WERD AANGEVOERD :

13950 kg tong ; 146 kisten tarbot en griet ; 640 kisten kabeljauw ; 10 kisten schelvis ; 626 kisten wijting ; 768 kisten schol ; 208 kisten schar ; 36 kisten makreel en 75 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS :

PER 1 kg. : tarbot 20,09-16,99 ; grote tong 17,83-17,04 ; grootmiddel tong 22,52-21,21 ; kleinmiddel tong 17,38-16,56 ; tong één 11,26-10,52 ; tong twee 9,38-8,60.

PER 40 kg : tarbot 656-308 ; griet 404-240 ; kabeljauw één 210-156 ; kabeljauw twee 226-175 ; kabeljauw drie 160-132 ; kabeljauw vier 140-122 ; kabeljauw vijf 128-90 ; schelvis drie 176-166 ; schelvis vier 133-126 ; schol één 168-148 ; schol twee 152-136 ; schol drie 124-106 ; schol vier 100-84 ; wijting drie 86-48 ; makreel één 59 ; makreel twee 58-30 ; schar 85-51 ; roggen 224-50 ; haai 118-90 ; steenbolk 49-25 ; bot 24 ; tongschar 224-118.

X X X

Het zijn vooral de spanvissers geweest die verleden week in IJmuiden een hoofdrol hebben gespeeld bij de aanvoer in de vishallen. Aan de maandagmarkt van vorige week was reeds duidelijk merkbaar dat de vangsten uit het vuur waren gesleept of, anders gezegd, tussen de buien door waren verschalkt. De hoeveelheden vielen bitter tegen als gevolg waarvan de prijzen echter weer veel goed maakten. Wel dient hierbij te worden aangetekend dat de kleinere tongsoorten er niet in slaagden boven de tien-guldengrenes uit te komen. Andere soorten bleven zelfs onder de acht gulden zweven en zo kon het gebeuren dat menig tongetje in het diepvriesijs belandde. De groot-middel tong — het visje voor restaurants en hotels — slaagde er in rond de twintig gulden te blijven hangen. De «lappen», bij uitstek geschikt voor de filets konden die twintig guldens maar nauwelijks houden. Kabeljauw en wijting was er voldoende te koop in alle prijsklassen. Zo niet de schol die het liet afweten en waarvan de prijs hoog in de boom bleef hangen.

De haringvissers hebben hun deuntje de afgelopen week niet onopgemerkt meegeblazen. Naast uit Oostende werd er veel aangevoerd vanuit Scheveningen ; zowel vers als gezouten. Zelfs in Vlaardingen werd verse haring aangevoerd. Die werd echter over de weg naar IJmuiden vervoerd en aldaar door de afslagers van het SVHB aan de man gebracht.

Vorige week maandag waren er zo'n slordige 500 bakken haring aan de markt. Pas donderdag kon er weer over haring worden gerept. Circa 1000 bakken werden toen aangevoerd. En precies een dag later, vrijdag dus, kwamen er nog eens 3000 kisten overheen. Al met al liep de prijs daardoor natuurlijk wel een stevige deuk op. Hobbelde terug naar 29 guldens per bak. De wat overvloedige aanvoer was mede een gevolg van het feit dat ook onze zuiderburen hier hun zeebanket mogen slijten. Voor de handel misschien een aantrekkelijke zaak omdat de haring uit Oostende keurig verpakt in ijs tot vlak voor de deur wordt gebracht en men geen extra personeel behoeft in te zetten om de vis vanuit de hallen naar het (verwerkingsbedrijf) te transporteren. Het lijkt echter zinvol niet te veel haring te gaan aanvoeren van de kwaliteit zoals die verleden week te koop was want dan lijkt «doordraaien» van deze beestjes heel erg dichtbij. En we mogen onszelf toch best de vraag stellen of we haring moeten gaan vangen voor de industrie. Een beetje op de Deense toer gaan. Hebben we dat niet altijd volmondig veroordeeld ?

Een ander probleem dat de grote aanvoer van haring met zich brengt is de verwerking. Ledige vaten zijn schaars. De kuiper is — op een enkele uitzondering na — uitgestorven. Met plastic vaten is men zuinig omdat in de aanvoer van dit moment veel kleine haring voorkomt en juist daarom zit eigenlijk geen mens verlegen. De hoop blijft dus gevestigid op de aanvoer van wat meer uit de kluiten gewassen exemplaren. En omdat je, zeker vandaag de dag, in de visserij alles kunt verwachten is de kans daarop zeker niet uitgesloten.

De grote vriestrawlers kwamen weer met deftige ladingen makreel binnen. De enige bemerking die er op gemaakt kan worden is dat ze klein aan de maat is en derhalve alleen voor export in aanmerking komt. De kans lijkt groot dat deze schepen binnenkort met wat grotere haring voor de wal zullen komen. Die verwachting mag erop worden gebaseerd dat deze haring zich geacht wordt te bevinden nabij de plekken waar momenteel de makreel wordt gevangen.

Het vlaggeschip van onze trawlervloot, de KW-170 «Annie Hillina» heeft zijn eerste reis er op zitten. Met de trotse neus diep in de boeggolf voer het de pieren van IJmuiden binnen. Niet minder dan 1000 ton vis onder de luiken. Het merendeel makreel en een weinig haring.

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

DE ZEEKAART

(GRAFISCHE BEWERKINGEN VOOR ZEE- EN PLEZIERVAART)

Dit verzorgd boekje met talrijke illustraties van de hand van de heer E. Brouckxon (navigatieleraar en jachtman) is een **must voor alle zeevarenden,** leerling of beroepsmens.
Het werk is verkrijgbaar ter drukkerij van Het Nieuwsblad van de Kust tegen de prijs van 160 fr., B.T.W. inbegrepen, plus 15 fr. verzendingskosten, mits storting van dit bedrag op postrekening nr. 000-0418987-44 van Het Visserijblad, H. Baelskaai 30, Oostende of bij Boekhandel Corman, Internationale Boekhandel en Standaard Boekhandel (nautische uitgaven).

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	9-11-1981	9-11-1981	10-11-1981	10-11-1981	11-11-1981	11-11-81	9-11-1981	10-11-1981
Grote tarbot	130 - 309						290 - 326	
Middelmatige tarbot							270 - 285	260 - 290
Kleine tarbot								
Grote griet	107 - 199						110 - 175	
Middelmatige griet								
Kleine griet								
Grote schelvis	48 - 68							
Middelmatige schelvis								
Kleine schelvis	25 - 43							
Grote heek	103 - 107							
Middelmatige heek								
Kleine heek								
Lom								
Leng	62							
Rog	28 - 97						55 - 65	
Keilrog							65 - 75	
Rog	———	———	———					
Tilten	———	———	———				56 - 62	
Scherpstaarten							55 - 60	
Halve mans	———	———	———				55	
Teelt								
Katrog								
Kabeljauw	80 - 90						82 - 90	85 - 90
Grote gul	31 - 71						46 - 70	48 - 70
Middelmatige gul								
Kleine gul								
Hozemondhamme								
Grote wijting	14 - 31						28 - 29	26 - 29
Kleine wijting							16 - 19	16 - 19
Schar	26						17 - 22	25 - 30
Steenschol	58 - 180							
Zeehaai	30 - 47						18 - 22	
Hondshaai	24							
Doornhaai							42 - 48	
Pieterman								
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekreeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal	23 - 30							
Schartong	15 - 35							
Volle haring							80 - 136	
IJle haring								
Haringshaai							———	———
Steenholk							———	———
Heilbot							———	———
Steur								
Koolvis								
Zeewolf	86						———	———
Pollak	56 - 66							
Zonnevis	253 - 308						140 - 210	
Koningsvis	165						110 - 130	
Vlaswijting								
Zeeduivel	96 - 262						222 - 238	
Schotse schol								
Zeehond							40 - 46	
Bot							12 - 16	10 - 15
Rode poon (roobaard)	35 - 44						45 - 60	
Grauwe poon (knorhaan)	8 - 29						6 - 14	
Rode knorhaan	22 - 76							
Posten								

Lees „HET VISSERIJBLAD„

NU het WINTERT

BESTEL EEN

DUFFLE COAT

van

HOGE KWALITEIT

(groengrijs en blauw)
Blauw gevoerd

NOG AAN ZOMERPRIJS

van

1.000 tot 2.250 Fr.

B.T.W. 16 % niet inbegrepen

SCAP sv

H. BAELSKAAI 27, 8400 OOSTENDE — TEL. 059/32.29.51
32.09.31

(8606V)

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

Groenland

Groenland, het grootste eiland op onze aarde, met slechts 4 duizend inwoners dat praktisch volledig op de visvangst ingesteld is, is de laatste vijf jaar meer dan 100 miljoen B. fr. toegewezen gekregen als subsidies van de EEG voor de modernisatie van haar visserij en de nieuwbouw van vissersvaartuigen. Het kreeg ook 420 miljoen B. fr. voor het toezicht op de kusten, terwijl anderzijds de 3/4 van de Groenlandse vangsten op de EEG-markt terecht komen zonder enerlei heffing. In 1979 bracht deze verkoop reeds 7.700 miljoen B. fr. op. Het is duidelijk, dat, mocht het ooit gebeuren dat Groenland, op basis van het te houden april-referendum 1982, uit de EEG zou stappen, waarschijnlijk al deze EEG-voordelen zouden ophouden te bestaan.

Denemarken

De Bank voor Europese Ontwikkeling heeft een lening van 140 miljoen toegestaan aan Denemarken voor de bouw van een Onderzoekingscentrum voor de Ontwikkeling van de Visserij. Het centrum komt in de Deense vissershaven Hirtshals en zal door een Stichting van de gemeente en door een beroepsorganisatie van de stad bestuurd worden. Vanaf 1984 zal het Centrum operationeel worden waarvan het objektief zal bestaan in het zoeken naar en opsporen van nieuwe vanggebieden en de bouw van de vaartuigen, de vorming van de vissers en de nieuwe visserijmethoden in overeenstemming te brengen met de nieuwe technieken. Iets voor ons Rijksstation !

Frankrijk

Een 31-meter treiler uit Boulogne, de ,Zabelle" met tien man aan boord, is in de nacht van 29 op 30 oktober, enkele mijlen buiten Calais, op een zandbank terecht gekomen. De reddingsboot van Calais kon, wegens de slechte weersomstandigheden de treiler niet benaderen. De „Zabelle" kon echter stand houden op de bank en bij de volgende hoge tij werd de treiler door een zware sleepboot van de bank getrokken en naar Boulogne gebracht. De bemanning was aan boord kunnen blijven. Een garnalvissersvaartuig uit de Franse vissershaven Grandcamp, de „Imprévu", is eveneens met 2 man aan boord, die vermist worden, in de nacht van 29 op 30 oktober vóór de Franse kust vergaan. Op hetzelfde ogenblik is eveneens een kleine boot van 7 meter uit het Franse Erquy, de „Kurun" met één man aan boord vergaan. Men is eveneens zonder nieuws van de enige opvarende, vader van 4 kinderen. Een ander Frans vaartuig de „Hermione" van 8,5 m. met 2 man aan boord is eveneens ter hoogte van Paimpol vergaan. Beide mannen konden zich redden.

Aan de aard van de wrakstukken die men intussen van de vorige week over de vergane Franse treiler uit Concarneau, de „Licorne II" waarbij de 4 bemanningsleden vergingen, kon uitgemaakt worden, dat de treiler door een groot vaartuig overvaren werd. Tientallen vrachtschepen en tankers die omtrent de tijd van het vergaan in de omgeving waren, werden in de aanleghavens naar sporen onderzocht, tot op heden zonder resultaat.

X X X

De grote treilers van de Franse diepzeevisserij gaan nog deze week voor hun derde en laatste kampanje vertrekken naar de Canadese wateren waar zij op de banken van de St.-Laurentstroom het overschot van de hen toegewezen kwota zullen gaan opvissen.

X X X

Een Spaanse treiler is voor de zoveelste maal in overtreding genomen voor het vissen in Franse wateren zonder vergunning. Het gaat om de „Handai" die op 15 mijl uit de kusten van eiland „d'Yeu" aan het vissen werd bevonden. Het vaartuig werd naar La Rochelle overgebracht, met aan boord een kommando marinematrozen van het patrouillevaartuig de „Sterne".

X X X

Twee grote treilers uit Lorient die reeds sinds enige tijd oplagen in het Franse Kéroman, zijn door een rederij uit Sénegal aangekocht om de visserij te bedrijven vóór West-Afrika en Mauritanië. De twee treilers krijgen een Franse schipper met een inlandse bemanning bestaande uit Sénegalezen.

X X X

Een Nationaal Instituut voor Zeetechniek voor onderzoek en vorming zal vanaf 1 januari 1982 in Cherbourg haar deuren openen. Dit instituut zal zowat de ontbrekende schakel vormen tussen de Zeevisserijscholen en de Hogere Scholen, zodanig dat diegenen met een vorming van de Tweede Graad in de zeevisserijscholen, via het Nationaal Instituut voor Zeetechniek, naderhand Hoger Onderwijs zouden kunnen volgen.

X X X

Voor de reide van Le Havre heeft het prototype van een nieuwe loodsboot, die de vrucht is van een nauwe samenwerking tussen de loodsen zelf en de werf, zijn eerste proefnemingen suksesrijk ondergaan. Het gaat over een 14,50 m vaartuig met 2 motoren van elk 350 Pk. gebouwd in gestratifieerde vlasvezel. Er werd, op grond van aanwijzingen door de loodsen zelf, zoveel mogelijk rekening gehouden met de speciale vereisten voor een loodsboot, zoals een grote stabiliteit bij het stilliggen om het overstappen van de loods gemakkelijker te maken. Ook werd het aksent gelegd op een bijzonder evenwicht bij zware zeegang opdat de boot echte zeegang zou houden. Bij zelfde zware zeegang aan 20 mijl per uur kan men zelfs het roer vrijlaten zonder dat de boot van haar koers afweek.

X X X

De 92-meter Franse treiler «Captaine Pleven II» heeft in het vissersrijdok te Hull een lading van 350 ton diepgevroren filets van blauwe wijting afgeladen voor het grootste Brits verwerkingsbedrijf «Birds Eye Foods ltd». Het vaartuig had in feite 700 ton aan boord, maar de andere helft is voor St.-Malo bestemd, thuishaven van de «Capitaine Pleven II». De kwaliteit van het vlees van blauwe wijting is zeer hoogstaand en witter van kleur dan dit van bv. de mooie meid.

De Franse treiler «Capitaine Pleven II» is een vaartuig dat met sukses op de vangst en verwerking van blauwe wijting is overgeschakeld. Vroeger werd de blauwe wijting niet gevist, omdat men dacht dat dit visje te klein was voor filetvlees. Deze Franse treiler heeft een kapaciteit van 1100 ton verwerkte vis met daarbij nog 220 ton vismeel. Aan boord is een bemanning van 58 man. Het voortstuwingsvermogen wordt geleverd door een Sulzer diesel van 4800 Pk. Het vaartuig kost ongeveer een half miljoen per dag in bedrijf en zou via de blauwe wijtingvisserij en de verwerking tot visfilets toch nog aan haar trekken komen.

X X X

Het heeft jaren geduurd vooraleer men een aanwending vond voor het vlees van de blauwe wijting. Thans is de doorbraak echter volledig en naar het schijnt, is het vlees van de blauwe wijting van een uitzonderlijke goede kwaliteit. De Britse grote treilers wensten echter de blauwe wijting af te leveren aan de verwerkingsbedrijven zoals zij het visje in het net kregen, maar gezien deze vis zo snel mogelijk moet verwerkt worden omdat deze vissoort anders niet houdbaar is, konden de verwerkingsbedrijven met de volle, ongegutte vis, niets aanvangen. De grote Britse treilers bedankten er echter om, via een ombouw eens de vis aan boord ze in filets te trekken en te diepvriezen, waartoe Franse, Nederlandse, Deense en Westduitse rederijen wel bereid gevonden werden. Eén en ander heeft nu mede gebracht dat de Britten uit de markt liggen.

Nederland

Een Nederlands lid van de Kamer behorende tot de Partij van de Arbeid, heeft in het Europees Parlement de vraag gesteld of de financiële steun die de regering Thatcher onder meer in april van dit jaar, ten bedrage van 1,8 miljard B. fr. aan de visserij heeft uitgereikt niet in strijd is met de reglementen van de EEG. Het antwoord zou zijn dat dit konkurrentievervalsend is ten overstaan van de andere leden van de Gemeenschap en dat een onderzoek dienaangaande zal ingesteld worden.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

DE PRACHTIGE VISMAPPEN VOOR WINKELS EN SCHOLEN

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

Onze lezers worden er attent op gemaakt dat IN VIER TALEN hiernavolgende mappen bij ons nog steeds verkrijgbaar **zijn tegen de prijs van 404 fr. per vismap plus 52 fr. verzendingskosten** vooraf te storten op bankrekening Bank Brussel Lambert nr. 384-1605797-46 of op p.c.r. nr. 000-0418987-44.

Deze zeer mooie mappen zijn verschillend van aard

Zo zijn er :

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

(10951N)

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

Verenigde Staten

Twee Poolse diepzeetreilers waren verplicht te Vancouver, in de Verenigde Staten, aan de kust van de Stille Oceaan, een veertiental dagen op te liggen. De treilers waren zonder brandstof en door gebrek aan buitenlandse deviezen kon er niet kontant betaald worden, hetgeen de leverende firma te Vancouver eiste. Door de sociale onrust en moeilijkheden in Polen, is er in dit land gebrek aan buitenlandse deviezen.

X X X

Als hulp voor de moeilijkheden die de Poolse bevolking kent in haar strijd voor een vrijer regiem, heeft Canada een bijkomend kontingent van 8.000 ton in haar wateren aan de Poolse visserij toegekend. De Canadezen leggen echter eveneens het aksent op de erkentelijkheid, die ze voor Polen voelen omdat dit land altijd de Canadese strijd voor een 200-mijlszone gesteund heeft.

X X X

Een statistiek uitgaande van de Federatie van ,,American Controlled Shipping'' toont aan, dat de loonkost van een Amerikaanse bemanning voor vaartuigen met een bezetting van 32 man, van twee tot driemaal meer kost dan met een Europese bezetting. Met een Italiaanse bemanning, kost dit ongeveer 52 miljoen 's jaars, met een Spaanse bemanning 40 miljoen en met een Amerikaanse bemanning 120 miljoen B. fr. De Groep ,,American Controlled Shipping'' goed voor 43 miljoen ton, heeft dan ook 80 % Europese officieren aan boord.

Duitsland

Het oude Duitse vuurtorenschip de «Weser» die sinds 1906(!) op positie 53°52'16,7'' aan de Wesermonding ligt, werd vervangen door een nieuw vuurtorenschip dat ongeveer 1 Km. verder ligt. Het oud vuurtorenschip zal omgevormd worden tot een museumschip. Het schip noemde eigenlijk ,,Norderney''. Het werd op 23 september feestelijk ingehaald door het Water- en Scheepvaartambt (ons Waterschoutsambt) en een plaatsje toebedeeld in de nieuwe haven van Bremerhaven. Na het uitbouwen van bepaalde apparatuur, zal het vaartuig Willemshaven aandoen waar het tot een museumvaartuig zal omgevormd worden.

Verscheidene

Op zondag 1 november heeft een tyfoon een ramp veroorzaakt in de Indische Oceaan op de kust van Guhiarat ter hoogte van de havenstad Rajpur. 190 vissersvaartuigen zijn in waterkolken terecht gekomen en vergaan. Ongeveer 1400 vissers worden vermist waarvan men aanneemt, dat het overgroot gedeelte verdronken is. Een ware ramp die ook wel te wijten is aan de afwezigheid van veiligheidskommunikatiemiddelen aan boord van de boten en vaartuigen.

Bij de E.E.G.

De Nederlandse Europese parlementair Muntinq heeft aan de Kommissie te Brussel gevraagd of er geen sankties konden getroffen worden tegen de schepen die wegens het lozen van afvaloliën in de zee, bv. de EEG-havens zouden verboden worden. Het antwoord van de Kommissie, die het miljeu onder zijn bevoegdheid heeft, was eerder ontgoochelend. De Kommissie beschouwt de zaak met de grootste zorgvuldigheid wat de lozingen van oliën in de zee betreft en zal een streng toezicht houden op betrokken schepen... Geen kwestie dus om deze vaartuigen eventueel de EEG-havens te verbieden. Het zou nochtans het juiste drukkingsmiddel zijn. Het opstellen van een zwarte lijst van schepen die zich aan afvalllozingen bezondigen, zou eventueel kunnen overwogen worden (!) maar wordt nog niet eens voorgesteld.

Engeland

Een socialistisch Brits Kamerlid beklaagde er zich bij het Europees Parlement over dat de haring kuit schiet op de Zuidwestkust van Schotland en dan heel jong naar het Skagerak in de Oostzee uitwijkt waar zij vooral als jonge haring door de Denen weggevist wordt, waardoor belet wordt dat dezelfde haring als volwassen in voldoende mate terug naar de Schotse kust kan komen. Het antwoord van de Brusselse Kommissie was zoiets als : dat het niet hun fout was dat de haring zich niet stoort aan grenzen ! Wel kan men in het gedeelte van het Skagerak dat aan Denemarken behoort beperkingen aan de visserij opleggen, maar de Noren en Zweden die men in hun gedeelte van het Skagerak geen beperkingen kan opleggen, zouden hiervan het meest profiteren.

X X X

In visserijkringen in Groot-Brittannië beklaagt men er zich over, dat de vele Britse eksperimenten gedurende jaren lang op de blauwe wijting tot geen Britse visserij op deze vissoort geleid hebben. Integendeel zijn het de Fransen, Denen, Westduitsers en de grote treilers uit de Faroë die van de proefondervindelijke Britse visserij op de blauwe wijting geprofiteerd hebben om dergelijke visserij met sukses op te zetten. Het zijn deze treilers die zelf aan de Britse verwerkingsindustrie tonnen diepgevroren filets van blauwe wijting leveren in plaats dat dit bv. zou gebeuren door de, nog altijd in Britse havens sinds verscheidene jaren opliggende treilers van de eertijds IJslandse visserij.

X X X

Een 16-meter nieuwe kusttreiler gebouwd voor twee broeders uit de Shetlands werd deze week te Lerwick afgeleverd. Het vaartuig werd door een Noorse werf gebouwd. Niets bijzonders zou men zeggen, behalve de kostprijs dan, namelijk 17 miljoen B.fr voor een 16-meter kustvaartuig ! Waar eindigt dit ?

X X X

Een IJslandse treiler kwam verleiden week in Grimsby verkopen en maakte een brutobesomming van 6,7 miljoen B.fr. voor 3500 van onze bennen, hetzij een gemiddelde van 1900 fr. de ben. Nochtans bestond de helft van zijn lading uit schelvis. De IJslander mocht echter van geluk spreken want de volgende dag reeds viel de markt in Grimsby voor de ronde vis gevoelig terug.

x x x

Volgens Dr. Stephen Lockwood een makreel marinespecialist, wordt er te veel makreel gevist op de kusten van Cornwall. Volgens betrokkenen heeft men in de laatste jaren het vooropgezette kwotum te vangen makreel telkens met 80 % overschreden en hij verwacht dan ook dat in 1982 de makreelstock op de Engelse zuidwestkust nog slechts één miljoen ton zal bedragen en dat in het midden van de jaren tachtig er geen makreelvisserij meer in betrokken gebied zal mogelijk zijn. Wat de grootte van de makreel betreft, zijn trouwens reeds alarmerende vaststellingen gedaan. In 1980 waren nog 40 % van de gevangen makreel kleiner dan 30 cm., terwijl dit in 1982 reeds 72 % geworden is. Indien dit juist is, is dit wel een ernstige vingerwijzing.

X X X

In de zudwest-kuststreek van Engeland werden in het laatste seizoen rekordvangsten aan zalm en zeeforel gemaakt. De zalmvangst met 8.335 ton was de hoogste sinds 1976 die ook al een goed jaar was. Anderzijds beklagen zich de zalmvissers op de Schotse kust over eerder magere vangsten. Wel hebben zij daar veel af te rekenen met de natuurlijke vijand nummer één van de zalm, de zeerob.

X X X

Een zalmvisser van het eiland Lewis Groot-Brittannië heeft klacht ingediend bij de politie voor diefstal van netten, tegen 2 waterschouten omdat deze zijn netten in beslag genomen hebben ! Op de rechtbank waar hij zelf gedaagd werd voor illegale zalmvisserij daar het op de bepaalde plaats verboden is aan deze visserij te doen, zegde hij dat hij zijn netten ter plaatse uitgezet had om... waterschouten te vangen ! Vroeger mocht men er altijd vissen en als protest hiertegen had hij zijn netten uitgezet zodanig dat zij praktisch geen zalm konden vissen. Hij had zelfs enkele dagen voordien telefonisch verwittigd, dat hij zijn netten zou uitzetten. De 2 waterschouten hebben ter plaatse toch zalm in de netten gevonden en namen meer dan vijftig netten in beslag. De rechtbank houd de uitspraak in beraad tot einde der maand.

X X X

De Engelse vissers op de Zuidoostkust hebben opnieuw bij de Britse regering aangedrongen op een spoedige herziening van de bokkenvisserij omdat zij beweren dat buitenlandse vissers met treilers tot twee duizend PK de tongenstand radikaal vernielen. Een voorstel van hen is dat bokkenvissers boven de 18 meter, binnen de twaalf mijl, van deze visserij zouden uitgesloten worden. Het is duidelijk dat dit een diskriminerende maatregel is ten overstane van de buitenlandse visserij omdat 18-meters van de partnerlanden onmogelijk deze verre visserij kunnen gaan beoefenen. Dit zou dan ook niet kaderen in het Verdrag van Den Haag in de zin van beschermende maatregelen door het betrokken land genomen. Men zal dus iets anders moeten uitvinden.

X X X

Het slechte weder van verleden week had de aanvoer van haring op de Westkust van Schotland gevoelig doen verminderen, waardoor de prijs terug opliep tot 13 fr. Het was haring van ongeveer 6,5 stuk het kgr. en zowel door de faktorijschepen van het Oostblok als op de eigen markt gewild. Naderhand bracht men heel wat kleiner haring binnen, zodat de prijs terugviel zonder dat nochtans opgevangen diende te worden zoals dit weken terug het geval was bij de inzet van het haringseizoen. Er rest de Britten nog een 15 duizend ton te vissen van hun toegekende 37 duizend ton. Ondertussen is het makreelseizoen geopend op de Engelse zuidwestkust zodat er zelfs reeds haringtreilers van Schotland naar Cornwall vertrokken zijn.

Mexico

Een Noorse firma heeft in één jaar tijd een ultra-modern onderzoekingsschip gebouwd en afgeleverd voor Meksiko, genaamd «Puma». Het zal het meest moderne vaartuig in zijn aard zijn in gans Latijns-Amerika met bijzonder gesofistikeerd onderzoekingsmateriaal. De «Puma» is gebouwd volgens het model van een klassieke hektreiler van 50 meter lengte en kan alle oceanografische studies aan.

Het probleem van de zeerobben

Door marine-onderzoekers wordt een immer groeiend aantal zeerobben op de Noorse kusten vastgesteld. Tevens werd nagegaan, dat één enkelle zeerob minstens 5 kgr. vis per dag verslindt. Gezien, door tellingen en schattingen aangenomen wordt dat in het Noord-oosten van de Atlantische Oceaan zowat 1.5 miljoen stuk zeerobben aanwezig zijn, laat een kleine vermenigvuldiging toe, de visafslachting te berekenen die gebeurt door de zeerobbenbevolking. Op basis van wat het dier dagelijks verslindt, komt men tot 1,8 ton per jaar. Voor anderhalf miljoen zeerobben komt dit ten slotte neer op 2,7 miljoen ton vis, voornamelijk kabeljauw en schelvis die in het bodemloos zeerobbenvat verdwijnt. Terzelfdertijd werd door tellingen aangetoond dat de zeerobbenbevolking elk jaar met 5 % verhoogt, zodat beperkende maatregelen zich opdringen. De Noorse vissers van de streek van Varangerfjord hebben bij de regering hun beklag gemaakt over de grote aanwezigheid van robben in hun visserijgebied waardoor zij ernstig geschaad worden. De Noorse minister Eivind Bolle heeft dan ten slotte maar toegegeven elk jaar tweeduizend volwassen zeerobben te doden door de inzet van jagers. Ook zijn de zeerobben langs de kusten van More tot Helgoland in het noorden van Noorwegeen zeer talrijk. Als er in de Noordoost-Atlantiek elk jaar 5 % robben bijeenkomen, hetzij 75 duizend per jaar, dan zullen de 2 duizend stuks die de Noorse regering wenst te jagen, zeker geen groot effekt hebben op de totale bevolking. Dit neemt niet weg, dat we ons waarschijnlijk toch aan een reactie zullen mogen verwachten vanwege de «Groenen» en andere milieukwellers.

Dat de zeerobben nagenoeg 3 miljoen ton vis in het gebied van het Noordoosten van de Atlantische Oceaan alleen reeds, verslinden of alleen maar uit jachtinstinkt doodbijten, zal hen vreemd genoeg niet deren! Nood breekt echter wet en wij menen wel begrip te kunnen vinden voor de beslissing van de Noorse minister voor visserij, vooral in aanmerking genomen, dat Noorwegen reeds het aantal van zijn treilers op de kabeljauwvisserij heeft moeten beperken wegens een vermindering van de beschikbare visstocks.

SPAANSE ONBETROUWBAARHEID

Het is niet de eerste maal, dat wij er op wijzen, dat er, kwestie van betrouwbaarheid, met de Spanjaarden geen zee te bezeilen valt. Dit heeft nu onder meer ook Noorwegen ondervonden die bepaalde vergunningen aan de Spanjaarden tot visserij toegestaan had in de Svalbardzone. De Spanjaarden dienen natuurlijk de aard en de hoeveelheid van hun vangsten in te schrijven en te melden. Toen nu op vier Spaanse vaartuigen die in de Noorse stad Tromsoë binnengelopen waren, Noorwegen besloot tot een inspectie van hun vislading, werd vastgesteld dat dit minstens het dubbele bedroeg van de hoeveelheden die zij, zoals zij daartoe verplicht zijn, doorgegeven hadden aan het Noors informatiecentrum van Bergen. Hierdoor wordt Noorwegen niet alleen bedrogen, maar is er tevens een moeilijke situatie ontstaan tussen Noorwegen en Rusland omdat beide landen in dit gebied een overeenkomst hebben in zake van maksimum vangsten om de kabeljauwstock in dit gebied niet in gevaar te brengen. Inderdaad is de visstand in dit gebied zowel afhankelijk van wat Rusland in haar wateren wegvist, als wat Noorwegen wegvist of laat wegvissen. Het is dus duidelijk dat de vangstovertredingen door Spanjaarden begaan tevens een overtreding zijn van de Noors-Russische overeenkomst omdat Noorwegen aldus, ook al gebeurt dit via Spaanse vergunningen, meer weghaalt dan het mag. Volgens de Noorse directeur van de visserijdienst heeft Spanje nochtans de Noorse rechten tot regeling van de visserij in de Svalbardzone erkend.

We hebben reeds bij herhaling op de weinig tuchtvolle manier van de Spaanse vissers gewezen, die niet alleen kwa hoeveelheden er hun petje naar gooien, maar ook kwa netmaaswijdte, vistuig, vergunningen, enz... De Franse autoriteiten die toezicht houden in de Golf van Gascogne en in de Franse wateren langs hun westkust hebben reeds tientallen Spanjaarden moeten opbrengen wat niet altijd zonder tegenstand en zelfs vechtpartijen gebeurt. We vragen ons dan ook af, wat er de visserij van de Gemeenschapslanden te wachten staat de dag dat Spanje tot de EEG zou kunnen toetreden.

De Spaanse vloot voert nog altijd meer dan een miljoen ton vis per jaar aan en niettegenstaande er reeds op gewezen werd dat bij eventuele toetreding tot de EEG, de vloot zou dienen aangepast te worden, is dit nog nooit gebeurd. Beloften genoeg, maar het is nu zo langzamerhand duidelijk geworden dat de Spanjaard daar zijn voeten aan veegt. Wij vissers zouden dan maar moeten hopen dat de toetreding van Spanje tot de EEG nog heel lang op zich zal laten wachten.

Hollandse mosseleksport naar België en Frankrijk gestegen

Niettegenstaande de mosseluitvoer uit Nederland, een paar weken terug, gevoelige klappen kreeg, vooral dan de uitvoer naar België, wegens de dwaze persartikels dat er ziekteverschijnselen opgetreden waren na het verbruik van deze mosselen, is de eksport over het aan de gang zijnde mosselseizoen, naar België, toch met een kleine dertig duizend ton gestegen en zelfs met 36 duizend ton naar Frankrijk. Anderzijds is eveneens het verbruik in Nederland zelf bijna verdubbeld, alhoewel dit nog ver onder dit van de konsumptie van België ligt, dat één bij uitstek verbruikende mosselkonsument is. Denken we hier in het bijzonder aan onze gegeerde nationale schotel van "mossellen met frieten". Ondertussen staat het nu wel vast dat, wie mosselen koopt en verbruikt van officiele invoerders, geen gevaar loopt voor het in handen gespeeld krijgen van vergiftigde mosselen. Deze mosselen staan onder streng toezicht van de hiervoor aangestelde veeartsen en van één mosselpartij worden verschillende stalen onderzocht. Deze mosselen worden dan uitgevoerd voorzien van een gezondheidsattest. Dit neemt natuurlijk niet weg, dat mosselen de weg naar de markt kunnen vinden en ook naar het buitenland, die in het wild werden getrokken, niet verwaterd en ook onttrokken aan het medisch onderzoek, zoals de eigen mossel ook een gevaarlijk risiko kunnen oplopen door mosselen te gaan trekken aan staketsels en pieren die regelmatig in kontakt komen met uitlaten van afval- en rioolwateren. Dit is niet te vermijden, maar men moet dan wel zorg dragen, wanneer men het heeft over misselijkheden als gevolg van het konsumeren van mosselen, er duidelijk aan toe te voegen, dat de officieel ingevoerde mossel gerust mogen gegeten worden. De wantrouwige mosselverbruiker kan dan altijd van zijn mosselverkoper inzage vragen van het begeleidend medisch attest. Nu werd in de media en in de mededelingen van bepaalde overheidsinstanties niet genoeg het aksent gelegd op dit onderscheid, waardoor bij de verbruiker paniek is opgetreden die het vertrouwen in dit produkt zwaar aangetast had en de mosseluitvoer uit Holland beduidend heeft geschaad.

Anderzijds gaan er wel stemmen op die er op wijzen, dat de Hollandse uitvoerders te hoog liggen met hun prijzen, niettegenstaande deze het vorig jaar nog hoger lagen. Er zijn overvloedig mosselen en het ware misschien wel nuttig dat men de afzet tracht te stimuleren door de verkoopprijs te verlagen. Dit is onder meer de mening van het Produktschap voor Vis en Visprodukten uit Vlissingen, die hiervoor eveneens met een beschuldigende vinger naar de détailhandel wijst. De inspanning zou dus van hoog tot laag in de verkoopsketen moeten komen. Feit is in elk geval dat de mossel beter koop ligt in Frankrijk dan in Nederland, alhoewel de uitvoer uit Holland naar Frankrijk toch reeds met een kleine 40 duizend ton steeg. Dit ligt wel aan de kwaliteit van de mossel, die dit jaar bijzonder aan de goede en hoge kant ligt. Het komt er dus nu op aan, het verbruik te stimuleren en dank zij de goede kwaliteit van de mossel, nieuwe verbruikers te betrekken in de konsumptie en aldus het mosselverbruikersklienteel uit te breiden.

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.

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