

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 950 FR.
3 MAANDEN 520 FR. — BUITENLAND 2.200 FR. — NEDERLAND 133 GULDEN
REDACTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30,
8400 OOSTENDE — TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44
OF BANK 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST,
8400 OOSTENDE — B.T.W. 4.12.522.588
VERANTW. UITGEVER : P. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het
visserijblad

OOSTENDSE VISSERSHAVEN AAN ZIJN LOT OVERGELATEN

Diefstallen en vandalenstreken - triestiger politiebewaking kan niet OPEN BRIEF AAN ONS STADSBESTUUR

Het is niet de eerste maal dat we spijtig genoeg moeten schrijven, dat onze vismijn en de vissershaven aan hun lot overgelaten zijn en de bewaking, netheid en orde beneden alles.

Nooit was er minder orde en netheid dan in de laatste jaren. Het volstaat er de zaterdag, wanneer er weinig of niet gewerkt wordt, een wandeling te maken om dat vast te stellen. Wie dan de vismijn van Nieuwpoort en ook deze van Zeebrugge bezoekt en vergelijkt moet met ons getuigen, dat het er een hemelsbreed verschil is en men vaststelt dat er daar leiding, netheid en gestrengheid heersen.

En dat is niet alles! De diefstallen, inbraken en vandalenstreken gaan ter Oostendse haven alle perken te buiten en men laat maar begaan. Want klachten bij de politie of bij de directie, worden wel eens aanhoord, maar even snel ter zijde gelegd of vergeten. Elkeen zoekt er om zich zo weinig mogelijk aan te trekken.

Volgens het reglement is er een stedelijke nachtwacht, maar het is een openbaar geheim dat deze 's nachts niet te vinden is en bij het luiken van de dag de controle heeft hoe, waar en bij wie vis buiten de markt dient gekregen of gedragen te worden.

Moesten we hier neerpennen hoe de stedelijke diensten aldaar fungeren, dan zou dat veel stof opjagen, want de hall-chef staat er praktisch alleen.

Maar wat erger is! Het eerste en tweede visserijdok, de slipway, sluisen en dokken zijn stadsinstellingen, waar dagelijks tientallen vissersvaartuigen hun vangst komen verkopen, herstellen en uitvoeren en aan de Hendrik Baelskaai meeren om er te laden in afwachting van hun vertrek naar zee.

In de laatste tijden worden niet alleen aan boord sigaretten of andere nuttige zaken de bemanning toebehorend, gestolen, maar nu heeft men het ook op de H. Baelskaai al voorzien op kostbare apparaten, die honderdduizenden frank kosten.

En daarmee stopt het niet! Na vorige week een V.H.F. aan boord van de N.3 te hebben gesto-

len, heeft men thans in de nacht van zaterdag op zondag op schandelijke wijze huis gehouden aan boord van de O.131, waar het er niet om ging om te stelen maar zuiver uit vernielzucht. Over dit alles hebben we het in een ander artikel.

De vandalen moeten ofwel op wraak belust zijn geweest ofwel is een vandengroep welke men „Warriors” schijnt te noemen, er aan het werk geweest, die niets ontzien.

Op een ander vaartuig werd voor enkele duizenden liter gasoil gestolen, enz. Niemand kan nog gerust zijn schip verlaten. De grote stadsbonzen trekken er zich niets van aan.

Aan de haven zijn er sluisen, waar 's nachts stadspersoneel voorhanden is. In de mijn is er een nachtwaker (?) en wat nog triestiger is: de politie doet nu en dan (waarschijnlijk eens in 48 uur!) een rondje langs de haven, maar dan rond 7 uur 's morgens.

En als het dat rondje is, welke we kennen, dan is het dat van 's morgens 7 uur, na de vismijn bezocht te hebben, wanneer er veel volk is, om dan langs de H. Baelskaai als slakken met een autotje te rijden, richting Fortstraat tot aan het hospitaal en terug buiten het havengebied.

Dan stellen we ons de vraag, Mijnheer de Burgemeester, of dat de politiebewaking moet zijn, welke een haven zoals de Oostendse vissershaven nodig heeft, waar duizenden mensen werken, waar miljarden in gebouwen, apparaten en schepen geïnvesteerd zijn, om te zien stelen, vernietigen en vandalenstreken toe te laten?

Mijnheer de Burgemeester, gij zijt het hoofd van de politie. Waar is uw havendirectie, op welke wijze worden onze dure instellingen met al de apparaten er aan verbonden, bewaakt en in het oog gehouden?

Ons antwoord en dat van om het even wie er woont en werkt, is vernietigend omdat er een totaal gebrek is aan orde, gezag en toezicht. De Kaai en de vismijn zelf, zonder te spreken van het dok, zijn een ordeloos gedoe, waar het 's

avonds en zelfs tijdens de dag toegelaten is al te doen wat men wil.

De rijkswacht mag er niet tussenkomen en optreden. Het is stadsdomein!

De exploitatie, de orde, het gezag en de netheid laten er schromelijk te wensen over. En dan is het niet te verwonderen, dat de mogelijkheid wordt geschapen om gedurende uren lang vandalenstreken uit te meten, zoals we er deze week hebben gekend, waardoor een eenvoudige reder voor honderdduizenden frank schade kon berokkend worden.

Mijnheer de burgemeester. Het spijt ons U dit in een open brief te moeten neerpennen en U te moeten melden, dat gezag, orde en bewaking bij de stedelijke havendiensten beneden alles zijn en een schande voor uw havenautoriteiten, die er nooit te zien zijn en er zich schijnbaar weinig van aantrekken, want ze wonen zelfs praktisch niet, waar het zou moeten.

Het strekt hen, de Oostendse politie en de nacht- en dagbewaking van uw vissershaven niet ter ere.

P. VANDENBERGHE

DE TEWATERLATING VAN DE O.51

Donderdagnamiddag 2 december wordt op de scheepswerf Seghers te Oostende om 14.30 uur het vissersvaartuig O.51 „Stormvogel” voor rekening van de rederij Versluys-Decuyper pvba te water gelaten.

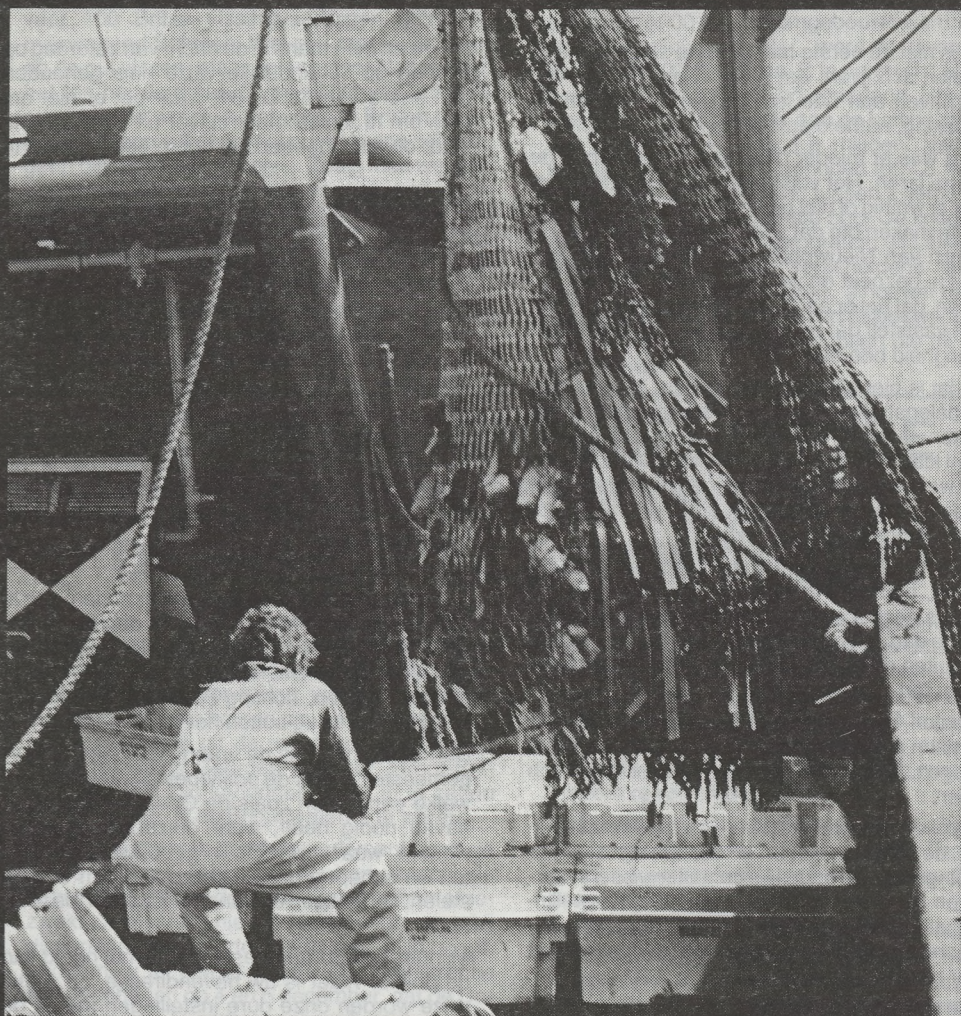
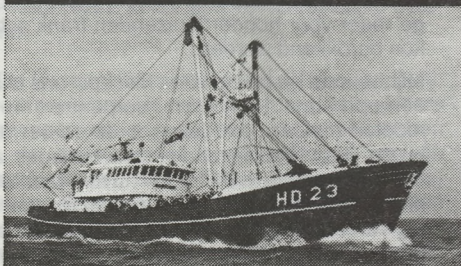
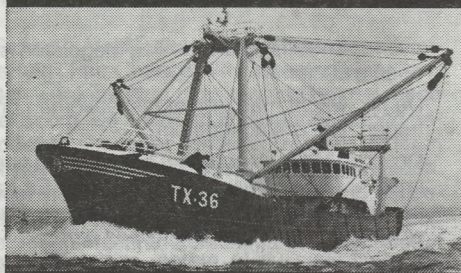
Als meter van dit schip zal mevrouw Luc Maertens, achtgenote van de heer Maertens van het Ministerie van Landbouw, fungeren en als peter, de heer Pierre Hovart, directeur van het Rijksstation voor Zeevisserij.

BOLNES VISSERIJ

KRUISHOOFD DIESELMOTOREN

De eenvoudig gekonstrueerde Bolnes dieselmotor wordt overal als krachtbron toegepast. Dankzij voortgaande ontwikkeling en toepassing van het kruishoofdsysteem, is de Bolnes dieselmotor een eersteklas ekonoom.

Een bedrijfszekere, krachtige en zuinige dieselmotor welke geschikt is voor zware olie.



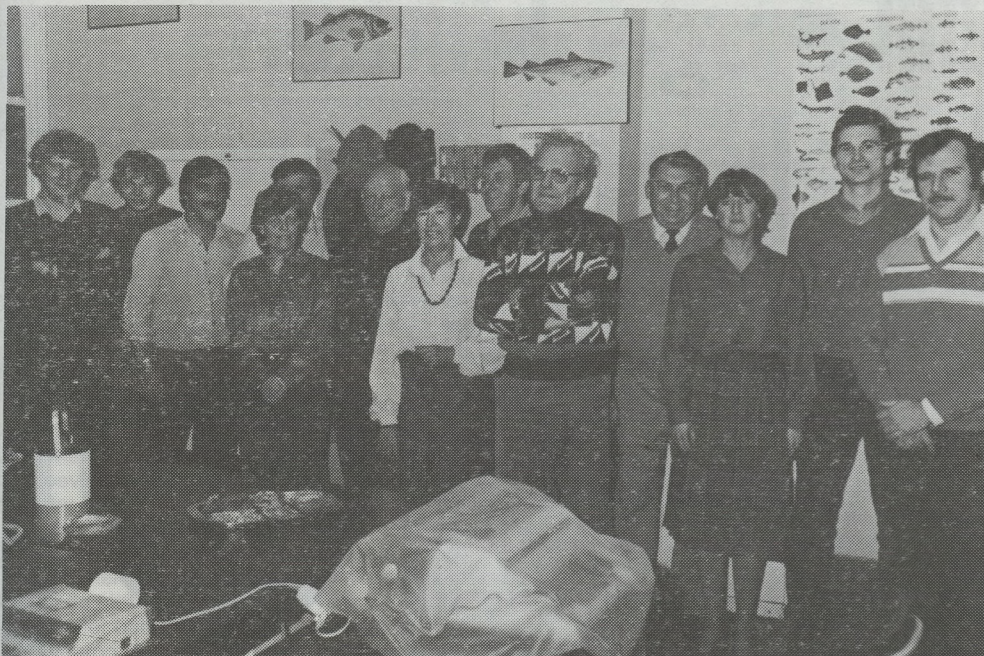
Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 375-1250 kW (510-1700 pk) bij 600 omw/min in lijn en 1250-2500 kW (1700-3400 pk) bij 600 omw/min met 10-20 cylinders in V-vorm.

Vraag uitgebreide documentatie

BOLNES MOTORENFABRIEK BV

2930 AA Krimpen a/d Lek, Postbus 3, Holland, tel. 01807-14900, telex 22439

OVA-PERSONEELSLID OP RUST



Dinsdag jl. werd door het personeel van de Onderlinge Visafslag (OVA) te Oostende een feestje gebouwd. Aanleiding hiertoe was het met brugpensioen gaan van een personeelslid, met name mevrouw Lydie Tahon. Directeur Roger Cattoor en zijn personeel wilden dit afscheid niet ongemerkt laten voorbij gaan omwille van de enorme staat van verdienste van Mevrouw Tahon die in al die jaren op een bijzonder plichtsbewuste manier de administratieve taken op een voorbeeldige wijze volbracht. De gevierde begon haar loopbaan in 1946 in dienst van de V.V.R. maar werd, toen door fusie de OVA tot stand kwam, opgenomen in het personeelsbestand van die coöperatieve vereniging. Met andere woorden, Mevrouw Tahon heeft een 36 jaar durende carrière achter de rug. Voorzitter Pros Vandenberghe schetste in een pittige toespraak de figuur van Mevrouw Tahon waarop namens het personeel een aandenken werd overhandigd. Nadien bleef het personeel nog gezellig bijeen tijdens een kleine ontvangst die werd opgezet naar aanleiding van dit afscheid. Wij wensen aan Mevrouw Tahon nog vele jaren van een meer dan verdiende rust als een blijk van erkentelijkheid voor de enorme staat van verdienste die zij, in dienst van de zeevisserij, heeft weten te realiseren.

Bovenstaand een beeld van het gezellig samenzijn.

VIJF SPAANSE TREILERS EN EEN ENGELSE SPANJAARD DOOR FRANSE MARINE OPGEBRACHT

Verleden week slaagde de Franse marinevedette „Ancelle” meer dan een dubbelslag. Op patrouille langs de Spaanse-Franse zee grens, merkte hij plots vijf Spaanse vissersvaartuigen op, die aan sardienvisserij binnen de Franse (EEG) wateren visten, waarvan niet gemeld werd, dat zij over een vergunning beschikten. Om te beletten dat de andere vaartuigen zouden vluchten wanneer men aan boord zou komen van een Spanjaard, werd de snelle zodiac bemand met een tiental gewapende mariniers en werden zij na elkaar per twee mariniers aan boord gebracht van de vijf Spanjaarden, die de Spaanse schippers konden verplichten de Franse marinevedette te volgen.

Het waren vaartuigen respektievelijk uit de Baskische havens Orio, Colindres, St.-Sebastian en Ondarroa. Op weg naar de Franse haven van Bayonne zag men een treiler die de Britse vlag droeg, die weigerde zijn net aan boord te nemen. Het ging hier om de „Mild Ford Star” van bijna 34 meter, gewezen Spaanse treiler uit Pasajès in Spanje. Tot het inhalen van het net verplicht, stelde men vast, dat dit vaartuig met een ondermaats net viste, (het zou geen Spanjaard, of een Brits vaartuig met Spaanse bemanning zijn!) terwijl er dan nog een speciaal binnenkuil in het net aangebracht was opdat totaal geen enkel klein visje zou kunnen ontsnap-

pen! Aan boord van dit vaartuig was er een Spaanse tienkoppige bemanning, een Spaanse schipper-visser, een Spaanse navigatieschipper en ten slotte een Britse schipper-voor-de-lo!

Om de gewoonte niet te verliezen, beweren de 5 Spanjaarden dat zij zich binnen de Spaanse territoriale wateren bevonden. Men vreest nu wel van Franse zijde, dat er weer Spaanse akties tegen Frankrijk zullen ondernomen worden als protest tegen dit opbrengen. Deze akties zouden er onder meer kunnen in bestaan, dat de invoer van Franse vis zou geblokkeerd worden aan de Spaans-Franse grens.

Intussen werd weer eens bewezen, dat de Spanjaarden, noch de territoriale wateren van andere landen, noch de reglementering op maasnetwijdte eerbiedigen. Het baart dan ook geen verwondering, dat de Spaanse wateren zelf leeg gevist zijn, want vanwege de Spaanse vissers moet ook het kleinste visje er aan geloven. De toeristen in Spaanse vissershavens worden trouwens regelmatig gekonfronteerd met het te koop stellen van klein grut en puf, die de Spanjaarden dan nog graag verorberen. Wie zal ons van de Spanjaarden sparen?

Het wordt tijd dat men er met de grove borstel overgaat.

ONZE ABONNEMENTSPRIJS VOOR 1983

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
1.000 fr. voor zes maanden
600 fr. voor drie maanden

Voor Nederland: 2.000 fr. per jaar, 1.200 fr. voor zes maanden en 600 fr. 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 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.

Wij herinneren eraan dat op onze abonnementen geen B.T.W. verschuldigd is. Wanneer men voorgaande aanbeveling naleeft en het abonnementsgeld op het postkantoor van zijn woonplaats betaalt, ontvangt men daar een ontvangstbewijs (zoals bij de aanbieding 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 geadresseerd 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 1983 bedraagt de prijs:

2.000 fr.

Dit bedrag kan eveneens gestort worden op hierbovenvermelde rekeningen aan de koers van de gulden in voege op het ogenblik der storting.

In moeilijke ogenblikken kunt U op BP oliën vertrouwen.

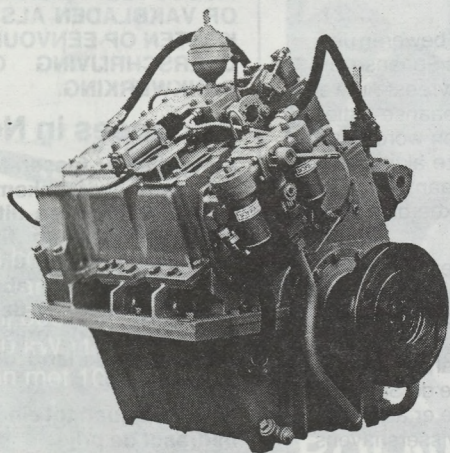


MASSON



PONT-A-MOUSSON

KEERKOPPELINGEN



Van de vele moderne Europese visserijschepen die de laatste jaren in bedrijf genomen werden, is een groot aantal uitgerust met een MASSON keerkoppeling.

Of het nu Noordzeekotters uit Urk, Goedereede, Stellingdam, Wieringen, Den Helder en Vlissingen betreft, of mossel-, garnalen- en kokkelschepen uit Harlingen, Colynsmaat, Bruinisse, Yerseke, Breskens en Kortgene, MASSON keerkoppelingen bewijzen hun betrouwbaarheid dag-in, dag-uit, jaar na jaar.

Deze betrouwbaarheid, in combinatie met de zekerheid van een uitgebreide onderdelen-voorraad en een doeltreffend werkende service-organisatie hebben er toe geleid dat inmiddels ook voor de Z.284, Z.39, Z.126, Z.319, Z.571 en Z.44 een MASSON keerkoppeling werd gekozen.

VAN STIGT BV
avelingen west 30 - gorinchem
telefoon (01830) 31635-32916

in België: (091) 261224

PROEFONDERVINDELIJKE ELEKTRISCHE VISSERIJ

Zoals we in een vorige uitgave mededeelden, werd er aan boord van de O.231, op één der bokken een installatie geplaatst voor een visserij met elektrische impulsen, waardoor de vis zich losmaakt uit de zeebodem en men er aldus wellicht zou toekomen de zware wekkers te kunnen ontberen. Dit laatste zou een enorme besparing aan brandstof voor gevolg hebben omdat er dan heel wat minder krachtige motoren van node zouden zijn, gezien de grond niet meer zou moeten geplouwd worden met de tonnen zware kettingen.

Schipper-reder Norbert Hennaert wenste echter geen te groot risico op te lopen en, in samenwerking met de diensten van het Rijksstation voor de Zeevisserij verklaarde hij zich akkoord om op één der bokken een installatie te laten aanbrengen voor elektrische visserij, zonder nochtans de wekkers te verwijderen. Aan de hand van de opbrengsten per net zou duidelijk uit te maken zijn of de elektrische impulsen, voor een groter en/of beter opbrengst hebben gezorgd dan het net waarop geen elektrische installatie ingeschakeld werd.

Zeggen we onmiddellijk dat de elektrische installatie slechts voor één trek gewerkt heeft, en men zelfs nog geen volle zekerheid heeft of het de ganse duur van de trek effectief werkte. De containers die het elektronisch gedeelte en de batterijen bevatten, waren vol gelopen waardoor waarschijnlijk een kortsluiting is ontstaan met als gevolg defekt van de installatie. Dit alles neemt niet weg, dat het resultaat van de vangst van het betrokken net toch beduidend hoger lag, dan van het net voor gewone visserij, en wel in verhouding van ongeveer 200 kg. tot 235 kg., hetzij circa 17,5% meer. Dit wijst er toch wel op, dat de elektrische impulsen minstens voor een bijkomende vangst zorgen. Dit soort van proefvissen laat echter nog niet toe aan te nemen, dat de wekkers niet meer noodzakelijk zijn, omdat men niet kan uitmaken of alle gevangen vis door de elektrische impulsen in het net kwam, ofwel dat, zowel de wekkers als de impulsen, elk voor een gedeelte gezorgd hebben. Om hieromtrent zekerheid te bekomen, zou men met een net zonder wekkers en met een net met elektrische impulsen moeten kunnen vissen, maar dat is niet mogelijk omdat het wekkernet te veel weer-

stand zou bieden tegenover het net zonder wekkers en men, als het zo uit te drukken valt, scheef zou trekken.

Om beter inzicht te kunnen krijgen, zou er dus op dezelfde plaats, kort van elkaar verwijderd twee ongeveer identieke schepen, met ongeveer identieke netten en motorkracht, dezelfde visserij moeten beoefenen, maar het ene schip met wekkers en het andere door middel van elektrische impulsen. Gezien in dit laatste geval heel wat minder trekkracht dient uitgeoefend, zou hier wellicht voor een aanpassing kunnen gezocht worden dat een oplossing is voor techniciërs.

In elk geval kunnen we niet anders dan de ingenieurs van het Rijksstation voor de Zeevisserij uitnodigen hun experimenteel werk verder te zetten en voor de kinderziekten van het systeem trachten een oplossing te zoeken, met onder meer de containers volledig waterdicht te maken door ze misschien onder druk te zetten zodat het water niet kan binnen zijpelen. Wijzen we er nog op, dat het Rijksstation voor de Zeevisserij andere technieken aanwendt dan dit onder meer het geval was voor het visserij technisch onderzoek op de elektrische visserij in Nederland.

Mocht het ooit gebeuren, dat de visserij via elektrische impulsen in de praktijk verwezenlijkt kan worden, dan zou dit voor vele rederijen, zonië voor praktisch alle rederijen, het einde van een brandstoffennachtmerrie worden. Dan zou door velen weer renderend kunnen gevist worden.

Ondertussen kregen we de opmerking van een reder doorgespeeld, dat een elektrische visserij slechts mogelijk kan zijn op zuivere zeebodem, en dat wekkers nodig zijn op steengronden omdat de wekkers over de stenen vissen waardoor deze aldus niet in het net terecht komen. Misschien zou dan toch met heel wat lichtere wekkers kunnen gevist worden die het net toch over de stenen kunnen doen glijden.

Afwachten is de boodschap!

We kunnen ondertussen de lofbare initiatieven van ons proefstation slechts beamen, want hier wordt zonder veel bluf en met weinig financiële middelen goed werk verricht.

BRUSSEL VERBIEDT VERDERE VISSERIJ OP DE KOOLVIS IN DE NOORDZEE

Na Noorwegen, is het Brussel geweest, die ook een verbod heeft uitgevaardigd op de vangst van koolvis. Volgens de betrokken Commissie te Brussel, is het algemeen vangstkwotum aan koolvis uitgeput zodat er tot het einde van dit jaar niet meer op de koolvis mag gevist worden behalve dan als bijvangst.

Het totale kwotum aan koolvis in de Noordzee was vastgesteld op 125 duizend ton waarvan 66.500 ton voor de landen van de Gemeenschap. Het is vooral Frankrijk die door dit verbod getroffen wordt en in de eerste plaats de visserijvloot van Boulogne.

In verband met dit verbod dat reeds ingegaan is op 21 november, is in Boulogne de zeer gekende Franse treiler „Otter-Bank” aan de ketting gelegd wegens overschrijding van het verbod op de visserij van koolvis. Voor Boulogne komt dit zeer zwaar aan omdat deze vissershaven en de treilers uit deze plaats, zich ten zeerste ingesteld hadden op de vangst van koolvis.

Anderzijds vreest men nu in visserijkringen te Lorient, dat heel wat treilers uit Boulogne zich nu naar de vangstgronden ten westen en ten noorden van Schotland zullen begeven, waar de vaartuigen uit Lorient hun visserij beoefenen en deze uit Boulogne er een geduchte concurrentie zullen op na houden.

h netten probleem?



BEL YMUIDEN STORES

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

TOMBOLA VRIJE VISSERIJSSCHOOL „PASTER PYPE”

WINNENDE NUMMERS

1284	1366	1624	1701	2053	2132
2350	2505	2521	2526	2719	2998
3138	3415	3424	3431	3444	3623
4318	4431	4659	4770	4925	5067
5363	5389	5442	5494	5707	6067
6400	6664	6871	6875	6972	7719
8015	8292	8573	8785	9046	9206
9319	9324	9390	9842	9993	10128
10451	10486	10603	10777	11338	11391
11661	11789	11949	12027	12151	12212
12270	13346	13439	13467	13538	13629
14008	14176	14327	14332	14518	14884
15136	15144	15490	15547	16190	16309
16398	16453	16466	16759	17093	17145
17349	17405	17477	17511	18475	18646
18767	18772	19102	19294	19428	19433
19801	19977	20530	20564		

De prijzen kunnen afgehaald worden bij de directie van de Vrije Visserijsschool „Paster Pype”, Stuiverstraat 108 Oostende, gedurende de schooldagen.

De prijzen die niet afgehaald werden vóór 31 januari 1983 blijven eigendom van de Vriendenkring.



REDERS en
VISSERS.

voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - Ø 32.11.01

**VISSERSVAARTUIG KOPEN
OF VERKOPEN ?**

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

Ø (050) 54 41 17 - 54 41 92

- volledig en deskundig advies en bijstand -

Apollinaris

HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN !

sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG.

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 48 cm.

58 LITER : ± 50 KG.

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 53,5 cm.

wend U tot :

S.C.A.P.

H. Baelskaai 27, Oostende Ø 059/32 29 51

Hand in Hand

Tijdokstraat 34, Zeebrugge Ø 050/54.41.17

**S.C.A.P. beschikt
over een
kabelklempers**

s.v. S.C.A.P. beschikt over een moderne kabelklempers waarmee het mogelijk is kabelklemmen te persen met drukken gaande tot maximaal 600 ton.

De voordelen van het gebruik van kabelklemmen, in plaats van de gewone splitsingen zijn groot.

Eenzijds dient gewezen te worden op de tijdwinst die kan verwezenlijkt worden. Anderzijds sluit deze vorm van hechten verwondingen uit die toch regelmatig voorkomen bij het werken met kabels waarop gewone splitsingen toegepast zijn.

De kabeldiameters waarop deze techniek kan toegepast worden lopen van 16 tot 38 mm.

Het is een belangrijke verbetering waarvan alle reders en aannemers gebruik kunnen maken.

REDERS EN AANNEMERS KUNNEN BIJGEVOLG BIJ S.C.A.P. DAAROVER BESCHIKKEN.

Tel. (059)32.29.51

DE BELGISCHE VISSERSVLOOT EN ZIJN AANVOER

In 1981 kwamen zes nieuwe treilers de Belgische vloot vervoegen, terwijl er één vaartuig in het buitenland aangekocht werd. Omgekeerd werden echter tien vaartuigen stilgelegd zodat tenslotte in aantal een verlies van 3 eenheden optrad. Einde 1981 was het aantal Belgische vissersvaartuigen 205 tegen 208 einde december van het jaar 1980. Einde 1981 waren drie nieuwe treilers in bouw. In 1982 zullen er evenveel verdwijnen als aan nieuwbouw gedaan werd.

In 1981 is de totale paardekracht van de Belgische visserijvloot opgelopen tot 88.291, tegen 85.541 einde 1980 en dit niettegenstaande de vloot drie eenheden minder telde. Het is duidelijk dat de nieuwbouw zwaarder motoren telt dan de stilgelegde vaartuigen. De brutotonnage einde 1981 is met 463 ton verhoogd ten overstaan van het vorig jaar en telde toen 21.585 Brt, duidelijk onder invloed van de nieuwe schepen die een groter tonnage kennen.

Het getal van de effectieve vissers in de Belgische vissersvloot was einde 1981 hetzelfde als einde 1980, namelijk 894. Het aantal leerlingen einde 1981 was 114.

Ingedeeld volgens tonnage, was de aanvoer van de voornaamste vissoorten in de Belgische afslagen de volgende in 1981 :

kabeljauw	21 %
platvis	13 %
tong	8 %
wijting	7 %
rog	3 %

Volgens de waarde kregen we echter de volgende indeling :

tong	41 %
kabeljauw	13 %
platvis	8 %
garnaal	4 %
rog	3 %
kreeftjes	3 %
wijting	2 %

Aangevoerde vis in hoeveelheid in de Belgische afslagen en in buitenlandse havens :

	Belgische havens	Buitenlandse havens	Totaal
1980	37.125	8.476	45.601
1981	43.314	5.668	48.982

Dit alles meldt ons het Jaarverslag van de Zeevisserij uitgegeven door het Ministerie van Landbouw en... Visserij (?).

Het verbruik van visproducten per jaar en per hoofd in België blijft ongeveer hetzelfde, alhoewel in 1981 toch licht verminderd ten overstaan van 1980, maar nog altijd iets meer dan in 1979. De tabel, waarbij we nog over geen detailcijfers van 1981 beschikken, luidt als volgt :

Aard	1979	1980	1981
Verse vis	5,3	5,3	
Diepbevoren	2,5	3,0	
Schaal- en Weekdieren	4,7	4,9	
Ingeblikt	3,0	3,0	
Gezouten/ Gedroogd	0,4	0,3	
	15,9	16,5	16,2

Een vermindering van 0,3 kg per hoofd schijnt op het eerste gezicht te verwaarlozen, maar dit betekent op een gemiddelde van 9 miljoen inwoners toch nog altijd 2,7 miljoen kg !

In de klasse van 500 tot 1000 Brt heeft België in 1981 nog altijd één vissende eenheid. Het gaat hier om de O.81 van de rederij „De Zeester” pvba. In de klasse van 150 tot 500 Brt telt ons land 30 eenheden voor een globaal van 8.147 Brt. Verder 48 eenheden van 100 tot 150 ton voor een globale brutotonnage van 5.930; 60 eenheden van 50 tot 100 ton voor een globale brutotonnage van 4.695 Brt en van 0 tot 50 ton 64 eenheden voor een globale tonnage van 2.258 Brt.

VANDALENSTREKEN AAN BOORD VAN DE O.131!

Zondagmorgen 29 november ongeveer rond 9 u. 's morgens werd vastgesteld door iemand die van tijd tot tijd een oogje in het zeil houdt, dat men aan boord van de O.131 ingebroken had en er lelijk had huis gehouden.

Alle deuren van de logiskamertjes van de bemanningsleden waren ingeslagen en ingestampt, alle kassen uitgehaald en de inhoud over de grond gestrooid, ook de klederen van de bemanningsleden moesten het ontgelden en de matrassen vernield. In een bed heeft zelfs één der vandalen zijn gevoeg gedaan. Tot nog toe werd geen diefstal vastgesteld, maar hiervoor moet nog een inventaris opgemaakt worden en moeten de bemanningsleden nagaan of er toch soms geen voorwerpen medegenomen werden. Men had het waarschijnlijk wel op geld gemunt. Om in het logist te geraken, was men door een koker gekropen. In de keuken zelf werd de suiker, het zout en de eetwaren over de grond gegooid. Met stift werd op de muren en spiegels geschreven.

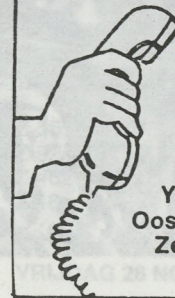
Ook de diepvries en de frigo's kregen het bezook en alles werd hieruit gehaald op de grond gegooid en plat gestampt! Men kan zich niet voorstellen wat de inbrekers beziel heeft om op dergelijke manier op te treden. Twee reserve-

meters van de motoren werden eveneens stuk geslagen en zelfs de medicijnen uit het medicijnkastje moesten het ontgelden.

Men gist werkelijk omtrent de drijfren van deze wandaden. De reders en bemanningsleden konden niet gissen of het soms niet om een wraak gaat. Toch vermoedt men dat de vandalenstreken uitgaan of geleid worden door iemand die met het visserijmilieu en met de schepen bekend is.

Door de politie werden vingerafdrukken opgenomen en bepaalde vaststellingen gedaan. Melden we ten slotte nog dat men reeds tweemaal voorheen ingebroken had en eetwaren gestolen had, daarbij dan echter niet vergezeld door vandalenstreken. Voor de reder zal het een gepeperde rekening worden, want vele deuren zullen moeten vernieuwd worden of hersteld, evenals kassen en schoven die stuk geslagen werden. Als men ooit de daders kan klissen verwacht de visserij een zeer voorbeeldige bestraffing, ook al wezen het jeugdige delikwenten. Daar moet paal en perk aan gesteld worden, want men treedt tegenwoordig al te lankmoedig op tegen jeugdbenden. Men meent inderdaad, dat de vandalenstreken door zo'n ben-de gepléegd werden.

Oersterke vislijnen
Zwaar gevet, dubbel gegalvaniseerd



BEL YMUIDEN STORES

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

BELGIE

■ Verleden week was één Oostends vaartuig aan de afslag te Grimsby. De O.705 „Nele” van de rederij Versluys-Savels zette 142 kits (179 bennen) in de markt voor een brutobesomming van, omgerekend in Bfr. 660 duizend, hetzij een gemiddelde van circa 3.700 fr. de ben.

LICHTE FUEL

Voor verkoop van lichte fuel heeft S.C.A.P. thans ook een verkoop ingericht, zodat men zich tot de H. Baelskaai 27 te Oostende, tel. 32.29.51 steeds mag wenden tussen 8 en 17 uur.

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★
Alle
petroleumproducten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

★
Stipte bediening

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



*Eén van de duizend Bank Brussel Lambert-kantoren
is in uw buurt. Zijn raadgevingen en diensten
kunnen u het dagelijkse leven vergemakkelijken.
U bent er van harte welkom.
Denk eraan.*

De BBL denkt aan u...

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

Ø 32.00.07

**het koudste
het best bewerkbaar**

NIEUWE EDITIE VAN DE KAART VAN DE VLAAMSE BANKEN

Vanaf heden is de nieuwe uitgave van de Kaart van de Vlaamse Banken ter beschikking. De kostprijs bedraagt 215 fr. + 37 fr. BTW en is te verkrijgen in onze burelen, Hendrik Baelskaai 30 te Oostende. Wij raden de mensen die zo'n kaart nodig hebben aan zich te haasten want de oplage is beperkt.

LAAG VERBRUIK

Laag brandstof- en olieverbriuk zijn welbekende kwaliteiten van ABC-dieselmotoren. Reeds lang voor er sprake was van een petroleumcrisis, hebben deze kwaliteiten de klanten overtuigd.

Vele gebruikers verklaren dat het olieverbriuk «verwaarloosbaar» is of «niet bestaande».

In vergelijking met andere gelijkaardige motoren heeft ons laatste ontwerp, de DZ, veruit het laagste brandstofverbriuk bij een commercieel gebruik.

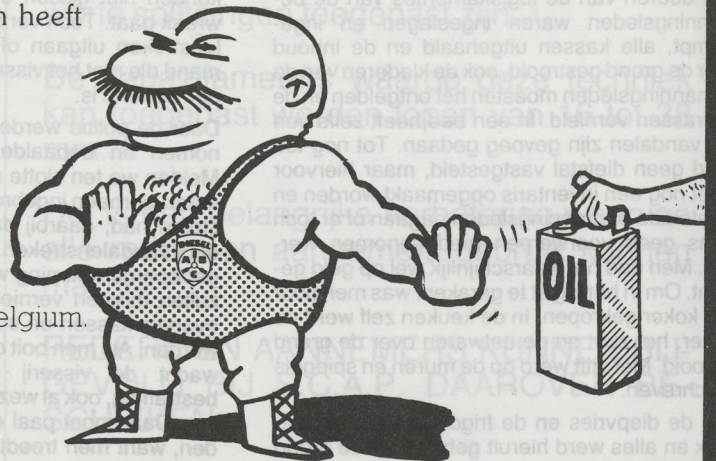
Dat noemt ABC «Laag Verbruik».



Anglo Belgian Corporation

Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent, Belgium.

Tel: 091/234541 Telex: 11298



OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

MARKTOVERZICHT

Zoals steeds ook deze week nog extra weinig vis op de Oostendse markt. Toch zijn de topprijzen van verleden week niet meer bereikt geworden. Tongen zijn de grootste slachtoffers geweest waarbij driekwartsortering en bloktong met zowat 100 fr. het kg. terugvielen. De lappen en de grote tongen bleven nog even boven de 300 fr. en de kleine soorten noteerden van 110 naar 160 fr. volgens de kwaliteit.

Ronde vis is erg duur gebleven met kabeljauw toch nog tot 110 fr. en de grote gul tussen 90 en 95 fr. Kleine gul kreeg toch nog boven de 60 fr. De grote wijting blijft het eveneens doen en kreeg tussen 55 en 65 fr., kleine sortering kreeg van 18 tot 35 fr.

Zeer weinig pladijs die dan ook tot 82 fr. het kg. opliep op de dinsdagmarkt. Een behoorlijke aanvoer van hondshaai waarvoor dinsdag dalende prijzen betaald werden en uiteindelijk de goedkoopste bennen aan 690 fr. weggingen. Haai was daarentegen zeer duur en kreeg van 45 tot 63 fr. het kg. volgens de grootte.

Voor de haringvissers is het iets gunstiger geweest dan de beide voorgaande weken. De haring moet nochtans tamelijk ver gehaald worden zodat niet elke dag kan verkocht worden en er ook grotere brandstofkosten zijn. De haringprijs zakte maandag van 650 naar 560 fr. de ben.

Garnaal is er nog steeds meer dan genoeg. De vangsten blijven erg ruim, de prijs is minder goed en varieerde tussen 29 en 78 fr. het kg. met maandag de beste prijzen. De visvangers, vooral de in span vissende schepen, doen het niet zo goed als verwacht. Er zijn er dan ook maar een paar meer overgebleven. De gul- en wijtingprijs zijn nochtans ook deze week erg goed gebleven.

VRIJDAG 26 DECEMBER 1982

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
O.108	5	65	827	343.921

MAANDAG 29 NOVEMBER 1982

WEST				
O.35	—	215	—	657.830
O.243	—	195	—	588.983
O.206	—	205	—	704.013
Z.502	—	255	—	746.608
KANAAL				
O.33	—	265	6.890	2.217.999
KUST				
O.123/306	—	790	—	483.490
O.135/275	—	194	—	118.160
O.128/279	—	620	—	364.900
N.708/709	—	760	—	465.240
N.40/752	—	498	—	308.550
N.3/232	—	647	—	402.576
O.127/303	—	486	—	300.056

DINSDAG 30 NOVEMBER 1982

N.36	—	250	2.545	1.394.543
KUST				
O.141/369	—	218	Haring	133.130
N.45/597	—	372	Haring	227.658
O.26/N.41	—	620	Haring	392.252

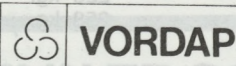
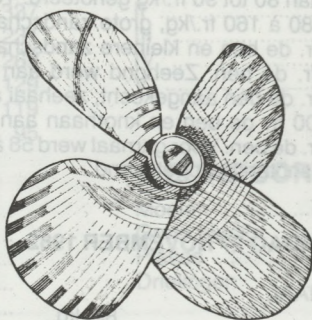
WOENSDAG 1 DECEMBER 1982

WEST				
O.108	—	65	670	315.733

VANVOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m Ø
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



Van Voorden Zaltbommel b.v.

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

Vertegenwoordiger België

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

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

Verwachtingen

VRIJDAG 3 DECEMBER 1982

WEST: O.705 (220 vis - 1.000 tong).

MAANDAG 6 DECEMBER 1982

IJSLAND: O.129 (30 kab. - 25 kools - 30 gutvis - 120 bonen - 15 haai - 80 leng).
NOORD: N.706.
WEST: O.114 - O.274 - O.134 - N.736.
KANAAL: Z.499.

DINSDAG 7 DECEMBER 1982

NOORD: O.118.

WOENSDAG 8 DECEMBER 1982

NOORDZEE: O.318 (vermoedelijk).

ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

DONDERDAG 25 NOVEMBER 1982

Z.569	KRP	—	120	12	647.420
Z.92	W	3.500	290	13	1.719.480
Z.462	W	800	200	11	856.280
Z.16	W	2.800	240	12	1.336.868
					4.560.048

VRIJDAG 26 NOVEMBER 1982

Z.43	W	2.500	205	13	1.100.480
Z.89	K	250	50	2	374.990
					1.475.470

MAANDAG 29 NOVEMBER 1982

Z.596	K	100	25	3	199.470
Z.98	N	2.500	450	15	1.650.060
Z.27	W	5.000	350	14	1.890.860
Z.19	KN	2.600	250	15	958.716
Z.196	KN	3.000	350	16	1.385.890
Z.403/501					
K	—	40	—	—	195.320
Z.554/560					
K	—	40	—	—	243.430
Z.201/601					
K	—	70	—	—	303.950
Z.471/472					
K	—	120	—	—	520.740
Z.578/580					
(gul)	—	100	—	—	443.070

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

DINSDAG 30 NOVEMBER 1982

Z.200	KN	1.500	130	17	840.487
Z.39	KN	3.900	340	19	1.681.140
Z.99	W	4.000	240	14	1.589.970
					4.111.597

WOENSDAG 1 DECEMBER 1982

B.5	W	1.800	320	11	1.180.940
Z.483	W	1.500	160	10	802.900
Z.126	N	700	180	12	868.328
Z.105	KN	4.000	355	18	1.956.176
Z.307	KRP	100	80	11	511.759
Z.30	W	600	220	12	1.087.968
Z.506	W	500	200	9	810.700
Z.582	W	—	50	6	275.191
Z.201/601	K	—	110	—	223.052
Z.554/560	K	—	130	—	299.368
Z.472/471	K	—	150	—	291.752
Z.403/501	(gul)	—	115	—	268.220
Z.580/578					210.959
					8.787.304

NIEUWPOORT

VRIJDAG 26 NOVEMBER 1982

VIS		
N.723	2.378 kg.	150.717 fr.
N.22	49 kg.	2.310 fr.
N.720	49 kg.	2.310 fr.
N.700	151 kg.	16.160 fr.
N.172	745 kg.	43.754 fr.
N.788	745 kg.	43.755 fr.
N.575	404 kg.	18.720 fr.
N.710	404 kg.	18.721 fr.

AVIA

**N.V. ROSSEEL
BRUGGE**

(050) 33.99.14

★
Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

★
Stipte bediening

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

N.551	237 kg.	12.420 fr.
N.88	752 kg.	33.660 fr.
N.590	752 kg.	33.661 fr.

GARNAAL		
N.349	349 kg.	21.992 fr.
N.782	386 kg.	26.285 fr.

Vier koppels spanvissers, een vaartuig van de West en twee kustvaartuigen losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Grote tarbot haalde 325 à 330 fr./kg, varia 180 fr./kg en griet 270 à 280 fr./kg. Grote pladijs kreeg 60 à 70 fr./kg, middenslag- of drieling pladijs 3250 à 3500 fr. de ben en visjes 1750 à 2250 fr. de ben. Kabeljauw kwam 6250 à 6500 fr. de ben en gul 3100 à 5250 fr. de ben, de voorkele gul kreeg 3100 à 3300 fr. de ben. Grote wijting werd aan 3100 tot 3250 fr. de ben geboekt en kleine wijting aan 1800 tot 1900 fr. de ben. De schaars aangevoerde rog werd aan 80 tot 90 fr./kg genoteerd. Tongschar kreeg 80 à 160 fr./kg, grote zandschar 2200 à 2300 fr. de ben en kleinere zandschar 1800 à 1900 fr. de ben. Zeehond werd aan 2250 tot 2500 fr. de ben aangekocht, zeehaai aan 1200 tot 1500 fr. de ben en knorhaan aan 1500 tot 1750 fr. de ben. Voor garnaal werd 58 à 70 fr./kg als prijsnotering opgetekend.

ZATERDAG 27 NOVEMBER 1982

GARNAAL		
N.211	84 kg.	4.236 fr.
N.349	223 kg.	12.031 fr.
N.782	258 kg.	14.814 fr.

HARING		
N.45	1.131 kg.	18.607 fr.
N.597	1.131 kg.	18.607 fr.
N.172	1.975 kg.	26.367 fr.
N.788	1.975 kg.	26.367 fr.
N.88	2.700 kg.	35.910 fr.
N.590	2.700 kg.	35.910 fr.
N.575	545 kg.	7.085 fr.
N.710	545 kg.	7.085 fr.
N.22	850 kg.	10.880 fr.
N.720	850 kg.	10.880 fr.
N.346	468 kg.	5.985 fr.
N.738	468 kg.	5.985 fr.

Zes koppels spanvissers losten op de zaterdagmarkt ongeveer 15.000 kg haring waarvan de prijs varieerde van 13,30 fr. à 13,85 fr./kg. Tevens werden drie garnaalvangsten verkocht tegen 49 à 58 fr./kg.

MAANDAG 29 NOVEMBER 1982

VIS		
N.700	2.657 kg.	217.010 fr.
N.346	1.590 kg.	75.550 fr.
N.738	1.591 kg.	75.550 fr.
N.172	1.146 kg.	52.615 fr.
N.788	1.146 kg.	52.615 fr.
N.575	1.549 kg.	75.740 fr.
N.710	1.549 kg.	75.740 fr.
N.88	863 kg.	42.565 fr.
N.590	863 kg.	42.565 fr.
N.22	937 kg.	46.025 fr.
N.720	937 kg.	46.025 fr.

GARNAAL		
N.211	121 kg.	7.079 fr.
N.349	216 kg.	12.918 fr.

HARING		
N.346	800 kg.	9.640 fr.
N.738	800 kg.	9.640 fr.
N.172	4.250 kg.	52.450 fr.
N.788	4.250 kg.	52.450 fr.
N.575	775 kg.	9.977 fr.
N.710	775 kg.	9.978 fr.

N.88	3.825 kg.	46.724 fr.
N.590	3.825 kg.	46.724 fr.
N.22	700 kg.	8.435 fr.
N.720	700 kg.	8.435 fr.

Vijf koppels gullevisers en de N.700 die warrelnetvisserij bedrijft losten hun vangst op de maandagmarkt. Grote tarbot kreeg 345 à 360 fr./kg, varia 170 fr./kg en knorhaan 40 à 45 fr./kg. Voor grote pladijs werd 70 à 75 fr./kg betaald, voor middenslag- of drieling pladijs 75 à 80 fr./kg en voor visjes 60 à 70 fr./kg. Kabeljauw werd tegen 5000 à 5300 fr. de ben genoteerd en gul tegen 3000 à 4250 fr. de ben, voor de voorkele gul boekte men 3000 à 3200 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 2050 à 2200 fr. de ben opgekocht en kleine wijting tegen 1200 à 1300 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2500 à 2700 fr. de ben neergepend en voor kleine zandschar 1700 à 1800 fr. de ben. Eveneens werd door de vijf koppels spanvissers ongeveer 21.000 fr. haring aangevoerd die een marktprijs van 12,30 fr. à 12,60 fr./kg bekwaam. De prijs der garnaal bedroeg 55 à 63 fr./kg.

WOENSDAG 1 DECEMBER 1982

VIS		
N.346	545 kg.	31.375 fr.
N.738	544 kg.	31.375 fr.
N.700	478 kg.	39.260 fr.
N.575	1.047 kg.	73.010 fr.
N.710	1.048 kg.	73.010 fr.

HARING		
N.575	2.100 kg.	23.100 fr.
N.710	2.100 kg.	23.100 fr.

Slechts twee koppels gullevisers en de N.700 die de drijfnetvisserij bedrijft losten hun vangst op de woensdagmarkt. Er werd enkel Westvis aangevoerd, zodat het marktaspect een monotoon uitzicht bood. Grote pladijs haalde 70 à 80 fr./kg, middenslag- of drielingpladijs 70 à 75 fr./kg en visjes 60 à 70 fr./kg. Kabeljauw werd tegen 5000 à 5300 fr. de ben geveild en gul tegen 3100 à 4400 fr. de ben. Grote wijting kwam 2200 à 2400 fr. de ben en kleine wijting 850 à 1000 fr. de ben. Grote zandschar kocht men tegen 2600 à 2700 fr. aan en kleine zandschar tegen 1900 à 2100 fr. de ben. Een partij haring kreeg 11 fr. als gemiddelde prijs.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)
26 nov.	7		6.666	376.188
29 nov.	6		14.828	802.000
1 dec.	3		3.662	201.830

GARNAALANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
26 nov.	2	735	48.277	58	70	
27 nov.	3	565	31.081	49	58	
29 nov.	2	337	19.997	55	63	

HARINGANVOER

NIEUWPOORT

27 nov.	6	14.826	197.082	13,30	13,85
29 nov.	5	20.700	254.453	12,30	12,60
30 nov.	2	8.140	102.535	12,55	13,00
1 dec.	1	4.200	46.200	11,00	11,00

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	29 november	30 november	1 december
Lappen	300 310	311 316	284
Grote	310 327	323 327	297
3/4	220 260	251 259	271
Bloktongen	183 236	.....	258
Vóór-kleine	153 187	219	173 180
Kleine	126 167	179	141 149
Slips	113 149	.....	130

ZEEBRUGGE

	29 november	30 november	1 december
Grote	318 325	315 323	317 331
Bloktongen	322 328	320 322	321 337
Fruittongen	216 246	215 235	195 231
Schone kleine	153 178	147 169	153 269
Kleine	126 152	117 128	116 129
Tout petit	104 147	100 103	104 119
Slips	97 127	91 94	94 95

NIUWPOORT

Tong I .....	.....	.....	.....
Tong II .....	.....	.....	.....
Tong III .....	.....	.....	.....
Tong IV .....	.....	.....	.....
Tong V .....	.....	.....	.....
Kleine tongen .....	.....	.....	.....

PLADIJS

OOSTENDE

	29 november	30 november	1 december
Platen	74 78	82	73
lek (groot-klein)	70 73	.....	76
Derde slag	64 68	81	58 61
Platjes	24 56	.....	34 38

ZEEBRUGGE

I	50 60	57 76	65 58
II	52 59	42 77	58 56
III	44 50	54 72	54 50
IV	32 38	21 40	40 42
V .....	.....	.....	.....

NIUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	70 75	.....	70 80
Platjes	60 70	.....	60 70
Drielingen	75 80	.....	70 75

IN DE VISMIJN TE OOSTENDE

KWALITEIT VAN DE IJSLANDSE VIS OP EEN LAAG PITJE

Wat de kwaliteit van de IJslandse vis betreft, die door een IJslandse cargo overgenomen werd van IJslandse vissersvaartuigen, zien we ons toch verplicht te zeggen, dat deze op een laag pitje stond, dit tot schade, zowel van de IJslandse vissers zelf als van onze handel.

De schuld lag hier in hoofdzaak bij het slechte weder, waardoor het vrachtschip verscheidene dagen met zijn lading heeft moeten blijven schuilen in IJsland en op zijn weg naar Oostende in slecht weder ook al, meer dan goed is, aan het slingeren ging. In plaats van de vorige vrijdag, of minstens op de maandag op de Oostendse afslag aanwezig te zijn, werd het nu slechts de volgende vrijdag. Het is duidelijk dat de kwaliteit hier onder geleden heeft, wat aanleiding gaf tot het opnieuw sorteren van de vis en het opvangen van bijna 800 bennen blauwe leng en rode poon die niet aan de E. E. G.-kwaliteitsnormen voldeed en dan ook niet meer voor menselijk gebruik kon vrijgegeven worden. Zeggen we anderzijds dat, wat de rode poon betreft, heel wat vis nog van redelijke kwaliteit was, maar dat men in dezelfde ben dan ook vis aantrof die men best opzij legde. Dit leidde tot een gevoelige kleiner afslagprijs en tot één brutobesomming die, normaal gezien niet in overeenstemming te brengen is met de hoeveelheid aangevoerde vis.

De aangevoerde vis:

Vissoort	Kgr.	Prijs	Besomming
Bonen	108.823	24,60/29,60	2.778.826
Tijgers	1.800	12/25	25.680
Kabeljauw	72	.....	2.400
Zwarte heilbot	133	.....	6.778
Witte heilbot	736	63/162	66.575
Afgekeurde vis	39.450	1,70	68.675
	151.014		2.948.934

Voor een aanvoer van 3.020 bennen, hetzij een gemiddelde van 976 fr. de ben, is dit natuurlijk zeer aan de lage kant. Het is echter vooral de 39.450 kgr. afgekeurde vis waarvoor men de opvanprijs kreeg, hetzij 1,70 fr. het kgr. die de gemiddelde prijs gevoelig heeft gedrukt, evenals de lage afslagprijs vanwege het gebrek aan kwaliteit. Hopen we nu maar dat de IJslandse vis, door deze onvoorziene regenvaller nu niet wegblijft van onze afslag, want dit zou dan de allergrootste tegenvaller zijn.

PERU

■ Peru heeft, via drie grote rederijen, voor de huur van 15 grote tonijnschepen, een overeenkomst afgesloten met Japan. Voor elk vaartuig betaalt men 5 miljoen B.fr. huur. Hieraan voegen zich dan nog de uitbatingskosten toe en toch verwacht men, dat de tonijnvisserij voor de Peruaanse kusten winstgevend zal uitdraaien. De betrokken schepen mogen vissen in de 200-mijlszone, maar moeten 30 mijl uit de kust blijven. De aktie wordt door de regering gesteund, die voor meer verscheidenheid in de visaanvoer van Peru wenst te zorgen, waar thans hoofdzakelijk de pilchard en de ansjovis aangevoerd wordt

UW KLEUREN-TV en HI-FI STEREO-VIDEO-SPECIALIST

BARCO



pvba **CAZAUX JVC**

ENIG EKSKLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK

rack-s

Vindictivelaan 11 — Zandvoordestraat 19
OOSTENDE — ☎ 059-70.37.59.

HERSTELDIENST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	29 nov.	29 nov.	29 nov.	29 nov.	30 nov.	30 nov.	30 nov.	30 nov.	1 dec.	1 dec.	1 dec.	1 dec.	29 nov.	29 nov.	1 dec.	1 dec.
Tarbot grote	304	381	359	366	332	249	408	332	393	405	345	360	.....	.....	.....	.....
Tarbot middel	186	298	237	299	258	207	336	269	281	251	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tarbot klein	157	220	138	211	160	152	234	232	171	212	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot	186	194	194	209	224	130	195	220	205	154	170	170	.....	.....	.....	.....
Griet middel	149	166	110	153	224	82	147	182	146	138	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	100	116	101	112	.....	70	113	150	106	80	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	.....	.....	.....	.....	144	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	107	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	.....	.....	.....	.....	84	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	40	95	.....	37	58	.....	76	58	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	.....	.....	.....	.....	110	114	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	75	100	.....	.....	99	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	63	93	.....	.....	70	71	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart	38	85	34	91	60	46	66	.....	85	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Halve mans	36	88	9	57	52	80	36	38	49	37	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	11	61	.....	35	39	.....	52	33	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	22	.....	12	39	33	13	17	.....	8	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	85	110	79	118	100	94	104	87	90	82	85	100	106	100	106	.....
Gul (groot)	88	96	63	98	87	92	104	83	82	85	60	85	60	85	60	88
Gul (middel)	80	87	64	88	.....	94	99	68	77	68	60	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	63	81	60	69	61	88	94	60	62	57	54	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	147	342	.....	.....	170	335	.....	185	324	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	46	63	26	42	.....	42	52	33	40	29	31	41	44	54	58	.....
Wijting klein	18	36	16	22	.....	17	22	22	25	17	19	24	26	17	20	.....
Schar	30	52	30	36	.....	18	22	33	40	20	.....	36	54	40	55	.....
Steenschol	76	200	.....	.....	.....	.....	.....	137	151	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	52	63	50	54	56	27	38	.....	33	18	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	21	27	.....	.....	14	18	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	20	40	.....	.....	14	28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	11	16	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	18	37	.....	.....	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	86	101	.....	.....	82	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	180	341	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	160	180	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	28	54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	9	15	.....	18	20	.....	9	11	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14	18	15	20	.....
Rode Poon (roobaard)	49	68	9	41	.....	30	50	37	47	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	48	53	6	19	.....	.....	.....	.....	12	14	40	45	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	80	116	.....	.....	.....	.....	.....	82	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	28	32	.....	19	22	.....	26	22	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IN DE VISHAL TE IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 23 november** werd aangevoerd: 203 kisten kabeljauw, 143 kisten wijting, 3 kisten schol, 42 kisten schar, 1 kist haring en 6 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg:

kabeljauw één 198, kabeljauw twee 288-276, kabeljauw drie 274-242, kabeljauw vier 240-194, kabeljauw vijf 190-122, schol drie 186, schol vier 176-158, wijting drie 144-70, schar 146-122, haring één 47, steenbolk 84-75, lever 49.

Aan de **woensdagmarkt van 24 november** werd aangevoerd: 1068 kisten kabeljauw, 639 kisten wijting, 38 kisten schol, 182 kisten schar, 5 kisten makreel en 27 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg:

kabeljauw één 282-270, kabeljauw twee 312-240, kabeljauw drie 272-204, kabeljauw vier 222-182, kabeljauw vijf 170-100, wijting drie 90-33, schol drie 182-162, schol vier 138-110, schar 110-82, steenbolk 74-40, lever 40-37, makreel twee 94-73.

Aan de **donderdagmarkt van 25 november** werd aangevoerd: 319 kisten kabeljauw, 220 kisten wijting, 3 kisten schol, 21 kisten schar, 97 kisten haring en 13 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg:

kabeljauw één 252-228, kabeljauw twee 270-240, kabeljauw drie 270-232, kabeljauw vier

190-174, kabeljauw vijf 162-108, schol drie 160, schol vier 140, schar 126-94, wijting drie 88-33, haring één 47-41, lever 27-25, steenbolk 64-45.

Aan de **vrijdagmarkt van 26 november** werd aangevoerd: 8155 kg. tong, 58 kisten tarbot en griet, 392 kisten kabeljauw, 1 kist schelvis, 120 kisten wijting, 637 kisten schol, 47 kisten schar en 79 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:

tarbot 22,71-21,64, grote tong 22,02-21,19, grootmiddel tong 19,96-19,51, kleinmiddel tong 14,00-11,51, tong één 11,71-11,09, tong twee 10,47-9,11.

Per 40 kg.:

tarbot 800-436, griet 514-280, kabeljauw één 240-234, kabeljauw twee 306-260, kabeljauw drie 250-204, kabeljauw vier 196-176, kabeljauw vijf 166-86, schelvis drie en vier 202, kleine kreeft 260-220, schol één 172-150, schol twee 162-136, schol drie 132-116, schol vier 136-90, wijting drie 102-62, schar 114-62, tongschar 296-122, steenbolk 73-51, haai 144-118, bot 28, krab 58-28.

NEDERLAND

■ Eindelijk werd de zaak van het opbrengen van de Nederlandse treiler UK 253, die binnen de Duitse 12-mijlszone zou gevist hebben, voor de rechtbank van Frankfurt-am-Main afgehandeld. Het was de Duitse aanklager zelf, die de vrij-spraak voorstelde, hetgeen dan ook prompt door de Duitse rechter in de praktijk werd omgezet. Inderdaad viste de UK 253 niet maar lag te drijven binst dat de netten hersteld werden en dan nog buiten de 12 mijlszone. De UK 253 werd echter opgebracht en de rederij diende een borg te storten vooraleer vrij gegeven te worden. Men vraagt zich af, wie nu de schade opgelopen door de UK 253 zal vergoeden en of men zich hiervoor op de Duitse Staat kan verhalen.

■ De TX 32 deed op het IJsselmeer haar proefvaart in bar slecht weder en dit tot grote voldoening van alle opvarenden, waaronder deskundigen, monteurs, bouwers en zo meer. Een eigenaardigheid van dit vaartuig is, dat het uitgerust is met twee motoren van elk 300 Pk, die zowel gezamenlijk kunnen draaien ofwel op één motor via een verstelbare schroef, zodat op dit ogenblik het vaartuig voldoet aan de norm van maximum 300 Pk om in de twaalfmijlszone te kunnen vissen.

■ In de lokalen van het Nederlands Instituut voor Visserijonderzoek heeft men te IJmuiden bereide gerechten op basis van vermalen visvlees van de blauwe wijting voorgesteld. Dit als resultaat van het project door het Nederlands Produktschap voor Vis en Visproducten en van het Instituut voor Visserijonderzoek, gestart in maart 1981, waarbij drie Nederlandse treilers de opdracht kregen een bepaald aantal tonnen blauwe wijting van beste kwaliteit aan te voeren. Het gaat echter volgens ons, niet in de eerste plaats om aan te tonen welke smakelijke gerechten men kan bereiden uit vermalen visvlees van blauwe wijting, maar om dit aanbrengen en de speciale verzorging hiertoe, evenals het ontgraten en ontknopen en ontdoen van de ingewanden van de blauwe wijting, commercieel haalbaar te maken.

BRITSE VISSERS VRAGEN UITSLUITING VLAGGESCHEPEN BIJ VERDELING REGERINGSHULP

Het op de fles gaan van de zeer gekende en een der machtigste Britse rederijen, Consolidated Fisheries Ltd, die in de tijd van de Britse IJslandvisserij de tweede grootste rederij was en op een bepaald ogenblik een werknemersstaf van 110 personen aan de wal had, wordt in Groot-Brittannië aangegrepen om de regering te wijzen op de grote noodzakelijkheid van financiële steun en op het dringend karakter van de verdeling van de, sinds een paar maanden aangekondigde 1,3 miljard BF steun.

Deze steun is echter kleiner dan de voorgaande die zich over 2 miljard uitstreckte en daarom heeft de Nationale Britse Vereniging van Producentenorganisaties gevraagd dat van de verdeling van deze gelden de, onder Britse vlag geregistreerde Spaanse schepen, zouden uitgesloten worden. Dit zou natuurlijk heel wat maken in de kering, zoals men dat gewoonlijk uitdrukt. Inderdaad gaat het hier reeds over een vloot van zestig treilers en deze niet van de minste. gezien men de verdeling toepast volgens het criterium van de grootte van het vaartuig zou dit inderdaad al een stuk schelen. Dit zou echter inhouden dat de regering twee soorten Britse vaartuigen zou moeten erkennen, hetgeen wettelijk niet mogelijk is. We vrezen dan ook dat de Britse authentieke vissers deze uitsluiting als een vrome wens zullen moeten aanvaarden.

39

"HET VISSERIJBLAD"

"Het Visserijblad" is ook verkrijgbaar bij dagbladverkopers, per los nummer, te Knokke-Heist, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.

EEN MASSIEVE MAKREELSCHOOL OP DE MINCH

Makreelvissers op de Minch hebben een makreelschool ontdekt, die men nog nooit vroeger heeft ontmoet wat de uitgestrektheid van het veld betreft. De betrokken schippers durven eenvoudig niet hun netten laten vieren in het midden van de school omdat zij vrezen voor het barsten van het net of het kwijtspeken hiervan.

Het gaat daarbij over een zeer dichte school die zich mijlen ver uitstrekt en die zich op het ogenblik van de eerste vaststelling bevond tussen Whiting Head en Cape Wrath. De schipper van de BF.347 de „Radiant Star“ kreeg op de rand van de school in één enkele trek 180 ton in zijn net, hetzij 3.600 van onze bennen! Anderzijds was het vooral het slechte weder die een grote visserij verhinderde, zodat de grote school makreel nog niet op volle kracht kon bevestigd worden. Een buitenkansje voor de betrokken vissers die de school zeker niet zo gemakkelijk uit het oog zullen verliezen, want voorheen was het niet altijd koek en ei met de makreelvisserij op de Minch zodanig, dat zelfs bepaalde buitenlandse faktorijsschepen die op zee de makreel overladden, de steven hadden gewend voor andere vangstgronden.

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14



Alle
petroleumproducten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading



Stipte bediening

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

ONDERZOEKRAAD VOOR DE ZEEVAART

RIJKSKOMMISSARIS LAAT SANCTIE TEGEN SCHIPPER BRY OVER AAN WIJSHEID VAN DE RAAD

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoekraad voor de Zeevaart heeft rijkskommissaris Carly gevorderd inzake het vergaan van de O.202 „Pelagus” op de IJslandse kusten begin dit jaar. Hierbij vielen zoals bekend vier levens te betreuren, met name twee opvarenden van de treiler en twee mensen van de IJslandse reddingsdiensten. In eerste instantie bracht rijkskommissaris Carly een diep doorvoelde hulde aan de nagedachtenis van deze vier mensen en vervolgens memoreerde hij nog eens in het kort aan de feiten. Op 9 januari deed zich aan boord van de O.202 een ontploffing voor in de motorkamer. Niettegenstaande men alle mogelijke middelen aanwendde om het defect te herstellen leek dit onmogelijk zodat men uiteindelijk, na advies van de reder, de sleephulp inriep van de O.129 „Amandine” die in de buurt aan het vissen was. Tijdens het inhalen van de netten van de Pelagus door de O.129 geraakte echter een der opvarenden aan de hand gekwetst zodat men eerst deze visser moest overbrengen naar een IJslands ziekenhuis. Hierdoor ging natuurlijk kostbare tijd verloren zodat rijkskommissaris Carly zich zelfs afvraagt of de „Pelagus” niet beter beroep had gedaan op de assistentie van een IJslands patroelvaartuig dat in de buurt lag. Maar kom, toen de sleepverbinding met de „Amandine” tot stand was gekomen en de sloep onderweg was, verbrak de verbinding en uiteindelijk kwam de „Pelagus” op de rotskust van Vestmannaeyar terecht met het noodlottig gevolg.

In zijn vordering komt rijkskommissaris Carly tot de volgende conclusies:

- tussen de ontploffing en de stranding zijn niet minder dan 35 uren verlopen m.a.w. er werd kostbare tijd verloren, zij het deels door het ongeval dat zich voordeed aan boord van de O.129;
- de beide Oostendse schippers negeerden het advies van de IJslands kustwacht om te wachten tot het daagde alvorens de sleep verder te zetten of te wachten totdat de IJslandse reddingsboot kon uitvaren. Men ging dus in tegen het advies van bevoegde mensen ter plekke;
- schipper Brys nam niet de voorzorgsmaatregelen om een anker bedrijfsklaar te houden;
- de ultieme noodsignalen werden pas uitgezonden toen het schip fataal de kust was genaderd, met name tot op amper een kwart mijl;
- verder blijkt uit de onderhoren dat schipper Brys niet actief deelnam tijdens de reddingspogingen aan boord en hij het initiatief te veel aan anderen overliet. Verder is het wel het gebruik dat de schipper, ingeval van een scheepsramp, als laatste het vaartuig verlaat. Tenminste als hij voldoende pogingen heeft gedaan om zijn bemanning te redden. Nu verliet schipper Brys als derde de treiler maar de rijkskommissaris neemt daarbij wel in rekening dat hij gekwetst was.

Omwille van al die feiten oordeelt rijkskommissaris Carly dat er tegen betrokken schipper een sanctie moet gevorderd worden maar niet noodzakelijk van lange duur omdat hij uit het gebeuren wel een lering zal getrokken hebben. Daarom laat de ambtenaar de duur van de schorsing over aan de wijsheid van de Raad.

GEEN BEROEPSFOUTEN

Tijdens de jongste zitting werd ook een beslissing uitgesproken inzake de motorschade die zich voordeed aan boord van de O.35 „Torbay”. De feiten gebeurden op 24 juni 1980 en de averij was zo erg dat zelfs sleephulp diende ingeroepen te worden. Toch komt de Raad tot de conclusie dat noch tegen schipper Rigaux noch tegen motorist Dos Passos beroepsfouten kunnen weerhouden worden.

DE STRANDING VAN O.229 „ROGER-JEANINE”

Vervolgens werden de onderhoren verder gezet inzake de stranding van de O.229 „Roger-Jeanine” op 7 februari jl. ter hoogte van het Engelse plaatsje Bexhill. Nu liep alles gelukkig zonder enige averij af maar voor hetzelfde geld had het een nieuwe scheepsramp kunnen zijn. Zoals bekend viel de motor van de Oostendse treiler uit, kort nadat men de thuishaven had verlaten. Noch schipper Calcoen noch de motorist slaagden er in de motor weer op gang te krijgen maar daarbij werd de navigatie dermate verwaarloosd dat het vaartuig tenslotte vastliep.

Reeds eerder werd schipper Calcoen Maurits onderhoord; nu was het de beurt aan scheepsgenoten Slabbinck Peter en matroos Buyl Ivan. Eerstvernoemde weet te vertellen dat er tamelijk fors onder de kurk werd gegaan; in zoverre zelfs dat hij enkele kratten bier zelf ging verbergen in het kabelgat. Hij zegt dat schipper Calcoen niet volledig dronken was maar... het scheelde toch niet veel. Dan geeft getuige een beeld van de gebeurtenissen aan boord. Schipper en motorist waren bezig in de motorkamer aan de defekte motor maar daar werd wel een flink partijtje gescholden. De rest hield zich op in het kombuis, zegt getuige, maar van enige uitkijk was natuurlijk nauwelijks sprake. Uiteindelijk werden toch noodseinen uitgezonden door een der opvarenden maar toen een reddingsboot nabij kwam wuifde de schipper die weer weg. Getuige Slabbinck vertelt verder dat de schipper er wel attent werd opgemaakt dat men naar de kust afdreef maar er kwam geen reactie en toen gevraagd werd of het anker niet moest gelost worden kreeg dat een negatief respons van de schipper. Uiteindelijk werd het reddingsvlot op eigen initiatief buiten boord gezet en trokken drie van de vijf opvarenden naar de wal. Eén daarvan was getuige Slabbinck. Volgens deze laatste heeft schipper Calcoen wel gezien dat het vlot buiten boord was gezet maar hij reageerde daar helemaal niet op.

* * *

Volgende getuige is matroos Buyl Ivan en die maakt er helemaal een klucht van. Hij vertelt wel dat de schipper zelf de seinen van het onmanoeuvrbaar vaartuig had bijgezet na de motorpech maar dat de motorist en één van de matrozen reeds bedronken waren toen zij aan boord kwamen vóór de afvaart. De schipper daarentegen liet op getuige een erg nerveuse indruk maar Buyl zegt wel dat hij niet de indruk had dat schipper Calcoen bovenmatig had gedronken. Hij begon pas stevig onder de kurk te gaan toen de motorpanne zich had voorgedaan. Meteen viel alle leiding weg aan boord en werden geen opdrachten meer gegeven. De schipper en de motorist bleven verder in de motorkamer terwijl de schipper regelmatig naar het kombuis kwam om een „slok te nemen”, aldus getuige. Van eni-

ge navigatie was helemaal geen sprake meer. Wij verbleven in het kombuis en deden niet de minste inspanning om het schip te redden, aldus getuige omdat er toch niets meer aan te doen was, maar dat wordt door de Raad met een erg scheef oog bekeken.

BOEI WAS EEN... DEENSE WERKBOOT

Een andere zaak betrof de zeer scheve koers die de O.285 „Suzy” liep op weg naar de thuishaven van Oostende. Terzake wordt motorist Allemeersch gehoord en die geeft de feiten weer. De O.285 was dus op terugweg met als roerganger de Turk Jonten die van navigatie geen het minste benul had. In de buurt van de boortorens laveerde hij dus maar wat en het scheelde bitter weinig of hij kwam in aanvaring met een boei... die echter later een bemande Deense werkboot bleek te zijn en die manoeuvres hebben de Denen aardig op stang gejaagd. Begrijpelijk trouwens. Omwille van die onvoldoende kennis had schipper Viaene dus beslist dat, wanneer Jonten wacht liep, hij zou geassisteerd worden door motorist Allemeersch die normaal geen wacht loopt. Zo gebeurde het ook tijdens bewuste reis maar Allemeersch heeft natuurlijk ook nog de zorg over zijn motor zodat hij niet permanent op de scheepsbrug kan verblijven. Hij verliet dus inderdaad de scheepsbrug en gelijk geraakte Jonten, dat zijn althans de vermoedens, uit koers met de bijna noodlottige gevolgen. Jonten verklaarde eerder al voor de Onderzoekraad dat hij soms uren alleen de wacht moest lopen en dat hij dan de schipper niet durfde roepen als hij onzeker werd uit vrees... voor een pak slaag maar dat wordt door getuige als een belachelijke bewering bestempeld.

SABOTAGE?

Een laatste geval betrof het gebeuren dat zich voordeed aan boord van de N.579 en dat ruikt naar sabotage. Toen het vaartuig de Oostendse haven verliet beek dat het deccatoestel niet werkte. Uiteindelijk kwam men, na een onderzoek, tot de vaststelling dat een kabel van dit apparaat was doorgesneden. Getuige Gonzales Jean, motorist aan boord, die terzake wordt onderhoord, verklaart dat dit abnormaal is omdat de defecten zich bijna uitsluitend voor doen aan het toestel zelf maar nooit aan een kabel. Vroeger al had men soms panne maar door het vervangen van wisselstukken werd het euvel hersteld. Hij heeft niet gezien of één van de opvarenden, die van de feiten verdacht wordt, zich alleen in de scheepsbrug heeft opgehouden.

NOORWEGEN

■ Volgens berekeningen van de Noorse vissers, kost de laatste prijsverhoging van de brandstof aan de ganse visserij 700 miljoen B.fr. ! De Noorse visserij beweert dit niet langer te kunnen dragen en dringt bij de Noorse regering aan, opdat zij, door een financiële tussenkomst, deze verhoging ten hare laste zou nemen. Het is niet de eerste maal, dat de Noorse visserij zich wendt tot de eigen regering na een opslag van de brandstofprijs. Tot nog toe is de regering hier echter nog nooit op in gegaan. Noorwegen met zijn vele olievelden in de Noordzee, heeft echter een hoog inkomen aan heffingen op de oliewinningen. Daar zou dus wel iets vanaf kunnen voor de getergde visserij. Maar wat hoeven wij Belgen dan te zeggen?

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

FRANSE TREILER MET NEGEN MAN OP DE ROTSEN

Verleden week kwam de Franse treiler „Saint-Corentain” met negen man aan boord, die uit de haven van La Rochelle in Frankrijk was uitgevaren, in het Nauw van Kales in moeilijkheden nadat het stalen vaartuig een lek had opgelopen en de motor, een Deutz van 590 pk, was uitgevallen. In het slechte weder werd het vaartuig niet meer stuurbaar en werd door de rollende golven naar de rotsachtige kust van „Cap Gris-Nez” gejaagd. Op een S.O.S. door het vaartuig uitgezonden, kwamen twee vedetten ter hulp, maar de „Saint Corentain” was reeds te dicht onder de rotsen opdat men nog het vaartuig zou kunnen redden. Ook de car-ferry „Vortigern”, het zelfde vaartuig, dat hier te Oostende ter hoogte van de vlaggestok op een golfbreker vastliep, moest machteloos toezien omdat het te gevaarlijk was naderbij van de „Saint-Corentain” te komen. Het was ten slotte met veel moeite dat men er nog in slaagde, de mannen van boord te halen. De Franse treiler kapseisde op de rotsachtige bodem waar zij reddeloos vastzit en op de komende stormen wacht om in stukken geslagen te worden.

BRITSE VISSERS VRAGEN UITSLUITING VLAGGESCHEPEN BIJ VERDELING REGERINGSHULP

Het op de files gaan van de zeer gekende en een der machtigste Britse rederijen, Consolidated Fisheries Ltd, die in de tijd van de Britse IJslandvisserij de tweede grootste rederij was en op een bepaald ogenblik een werknemersstaf van 110 personen aan de wal had, wordt in Groot-Brittannië aangegegrepen om de regering te wijzen op de grote noodzakelijkheid van financiële steun en op het dringend karakter van de verdeling van de, sinds een paar maanden aangekondigde 1,3 miljard BF steun.

Deze steun is echter kleiner dan de voorgaande die zich over 2 miljard uitstreckte en daarom heeft de Nationale Britse Vereniging van Producentenorganisaties gevraagd dat van de verdeling van deze gelden de, onder Britse vlag geregistreerde Spaanse schepen, zouden uitgesloten worden. Dit zou natuurlijk heel wat maken in de kering, zoals men dat gewoonlijk uitdrukt. Inderdaad gaat het hier reeds over een vloot van zestig treilers en deze niet van de minste. gezien men de verdeling toepast volgens het criterium van de grootte van het vaartuig zou dit inderdaad al een stuk schelen. Dit zou echter inhouden dat de regering twee soorten Britse vaartuigen zou moeten erkennen, hetgeen wettelijk niet mogelijk is. We vrezden dan ook dat de Britse authentieke vissers deze uitsluiting als een vrome wens zullen moeten aanvaarden.

TWEE HERINGESCHREVEN SPAANSE TREILERS BEBOET

De Britse schipper van de heringeschreven Spaanse treiler „Robrisa” werd voor de rechtbank van Plymouth veroordeeld tot een boete van 60 duizend frank wegens het aan boord hebben van ondermaatse vis wanneer ze in de Milbay Dock kwam aanleggen. Ondermaatse tongen, heek, steenschol, enz. werden er door de visserij-inspecteur aangetroffen. Tevens werd vastgesteld dat men met ondermaatse netten viste. Voor het gebruik van een ondermaats net werd hij beboet met 150 pond en het net aangeslagen. Ook werd alle vis aangeslagen omdat men aannam dat deze met een ondermaats net gevangen was. Tevens werd vastgesteld dat dit schip was uitgevaren zonder stuurman aan boord.

Het was in feite toevallig dat er inspectie gebeurde aan boord van dit vaartuig met Britse schipper en een Spaanse bemanning. Inderdaad liep de „Robrisa” bij het binnenkomen van Plymouth aan de grond en kreeg hulp van de reddingboot van Plymouth. In de Milbaydok aangelegd, zag men dat het vaartuig olie verloor. Een inspekteur die de vaststelling deed, controleerde eveneens de vangst en stelde de overtredingen vast. Dit alles belette het vaartuig niet om nadien uit te varen zonder de Britse schipper!

Ook een ander heringeschreven Spaans vissersvaartuig, de „Saladina”, zal binnenkort vervolgd worden voor het aan boord hebben van

ondermaatse vis en ondermaatse netten. De Spaanse bemanningen kunnen er maar niet toe komen om de kleine vis te laten zwemmen en als we eerlang de Spanjaarden in onze gemeenschapswateren krijgen via een Spaanse toetreding tot de EEG, dan zal men hier bijzonder goed uit de doppen moeten kijken.

Wij moeten de Engelse autoriteiten als voorbeeld nemen van correcte toepassing van de noodzakelijke wettelijke normen.

Dat onze Noorderboeders dit als voorbeeld nemen in hun eigen belang.

ALLERLEI

■ Dank zij de opkomst van de „vissnack” zou de blauwe wijting een kans kunnen krijgen om aangewend te worden voor menselijke consumptie. Tot nog toe wordt de blauwe wijting gevangen voor vismeel doeleinden omdat men er niet toe kwam dit visje machinaal te ontgraten voor visfilets. Het visje is namelijk te klein en het wordt in te grote hoeveelheden gevangen waarbij gutten en goed bewaren te moeilijk wordt. Wel zou het zich lenen, eens ontdaan van graat, kop en ingewanden, om gemalen te worden als visgehakt en gebruikt te worden voor vissnacks.

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE

☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en dephouder voor de visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

SLECHTS 4 E.E.G.-LANDEN ONDERTEKENEN ZEERECHTKONFERENTIE

Het was sinds lang reeds duidelijk, en dit vanaf de intrede van president Reagan en de vervanging van de Carter-administratie door de ultra-konservatieve Reagan, dat de Verenigde Staten niet zouden bereid gevonden worden de slotakte van de Internationale Konferentie over het Zeerecht te ondertekenen.

Breekpunt hierin waren de eindbesluiten over de uitbating van de zeebodemrijkdom, waarin, volgens de administratie Reagan, de onderontwikkelde en de ontwikkelingslanden te veel invloed toegemeten werd in het internationale orgaan dat hiervoor opgericht zou worden. De industriële mogelijkheden moesten wel zorgen voor de financiële middelen en voor de technieken, maar zonder dat hen, in evenredigheid hiertoe, het zeggenschap in handen kwam.

Na 14 jaar onderhandelingen en sessies gehouden in verscheidene landen, wordt nu op 6 december in Kingston op Jamaica de slotakte ondertekend door 130 landen, terwijl 17 landen het niet eens zijn met alle bepalingen. Deze landen waaronder 6 landen-leden van de E.E.G., namelijk België, West-Duitsland, Groot-Brittannië, Italië, Nederland en Luxemburg, zullen echter alleen de slotakte ondertekenen, maar niet de Konventie zelf.

Met heel wat bepalingen kunnen ook deze landen akkoord gaan, zoals de 200-mijls exclusieve economische zone, het vrije verkeer door zeeëngten en in de lucht, bescherming van het milieu, enz., maar wat de reglementering betreft over de ontginning van de zeebodem, gaan er heel wat landen niet akkoord.

Wat België meer speciaal betreft, gaat ons land niet akkoord dat er een internationaal lichaam de grondstoffen door middel van een prijsregeling wil gaan controleren. Dit is dan natuurlijk hoofdzakelijk in het voordeel van diegenen die de grondstoffen voortbrengen. Anderzijds komt voor België er nog 335 miljoen fr. om de hoek kijken als ons aandeel in de oprichtingskosten en de werkingskosten van de verscheidene internationale organen, een vette kaas dus voor weer heel wat lieve vriendjes. De gezamenlijke startkosten belopen 23 miljard B.fr. Slechts 4 landen van de E.E.G. zullen, behalve de slotakte, eveneens de Konventie ondertekenen, waaronder Frankrijk, omdat het hier politiek voordelen meent te zien, Griekenland, omdat het via deze weg verwacht de rekening aan Turkije te kunnen aanbieden over geschillen in de Egeïsche Zee, Ierland omdat het meent meer voordelen hierin te vinden dan omgekeerd en Denemarken eveneens om politieke redenen. De Verenigde Staten, Israël, Turkije en Venezuela verwerpen de Konventie.

Dit belet niet, dat de Verenigde Staten bepaalde delen uit de Konventie, niet alleen zullen goedkeuren, maar zelfs zo spoedig mogelijk toepassen, aldus wat de exclusieve economische zone betreft. We vernemen dan ook, dat wellicht nog vóór het einde van dit jaar de volledige aanspraken op de rijkdommen van de 200-mijls-

zone zullen geproklameerd worden. De voordelen die sommige bepalingen inhouden worden wel ingelijfd. Hierdoor komt, langs de Atlantische en Stille Oceaan, een gebied van ongeveer 20 miljoen km² onder de absolute economische controle van de Verenigde Staten, waarin de ontginningsmogelijkheden van natuurlijke rijkdommen onmetelijk zijn. De Verenigde Staten zouden in deze zone echter wel de vrijheid van scheepsvaart, het leggen van onderzeese kabels, pipe-line's e.a. zoals door het internationaal recht gewaarborgd, eerbiedigen.

Eens te meer kan men zeggen, dat elk land slechts zijn eigen voordelen maar niet die van de gemeenschap beoogt.

"HET VISSERIJBLAD"

"Het Visserijblad" is ook verkrijgbaar bij dagbladverkopers, per los nummer, te Knokke-Heist, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.

DE SCHOTSE VISSERSHAVENS INGEDEELD VOLGENS AANVOERWAARDE

Gezien de bekendheid van onze vissers met de Schotse havens, hebben wij er aan gehouden hier de indeling weer te geven van de Schotse vissershavens volgens de waarde van de aanvoer, dit voor het ganse jaar 1981, en voor enkele volgens de hoeveelheid.

Haven	In miljoenen B. fr.
1) Peterhead	3.047
2) Aberdeen	1.474
3) Ullapool	1.320
4) Ayr	661
5) Fraserburgh	596
6) Mallaig	581
7) Shetland	390
8) Campbeltown	358
9) Stornoway	290
10) Eyemouth	274

Volgens de aangevoerde hoeveelheid komt Ullapool echter ver aan de top 110 duizend ton tegenover 82 duizend voor Aberdeen. Dit houdt dus in dat men in Ullapool veel vis binnenbrengt zoals makreel en haring die minder geprijsd wordt in de afslag. Bij gelegenheid zullen we eveneens de aanvoerwaarde van de Engelse havens volgens waarde en hoeveelheid mededelen in vergelijking met deze van de Schotse havens.

GROTE BRITSE REDERIJ TE GRIMSBY OP DE FLES

De grote Britse rederij Consolidated Ltd uit Grimsby heeft er tenslotte het bijltje moeten bij neerleggen. De rederij had nog twaalf moderne anker-seiners in bedrijf en één van haar schippers kon zelfs nog, op het laatst van 1981 tweemaal na elkaar het besommingsrekord voor ankerseiners van de haven Grimsby breken. Zo te zien dus geen aanleiding om het bedrijf te moeten stilleggen. Het zijn echter de onkosten en in de eerste plaats de grote brandstofrekeningen die de rederij de das hebben omgedaan. Alhoewel men te Grimsby zelf toch nog wijst op de te grote financiële last van de staf en het kaderpersoneel van de rederij. De top van de rederij woog te zwaar door en men kan moeilijk van directeurs verwachten dat ze hara-kiri gaan plegen, alhoewel ze nu toch ook allen op straat zitten. Men heeft getracht met leningen het schip drijvende te houden, maar zoals gewoonlijk is dit het zichtbaar begin van het einde.

Met het stilleggen van de twaalf schepen komen zowat 50 vissers op straat, terwijl dit voor de afslag van Grimsby zelf toch ook een streep door de rekening is, zo meteen twaalf vaartuigen die uit de aanvoer wegvallen.

Men had een ogenblik gehoopt dat de, voor de deur staande, verdeling van de 1,3 miljard financiële steun door de regering aan de visserij toegerekend, Consolidated Fisheries terug wat armslag zou hebben kunnen verlenen, maar de rederij heeft daar zelf niet op kunnen wachten en waarschijnlijk waren de intussen opgelopen bankschulden zo groot dat ook deze hulp totaal onvoldoende zou geweest zijn.

De vloot van Consolidated Fisheries ligt intussen op een koper te wachten. Er werden reeds onderhandelingen met een paar grote rederijen gevoerd om alle twaalf vaartuigen over te nemen, maar deze onderhandelingen hebben niet tot resultaat geleid.

De rederij is één van de oudste van Grimsby en werd gesticht begin deze eeuw in 1901. Tien jaar geleden nog, was Consolidated nog de tweede grootste rederij op IJsland. Door het verliezen van de kabeljauwoorlog kwam de eerste grote aderlating voor de rederij die verplicht werd heel wat van haar grote treilers naar de schrootwerf te verwijzen, terwijl ook enkele eenheden aan de oliemaatschappijen werden overgedragen als bevoorradingschepen voor de booreilanden.

De rederij investeerde dan in anker-seiners, gillnetters en in de paar-visserij. Ze kocht voor dit doel de moderne anker-seinervloot van het Deense type van de Bostongroep van de firma Borg die van uit Hull opereerde, waarmee in het begin twee uiteitst goede opbrengstjaren gepaard gingen. Naderhand ging het echter de berg af, terwijl de staf en het landpersoneel zelfs van 130 tot 10 man teruggebracht werd. Dit heeft echter niet kunnen baten omdat men hiermede wellicht te laat begonnen is. Anderzijds wijt men de moeilijkheden eveneens voor een deel aan de grote dok- en losserskosten die Grimsby, terwijl we er hoger reeds op wezen dat de brandstofprijzen in feite de voornaamste oorzaak zijn van het niet meer leefbaar krijgen van de visserij.