

het visserijblad

Verschijnt wekelijks
Vrijdag 27 november - Nr. 43

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

Z.180 „TORNADO“ GEZONKEN NA AANVARING (?) MET ENGELS MOTORSCHIP „LA CORDILLERA“

Vorige week donderdag liep, via Oostende radio, op het Loodswezen te Oostende een telex binnenvoer, melding makend van een vermoedelijke scheepsramp waarvan de Zeebrugse treiler Z.180 „Tornado“ het slachtoffer zou zijn geworden. Op ongeveer zes mijl benoorden Pendeen – in visserstermen wordt dat gebied „achter de hoek“ genoemd – werden planken, reddingboeien en een open pneumatisch opblaasbaar reddingvlot gevonden door de schipper van de Engelse treiler „Girl Patricia“ uit Newlyn. Die wrakstukken waren gemerkt met „Z.180 Tornado“. Men schreef aanvankelijk in talrijke dagbladen dat het vaartuig verrast werd door een fikse storm maar uit ons bereikte gegevens bleek dat er op dat moment helemaal geen storm was. Er heerste een windkracht 2, terwijl de zichtbaarheid vier tot zes mijl bedroeg en de aanvaring in volle dag tussen 11.30 en 12 uur gebeurde ! Bovendien werden achter deze versie levensgrote vraagtekens geplaatst omdat men schipper-eigenaar François De Voogt kende als een uitermate voorzichtig schipper. Bij de minste dreiging tot onweer liep hij de dichtstbijgelegen haven binnen en bij slechte zichtbaarheid weigerde hij pertinent alleen op de scheepsbrug te blijven.

Er bestonden dus toen al vermoedens, dat een andere oorzaak aan de basis moest liggen van het vergaan van de „Tornado“. Met de bedoeling meer klaarheid te krijgen in dit drama trok de zoon van de ondertussen opgeviste schipper-eigenaar, naar Newlyn en daar kon hij, aan de hand van getuigenissen van Engelse vissers, afleiden dat het vaartuig van zijn vader door een aanvaring tot zinken werd gebracht. Opsporingen, waarbij de vele Engelse vrienden van François De Voogt behulpzaam waren, leidden uiteindelijk tot de identificatie van de vermoedelijke dader. Het gaat om het ongeveer 25.000 bruto ton metende vaartuig „La Cordillera“ met Londen als thuishaven.

Vrijdag, laat in de avond is de zoon van de eigenaar te Penzance aangekomen, maar gezien het gevorderde uur, kon hij toen geen werk meer verrichten. Zaterdag begon hij dan het onderzoek maar reeds vrij vlug viel het op, dat hij van de officiële instanties bitter weinig steun mocht verwachten. Bij de politie kreeg hij in de voormiddag geen contact. Nog diezelfde dag ging hij het stoffelijk overschot van zijn vader identificeren. Men vermoedt dat François De Voogt, na het zinken van zijn vaartuig, zich uit de scheepsbrug heeft kunnen werken en naar het zeeoppervlak is gezwommen maar, wegens de grote diepte, gestorven is aan de zogenaamde „Caissonziekte“, m.a.w. een te groot drukverschil want de „Tornado“ ligt gezonken op een diepte van ongeveer 50 meter.

Uit alle gegevens die in Newlyn konden verzameld worden kan volgend verhaal gemaakt worden.

WRAKSTUKKEN

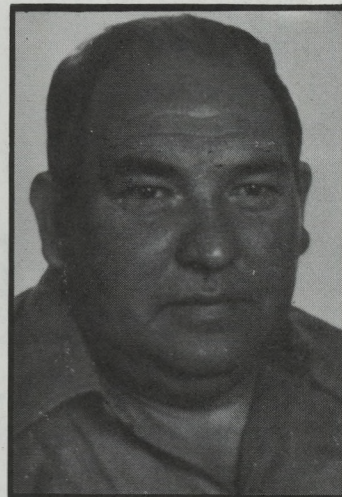
Donderdag, omstreeks 13 u werden door de schipper van de longliner „Girl Patricia“, ongeveer zes mijl benoorden Pendeen, wrakstukken opgemerkt. Voornoemde schipper zag door zijn verrekijker een opgeblazen vlot drijven. Onmiddellijk begaf de schipper zich naar bewuste plaats maar nog tijdens het varen ziet hij een hoeveelheid mazout aan de oppervlakte komen. Kort daarop komen ook viskisten en houten planken aan de oppervlakte. Onmiddellijk zendt de schipper van de „Girl Patricia“ een May Day uit, terwijl hij verder op de plaats van het onheil blijft zoeken. Aldus komen nog andere voorwerpen aan de oppervlakte zoals een stuk net dat van de reling was afgescheurd, een plank die normaal achter de vislier staat, stukken kurk die tussen de wanden van het logiest en het visruim zijn aangebracht en twee reddingboeien waarvan één beschadigd. Ook een gasfles kwam aan de oppervlakte. Van op de kust werd het May Day van de „Girl Patricia“ onmiddellijk beantwoord en het reddingapparaat werd in werking gesteld.

Een andere Engelse treiler, de „Renovelle“, met aan boord schipper Jimmy Madron, die een goede vriend was van schipper François De Voogt, nam eveneens aan de opzoeken deel en het was voornoemde schipper, die het stoffelijk overschot van De Voogt vond, dat onmiddellijk werd overgebracht naar Penzance.

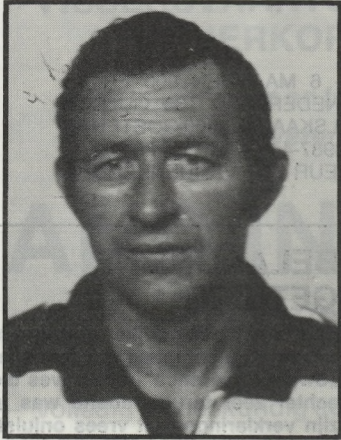
BELANGRIJKE GETUIGE

Een zeer belangrijke getuige is evenwel de schipper van de treiler „Sweet Espérance“ uit St. Ives die echter zeer terughoudend was in zijn verklaringen uit vrees onjuistheden te vertellen. Hij wilde eerst duidelijk geïnformeerd zijn uit welke richting de „Tornado“ kwam alvorens enige verklaring af te leggen maar uiteindelijk geeft hij toch zijn versie : donderdag, tussen 11.30 u en 12 u, zie ik, vanuit de koers waarin de „Tornado“ zonk, een vaartuig met volle snelheid op mijn vaartuig aankomen. Ik lag toen ongeveer zes, zeven mijl van de positie waarin de „Tornado“ zonk. Gekomen op ongeveer 2 mijl van mijn schip, begint het ander vaartuig aandachtseinen te geven, wijkt even van de koers af en vaart dan op full speed voorbij. Nadien heb ik dat vaartuig, met zwarte romp, onmiddellijk in verband gebracht met het zinken van de „Tornado“ toen ik omstreeks 13 u het May Day hoorde. Eigenaardig vond ik het toen wel, dat alle vaartuigen in de omtrek respons gaven op die noodoproep behalve... dat zwarte vaartuig, aldus de schipper van de „Sweet Espérance“.

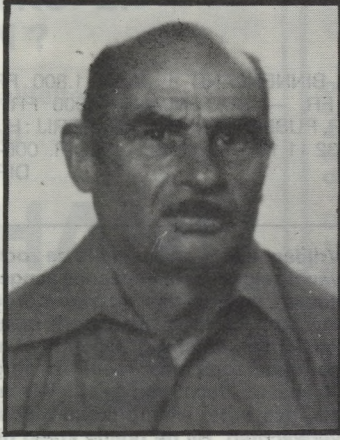
Meteen rijzen vele vragen in verband met het vaartuig dat achteraf de „La Cordillera“ zou blijken te zijn. Waarom heeft de „La Cordillera“ – als het inderdaad schuldig is – de feiten niet gemeld ? Waarom antwoordde de bevelvoerder niet op het May Day ? Waarom werd de koers onverminderd verder gezet ? Het zou gaan om een charterschip dat uit Zuid-Afrika kwam maar op dat moment had men nog geen enkele identiteit van het vaartuig.



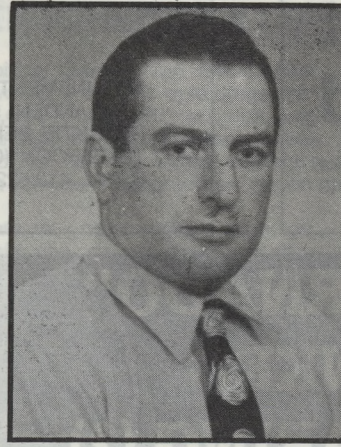
Schipper-eigenaar
François DE VOOGT.
Kort na de ramp werd zijn stoffelijk
overschot opgevist door de
Engelse treiler „Renovelle“.



Motorist Willy BENTEIN



Matroos Hendrik LEGEIN



Matroos Laurent STUBBE



Matroos Gustaaf CLEMENT

OPZOEKINGEN IN VELE HAVENS

De verzekering Hulp in Nood bij wie de Z.180 verzekerd was, vrijdag ingelicht, stelde onmiddellijk alles in het werk om het schip dat een Engelse haven moest aangedaan hebben, te vinden, wat dan ook geschiedde.

Men had inderdaad reeds enig houvast en meteen werden de opzoeken naar de vermoedelijke dader, de „La Cordillera” dus, ingezet. Vele havens werden aangedaan en uiteindelijk trof men het vaartuig aan in het Port Bery Dock van de haven van Bristol. Dat gebeurde vrijdagochtend maar meteen stuitte men op de halsstarrige koppigheid van de bevelvoerder die pertinent weigerde te onderhandelen met de zoon van de eigenaar en helemaal geen toelating verleende om aan boord te komen. Niettemin kreeg men wel de gelegenheid het vaartuig vanop afstand te bekijken en toen werden volgende vaststellingen gedaan: aan bakboordzijde, bijna over de volledige lengte van

het vaartuig, werden *nieuwe* kraspen opgemerkt, terwijl de „La Cordillera” ook zichtbaar *verse* blutsen vertoonde. Aan de voorsteven van de „La Cordillera” kleefde witte verf en... de scheepsbrug van de „Tornado” was in het wit geschilderd. Helemaal verdacht was wel de vaststelling dat de bemanning van de „La Cordillera” reeds enkele beschadigde plekken op de romp had overschilderd met zwarte teer maar het was duidelijk merkbaar, dat het om *verse* beschildering ging. De teer kon men er zo afkrabben. Bovendien weigerde de bevelvoerder van de „La Cordillera” zijn vaartuig te laten onderzoeken door duikers. Door „Hulp in Nood” werd de hulp ingeroepen van het Ministerie van Verkeerswezen, waar men onmiddellijk telefonisch en per telex de hulp inriep van de Board of Trade, aldus de hulp inroepend van de Engelse maritieme autoriteiten om de vaststellingen van de schade aan boord van „La Cordillera”, te doen en de verantwoordelijken te ondervragen.

Aan de hand van getuigenissen van vissers wordt aangenomen dat de

„La Cordillera” een oplopend vaartuig was en dat de „Tornado” dus van achteren werd aangevaren. Alles moet bliksemsnel zijn gebeurd zodat, buiten schipper François De Voogt, niemand van de vijf opvarenden de gelegenheid kreeg het vaartuig te verlaten. Men neemt aan dat zij zich alle in het logiest bevonden.

ENGELSE KOMMENTAREN

François De Voogt was, in het gebied waar de scheepsramp zich heeft voorgedaan, een zeer bekend figuur. Doorheen de jaren had hij zich vele vrienden gemaakt. De verslagenheid onder de Engelse vissers was dan ook algemeen toen de feiten bekend geraakten. In zijn woonst in Mousehole vertelde schipper Jimmy Madron van de „Renovelle” het volgende:

„François De Voogt was een bekende visser en evenzeer een goede vriend. Hij was een van de eerste reders die op de bokkervisserij overschakelden. Ik kende hem al sedert

1946. De families De Voogt en Madron waren zeer bevriend geworden want meerdere keren per jaar verbleef De Voogt in Newlyn”, aldus schipper Madron.

Ook Andrew Munson, bediende bij het Havenkommissariaat van Newlyn kende François De Voogt heel goed. Zegt de h. Munson: Vele vissers uit Newlyn kenden François De Voogt. Hij kwam hier al meerdere jaren en sprak heel goed Engels. Hij was van ons allen een goede vriend geworden”.

ENKELE BESCHOUWINGEN EN VASTSTELLINGEN

Na al wat we in dag- en weekbladen gelezen hebben, alsook in radio en televisie gehoord hebben, en van in de aanvang tot op heden de evolutie van het vergaan van de Z.180 te hebben meegemaakt, moeten we erkennen dat er enorm veel onwaarheden de wereld werden ingezonden en men soms versteld staat over de vele verkeerde versies welke er omtrent dit, voor onze visserij-families, zwaar ongeluk zijn uitgestrooid.

We hebben gemeend vanaf het ogenblik dat het ongeluk zich heeft voorgedaan, want reeds donderdagmiddag rond 16 uur waren we ingelicht omtrent het feit dat het een onverantwoordelijke aanvaring gold, waar er eerst hoefde aan gedacht, wie er gered en niet gered werd, hoe het schip aangevaren werd, en door welk vaartuig, waar het thuis hoorde en waar we het zouden aantreffen.

Het mag hier geschreven en herhaald worden dat we in de eerste plaats moeten hulde brengen aan de kalme en voortreffelijke wijze waarop Marc De Voogt, zoon van de schipper-eigenaar, getracht heeft, in samenwerking met Hulp in Nood, alle inlichtingen in te winnen.

Dank ook aan de enorme bijstand en vriendelijkheid van de Engelse schippers en mensen van de „Girl Patricia” en de Engelse treiler „Re-



De gezonken treiler Z.180 „Tornado”. Het gaat hier om een archiefphoto toen het vaartuig nog een Oostends inschrijvingsnummer voerde en eigendom was van de rederij Van Lul.

HOOGWATER- BOEKJE 1982

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijden voor Oostende verkrijgbaar.

Het geeft ook de tijdsverschillen voor het hoog water te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwerpen, en al de voornaamste havens van Nederland, alsook de afstanden van Oostende tot de verschillende visgronden.

Het bevat insgelijks de haven-, verkeer- en getijseinen voor Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.

Dit zeer nuttig zakboekje is in ALLE BOEKWINKELS verkrijgbaar tegen de kleine prijs van 30 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 30 fr. + 8 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

novelle", wier hulp en getuigenissen ons toegelaten hebben onmiddellijk de vermoedelijke schuldige te vinden.

Dank ook aan de Belgische autoriteiten van Verkeerswezen, die ons bijstonden om onze moeilijke taak bij de Board of Trade te vergemakkelijken waardoor we er toe gekomen zijn, niet de aanvaarder te ontdekken, maar de nodige vaststellingen der schade te doen, vooraleer dit schip woensdag jl. de haven van Bristol zou trachten te verlaten.

Hulp in Nood heeft ondertussen niet alleen Lloyds in werking gesteld, maar ook zijn Engelse advocaten, om de nodige garanties te eisen met het oog op een schadevordering, zowel voor de reder als voor de families van de slachtoffers.

Deze betreuenswaardige aanvaarding, welke het gevolg is van de veelal onverantwoorde wijze waarop onze Noordzee en in het bijzonder het Kanaal in de laatste jaren doorvaren wordt, eist van de maritieme overheid veel meer aandacht en strengheid dan voorheen het geval was, wanneer het gaat over zware overtredingen als deze.

Hier zijn opnieuw door een onverantwoord varen in volle dag bij vijf à zes mijl zicht, en windkracht twee, op onverantwoorde wijze vijf slachtoffers te betreuen.

Het is een feit dat tegenwoordig talrijke schepen bemand worden met

onbekwame en onverantwoordelijke mensen uit allerlei wereldgebieden, slecht betaald, en niet opgewassen tegen hun taak.

De automatic pilot, het installeren van televisie aan boord en in stuurhutten, het gebrek aan gezag en waakzaamheid, het niet naleven van de wettelijke voorschriften, enz. verhogen dagelijks het gevaar in het zo druk bevaren gedeelte van de Noordzee, zodat onze schippers niet genoeg kunnen gewezen worden op de noodzakelijkheid bestendig waakzaam te zijn op wat voor, achter en op zij van hen gebeurt.

Hier werden opnieuw in volle dag, bij helder zicht en kalme zee, vijf mensen het slachtoffer van een onoplettende, roekeloze vrachtvaarder, zijn daad om verantwoording roept voor een vijfvoudige moord op een onschuldige bemanning.

Mocht de Rechtbank in Engeland, die geroepen zal worden om een kapitein en zijn verantwoordelijken te beoordelen, streng wezen is de visie van al wie met het lot begaan is van onze vissers die het grootste deel van hun leven op zee, voor den brode, moeten doorbrengen.

Op het ogenblik van het ter perse gaan, is het ons onmogelijk te melden of het mogelijk zal zijn, de stof felijke overschotten uit het schip te halen.

Duikers werden gelast om bij moolweer niet alleen de schade onder

VIJF MENSENLEVENS GINGEN VERLOREN

Zoals gezegd, bestond de bemanning van de Z.180 „Tornado” uit vijf opvarenden; allen verloren het leven ingevolge deze tragische ramp en alsnog werd alleen het stoffelijk overblijfsel van schipper-eigenaar François De Voogt gevonden. Men vermoedt dat de vier overige vissers zich nog in de „Tornado” bevinden. Onderstaand de identiteit van de vijf slachtoffers.

– **François De Voogt**, schipper-eigenaar van de Z.180 „Tornado”. François De Voogt kocht dit vaartuig, de gezeven O.180 „Hendrika-Judith” van de rederij Van Lul aan in augustus 1979. Rond diezelfde periode verkocht hij zijn vaartuig, de Z.542 „Angelus” aan de gelijknamige rederij, François De Voogt was in de Zeebrugge vissersmiddens gekend als een zeer bekwaam visser. Hij werd geboren te Heist op 20 december 1927 en woonde aan de Rederskaai 38, te Zeebrugge. Hij was gehuwd en had één zoon, de 31-jarige Marc.

– **Bentein Willy**, motorist, werd geboren te Brugge op 13 december 1934; hij woonde aan de Heiststraat 127 te Zeebrugge en leefde gescheiden van zijn echtgenote. Het slachtoffer laat drie kinderen achter.

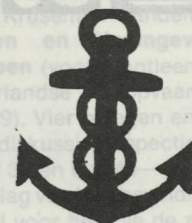
– **Clement Gustaaf**, motorist, werd geboren te Oostende op 12 april 1943 en woonde samen met Lambrechts Arlette aan de Lotuslaan 95, te Oostende. Uit zijn huwelijk met Baeckelandt Jenny werd één kind geboren dat echter op 2-jarige leeftijd overleed. Bij Lambrechts Arlette had het slachtoffer echter zes kinderen, waarvan één op bijna 2-jarige leeftijd overleed.

– **Stubbe Laurent**, matroos, werd geboren te Blankenberge op 2 januari 1933 en woonde aan de St. Donaaskerkstraat 10, te Zeebrugge. Laurent Stubbe was ongehuwd.

– **Legein Hendrik**, matroos, geboren te Steenkerke op 21 januari 1921 en wonende aan de Knokkestraat 94, te Knokke-Heist. Hij was gehuwd met Beernaert Yvonne en laat drie meerderjarige kinderen achter.



Het opgeblazen vlot van de „Tornado” wordt in de haven van St. Ives ontscheept op de reddingboot „Frank Penfold Marshall”.



water te bepalen, maar ook na te gaan of de nog vier vermiste bemanningsleden kunnen geborgen worden.

Eerst zal men trachten met een vaartuig voorzien van de nodige elektronische apparatuur, de juiste plaats te bepalen waar de Z.180 gezonken ligt. Eens de ligging van het wrak bepaald, dat volgens de ons bereikte laatste gegevens op 170 voet (52 m.) diepte ligt, zou een speciaal ingerichte sleepboot voorzien van het nodige duikersmaterieel, met een ploeg duikers afvaren om onderwaterfoto's te nemen en na te gaan of men in het logiest kan binnen geraken om eventueel de stoffelijke overschotten vrij te maken.

Het is inderdaad ook mogelijk dat de Z.180 zo in elkaar gedrukt is dat het logiest en bepaalde ruimten ontogankelijk zijn geworden. Anderzijds zijn de onderwaterfoto's van het grootste belang voor het verdere onderzoek, zowel wat de vermoedelijke schuldige betreft, als voor de verdere opsporingen mocht het ooit blijken dat het thans als nummer één in aanmerking komend vrachtschip, de „La Cordillera” toch zou

vrijuit gaan en de verdachte blutsen en krassen dat het vaartuig vertoont het gevolg zouden zijn van eerdere of latere aanvaringen, zoals bv. met kademuren, sluizen, kunstwerken, enz., eventueel bij het aandoen van Bristol.

Alles hangt echter af van de weersgesteldenis, de getijden en de wijze waarop het wrak kan benaderd worden. Alles zal nochtans in het werk gesteld worden om dit te bereiken.

In dat opzicht en wat de andere vaststellingen en gebeurtenissen betreft, hopen we in ons volgend nummer meer nieuws te kunnen geven.

P. VANDENBERGHE

● TE HUUR: GEMEUBELDE KLEINE appartementen, studio's, kamers en STUDENTEN-KAMERS, douche, speciale winterprijs, nl. 2.000 fr. Z.w.: „Mon Séjour”, Londenstraat 8, Oostende. Inl. tel. (059) 50 19 71 - 80 27 52.

TOCH NIET DE „LA CORDILLERA” ?

Bij het ter perse gaan vernemen we dat verscheidene schepen die op het ogenblik van het vergaan van de Z.180, de zuidwesthoek van Engeland, „Land's End” voorbijvaardten of in die omtrek gesignaleerd werden en die Britse havens aandeden of aandoen door de Engelse autoriteiten aan een onderzoek onderworpen werden. Dit was in het bijzonder het geval met de Britse „La Cordillera” op wie wel vermoedens wogen. De voorlopige resultaten van dit onderzoek, zouden naar inlichtingen uit Engeland vernomen, de verdenkingen die op dit schip rusten voorlopig wegnemen. Het onderzoek ligt in Engeland in handen van het Ministerie van Handel en Marine te Londen. Ook in het buitenland zou men in de havens bij de binnenlopende schepen, en bij diegenen die onlangs binnenliepen, naar sporen zoeken van enige aanvaring of naar sporen van, in der haast aangebrachte herstellingen of overschilderingen.

Het stoffelijk overschot van de weergevonden schipper-eigenaar De Voogt François zal waarschijnlijk zaterdag of zondag via Oostende naar Zeebrugge overgebracht worden om wellicht einde volgende week ter aarde besteld te worden. Het is de O.518 „Cutty Sark” die het stoffelijk overschot aan boord zal nemen naar Oostende, waar de O.518 maandag aan de afslag komt.

In tegenstelling met hetgeen te lezen stond in de dagbladpers is de „La Cordillera” nog niet afgevoerd uit de haven van Bristol. Vandaag, donderdag, zal de bulkarrier, nadat het vaartuig is ontladen, aan een bijkomend onderzoek onderworpen worden omdat men vermoedt dat er ook averij kan opgetekend worden onder de waterlijn.

Tijdens de jongste zitting van de Brugse gemeenteraad heeft burgemeester Van Acker hulde gebracht aan de nagedachtenis van de vijf overleden vissers en werd één minuut stilte in acht genomen.

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

★ Tijdens de visserij werden aan boord van de N.45 „Herakles” abnormale trillingen gehoord in het achterschip. Omdat schipper Paul Calcoen vermoedde dat zich een vreemd voorwerp op de schroef had vastgezet werd voortdurend vooruit en achteruit geslagen om de schroef weer vrij te krijgen maar dat mislukte zodat men naar Oostende moest varen voor onderzoek. Daar verwijderde een kikvorsman een grote mat van witte kleur. Onmiddellijk daarop werd weer zee gekozen maar na een paar dagen stelde de motorist vast dat water in het schip kwam langs de schroefas. Door de packing aan te halen werd geprobeerd het insijpelen tegen te gaan maar dat mislukte. Vermoedelijk is de rubberen beschermband rond de schroefas beschadigd.

★ Schipper Arnel Vanthuyne van de N.88 „Nova Cura” moest de visserij noodgedwongen stop zetten wegens een defect aan de waterpomp. Toch slaagde men er in op eigen krachten de thuishaven te bereiken waar herstellingswerken werden uitgevoerd.

★ Tijdens de spanvisserij met de O.303 werd aan boord van de O.127 een klop gehoord in de motorkamer. Via radiokontakt werd advies ingewonnen bij het herstelbedrijf SCAP te Oostende. Op slow werd de terugreis aangevangen. In de thuishaven werd schade vastgesteld aan de cilindermantels, de zuigerveren, de kruiskoppen en de krukaslagers. Bovendien werd op de slipway vastgesteld dat drie schroefbladen licht geplooid waren.

★ Tijdens de visserij kreeg de O.491 een eind tros in de schroef. Herstellen met eigen middelen bleek niet mogelijk zodat de sleephulp werd ingeroepen van de O.148. Zonder verdere hindernissen werd de Oostendse haven bereikt.

★ Op de visgronden sloeg de O.229 vast aan een onbekend wrak. Door de schok is de kabelgeleider gebroken terwijl bovendien het net gescheurd was. Niettemin kon de visserij verder gezet worden.

★ Bij het inhalen van de netten aan boord van de O.309 werd vastgesteld dat het achterste einde in de schroef was geraakt. Vruchteloos werd geprobeerd de schroef weer vrij te krijgen

waarop men de sleephulp inriep van de N.719. Het onklaar geraakte vaartuig werd opgesleept naar de haven van Hanstholm in Denemarken. Een duiker verwijderde het net en stelde bovendien vast dat de schroef geen schade had opgelopen.

★ Ook de N.597 kreeg tijdens de visserij het net in de schroef en alle pogingen om de schroef vrij te krijgen mislukten. De sleephulp van de N.752 werd ingeroepen. Zonder verdere moeilijkheden werd Nieuwpoort binnen gelopen.

★ Tijdens het bedrijven der haringvisserij ter hoogte van Boulogne kwam het kuiltouw aan boord van de N.706 „Ster der Zee” in de schroef terecht. Door met de schroef vooruit en achteruit te slaan werd gepoogd het touw uit de schroef te verwijderen, doch zonder enig resultaat. Noodgedwongen diende de O.26 „De Parel” waarmee de N.706 de haringvisserij bedrijft het onklaargeraakte vaartuig op sleeptouw naar Nieuwpoort te nemen. Een kikvorsman verwijderde het kuiltouw uit de schroef.



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

Dansavond
Stedelijke
Visserijschool
op 5 december 1981

Zaterdag 5 december gaat om 20u30 het jaarlijks groot bal door van de Stedelijke Visserijschool, Mercatorlaan 15, te Oostende.

Toegang : 49 fr.

De opbrengst komt ten goede aan de Sociale Werken van de school.



LIPS n.v. sloopsschroeven

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN
Tel. : 031 - 52.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

Agent :

JAMES A. LAMBERT

Werfkaai 43,
8380 Zeebrugge

Tel. (050) 54.64.26

Privé (02) 731.74.66

WAAROM FEEST BIJ DE VRIJE VISSERISCHOLE „PASTER PYPE” ?

Op zaterdag 28 november gaat dus de jaarlijkse Dansavond van de Vriendenkring van de Vrije Visserijschool „Paster Pype” door in de feestzaal van het VTI, Duivenhokstraat 90 Oostende, met de bedoeling fondsen te verzamelen ten behoeve van de sociale werken voor de leerlingen van de School.

Genoemde Vriendenkring heeft het op zich genomen — trouwens een der voornaamste redenen van haar bestaan — de schooldirectie financieel bij te staan en de leerlingen van te hoge schoolkosten te ontlasten.

In de afgelopen 10 jaar werd met ruim 1,2 miljoen frank bijgesprongen om de leerlingen het nuttige en nodige te verstrekken, zodat ze zonder gevoelens van minderwaardigheid naast iedere andere leerling kunnen staan.

Ernstige inspanningen werden verricht om schoolgerief gratis te verstrekken. Belangrijke steun werd verleend bij aankoop van studieboeken en kursussen. Leerlingen met dure schoolabonnementen werden extra geholpen. Op het einde van het schooljaar waren altijd serieuze prijsboeken beschikbaar om de inspanningen van de jongens te belonen. De schoolverlaters, die examens deden en naar zee trokken, mochten rekenen op hun eerste arbeidsuitrusting. De kosten van een studiereis in de loop van het schooljaar werden ten groten dele door de Vriendenkring gedragen. Voor de aankoop van duurder didactisch materieel speelde de Vriendenkring leenbank (geen sprake van interesten!). De uitgaven van het schoolblad „Contactblad” neemt de Vriendenkring volledig op zich (verschijnt nu reeds 17 jaar, 10 maal per jaar). Bij de jaarlijkse bloemenhulde (Monument Zeelieden, graf Z.E.H. Pype) komt de school goed voor.

Deze langere opsomming is verre van volledig. Het gebeurt wel meer dat de linkerhand niet weet wat de rechterhand geeft.

Het ene jaar zijn de kosten hoger dan het andere, afhankelijk van allerlei wisselende omstandigheden, gemiddeld evenwel 120.000 fr. per jaar.

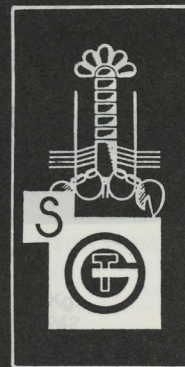
Dat het leven ook voor een schoolgemeenschap in deze tijd ook steeds duurder wordt, mag de „lol” niet bederven, want de Vriendenkring kan steunen op een vaste schare medewerkers en sympathisanten die altijd bereid gevonden worden hun royale duit in 't zakje te doen, waarvoor we hen allen van harte dank zeggen. Ook U kunt bijspringen door een pint te komen drinken op de dansavond van de Vrije Visserijschool „Paster Pype”. Nu reeds „Santé” !

16e SALON GASTRONOMIE & TOERISME

20-29 november
Boudewijnpark Brugge

KOOP-GEZELLIGE JAARBEURS

Alle dagen van 14 tot 20 uur
vrijdag 27 nov. van 16 tot 22 uur



**Kinderfeest
Stedelijke
Visserijschool
op 19 december 1981.**

Alle leden van de Oudleerlingenbond en Vriendenkring van de Stedelijke Visserijschool te Oostende worden samen met kinderen verwacht op het kinderfeest welke op zaterdag 19 december om 14 uur doorgaat in de lokalen van de school. Op het programma staan ook het optreden van „J. Sando” en de trekking van de schooltombola.

VOOR NIEUWBOUWERS

Te koop NIEUWE aluminium ME-WAF 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
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

★
Stipte bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
☎ (059) 32 16 76

ONZE ABONNEMENTSPRIJS VOOR 1982

In het verlopen jaar zijn de uitgavekosten voor bladen steeds duurder geworden.

We hebben echter gemeend onze abonnementsprijzen niet te moeten verhogen.

Voor 1982 werden zij voor België vastgesteld op

1.800 fr. voor een jaar

950 fr. voor zes maanden

500 fr. voor drie maanden

Voor Nederland : 135 gulden per jaar, 70 gulden voor zes maanden en 35 gulden voor drie maanden

Buitenland : 2.200 fr.

Mogen wij onze lezers verzoeken maatregelen te treffen opdat het kwijtschrift bij de aanbieding door de postbode, één dezer dagen, zou vereffend worden? De aanbieding der kwijtschriften gebeurt automatisch door het postbestuur aan de huidige abonnees zonder onze tussenkomst.

Wij wijzen er ook op dat de post deze kwijtschriften maar éénmaal presenteert en raden onze abonnees dan ook aan wanneer zij bij de aanbieding afwezig zouden zijn, het abonnementsgeld op het postkantoor te vereffenen vóór 15 december. Derwijze is men direct ingeschreven op de desbetreffende lijsten van het postkantoor dat voor de uitreiking van ons blad verder instaat. Aldus zal ook alle onderbreking in de bestelling na nieuwjaar voorkomen worden. Men kan ook rechtstreeks storten op onze bankrekening ter Bank Brussel Lambert Nr. 384-1605797-46 of op onze PCR Nr. 000-0418987-44.

**Er worden geen facturen opge-
maakt.**

Wij herinneren eraan dat op onze abonnementen geen B.T.W. verschuldigd zijn en dat wij er ook geen facturen voor opmaken. Wanneer men nochtans voorgaande aanbeveling naleeft en het abonnementsgeld op het postkantoor van zijn woonplaats betaalt, ontvangt men daar een ontvangstbewijs (zoals bij de aanbidding ten huize) dat als boekhoudkundig stuk kan dienen. Bovendien aanvaardt de fiscus de abonnementsgelden op vakbladen als algemene onkosten op eenvoudig bewijs van overschrijving op post- en bankwerking.

Abonnees in Nederland

Aangezien er tussen Nederland en België geen overeenkomst meer bestaat voor het innen en uitreiken van

postabonnementen op tijdschriften moet ons blad van bij ons uit rechtstreeks onder band aan de abonnees gedresseerd worden. Om deze reden zien wij ons verplicht de prijs van het abonnement in Nederland duurder te stellen dan in België.

Vanaf 1 januari tot einde december 1982 bedraagt de prijs :

135 GULDEN

Dit bedrag kan eveneens gestort worden op hierbovenvermelde rekeningen.

EEN STUDIE OVER SCHEEPSNAMEN, VROEGER EN NU

Het Instituut voor Naamkunde te Leuven biedt in haar fonds van onomastische publicaties ook een wat ouder werkje over **Scheepsnamen vroeger en nu** aan, de gedrukte neerslag van lezingen gehouden voor de Naamkunde-Commissie der Koninklijke Nederlandse Academie van Wetenschappen te Amsterdam op 21 november 1959, door de Nederlandse geleerden W. Voorbeijtel Cannenburg en J. P. Kruseman. Het boekje — dat 46 bladzijden telt, 120 F kost en uitgegeven werd in 1960 — kan eventueel besteld worden bij Uitgeverij Peeters (Postbus 41, 3000 Leuven) en behoort tot de reeks *Bijlagen* (nummer 58) van de publicaties van het *Instituut voor Naamkunde* aldaar. W. Voorbeijtel Cannenburg bestudeerde de **Namen onzer zeeschepen in de zeiltijd** (blz. 1—16) en J. P. Kruseman handelt over de **Namen en Naamgeving van schepen** (vooral ontleend aan de Nederlandse koopvaardij (blz. 17—29). Vier bijlagen en een erudiete discussie (respectievelijk blz. 30 tot 39 en blz. 40—46) sieren de neerslag van hun bevindingen. Bestemd voor hen die de zee en het schip toegedaan zijn.



NU het **WINTER**

BESTEL EEN

DUFFLE COAT



ROLAND OOSTENDE

van
HOGE KWALITEIT

(groengrijs en blauw)

van
1.000 tot 2.250 Fr.

B.T.W. 17 % niet inbegrepen

SCAP sv

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

32.09.31

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Weinig vis en dit keer ook weinig haring. In vergelijking dan met de voorgaande weken. De minder goede weersomstandigheden en het feit dat de haringsscholen zich verder af bevonden zijn hiervan de oorzaak. Op donderdag zetten de O.127/O.303 nochtans een zeer ruime vangst haring in de afslag, zowat 1.500 bennen. Maandag was het niet veel bijzonders en dinsdag kregen we helemaal niks. De haringprijs bleef schommelen tussen 8,50 en 11 fr.

De visaanvoer bleef dit keer zelfs op maandag bijzonder klein toen slechts zes vangsten in de afslag gezet werden. De meesten waren dan nog erg klein, zo ook de vangst van IJsland. Zowat 450 bennen, meest koolvis en schelvis. Koolvis kreeg rond de 45 fr. en schelvis noteerde tussen 2.000 en 3.000 fr. Voor blauwe leng werd tot 75 fr. betaald en rode zeebaars varieerde tussen 52 en 54 fr. Schaats kreeg weer tot 100 fr. het kg. terwijl staartvis tussen 175 en 260 fr. het kg. noteerde. De opbrengst viel nog erg mee en bedroeg 1,3 miljoen.

Voor de Monkey Bankers werden het niettegenstaande de niet zo grote vangsten ook goede resultaten. Ook hier kregen schelvis en grote totten betere prijzen dan gewoonlijk. Kabeljauw en vlaswijting die nogal schaars waren deden het eveneens erg goed. Schol was erg schaars en bleef evenmin ten achter wat de duurte betreft. Voor platen werd tot 60 en voor andere sorteringen tussen 42 en 54 fr. genoteerd.

Van het kanaal werd enkel vrijdag een ruime vangst gebracht. De O.33 zette toen ruim 6.000 kg. tong in de afslag samen met een grote vangst vis. Dit was amper genoeg om de kosten te dekken. De kleine tong was immers opnieuw ver van duur en kreeg tussen 135 en 140 fr., slips kregen slechts 115 fr.

De kustvisserij moest het vanzelfsprekend ook met minder doen. De weersomstandigheden waren er niet naar. De kleine vangsten die gebracht werden, werden evenwel vlot en duur verkocht. Kabeljauw liep op tot 95 fr. en grote gul haalde 80 fr. De wijting werd doorgaans verkocht tussen 20 en 33 fr. volgens sortering. Voor de garnaal werd tussen 50 en 95 fr. het kg. betaald. De vangsten zijn niet bijzonder groot meer terwijl ook het aantal schepen niet erg groot is.

VRIJDAG 20 NOVEMBER 1981

KANAAL				
O.33	20	270	6.450	1.785.211
WEST				
Z.38	10	225	—	417.662
N.579	6	75	1.015	367.150
KUST				
O.26/N.706	2	631	—	295.950
O.135/O.275	2	693	—	327.990
N.3/N.279	2	415	—	209.736
O.123/O.306	1	174	—	83.520
O.141/O.369	1	730	—	340.700

MAANDAG 23 NOVEMBER 1981

IJSLAND				
O.129	18	465	—	1.358.611
MONKEY BANK				
O.134	15	335	—	648.050
O.232	14	240	—	529.060

WEST				
Z.499	8	105	—	215.090
O.35	12	300	—	732.295
O.206	12	200	—	488.936

KUST				
O.127/O.303	1	930	—	461.242
N.3/O.279	1	230	—	115.520

DINSDAG 24 NOVEMBER 1981

MONKEY BANK				
O.285	12	210	—	467.583
WEST				
N.736	6	75	—	255.490

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 19 NOVEMBER 1981

Vaart/Visgr.	kg. tong	Bennen vis	Zee-dagen	Besomming
W				
Z.596	450	150	10	649.344
K				
Z.512	150	20	6	85.080
KRP				
Z.128	300	70	14	415.915
W				
B.5	3.000	350	11	1.135.330
				2.285.669

VRIJDAG 20 NOVEMBER 1981

KRP				
Z.402	—	40	—	205.305
W				
Z.424	—	140	—	545.910
Z.400/Z.548	gul	—	—	168.100
Z.580/Z.578	»	—	—	107.170
Z.554/Z.560	»	—	—	111.630
Z.201/Z.601	»	—	—	155.710
Z.403/Z.501	»	—	—	185.150
Z.471/472	»	—	—	129.750
				1.608.725

MAANDAG 23 NOVEMBER 1981

N				
Z.84	3.000	400	12	1.681.864
W				
Z.60	2.800	400	12	1.687.985
N				
Z.189	1.200	300	11	1.044.203
W				
Z.462	1.800	230	12	856.630
W				
Z.126	1.500	230	12	926.893
KRP				
Z.510	400	120	10	577.426
Gul en wijting :				
Z.403/Z.501	—	25	—	81.550
Z.471/Z.472	—	30	—	96.290
Z.201/Z.601	—	30	—	91.190
Z.554/Z.560	—	20	—	45.800
Z.578/Z.580	—	15	—	69.800
Z.400/Z.548	—	25	—	72.910
				7.232.541

DINSDAG 24 NOVEMBER 1981

K				
Z.12	100	8	—	68.020
N				
Z.497	1.100	200	—	649.330
W				
Z.533	—	55	—	214.886
W				
Z.465	1.000	80	—	489.270
Z.519	1.500	200	—	701.080
				2.122.586

WOENSDAG 25 NOVEMBER 1981

Z.181	400	130	11	537.865
Z.418	500	1.220	10	694.930
Z.43	2.500	150	12	972.680
Z.16	4.000	280	12	1.645.970
Z.98	2.800	400	12	1.581.350
Z.296	200	15	2	151.760
Z.162	5.500	300	17	2.330.540
Z.427	50	39	5	141.420
Z.30	700	360	12	1.397.390
				9.453.905

NIEUWPOORT

VRIJDAG 20 NOVEMBER 1981

VIS	Kg.	Fr.
N.349	242	13.462
N.88	1.123	39.258
N.700	1.124	39.258
N.172	1.855	79.465
N.788	1.855	79.465
N.22	1.770	71.215
N.720	1.770	71.215
N.470	1.896	66.207
N.590	1.896	66.207
GARNAAL	Kg.	Fr.
N.106	83	7.690
HARING	Kg.	Fr.
N.708	850	8.512
N.709	850	8.513
N.597	9.375	85.312
N.752	9.375	85.312

Enkel vier koppels spanvissers en één vaartuig van de Kust losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Tong der sortering nr. 5 en kleine kreeg 180 à 210 fr./kg. en middenslag tarbot 200 à 240 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 2.250 à 2.750 fr. de ben opgekocht, middenslag of drieling pladijs tegen 2.000 à 2.500 fr. de ben en visjes tegen 1.200 à 1.350 fr. de ben. Kabeljauw, gul en wijting kende een stijgende prijsnotering. Zo werd kabeljauw tegen 3.500 à 3.900 fr. de ben geveild en gul tegen 2.400 à 2.600 fr. de ben, wijl voor de voorkleine gul 2.080 à 2.210 fr. werd genoteerd. Grote wijting haalde 1.450 à 1.700 fr. de ben en kleine wijting 950 à 1.050 fr. de ben. Grote zandschar werd tegen 1.800 à 2.000 fr. de ben aangekocht en kleine zandschar tegen 1.150 à 1.250 fr. de ben. Tevens losten twee koppels haringvissers ongeveer 20.500 kg. haring voor een totale bruto-waarde van 187.650 fr. De eenheidsprijs der haring varieerde van 9,10 tot 11,80 fr./kg.

MAANDAG 23 NOVEMBER 1981

VIS	Kg.	Fr.
N.349	380	15.626
N.211	363	9.540
N.346	2.592	108.084
N.22	2.439	92.175
N.720	2.439	92.175
N.88	2.743	96.685
N.700	2.744	96.685
N.172	3.304	119.705
N.788	3.304	119.705
N.470	3.365	125.940
N.590	3.366	125.940
HARING		
N.708	4.850	44.447
N.709	4.850	44.448
N.597	3.000	27.450
N.752	3.000	27.450
N.706	8.550	77.805
O.26	8.550	77.805

Twee kustvaartuigen, één vaartuig van de West en vier koppels spanvissers losten samen ong. 27.000 kg. vis op de maandagmarkt voor een totale bruto-waarde van 1.102.250 fr.

Tong der sortering 1 en 2 kreeg 220 à 236 fr./kg., der sortering 3 en 4 322 à 330 fr./kg. en der sortering nr. 5 en kleine 190 à 230 fr./kg. Middenslag tarbot haalde 160 à 260 fr./kg., tongschar 80 à 135 fr./kg., robaard 70 à 90 fr./kg. en rode soldaten 80 à 90 fr./kg. Pladijs kende tegen een lonende prijsnotering een goed afzetgebied. Grote pladijs bekam 2.100 à 2.350 fr. de ben, drieling- of middenslag pladijs 1.600 à 2.300 fr. de ben en visjes 1.500 à 1.600 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 3.800 à 4.250 fr. de ben opgekocht en gul tegen 2.250 à 3.200 fr. de ben, de voorkleine gul werd aan 2.230 tot 2.310 fr. de ben geboekt. Grote wijting

Verwachtingen

noteerde men aan 1.400 tot 1.600 fr. de ben en kleine wijting aan 850 tot 1.000 fr. de ben. Grote zandschar kocht men tegen 1.500 à 1.700 fr. de ben op en kleine zandschar tegen 1.200 à 1.300 fr. de ben. Rog die slechts in geringe mate aangevoerd werd kreeg een mooie prijsnotering. Zo werd de rog tegen 70 à 85 fr./kg. aan de man gebracht en speurhaai tegen 45 à 50 fr./kg. Eveneens losten drie koppels haringvisserij ong. 32.800 kg. haring voor de som van 299.405 fr. De gemiddelde prijs varieerde van 9,10 tot 9,85 fr./kg.

DINSDAG 24 NOVEMBER 1981

GARNAAL	Kg.	Fr.
N.106	124	12.260

WOENSDAG 25 NOVEMBER 1981

VIS	Kg.	Fr.
N.738	4.113	198.317
N.723	3.160	160.035

Ter oorzaak van het noodweer der voorbije dagen losten slechts twee vaartuigen van de West hun

vangst. Tong der sortering 3 à 5 kreeg 285 à 300 fr./kg., grote tarbot 310 à 330 fr./kg. en griet 190 à 230 fr./kg.

Tongschar haalde 90 à 136 fr./kg., robaard 60 à 70 fr./kg., rode soldaten 60 à 80 fr./kg. en knorhaan 36 à 40 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 2.750 à 3.000 fr. de ben aangekocht, drieling- of middenslag pladijs tegen 2.750 à 3.000 fr. de ben en visjes tegen 1.500 à 1.750 fr. de ben. Kabeljauw en gul kenden een fikse prijsstijging, dit onder invloed van het noodweer in Denemarken en mede door de geringe aanvoer in andere havens. Zo werd kabeljauw geveild tegen 5.500 à 5.700 fr. de ben en gul tegen 3.700 à 4.200 fr. de ben, voor de voorkeuze gul werd zelfs 2.810 à 2.880 fr. de ben geboekt.

Grote wijting werd tegen 1.700 à 1.850 fr. de ben aangekocht en kleinere wijting tegen 1.200 à 1.300 fr. de ben. Grote zandschar haalde 1.400 à 1.800 fr. de ben en kleine zandschar 1.300 à 1.400 fr. de ben. Rog die slechts sporadisch werd aangevoerd bekam 70 à 85 fr./kg. en doornhaai 40 à 50 fr./kg. De woensdagmarkt werd gekenmerkt door een goede belangstelling vanwege de handelaars met een dure prijsnotering.

VRIJDAG 27 NOVEMBER 1981

IJSLAND : O.318
(430 m., t.t.z. 25 bonen, 120 leng, 50 kools, 30 schotse schol, 20 schaat en heilbot, 160 schelvis, 35 varia).
KANAAL : O.705 (80 vis - 2.000 tong).

MAANDAG 30 NOVEMBER 1981

IJSLAND : O.81
(650 m., t.t.z. 250 bonen, 50 leng, 150 schelvis, 50 kools, 100 kab.-gul, 50 varia).
KANAAL : O.518 - O.168.
WEST : N.45.

DINSDAG 1 DECEMBER 1981

NOORD : Z.483.
WEST : N.579.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.
Don. 19 nov.			
Vrijdag 20 nov.	5	13.581	525.753
Zaterd. 21 nov.			
Maandag 23 nov.	7	26.939	1.102.250
Dinsdag 24 nov.			
Woensd. 25 nov.	2	7.273	358.412

HARINGAANVOER

NIEUWPOORT

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Minimum	Maximum
19 nov.				9,10	11,80
20 nov.	2	20.400	187.650	9,10	11,80
21 nov.					
23 nov.	3	32.800	299.405	9,10	9,85
24 nov.					
25 nov.					

GARNAALANVOER

NIEUWPOORT

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Minimum	Maximum
19 nov.					
20 nov.	1	83	7.690	92	95
21 nov.					
23 nov.					
24 nov.	1	124	12.260	98	101

IJSLANDSE VISSORTEN

Prijs per kgr op 23 nov. 81

Grote schelvis	60,00-	Leng	65,80- 74,20
Middim. schelvis	45,40-	Schartong	36,40- 51,40
kleine schelvis	27,00- 41,00	Heilbot	262,00-275,00
Kabeljauw	58,20- 59,20	Koolvis	43,60- 74,20
Gul	49,80- 58,00	Hondstong	38,00- 56,40
Wijting	38,40-	Zeewolf	69,60- 81,40
Schaat	91,40-	Staat	173,00-225,00
Zeebaars	52,80- 54,00		

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	23 nov.	24 nov.	25 nov.
Lappen			
Grote			
3/4			
Bloktongen		Geen aanvoer	
Vóór-kleine			
Kleine			
Slips			

ZEEBRUGGE

Grote	254-272	267-271	264-292
Bloktongen	316-358	330-339	344-376
Fruittongen	325-354	328-339	324-346
Schone kleine	253-274	238-268	236-258
Kleine	150-154	160-169	158-168
Tout petit	125-130	131-138	130-138
Slips	144-	114-116	118-124

NIEUWPOORT

Tong I	220-236		
Tong II	220-236		
Tong III	322-330		
Tong IV	322-330		285-300
Tong V	190-230		
Kleine tongen	190-230		

PLADIJS

OOSTENDE

	23 nov.	24 nov.	25 nov.
Grote	55-60	566,40	
Grote iek	47-57	46,40	
Kleine iek			
Platjes	19-26		

ZEEBRUGGE

I	49-50	42-49	50-54
II	38-40	38-40	42-48
III	34-40	38-40	40-46
IV	28-30	28-32	34-38
V			

NIEUWPOORT

Moeien			
Grote pladijs	42-47		55-60
Platjes	32-40		55-60
Drielingen	30-32		30-35

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Nieuwpoort
	23 nov.	23 nov.	24 nov.	24 nov.	25 nov.	25 nov.	23 nov.	25 nov.
Tarbot grote	197-277	308-318	199-	296-324	—	303-338	—	310-330
Tarbot middel	—	249-278	—	250-256	—	218-233	160-260	—
Tarbot klein	—	127-217	—	180-201	—	189-203	—	—
Griet groot	116-213	140-143	196-	114-134	—	162-150	—	190-230
Griet middel	—	110-116	—	98-108	—	140-127	—	—
Griet klein	—	85-104	—	78- 89	—	113-124	—	—
Schelvis groot	46- 61	—	20- 28	—	—	—	—	—
Schelvis middel	—	—	—	—	—	—	—	—
Schelvis klein	18- 40	—	44- 63	—	—	—	—	—
Heek grote	85-	—	17- 45	—	—	—	—	—
Heek middel	—	—	—	—	—	—	—	—
Heek klein	—	—	—	—	—	—	—	—
Lom	—	—	—	—	—	—	—	—
Leng	58- 65	—	63-	—	—	—	—	—
Rog I	31- 80	—	69- 76	—	—	—	—	—
Keilrog	62- 91	—	—	—	—	—	—	—
Rog	—	70- 74	—	68- 74	—	80- 82	80- 85	80- 85
Tilten	—	60- 62	—	60- 64	—	74- 76	—	—
Scherpstaart	—	70- 78	—	74- 79	—	78- 84	70- 80	70- 80
Halve mans	—	60- 65	—	45- 50	—	55- 58	70- 75	70- 75
Teelt	—	60- 69	—	40- 46	—	54- 60	80- 85	80- 85
Katrog	—	18- 20	—	15- 19	—	30- 31	—	—
Kabeljauw	63- 83	60- 68	65- 96	68- 74	—	85- 90	80- 85	110-114
Gul (groot)	24- 68	54- 60	25- 81	54- 60	—	76- 80	45- 64	75- 84
Gul (middel)	—	48- 51	—	45- 56	—	64- 68	—	—
Gul (klein)	—	47- 49	—	40- 46	—	53- 70	—	—
Hozemondhamme	—	—	—	—	—	—	—	—
Wijting groot	18- 33	20- 25	15- 41	18- 29	—	30- 34	28- 32	34- 37
Wijting klein	—	15- 19	—	15- 17	—	21- 23	17- 20	24- 26
Schar	20- 35	18- 21	31-	18- 24	—	24- 26	26- 34	28- 36
Steenschol	50-174	140-146	59-184	140-153	—	127-130	—	—
Zeehaai	41- 50	38- 44	—	38- 50	—	60-	—	—
Hondshaai	35- 38	—	—	—	—	—	—	—
Doornhaai	—	—	—	—	—	—	45- 50	40- 50
Pieterman	—	—	—	—	—	—	—	—
Makreel	—	—	—	—	—	—	—	—
Horsmakreel	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeekreeft	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaat	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongeraal	—	—	—	—	—	—	—	—
Schartong	—	—	—	—	—	—	80-135	90-136
Volle haring	—	—	—	—	—	—	—	—
Ijle haring	—	—	—	—	—	—	—	—
Haringshaai	—	—	—	—	—	—	—	—
Steenholk	21- 27	—	—	—	—	—	—	—
Heilbot	—	—	—	—	—	—	—	—
Steur	—	—	—	—	—	—	—	—
Koolvis	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeewolf	60- 81	—	50- 76	—	—	—	—	—
Pollak	47- 68	—	53- 79	—	—	—	—	—
Zonnevis	—	—	—	—	—	—	—	—
Koningsvis	—	—	—	—	—	—	—	—
Vlaswijting	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeeduivel	252-	108-245	269-	98-254	—	145-233	—	—
Schotse schol	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeehond	—	9- 14	—	9- 14	—	20- 25	—	—
Bot	—	—	—	—	—	—	12- 15	—
Rode poon (roobaard)	60-	12- 19	—	38- 45	—	22- 50	70- 90	60- 70
Grauwe poon (knorhaan)	36- 38	6- 10	—	6- 10	—	24- 27	—	36- 40
Rode knorhaan	—	—	68- 88	—	—	—	—	—
Posten	—	14- 19	—	10- 18	—	20- 24	—	—

NEDERLAND

OOK DE AFGELOPEN vorige week heeft de haringvangst, waarvan de aanvoer zich elders manifesteert, zijn stempel gedrukt op de aanvoer. Het liet zich maandag reeds aanzien dat het de hele week opmerkelijk kalm zou blijven. Klokslag 9.00 uur was de aanvoer verhandeld en de afslagers behoeften geen tweede ronde te maken. Ook aan de prijzen was een en ander duidelijk merkbaar. De omvang van de aanvoer was echter zo gering dat slechts een besomming boven de grens van de f 40.000 kwam. Dat „record“ kwam op de naam van de „Rose Marie“.

DE DINSDAGMARKT van 17 nov. bracht acht spannen aan de markt maar schraalhans bleek keukenmeester. Van woensdag kan hetzelfde worden gezegd. Aan de donderdagmarkt verschenen twee spannen met wat haring ter aanvulling van de haring die woensdag door een span was aangebracht. Met elkaar 2300 kisten. Ook de „traditionele“ vrijdagverassing bleef dit keer uit. Het gehele weekbeeld was dat van een armoedig plaatje! Door de gang van zaken kregen de heren importeurs de gelegenheid hun waar te slijten al bleef de vraag naar schelvis onbeantwoord. Opmerkelijk is het dat er in de winkel vraag blijft naar dat visje waardoor de prijzen aan de stevige kant blijven. In geval er echter iets meer dan normale aanvoer komt dan stort diezelfde prijs ook weer even snel in elkaar.

Dat verschijnsel manifesteert zich momenteel sterk in de Schotse haven Peterhead. Daar blijft de schelvis onverkocht in de hallen staan. Zelfs de vismeelfabrieken lijken niet in staat hier iets aan te doen. Er is nu sprake van dat de heren vissers onderling gaan uitmaken „wie“ „hoeveel“ mag aanvoeren.

DE BELGEN HEBBEN iets bedacht om hun 12-mijlszone te bewaken. De Belgische Zeemacht zal bij haar spoorwerk worden geassisteerd door een drietal vissersschepen. Dat zijn de O.148 „Snipe“, de N.700 „Alex“ en de Z.494 „Lucky Star“. De drie schepen stellen de autoriteiten op de kust op de hoogte als zij iets signaleren dat naar hun idee niet door de beugel kan. Veel schade is er eigenlijk niet te duchten van de „overtredende“ schepen waarvan de tonnemaat is verhoogd van 50 naar 70 en waarvan het aantal PK's de 300 niet mag overschrijden.

OVERIGENS LIJKT men in Engeland slecht te spreken over de subsidies die worden uitgekeerd voor de vangst op

blauwe wijting. Het merendeel van de vangsten verdwijnt naar de vismeelfabrieken. Een lucratieve handel waar niet alleen de Engelsen zich aan bezondigen maar evenzeer de Fransen en de Duitsers.

DE VISSERIJ OP makreel door onze grotere eenheden gaat onverdroten voort. Een van de eenheden die verleden week binnenkwam had naast zijn onderdekse lading nog 200 kantjes gezouten haring bovendeks staan. Men kan dus nauwelijks stellen dat door deze schepen iets „onbenut“ wordt gelaten.

VAN HET HARINGFRONT komt bericht dat het allemaal naar wens verloopt. De aanvoer vindt voor een belangrijk deel plaats in zuidelijker gelegene havens ter beperking van de stookkosten.

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 17 november werd aangevoerd: 524 kisten kabeljauw; 10 kisten schelvis; 2.940 kisten wijting; 13 kisten schol; 25 kisten schar; 16 kisten diversen.

Prijzen in gulden. - Kabeljauw één 176; kabeljauw twee 190-162; kabeljauw drie 149-132; kabeljauw vier 124-114; kabeljauw vijf 114-86; schelvis vier 195-160; schol drie 176-150; schol vier 142-126; wijting drie 74-46; steenbolk 38-29; schar 102-84; bot 32-28.

Aan de woensdagmarkt van 18 november werd aangevoerd: 556 kisten kabeljauw, 5 kisten schelvis, 427 kisten wijting, 18 kisten schol, 42 kisten schar, 245 kisten haring, 19 kisten diversen.

Prijzen in gulden per 40 kg.: kabeljauw een en twee 180-152, kabeljauw drie 150-122, kabeljauw vier 134-118, kabeljauw vijf 112-86, schelvis vier 190-166, schol drie 164-156, schol vier 146-122, wijting drie 74-46, haring een 45, schar 100-84, bot 35, steenbolk 35-25, finten 20-9,40.

Aan de vrijdagmarkt van 20 november werd aangevoerd: 3.650 kg. tong; 34 kisten tarbot en griet; 504 kisten kabeljauw; 6 kisten schelvis; 505 kisten wijting; 286 kisten schol; 85 kisten schar; 4 kisten haring; 2 kisten makreel en 33 kisten diversen.

Prijzen in gulden. - Per 1 kg: tarbot 19,36-18,29; grote tong 19,83-19,11; grootmiddel tong 25,17-24,30; kleins middel tong 17,95-17,19; tong een 11,82-11,44; tong twee 9,91-9,51.

Per 40 kg.: haai 136-126; krab 38; steenbolk 47-35; bot 33; fint 17; tarbot 674-385; griet 354-282; kabeljauw een 168; kabeljauw twee 260-166; kabeljauw drie 156-126; kabeljauw vier 140-114; kabeljauw vijf 122-94; schelvis vier 214-194; wijting drie 90-43; haring een 46; haring twee 28; makreel twee 85-80; schar 100-73; schol een 164-154; schol twee 166-148; schol drie 130-110; schol vier 114-94; tongschar 220-212; roggen 144-104.

Aan de maandagmarkt van 23 november werd aangevoerd: 14.360 kg tong; 168 kisten tarbot en griet; 916 kisten kabeljauw; 18 kisten schelvis; 326 kisten wijting; 809 kisten schol; 269 kisten schar; 450 kisten haring; 6 kisten makreel en 131 kisten diversen.

Prijzen in gulden - Per 1 kg.: tarbot 17,15-15,53; grote tong 18,55-17,94; grootmiddel tong 23,96-23,21; kleins middel tong 17,76-17,76-17,27; tong één 11,84-11,39; tong twee 9,53-9,13.

Per 40 kg.: schol één 156-142; schol twee 144-132; schol drie 122-110; schol vier 110-90; tongschar 329-140; tarbot 607-284; griet 333-203; kabeljauw één 150-126; kabeljauw twee 165-164; kabeljauw drie 140-124; kabeljauw vier 132-104; kabeljauw vijf 124-96; schelvis één 130; schelvis twee 140; schelvis drie 130-120; schelvis vier 156-106; makreel twee 65-62,80; haring één 45-33,80; schar 86-57; wijting drie 84-51; hammen met kop 246-160; rog 202-108.

GREVELINGEN : GS WACHTEN MET UITSPRAAK ZOUT/ZOET

Gedeputeerde Staten van Zeeland vinden dat thans nog geen uitspraak moet worden gedaan over het toekomstige milieu van de Grevelingen. GS hebben daarom bezwaar aangetekend tegen een onderdeel van het ontwerp-streekplan Zuid-Holland Zuid. In dat ontwerp is voor de Grevelingen als kernpunt opgenomen, dat het zoute milieu moet worden gehandhaafd. De studies naar een zoete dan wel het zoute Grevelingen zijn nog volop aan de gang en daarom is het niet juist, dat in het ontwerp-streekplan al een duidelijke keuze wordt gemaakt, aldus GS van Zeeland.

Over het milieu van de Grevelingen staan zoals bekend de meningen van visserij en landbouw lijnrecht tegenover elkaar.

HOOGWATER- BOEKJE 1982

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijden voor Oostende verkrijgbaar.

Het geeft ook de tijdsverschillen voor het hoog water te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwerpen, en al de voornaamste havens van Nederland, alsook de afstanden van Oostende tot de verschillende visgronden.

Het bevat insgelijks de haven-, verkeer- en getijseinen voor Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.

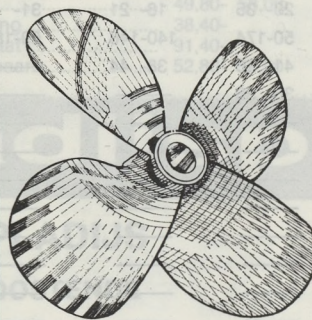
Dit zeer nuttig zakboekje is in ALLE BOEKWINKELS verkrijgbaar tegen de kleine prijs van 30 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 30 fr. + 8 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

VAN VOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m Ø
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



VORDAP

VanVoorden Zaltbommel b.v.

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

Vertegenwoordiger België

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

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

DEN HELDER

Aanvoerbericht van 16 tot en met 20 november 1981.

Door 119 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd.

Vissoort	Hoeveelheid in kgr	Opbrengst in gulden	Prijs per kgr in gulden
Tong	42.236	542.343,51	24,98 — 8,55
Tarbot	16.797	199.291,94	19,32 — 6,50
Schol	146.345	409.390,31	4,40 — 2,31
Kabeljauw	131.280	377.994,86	7,78 — 1,60
Griet	5.449	38.513,29	9,23 — 5,43
Schar	10.750	20.435,92	2,69 — 1,55
Wijting	45.420	55.874,39	1,63 — 0,99
Diversen	173.853	655.998,80	—

572.130

2.299.843,02

DE NEDERLANDSE STILLIGREGELING VOOR 1982

Aan de „Visserijwereld” ontleen we het ontwerp van de stilligregeling voor het jaar 1982 voor de vaartuigen die op tong en pladijs vissen. Deze vrijwillige stilligperiode werd voor het eerst verleend jaar in de praktijk uitgetest en werd geboren uit het feit dat het vissen op deze soorten in hun kuitzieke periode, noch nuttig noch renderend was. Vooral de pladijs is zo mager, dat ze praktisch niet gewild wordt ofwel slechts de opvangprijs haalt. Waar de visser zich heden ten dage al bijzonder moet inspannen om eventjes uit de kosten te komen, wordt dit dan een vissen voor niets. Tevens is het voor de voortzetting niet verantwoord kuitzieke vis, minstens vóór het kuitschieten, te gaan wegvissen. Ook de kwaliteit van de kuitzieke vis is niet heel bijzonder.

Wat in deze kuitzieke periode en kort na het schieten van de kuit en de melk, het vleesgewicht van de pladijs betreft, aan de hand van bevindingen die we zelf hebben kunnen vaststellen in de afslagbedrijven te Oostende, en dit zal wellicht overal zo zijn, krijgt men amper 15 kg. zuiver pladijsfilet tegen in de beste periode van 22 tot zelfs uitschieters van 25 kg. voor een ben van 50 kg. gegutte pladijs.

Anderzijds is Het Visserijblad altijd een voorstander geweest en zal dit ook blijven, van een aantal beschermende maatregelen, voor een volledige sluiting van het vissen op soorten die kuitziek zijn. Dit kadert dan in onze afwijzing van een kwotastelsel. Wel dienen dan ook nog andere maatregelen toegepast te worden, zoals voldoende verhoging van de netmaaswijdte opdat alle vis de voortzettingperiode zou kunnen halen, evenals bv. het sluiten van bepaalde gebieden waar de jonge vis zich lange tijd ophoudt vooraleer uit te zwermen. Het Nederlands stilligregelingsproject spreekt ons dan ook wel aan. In verband hiermede lezen we dat de voorstellen voor deze regeling een bepaalde aanpassing krijgen uitgaande van de Stichting van de Nederlandse Visserij en doorgespeeld aan het Produktschap. We herhalen dat het hier om een vrij initiatief gaat uitgaande van de Nederlandse visserij zelf. Aldus zouden de Nederlandse vissersvaartuigen die op tong en platvis varen, onderverdeeld worden in 3 groepen, die elk om beurt voor veertien dagen zouden stilliggen. De eerste groep „A” bevat alle desbetreffende vaartuigen met het kenteken „Uk” die vanaf 30 jan. 1982 te 12 u. zouden stilliggen tot 13

febr. 1982 te 12 uur. Groep „B” bevat dan de vaartuigen met de kenletters DZ, HA, HD, LE, LO, MO, OL, ST, TM, TS, TX, UQ, VD, WL, WR, WON en ZK, dit voor de periode ingaande op 13 febr. te 12 u. tot 27 febr. te 12 u.

Groep „C” bevat de vaartuigen met de kenletters : ARM, BR, BRU, GO, KG, KW, NZ, OD, SCH, SL, TH, VL, VLI, IJM en YE, aanvangende op 27 febr. te 12 u. en eindigende op 13 maart 1982 te 12 u.

Om anderzijds te beletten, dat deze vaartuigen die normaal de tong- en platvisvisserij uitoefenen, dan maar op een andere visserij zouden gaan en hierdoor deze visserij dan overbevestigd zou worden, mag in deze periode niet op andere soorten gevist worden, behalve wanneer men een ontheffing bekomt van het Produktschap.

Kunnen slechts van deze ontheffing genieten de vaartuigen, die vanaf 22 november 1981 reeds een andere visserij dan deze op tong en schol uitoefenden. Zij moeten zich tot het Produktschap wenden om een ontheffing te bekomen. Indien het betrokken vaartuig echter een diepvriesvaartuig, is of een vaartuig dat over een vergunning voor de aanvoer van garnaal beschikt, mag echter wel gevist worden op andere soorten wanneer de diepvriesvaartuigen niet uitgerust zijn met een boomkor en de garnaalvissersvaartuigen niet uitgerust zijn met netten geschikt voor het vissen van tong en schol (pladijs).

In totaal komt het hierop dus neer, dat de ganse Nederlandse vloot een verbod opgelegd wordt om gedurende 14 dagen op tong en pladijs te gaan vissen, alhoewel dit gebeurt in drie groepen elkaar opvolgend. Dit schijnt ons nog niet voldoende te zijn, maar wij Belgen zijn in de eerste plaats wel verplicht hierover te zwijgen omdat wij de mogelijkheid van toepassing van dit project nog niet eens overwegen.

Wel is het vaststaand, dat in de kuitzieke periode en onmiddellijk hierop, minstens voor wat de Belgische afslagen betreft, vele partijen pladijs naar de vismeelfabrieken verwezen worden omdat er voor heel wat van die vis geen zinnige koper opdaagt. Ook hebben we al medegemaakt dat bepaalde kopers dan maar de bennen pladijs sorteren waaruit dan een groot gedeelte in de afvalbak verdwijnt omdat deze het bakken en zeker het fileren niet waard zijn.

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).

Uurtabel der afvaarten

SCHEPEN

Voor de week van 29.11 tot 5.12. '81

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 10.05 en te 14.50 u.
- Dagelijks te 07.35, behalve op 29.11 en 5.12.1981

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 20.45 u.
- Dagelijks te 05.00 u., behalve op 29 en 30.11 en 5.12.1981
- Dagelijks te 17.00 en te 23.00 u., behalve op 5.12.1981

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

- Dagelijks te 01.45 en te 05.15 u.
- Dagelijks te 03.30 u., behalve op 29.11.1981

Afvaarten uit Dover Western Docks :

- Dagelijks te 11.40, te 15.45 en te 19.10 u.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 01.00 u.
- Dagelijks te 03.00 u., behalve op 29.11.1981
- Dagelijks te 07.00 u', behalve op 29.11 en 5.12.1981
- Dagelijks te 09.00 u., behalve op 29 en 30.11 en 5.12.1981
- Dagelijks te 21.00 u., behalve op 5.12.1981

Afvaarten uit Folkestone :

- Dagelijks te 22.45 u.
- Dagelijks te 20.55 u., behalve op 5.12.1981

JETFOIL

(draagvleugelboten)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 08.40, te 11.50, te 13.50 en te 19.45 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :

- Dagelijks te 10.25, te 13.25, te 15.25 en te 21.05 u.

Allerlei

De haringinvoer voor de verwerkingsbedrijven van de EEG-landen blijft vooreerst tolvrij. Wel zullen de betrokken ministers, die de visserij onder hun bevoegdheid hebben, eerst midden van volgend jaar samen komen om over een mogelijk invoerrecht op de haring besprekingen te houden en tot overeenkomst proberen te komen. Men zit hier inderdaad tussen hamer en aambeel omdat de verwerkende industrie vooral kontrakten voor invoer van haring afsloot met Canada en Zweden. De verwerkingsbedrijven uit de EEG benodigen minstens 150 duizend ton invoerharing. In overweging genomen dat de thans vrij gegeven haringvisserij in de Noordzee slechts één derde hiervan betekent en dat al deze haring dan nog niet geschikt is voor verwerking en veel hiervan bijkomend vers verbruikt wordt of de weg naar de vismeelfabrieken vindt, moeten de EEG-bedrijven over import kunnen blijven beschikken.

Canada

Canada heeft aan de Spaanse regering een nota overgemaakt waarin zij de Spaanse visserij van overbevissing beschuldigen in de Noord-Atlantische wateren, even buiten de Canadese 200-mijlszone. Er is voor deze wateren een regeling voorzien uitgevaardigd door de N.A.F.O. waar de meeste visserijnaties aangesloten zijn, maar niet Spanje. Nochtans kreeg Spanje eveneens een contingent toegewezen op basis van een vrijwillig aanvaarde verplichting, overbevissing tegen te gaan. De Spaanse visser bekommert zich echter geenszins om contingenteringen en evenmin over ondermaats vistuig. Canada vroeg dan ook aan de Spaanse regering dat de Spaanse schepen zich uit deze zone zouden verwijderen. Iets waarmede men van deze zijde geen rekening wenst te houden noch houdt. Van de Spaanse tuchteloosheid, verlos ons Heer !

Apollinaris

HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN !

RADIO-RADARPOST SCHEVENINGEN, BELANGRIJKE FACTOR VOOR VEILIGE SCHEEPVAART

Terwijl in het algemeen walradarposten in Nederland bemand worden door personeel, dat valt onder het Directoraat Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken (DGSM) of onder Rijkswaterstaat, vormt de radio-radarpost te Scheveningen hierop een duidelijke uitzondering.

Het dienstdoende personeel is in Gemeentelijke Dienst werkzaam en valt onder de afdeling Haven- en Marktwezen.

De functies, welke in deze post worden uitgeoefend, zijn op drie duidelijke manieren te scheiden. Allereerst wordt het seinraam van de semafoor vanuit deze post bediend. Met behulp van de getoonde getijseinen (zowel overdag als 's nachts) wordt de minste diepte in de vaargeul van de Buitenhaven, de Voorhaven en in de 1e en 3e Haven aangegeven. Verder wordt aangegeven of het rijzend water dan wel vallend water is. Ook bestaat de mogelijkheid om verkeersseinen te tonen, waarbij dan geen getijseinen worden getoond. Op het seinraam wordt tenslotte een geel flikkerlicht getoond indien een groot schip de haven verlaat of binnenkomt.

Daarnaast is in de semafoor de post „Scheveningen Haven” gevestigd welke bereikbaar is via marifoon kanaal 14. De post geeft aanwijzingen en informatie betreffende het verkeer in de haven.

De kapitein van een vaartuig, dat de

haven wenst binnen te varen, is verplicht tenminste één uur tevoren zich voor het ontvangen van aanwijzingen met betrekking tot het binnenvaren van de haven en de toewijzing van een ligplaats te melden bij de post „Scheveningen Haven”. Het is verder verboden uit te varen zonder verleende toestemming van deze post.

Tenslotte het verlenen van radarassistentie. Sinds 1958 is deze walpost — in samenwerking met het Radar Proef Station in Rijswijk — uitgerust met radar. In 1971 werd de oorspronkelijke apparatuur gemoderniseerd. Momenteel heeft men de beschikking over drie radarschermen. Eén radarscherm is

ingesteld op lange afstand, één op middenafstand en een derde dient als havenradar. Men beschikt over voorgeprogrammeerde plotten welke o.a. boeien, vaarlijnen en lichtlijnen permanent op het radarscherm weergeven. Onder de roepnaam „Radar Scheveningen,” wordt op VHF-kanaal 21 een werkgebied met een straal van 9,5 zeemijl bestreken.

Bij verminderd zicht kunnen gezagvoerders van schepen aan dit radarstation inlichtingen vragen omtrent eigen positie en de verkeerssituatie in de omgeving.

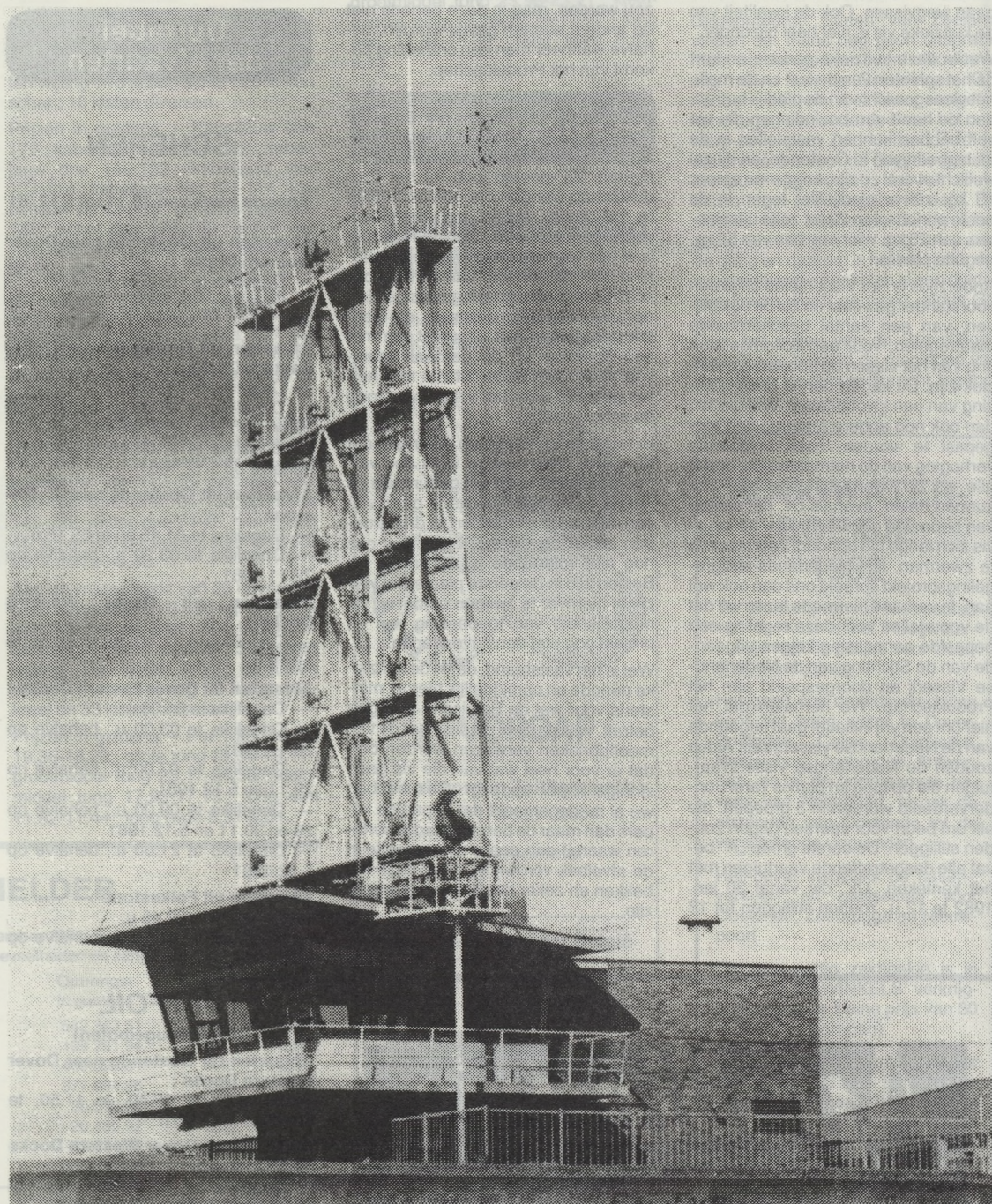
Ingesloten door twee grote broers, nl. in IJmuiden „Pilot IJmuiden” en in

Hoek van Holland „Pilot Maas” — beide radio-radarstation van DGSM — wordt de Noordzeekust van Bergen aan Zee tot Goeree afgedekt door walradar.

Als bij verminderd zicht „Radar Scheveningen” continu is bezet, wordt in nauwe onderlinge samenwerking de scheepvaart langs de kust op de radar gevolgd.

Ook worden „spuiseinen” weergegeven. Er is een registrerende peilschaal aanwezig terwijl ook informatie omtrent windrichting en windsnelheid beschikbaar is.

(uit Lloyd Anversois)



AVIA

**N.V. ROSSEEL
BRUGGE**

(050) 33.99.14



Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading



Stipte bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
☎ (059) 32 16 76

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

Engeland

Vier faktorijschepen waaronder drie Russische liggen voor het Schotse Mallaig om de Schotse westkustharing op te nemen. Eén van deze Russische schepen kan 200 ton per dag verwerken. De kwaliteit van de haring is aanzienlijk verbeterd en men telt nu 6 stuks per kg. Van de 2.530 ton gevangen haring verleden week, werd er 480 ton opgevangen voor vismeel, 510 ton vond afnemers in de afslag en 1.540 ton werd opgenomen door de faktorijschepen.

De bemanning van een Grimsby-ankerseiner is op het nippertje aan een vuur- of verdrinkingsdood ontsnapt. De 4 man op rust, werd wakker vanwege een brandgeur. Toen stelden zij vast, dat het wielhuis boven hun hoofd compleet in brand stond. Met moeite geraakten zij door het vuur aan dek, maar hun reddingsvlot dat boven de brug stond was mede in de vlammen opgegaan. Anderzijds was alle apparatuur opgebrand zodat zij geen hulpseinen konden doorsturen. Ze bevonden zich toen ongeveer 20 mijl W.N.W. uit het Deense Esbjerg en waren zonder middel om het vaartuig te verlaten. Zij trachtten zoveel mogelijk het vuur te bestrijden met emmers water en kannen. Gelukkig voor hen verscheen een half uur later de industriële treiler „Subriellen” uit het Deense Hirsthals in de nabijheid, dit op zicht van het vuur. De bemanning kon aldus overstappen, terwijl de brandende treiler voor een 100 mijlen opspleging naar Hantsholm overgebracht werd.

Niettegenstaande gepland werd om aan vooravond van Kerstmis en Nieuwjaar de afslag van Fleetwood voor visaanvoer open te houden en dit meer speciaal op 23, 29 en 30 december, heeft men hiervan toch moeten afzien. Dit initiatief was nochtans door de marktadviseurs van de Britse Minister voor Visserij, de heer Peter Walker, toegejuicht. De grote rederij J. Marr & Sons had echter laten weten, dat geen enkel van haar schepen op deze data aan de afslag zou zijn, hierin gevolgd door andere rederijen. Nochtans was J. Marr & Sons eerder voor dit project gewonnen geweest.

Op de zuidwestkust van Engeland mogen bepaalde treilers volgens het vergunningsstelsel slechts 90 ton makreel aan boord nemen. Twee Noord-Ierse seinetreilers werden door de Navy onderschept en een voorlopig boordonderzoek wees uit, dat de ene zeker 230 ton makreel aan boord had, de andere 120 ton. Beiden werden opgebracht, maar één der vaartuigen, de „Borgoygutt” moest men achterlaten vanwege machinedefekt. Het ander vaartuig werd naar Plymouth opgebracht en er werd 170 ton makreel aan boord vastgesteld. Het tweede vaartuig werd anderhand door het eerste vaartuig, de

„Quantus” opgehaald omdat het schip een S.O.S. had uitgezonden, gezien het op drift was. Aan boord van de „Quantus” vaarde een inspekteur mede en toen de „Borgoygutt” de volgende dag op sleeptouw in Plymouth binnen gebracht werd, werd slechts 80 ton makreel aan boord vastgesteld! Sommigen vragen zich af of de seiner soms niet op makreeldrift gegaan was.

De Schotse Redersfederatie eist van Brussel een minimum aandeel voor de Britse visserij van 35 % voor de Noordzeeharing en 70 % van de haring van de Britse westkust in de, voor visserij vrijgegeven kwota. Men kan maar vragen.

De reder en schipper van het Britse vissersvaartuig „Jade” dat in november van het voorgaand jaar aan de grond liep, werden elk veroordeeld tot een boete omdat men in zee gestoken was zonder radio-operateur. Dit is de eerste maal, dat voor dergelijke overtreding een veroordeling in Groot-Brittannië uitgesproken wordt.

Zes Russische en één Roemeens faktorijschip liggen in de Baai van Falmouth waar zij, de makreelvangsten van de Britse vaartuigen aan boord nemen. Ook het Egyptisch faktorijschip „Berenice” is weggevaaren van de kust van het eiland Minch naar Falmouth-Baai. Nadat op de zuidkust van Engeland heel wat kleine makreel gevangen werd, is deze plots verdwenen om plaats te maken voor grotere, maar dan slechts in zeer gering aantal.

In de maand oktober kende de Britse vissershaven Peterhead 962 aanvoeren. Geen rekening houdende met de week-ends komt dit neer op het aandoen van de vissershaven door 50 vaartuigen per dag, van maandag tot en met vrijdag! Men telde voor deze maand 158.375 van onze bennen in de afslag, hetzij elke dag een gemiddelde van 7.200 bennen en dit voor 22 dagen. Op basis van gemiddeld 50 vaartuigen, betekent dit 144 bennen per vaartuig. Voor de afslag toch 200 miljoen B.fr. in oktober. Het vrijgeven van de schelvis die voorheen streng gekwoteerd was, per vaartuig, per man en per week, zit daar voor iets tussen. Gemiddelde prijs per ben over de ganse maand oktober : 1.260 B.fr.

Ierland

De Ierse Producentenorganisatie heeft in Dublin een eigen viswinkel geopend in aanwezigheid van de Ierse minister voor visserij de heer Tom Fitzpatrick. Dit zou de eerste winkel zijn in een vooropgestelde keten van 36 winkels. Men heeft zorg gedragen om zo ver mogelijk uit de buurt te blijven van gevestigde winkels.

IJsland

Nadat reeds een overeenkomst over de visserij tot stand kwam tussen Noorwegen en IJsland in verband met de betwistbare economische Noorse zone, zond het eiland Jan Mayen dat onbewoond is en slechts een weerstation herbergt, is er thans eveneens een overeenkomst tussen beide landen tot stand gekomen over de eventuele eigendomsrechten en wederzijdse participaties in de zeebodemrijksdom waarbij men vooral het oog heeft op de aanwezigheid van oliebronnen.

Tussen Groenland en IJsland is het pakijns in deze tijd van het jaar, veel verder zuidwaarts opgemerkt en eveneens veel dikker dan vorige jaren. Dit beduidt echter niet onmiddellijk, dat men met een strenger winter zal te doen hebben, maar het kan ook het gevolg zijn van dominerende winden in een zuidelijke richting.

IJsland is een grote visserijnatie en in het bruto nationaal produkt nemen de vis en aanverwante visverwerkende bedrijven een grote plaats in. Ten titel van inlichting geven we dan ook eens het bevolkingscijfer van dit land, namelijk op 1 december 1980 juist geteld 229.187 inwoners, waarvan zowat 60 % in de hoofdstad Reykjavik. Dus zowat de bevolking van een middelgrote stad. En zeggen dat dit land met zo'n handjevol inwoners tweemaal zeventigend het hoofd bood aan evenveel kabeljauwoorlogen aan het grote Albion!

Portugal

Het ziet er naar uit dat de stokvis aan een come-back toe is. Portugese visvoerders hebben inderdaad contracten onderschreven met de firma Unidos in Aalesund (Noorwegen) voor de afname van 3.000 ton stokvis. Het gaat om een bestelling ter waarde van 448 miljoen B.fr. en dat is meteen het grootste order dat Portugal plaatste sedert de revolutie van 1975. Waarnemers in Aalesund zien daarin nu een opflakking van de handelsbetrekkingen tussen beide landen die de jongste jaren erg waren afgenomen.

Chili

De Chileense vissers weten van geen ophouden. In het eerste halfjaar van 1981 strikten deze vissers anderhalf miljoen vis en schaaldieren in hun netten. Daarvan werden slechts 160.000 ton gevangen door de artisanale vloot; de rest komt op het conto van de vaartuigen die op een industriële basis worden geëxploiteerd. In diezelfde periode daarentegen, werd zowel naar hoeveelheid als naar waarde een daling van de Chileense vismeeluitvoer getekend. Nu werd 160.000 ton uitge-

voerd voor een waarde van 78 miljoen dollar (2.886 miljard B.fr.). In dezelfde periode van vorig jaar jaar bedroegen die cijfers respectievelijk 199.000 ton voor 83,3 miljoen dollar (3,082 miljard B.fr.). Volgens sommige bronnen zou die terugval vooral te wijten zijn aan de economische toestand in West Europa.

300 werknemers kwamen op straat te staan nadat een fabriek voor de verwerking van visproducten in San Antonio, nabij het Chileense Santiago, de deuren sloot. Sopsea, - dat is de naam van het bedrijf - werd hiertoe gedwongen nadat de vangst op rode kreeftjes aan banden was gelegd door kwota. Drie andere bedrijven in San Antonio waren hiertoe eerder al gedwongen.

Nederland

Het staat nu, medio november, vast, dat de afslag van Goedereede regelrecht naar een recordomzet gaat. Op 6 november, om precies 7.38 u, werd de kaap van de vijftig miljoen gulden omzet in de vismijn overschreden en nooit eerder werd zo'n cijfer gehaald. Het was de vangst van de treiler GO.18 „Nooit Gedacht” die de kaap van de 50 miljoen deed overschrijden. Dat gebeurde toen 40 kg. tarbot verkocht werden. Schipper en bemanning werden „in de fles gezet”. Ook voor mevrouw J. v.d. Velden, die namens de V.I.J.V. IJmuiden bedoelde tarbot kocht was er een presentje.

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★
Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

★
Stipte bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
☎ (059) 32 16 76

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

De oudste mosselvisser uit Nederland is sedert 31 oktober jl. 102 jaar geworden. Het gaat om Napoleon Ludovicus Praet uit Nieuw Namen in Zeeuws Vlaanderen. De heer Praet werkte zijn ganse leven in het mosselbedrijf. Eerst vanuit Zeeuws Vlaanderen als mosselzaadvisser. Nadien werd hij in de gelegenheid gesteld mosselpercelen te huren in de Ooster Schelde en in een periode van veertig jaar bouwde hij een zeer florissant bedrijf op dat nu nog door zoons en kleinzons wordt geëxploiteerd. Gedurende meer dan 70 jaar was „Polletje Praet” een zeer gekend figuur in Zierikzee maar nadien keerde hij naar zijn geboortestreek terug. Daar verblijft hij nu in een bejaardentehuis.

Van de ongeveer 1.300 zeehonden die in 1930 in het zuidwestelijk deltagebied geteld werden, zijn er nu nog... naar schatting 16 over. Begin november hebben deskundigen van de Vlaamse Vereniging voor de Bestudering van de Zeezoogdieren zich over dit verschijnsel gebogen tijdens een bijeenkomst te Yerseke. Daar is men tot het besluit gekomen, dat enerzijds de uitvoering van de deltawerken en anderzijds de opkomst van het watertoerisme oorzaak zijn voor deze felle terugloop maar als voornaamste reden wordt toch wel de waterverontreiniging naar voren gebracht. De meeste zeehonden die zich nu nog in dat gebied ophouden, zijn te vinden op de zandplaten in de buitendelta's voor de Haringvliet- en Brouwersdam. Gezien deze gebieden zich nog steeds aan het ontwikkelen zijn bestaat de kans dat de zeehonden zich daar opnieuw zullen uitbreiden.

Allerlei

Een vreemde vangst! Dat is het minste dat kan gezegd worden van hetgeen enkele vissers uit Gogvlin, in het Middellands Zeegebied, meemaakten toen zij hun netten boven haalden. Daarin werd met name een wild zwijn gevonden. Hoe het daar te water is geraakt, heeft men geen weet van en het dier zelf zal het ook niet voortvertellen want het bezweek van uitputting, kort nadat het aan boord werd gehaald. Met spanning wordt nu uitgekeken naar de eerste jagers die... op tong en tarbot gaan schieten.

Oersterke vislijnen
Zwaar gevet, dubbel gegalvaniseerd



**BEL
YMUIDEN
STORES**

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

Drie vrouwen zijn toegetreden tot het visserskorps van de havenstad Nanliao in Centraal Taiwan. De dames werden ingezet op twee verschillende vaartuigen die vanuit die haven opereren en zij zijn meteen de eerste vrouwelijke vissers in het 100-jarig bestaan van Nanliao. De kans bestaat zelfs dat nergens elders in Taiwan vrouwelijke vissers zijn aangemonsterd.

E.E.G.-nieuwsjes

De heer Cluskey, lid van het Europees Parlement heeft aan de Commissie te Brussel een vraag gericht op 21 september waarop tot nog toe het antwoord schuldig bleef. De heer Cluskey vraagt hierin onder meer of de Commissie op de hoogte is van het dumpen van radio-actief afval uit BELGIË, Groot-Brittannië, Nederland en Zwitserland die dan ongeveer 600 km. uit de Ierse kust in zee wordt gestort.

In verband met een eventuele overbevissing van de haringbestanden stelde de heer Battersby uit Groot-Brittannië, lid van het Europees Parlement, een schriftelijke vraag aan de Commissie te Brussel, waar men eveneens niet de tijd vond een antwoord op te geven. De vraag luidde: „Kan de Commissie mij mededelen welke maatregelen zij neemt om de overbevissing van de haringbestanden in de noordelijke en centraal gelegen gedeelten van de Noordzee die grenzen aan de visserijgronden van het Skagerrak te voorkomen? Kan zij tevens mededelen of zij initiatieven heeft genomen om te komen tot overleg met de Noorse Autoriteiten ten einde overbevissing van de haringbestanden in de grenswateren van Noorwegen en de E.E.G. te voorkomen?”

Frankrijk

De Franse syndikaten voor de visserij zullen op 15 december een bijeenkomst hebben met de minister van de Zee, de heer L. Le Penec en met zijn medewerkers om onder meer te spreken over een specifieke brandstofprijs voor de visserij.

Noorwegen

Ook de Noorse autoriteiten lopen niet hoog op met de Spaanse vissers. Deze laatsten zijn inderdaad absoluut onbetrouwbaar. Dit is nog eens gebleken bij een onverwachte inspectie aan boord van verscheidene Spaanse vissersvaartuigen in de Barentssee, die er met een vergunning visten, maar tweemaal zoveel aan boord hadden dan zij aangegeven hadden. En dan spreken we niet van hun netmazen.

EEN RECHTZETTING OVER HET ENTEREN VAN DE SPAANSE TREILER „ENDAI”

In onze vorige uitgave hadden we het over het enteren van de Spaanse treiler „Endai” door de Franse marineboot de „Stern” en over de kwasi algemene verspreiding van de Franse media van een onverantwoord ruw optreden van de Franse mariniers tegenover de Spaanse vissers. Wij zelf hebben dit toen getracht uit te leggen door te wijzen op de ontuchtvolle houding van de Spaanse schippers en onder meer door het rammen bij een vorige gelegenheid door een Spaanse treiler, die eveneens zonder vergunning in de Franse wateren viste, van dezelfde „Stern”. Nu schijnt het, dat de zaak heel eenzijdig door het Frans visserij-syndikaat voorgesteld werd, met als gevolg een reactie en terechtzetting uitgaande van de Franse marine. Volgens deze laatste heeft de Spaanse schipper op geen enkel ogenblik zijn motoren stil gelegd wanneer hij het bericht kreeg om te stoppen. Ook heeft hij geen tros uitgelegd om het aan boord komen van de Franse mariniers te vergemakkelijken. Integendeel had hij zelf

aan bakboord (stuurboordzijde was belemmerd door vistuig), bootshaken geplaatst op manshoogte om het aan boord komen onmogelijk of moeilijk te maken. Anderzijds had men de reling met vet ingestroken opdat de Franse mariniers geen grijpvastheid zouden kunnen krijgen en de, door de „Stern” uitgezette enterhaken terug over boord gezet. Verder ontkent de marinieprefektuur dat de vissers bedreigd werden met een wapen in de aanslag op de slaap gedrukt.

Laat ons dus besluiten dat de Franse mariniers, gezien de tegenstand van de Spaanse vissers, hard hebben moeten optreden, maar dat het betrokken syndikaat voor de scheepsbemanning weer eens een overtrokken en opgeblazen beeld heeft weergegeven, waarmede zij de media, die nu toch al beter zouden moeten weten, in het harnas hebben gejaagd.

Ze zouden immers geen syndikaat zijn, moesten ze geen misbruiken goedkeuren.

GROOTSTE EUROPEES VISSERSVAARTUIG IN VERSTERKT GLASVEZEL IN ZWEDEN

Het grootste Europees vissersvaartuig in versterkt glasvezel werd zopas door een Zweedse werf afgeleverd. Dit vaartuig zal vooral en praktisch hoofdzakelijk de visserij op haring, makreel en sprot uitoefenen. Het is een 27,50 meter vaartuig en aldus het grootste vaartuig ooit door een Europese werf in glasvezel afgeleverd. Breedte van het vaartuig is 8 meter, holte 3,54 m. Een visruim bevindt zich vooraan van bijna 80 m³ meter voor in ijs bewaarde vis, terwijl daarenboven nog 3 tanks met samen een 100 m³ capaciteit voorhanden zijn voor de bewaring van makreel en haring in, met ijs gekoeld water. Het vaartuig is een pursenettreiler en wordt voortgestuwd door een hoofdmotor van 1.760 pk! Er is verder een hulpmotor Volvo-Penta aan boord met een voortstuwingskracht van 300 pk. Het schip werd gebouwd voor schipper-eigenaar Johanson uit Roro, in vervanging van zijn vorig 19,50 meter vaartuig, dat te klein geworden was voor hem en zijn bemanning en vooral voor de grote pakken haring en sprot die zij aan boord moesten zetten.

Hopen we voor de schipper en zijn bemanning, dat ook het nieuwe vaartuig spoedig te klein zal worden voor de thans voor de deur staande vangsten met het nieuw vaartuig. Ondertussen moet het toch ook gezegd, dat er in de West-Europese landen praktisch geen belangstelling bestaat voor vissersvaartuigen in versterkt glasvezel, de

kleine vaartuigen in Frankrijk en Groot-Brittannië niet te na gesproken. Hopelijk komt er bij ons hierin verandering met de op touw staande werf voor de bouw van, onder meer marinevaartuigen in versterkt glasvezel, dit langs de oever van het kanaal Oostende-Brugge voor de firma Beliard-Oostende.



▲ Apollinaris ▲
DE KONINGIN DER
TAFELWATERS

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

Frankrijk

De Franse officier-mechanicien, „Joseph Guillou”, die wegens majesteitschennis op de persoon van de Marokkaanse koning, door in een kader met de koninklijke foto, een eind worst te hangen en hiervoor veroordeeld werd tot 2 jaar gevangenis, is, dank zij de stappen ondernomen door de Franse regering na drie maand gevang, vrij gelaten. Ter herinnering, worstenvlees is voor de Marokkanen onrein. Het was dus terzelfdertijd een dubbele majesteitschennis en dit aan boord van een Marokkaans vrachtschip! Er bestaan toch wel andere grappen dan deze waarmede men eveneens de Marokkaanse bemanning op stang had gejaagd.

Een lichter voor het vervoer van brandstof die op een binnenlandse werf in Frankrijk gebouwd werd, kon met zijn afmetingen van 71 m. lengte op 9 m. breedte, onmogelijk door de sluisen om zijn bestemming te bereiken. De afmetingen hiervan zijn inderdaad slechts 50 m op 7 m. Men heeft dan maar de lichter langsdor gebrand en dan nog eens in de breedte. De 4 helften werden dan door de sluis geloodst en zullen binnen de maand weer terug aan elkaar gelast worden. Wij menen dat men toch liefst op de werf zelf de lichter in vier stukken had opgezet om deze door de sluis te loodsen en naderhand aan elkaar te lassen.

In het Franse Etaples is een nieuw vaartuig op de werf van stapel gelopen. Het 25-meter vaartuig kost bijna 37 miljoen B.fr. en is uitgerust met een motor van 600 pk die echter voorzien is van alle nieuwe besparingssnufjes zodanig, dat de 600 pk dezelfde voordelen en kracht biedt als vroeger een 700 tot 800 pk. Gasoliebesparing is thans inderdaad een voornaam element in de nieuwbouw.

Het 54-meter vissersvaartuig van de Franse rederij „Jégo Quéré” uit Lorient werd binst zijn visserij plotseling gekonfronteerd met een lek, dat zowel de machinekamer als het achterkompartment bedreigde. Op dit ogenblik bevond de treiler, de „Ludovic-Jégo” zich Noordwest van Schotland. De bemanning kon door het aanwenden van de boordpompen het inkomende water onder controle houden. Door een ander vaartuig van dezelfde rederij werd het betrokken vaartuig naar Stornoway op de Hebriden opgesleept. Daar werd vastgesteld, dat het zou mogelijk zijn het vaartuig naar Lorient te slepen voor compleet nazicht. De „Jégo-Quéré” was in de helft van zijn visserij, maar de opsleper was nog maar pas op de visserij aangekomen. Een zware tegenslag voor de rederij en voor de bemanning, waarvan, minstens deze van het getroffen vaartuig in technische werkloosheid zal gesteld worden.

De Spaanse mosselen zijn in Frankrijk terug toegelaten, nadat een paar maanden terug een invoerverbod van kracht werd als gevolg van vergiftigingsverschijnselen. Wel moeten de ingevoerde mosselen thans vergezeld zijn van een invoerattest dat de zuiverheid van de mossel waarborgt, zoals dit ten andere steeds met de Hollandse mosselen geschiedt.

Niettegenstaande stappen aangevend door verscheidene politiciërs en een petitie van ondermeer 80 duizend handtekeningen voorzien, rechtstreeks gericht aan de Britse eerste-minister mevrouw Thatcher, weigert de Britse regering tussen te komen om de car-ferriedienst tussen Liverpool en het Noord-Ierse Belfast gaande te houden. Deze dienst wordt sinds 160 jaar door de P & O-lijn verzorgd, maar de maatschappij weigert deze lijn nog verder in stand te houden zonder regeringssteun, gezien het uitbatingsdeficit thans opgeklimmen is tot bijna 90 miljoen per jaar. Hierop hebben de bemanningsleden dan maar beide overzetschepen bezet, namelijk de „Ulster-Prince” en de „Ulster-Queen”. De bemanningsleden van verscheidene andere overzetsdiensten van de P & O in de Ierse Zee hebben dan maar uit solidariteit eveneens hun schepen bezet, hiertoe natuurlijk aangezet door de syndikaten. En daarmee is de zaak opgelost.

ZWAAR NOODWEER OP DE NOORDZEE EN DE SCANDINAVISCHE KUSTEN BOOREILANDEN LOSGERUKT

De Noordzee werd geteisterd door een geweldige storm die maandagavond begon los te komen en vooral in de loop van de dinsdag en de dinsdag- op woensdagnacht naar een hoogtepunt liep.

Onmiddellijk riep dit bij de meeste mensen van ons kustgebied herinneringen op aan het orkaangeweld waarmede wij, en in nog grotere mate onze Noordburen in Nederland, in 1953 gekonfronteerd werden.

In Zeeland en Holland werd het toen een echte ramp waarbij meer dan duizend mensen verdrinken door dijkbreuken. Bij ons kregen we Oostende en een gedeelte van Bredene onder water en enkele bejaarde personen die zich niet vrij konden maken van het water verdrinken.

We lagen echter niet in het center van de storm, juist zoals dit nu weerom het geval is. Zelfs Nederland ligt nu enigszins buiten het geweld. Erger is het echter in Denemarken, de Duitse Noordzeekust en Zuid-Noorwegen en Zuid-Zweden.

In Denemarken vreesde men dijkbreuken en met de herinnering aan het tragisch gebeuren in Nederland in 1953, had men de bevolking van bepaalde gevaarlijke kustgebieden laten evakueren. Gelukkig maar, want in de loop van dinsdag hebben verscheidene dijken het begeven.

BOOREILANDEN OP DRIFT

Behalve het feit dat van verscheidene booreilanden ankers losgeslagen werden door een stormwind met kracht 12 en huizenhoge golven — men spreekt van golven van 12 meter hoog, zijnde woningen met vier verdiepingen — werd een Noors en een Brits booreiland losgerukt, namelijk de «Phillips SS» met 112 man aan boord en de Britse «Transworld 58» met een boordbezetting van 70 man.

Helikopters werden ingezet om de bemanningsleden die er niet noodzakelijk dienden te blijven, op te nemen en naar veiliger oorden te brengen. De «Phillips SS» die op drift geslagen was, geraakte gevaarlijk dicht bij het eveneens Noorse booreiland «Tor», waar een tachtigtal mensen aan boord waren en er ontstond meteen groot gevaar voor een botsing. Een zware Britse sleepboot kon toen eindelijk een kabel vastleggen aan het booreiland en de «Phillips SS» en een botsing met de «Tor» vermijden, hetgeen een zware ramp zou veroorzaakt hebben.

Hierbij dacht men natuurlijk onmiddellijk aan het kapseizen zowat 20 maanden geleden van het booreiland «Alexander Kielland» eveneens in een zware storm toen één van de steunvoeten doorbrak en 123 mensen verdrinken.

SCANDINAVISCHE KUSTGEBIEDEN ZWAAR GETEISTERD

Op het Deense eiland Jutland werden een twintigduizend mensen naar veiliger oorden overgebracht omdat verscheidene dijken breuken begonnen te vertonen en men doorbraken verwachtte.

Daar noteerde men een windsterkte van 40 m per sec. of 144 km per uur! Het water steeg 4,5 m. boven zijn gewoon peil, hetgeen enorm is. In verscheidene kuststeden van Denemarken en Zweden kwamen de straten onder water. Er kon geen enkele veerdienst meer uitvaren en alle verbindingen te water tussen Denemarken—Zweden en Denemarken—West-Duitsland, moesten stilgelegd worden. Verscheidene Deense eilandjes waren totaal van de buitenwereld afgesloten.

In Hamburg noteerde men een hoger peil van de Elbe van meer dan 5 tot 6 m. De lage gedeelten van de stad rond de haven kwamen volledig in het water en ook verder naar het binnenland toe, kende men watersnood, gezien deze stroom haar water niet meer kon afgeven vanwege het opgeduwde Noordzeewater. Indien deze toestand lang aanhoudt, wordt het eveneens een watersnood en ellende in het binnenland.

Te Göttenborg in Zweden werden twee Noorse zeelieden door de wind opgepakt en in het water medegesleurd, met verdrinking als gevolg.

De stoffelijke schaden aan kustwerken, dijken en woningen zijn in deze Scandinavische hoek niet te tellen. Rond de Shetlandeilanden kapseisde een Schotse treiler, maar men weet nog niet of er hierbij mensenlevens verloren gingen.

SCHADEN LANGS DE BELGISCHE KUST

Zoals we reeds lieten opmerken, lag onze kust buiten het centrum van de orkaan en hadden we slechts af te rekenen met wat we een gewone storm kunnen noemen, namelijk kracht 9. De loodsdiensten werden wel geschorst, maar de car-ferries die voor de verbinding met Engeland zorgden, deden gewoon verder. Zelfs onze reddingsdiensten die in staat van alarm verkeerden, moesten op geen enkel ogenblik uitrukken. Wel kende men langs onze kust de gewone stormschaden aan woningen en gebouwen en ondermeer op de Vuurtorenwijk te Oostende, viel belangrijke schade aan de luchtballon, een sportkompleks opgetrokken in ballonvorm in versterkt zeil, te noteren.

Wat de vissersvaartuigen betreft, lagen deze veilig in de havens of liepen ze binnen.

Ja, onze vissers zijn knappe zeelieden en hebben al veel zware stormen getrotseerd.

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★
Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

★
Stipte bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
☎ (059) 32 16 76

GROTE AANVOEREN VAN ENGELSE MAKREEL IN FRANSE HAVENS

Met de opening van het winterseizoen op de makreel op de zuid-Engelse kust voor de kusten van Cornwall, hebben de grote Britse waarvoor vooral de Schotse seintreilers en thans ook enkele grote Ierse treilers, terug de weg naar de Bretoense afslagen gevonden.

Deze treilers komen er hun makreel aanbieden met ladingen gaande tot 300 en 400 ton, hetzij 6000 tot 8000 van onze bennen.

De meeste van deze moderne seintreilers bewaren hun makreel in, met ijs gekoelde tanks en de makreel wordt dan door zware pompen, van uit het schip aan land gezogen. Het is duidelijk, dat dergelijke lossingsmogelijkheden voorhanden dienen te zijn, want op basis van wat wij van het lossen van bv. onze haring kennen, per ben uit het ruim gehaald en aan land geslingerd, zouden de lossers het er voor verschillende dagen hebben. De, met ijsgekoelde zeewatertanks zijn dan ook ideaal voor het opzuigen van de makreel. De makreelprijs in de Bretoense havens, minstens toch voorlopig, is praktisch het dubbel van het voorgaand jaar, namelijk 16 en 17 B.fr. het kgr. Verleden jaar nog was dit amper 8 fr. ! En toch wordt de makreel vlot opgekocht door de grote inleggerijen niettegenstaande de grote aanvoeren. De enkele Bretoense makreelvisserij, die nog overblijven van de eertijds grote seizoenmakreelvisserijvaartuigen, worden toch behoorlijk door de Britse en Ierse aanvoer in de hoek gedruemd omdat de kwaliteit van de, in met ijs gekoeld zeewater bewaarde makreel, heel wat beter is dan de zomaar in het ruim gestorte makreel eventueel in ijs bewaard. Aldus zag een treiler uit Boulogne, de „Mousse” begin verleden week, honderd ton makreel opgevangen en naar de vismeel verzeven.

OVERBEVISSING :

Van verscheidene zijden wijst men op het gevaar van een overbevissing op de makreel. Cijfers worden in dit verband aangehaald, onder meer van slechts 326 duizend ton in 1977, dat ook al een uitzonderlijk jaar was, als gevolg van een verbod op de haringvisserij in de Noordzee en de meer dan 600 duizend ton weggevisst in 1980 ! Het is dus begrijpelijk, dat deze getallen bij de marinebiologen en marine-experten de wenkbrauwen doen fronsen en dat men er op de gevaren van de overbevissing wijst. Dit schijnt zich trouwens te konfirmeren door het feit, dat het thans over aanvoer van makreel gaat, heel wat kleiner van stuk en over makreelstocks die merkbaar aan het inkrimpen zijn.

Dat Frankrijk, wat de makreelvisserij betreft, aan een achteruitgang toe is, ligt in de eerste plaats aan de uitrusting van de Franse treilers die de Britse en vooral Schotse en Ierse modernisering niet gevolgd hebben.

Het gevaar voor een overbevissing van de makreel bestaat werkelijk als we aannemen, dat de aangegeven vangsten in 1980 reeds 606 duizend ton bedroegen en men zeker is, dat het in werkelijkheid heel wat meer is. De eigen EEG-vloot heeft de Russische grote treilers, die in 1976 nog vrij in het Kanaal mochten vissen en, er in dit jaar meer dan 500 duizend ton visten, niet alleen goed vervangen maar zelfs voorbijgestoken. Als we echter van een EEG-vloot spreken, dan gaat het vooral over Groot-Brittannië, Denemarken en Nederland. Dit laatste land dat in 1976 slechts 16 duizend ton aanvoerde, gaf in 1980 een vangst aan van 80 duizend ton (officieel). Volgens Franse experts is de kuitschietende makreelstock intussen gedaald tot iets over de 2 miljoen ton, terwijl men voorziet, dat deze in 1980 nog slechts 1,2 miljoen zal bedragen. Men stelt echter vast, dat de aanvoeren meer dan het dubbel bedragen van de tonnage die de biologen vaststellen. Volgens deze laatste zouden de aanvoeren voor 1981 de 330 duizend ton niet mogen overschrijden in het gezamenlijk gebied van de zuidelijke Noordzee, het Nauw van Kales en de Golf van Gascogne en dit voor 1981. Voor 1982 zou dit zelfs moeten teruggebracht worden tot 270 duizend ton ! Zij voorzien dan ook, dat men op een bepaald ogenblik tot drastische maatregelen zal moeten overgaan zoals dit voor de haring het geval is geweest. Dit brengt echter een socio-ekonomische spanning teweeg, vooral daar de industrie, namelijk de verwerkende bedrijven, zich nu ingesteld hebben op de makreel en zelfs, vooral dan in Afrika, ruime afzetmarkten gevonden hebben. Het is trouwens ook de reden waarom de haring niet zo gemakkelijk de weg terug naar de verwerkende bedrijven vindt. Wat er ook van zij, men vergeet anderzijds dat het niet voldoende is beschermende maatregelen uit te vaardigen en kwota vast te stellen, men moet deze maatregelen en kwota ook kunnen doen volgen en laten eerbiedigen en in dit laatste geval wordt toch vastgesteld, dat men altijd meer en meer de greep op de vissers aan het verliezen is. Men wijst dit in bepaalde kringen aan het uitblijven van een gemeenschappelijk visserijreglement voor de EEG, maar er werden toch voorlopige vangstcijfers door dezelfde EEG vastgesteld die ook niet gevolgd worden.

We herhalen dan ook, dat het systeem van het nemen van beschermende maatregelen via het bepalen van kwota, nu reeds voorbijgestreefd is en dat de praktijk onder de visserij, in alle landen van de EEG dit best illustreert. Waarom dan ook nog zo halstarrig blijven vasthouden aan het kwoteringsstelsel in plaats van dit te vervangen door betere en meer controleerbare beschermingsmaatregelen zoals de

verhoging van de netmaaswijdte, het verbieden te vissen op kuitzieke vissoorten, het verbod te vissen minstens gedurende bepaalde perioden in gebieden gekend als kinderkamers en waarin de jonge onvolwassen vis tracht tot een zekere grootte te komen, en zo meer. Het is inderdaad jammer

dat bepaalde heilige huisjes zo moeilijk af te breken zijn en dat bepaalde biologen zo halstarrig een techniek en een bepaalde ingenomen positie verdedigen, die wel verantwoord kan zijn, maar in de huidige omstandigheden niet haalbaar en zo gemakkelijk te overtreden.

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 410 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 lijnvisserij ;
- 4) De talrijke vissoorten in Noord- en Zuid Amerikaanse wateren gevangen.

(10951N)

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

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

1. De Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen deel I en II door Gaston en Roland Desnerck. Deel I verkoopprijs 1.200 fr. + 72 fr. BTW. Deel II verkoopprijs 1.725 fr. + 104 fr. BTW.
2. De Belgische Nedelandse Zeemansalmanak 1982. Prijs 1.000 fr. + 60 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen. Verzendingskosten 95 fr. Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.
3. De Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1981 en 1982 aangevuld tot einde december 1981. Prijs 200 fr. + 12 fr. BTW.
4. De nieuwe kaart der Vlaamse Banken Prijs 215 fr. + 37 fr. BTW.
5. Moderne Autosnelwegenkaart van België. Prijs 200 fr. en verzendingskosten 11 fr.
6. Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen. Verschillende soorten zeevis Schaal- en weekdieren Sport- en lijnvis Noord-Amerikaanse vis Prijs 410 fr. + 68 fr. verzendingskosten.