HET VISSERIJ BLAD

50

1933 - 1983

50e JAAR – PRIJS 50 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 21 OKTOBER 1983 – NR. 38

Dr. Nr.

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE
✆ (059) 32 08 21

★

HERSTELLINGEN – INRICHTEN

★

Agent en depothouder voor de visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

RESTAURANT 'T SCHUURKE

Voorhavenlaan 20, Oostende – ✆ (059) 32 36 03

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

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

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

Neem kontakt met Guido Devolder
't Schuurke ✆ (059) 32 36 03 (10885N)

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
✆ 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

✆ (050) 54 41 17 – 54 41 92

– volledig en deskundig advies en bijstand –

REDERS en VISSERS.

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE – ✆ 32.11.01

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. – 6 MAANDEN 1.000 FR. – 3 MAANDEN 600 FR. – BUITENLAND 2.200 FR. – NEDERLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR.
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE – TELEFFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 – P.C.R. 000-0418987-44 OF BANK BRUSSEL LAMBERT 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST, 8400 OOSTENDE – B.T.W. 412.522.588.
VERANTW. UITGEVER: P. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het visserijblad

Vrijdag 21 oktober 1983 – Nr. 38

DE VERKOOP VAN VERSE VIS IN DE SUPERMARKTEN

In België gebeurt de detailverkoop van verse, niet-diepgevroren vis nog altijd in hoofdzaak via de gevestigde, gespecialiseerde vishandel (viswinkels) en via de visventers met hun rijdende viswinkels of standplaatsen op openbare markten.

Vanaf hun doorbraak in de jaren '50 en '60 hebben ook de warenhuizen en supermarkten gepoogd in hun vestigingen, benevens een vaak indrukwekkend diepvriesvis-assortiment, ook verse vis te verkopen. Men kan moeilijk zeggen dat die pogingen tot nog toe zeer succesvol zijn geweest. Vergeleken met vlees is men met verse vis nergens. Het volstaat de lengte van de „rayons" vlees te vergelijken met de schaarse metertjes die voor vis zijn gereserveerd. De gemiddelde Belg besteedt ongeveer 8 tot 9 maal meer aan vlees dan aan vis, maar het is duidelijk dat die verhouding in de supermarkten volledig scheefgetrokken is ten nadele van de vis.

Uiteraard beseffen die warenhuizen zelf best dat er aan hun manier van visverkoop iets schort. Dat zelfbediening niet alles is, wordt trouwens ook in andere branches ervaren. Vandaar dat naar andere, aanvullende verkoopmethodes wordt gezocht. Zo onder meer voor fruit en groenten; in vele supermarkten kan de klant tegenwoordig zelf groenten en fruit uitkiezen, verpakken en via een automatisch weegtoestel factureren. Dit „winkeltje spelen" schijnt wel in de smaak van de kliënteel te vallen en boekt een zeker succes.

Voor fijne vleeswaren (charcuterie) en kaas blijven voorverpakte produkten voorhanden, maar daarnaast kan een nog ruimere gamma van deze artikelen ook via rechtstreekse bediening aan een speciale stand worden gekocht.

Deze nieuwe trend, die in feite een afbraak is van het systeem van volledige zelfbediening en een terugkeer naar de klassieke verkoop met bedienend personeel, wordt hoe langer hoe meer overwogen om ook bij de verkoop van verse vis terug ingevoerd te worden.

FRANS EXPERIMENT

In dit verband kan het nuttig zijn kennis te nemen van een recent experiment dat in Frankrijk plaats vond. In 1979 namelijk heeft de warenhuisketting Carrefour in de Parijse voorstad Créteil een middelgrote vestiging opgericht, met als speciaal opzet de verkoop van verse produkten en in het bijzonder van vis te stimuleren. Een studie van de markt en van de koopgewoonten van de huisvrouw leidde tot het installeren van een afdeling verse vis, voor 100 % met bedienend personeel, waarbij de vis dus volgens de aanwijzingen van de klant wordt klaargemaakt.

Uiteraard stelden het vinden van geschikt personeel en hun opleiding, vooral in het begin, bepaalde problemen. Ook kunnen vragen rijzen over de rendabiliteit van de aangewende verkoopsmethode. In de vestiging van Créteil zijn momenteel 10 personen in de afdeling verse vis tewerkgesteld. Hun salaris vertegenwoordigt 11 % van het zakencijfer, dat voor vis gemiddeld 110 miljoen Bf. per jaar bedraagt. De verse visverkoop zelf vertegenwoordigt nu ca 6 % van het totale zakencijfer, in de vestiging gemaakt. Dit is veel meer dan normaal in een supermarkt wordt bereikt.

IN BELGIE

Ook in ons land wordt door de diverse supermarkten een inspanning gedaan om de verkoop van verse vis via rechtstreekse bediening aantrekkelijker te maken voor de verbruiker. Hiervoor is men bezig visfileerders en ander gekwalificieerd personeel de nodige kennis en ervaring bij te brengen. Het is ook de bedoeling tot een groter variëteit in het aanbod te komen en een hogere graad van versheid te verzekeren. De belangrijkste supermarkt-kettingen hebben hiervoor ook aan onze kust centrale pakhuizen opgericht, die als verdeelkantoor voor diverse verkooppunten fungeren. Een typische faktor daarbij is het feit dat afgestapt wordt van het „computeriseren" van de dagelijkse bestellingen, door ze thans opnieuw via de traditionele kontakten langs de telefoon te laten gebeuren. Aldus kan het dagelijkse aanbod beter getoetst worden aan de lokale behoeften.

Ook supermarkten ervaren dat er bij de verkoop niets gaat boven het gewone menselijke kontakt van elke dag; dit geldt blijkbaar evenzeer voor de relaties binnen het bedrijf als voor de betrekkingen tussen het warenhuis en zijn kliënteel.

Klantenbinding en persoonlijk kontakt zijn de pijlers waarop de gespecialiseerde viswinkels en de visventers hun reputatie hebben opgebouwd. Beter laat dan nooit zien de warenhuizen thans in dat ook zij, om te kunnen slagen, hun verse visverkoop op een gelijkaardige basis dienen te herschikken en te reorganiseren.

GOEDE VOORUITZICHTEN VOOR NOORSE HARINGSTOCK

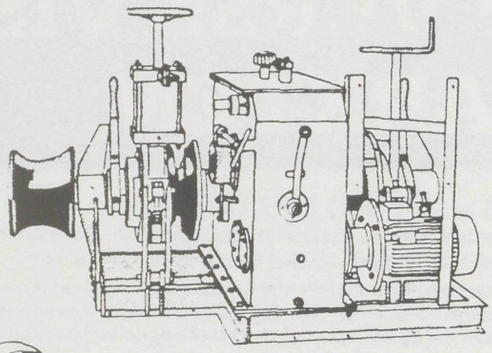
Het is voor de eerste maal in tien jaar dat de Noorse biologen een zeer goede jaarklasse van kuitschietende haring voor 1983 gemeld hebben. Hierbij komt nog dat zij dit in verscheidene gebieden vastgesteld hebben, onder meer in de Barentszee rond Spitsbergen en rond het eiland Bjornoya, hetgeen sinds lange jaren niet meer gebeurde. Men moet terug gaan tot 1973, als een der laatste redelijke goede jaren voor een stock kuitschietende haring. Hierna werd het echter, door de verder om zich heen grijpende overbevissing waarbij we zelfs van een uitmoording mogen gewagen, een echte ramp met het haringbestand, zodat men verplicht werd zware beperkingen op te leggen, zelfs tot een totaal verbod toe voor de haringvisserij voor vismeeldoeleinden.

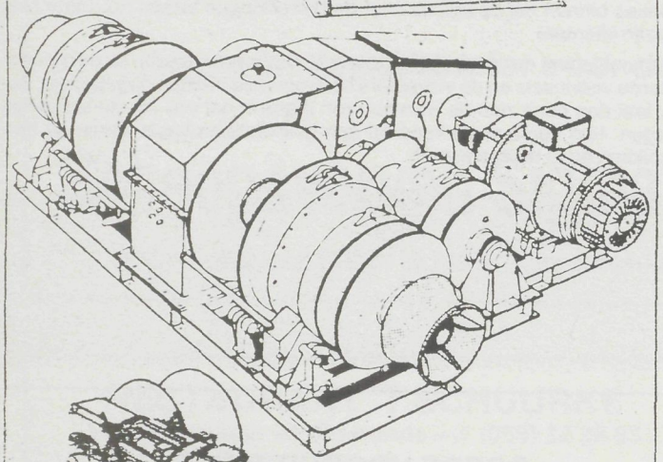
Deze thans zeer goede jaarklasse van kuitschietende haring zal dan het totaal herstel van de haring in deze gebieden verhaasten volgens een woordvoerder van het marine-onderzoekingscentrum uit het Noorse Bergen. Volgens de leider van dit Centrum zou de haringvisserij aldus binnen een drietal jaren terug een van de meest kommerciële pelagische vangstsoorten voor de Noorse vissersvloot kunnen worden. Momenteel rekent men de stock volwassen kuitschietende op 25 duizend ton.

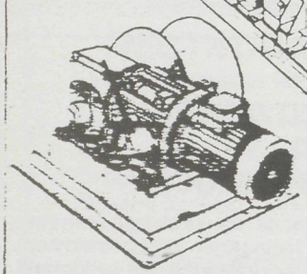
In de laatste tachtiger jaren zou dit zelfs een half miljoen ton kunnen zijn, ten minste als men verder zorg blijft dragen voor het herstel en slechts vangstkwota toestaat die de opwaartse gang van de stocks niet aantasten.

Herinneren we in dit verband dat, vooral in de jongste zestiger jaren, de Noorse haringvissers de Noord-Atlantische haring met hun industriële visserij, praktisch uitgeroeid hebben, net zoals Denemarken trouwens deed. Een praktijk die men thans, alhoewel meer gekontroleerd, toch ook aan het toepassen is op de makreel, waar de onderscheidelijke visserijvloten de vloer vegen met de hen opgelegde beperkingen.

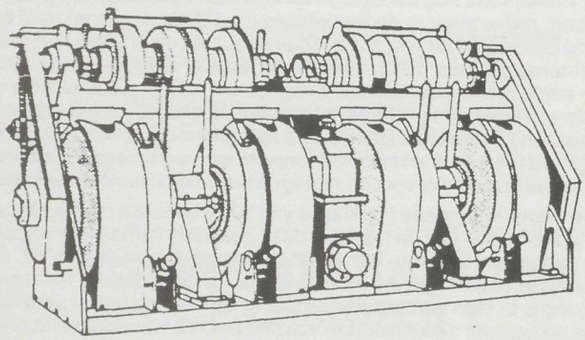
● ankerlieren ● ankerslipdraad-lieren ● bufferlieren ● hijslieren ● koppellieren ● nettenlieren ● vislieren ● verhaallieren ● mosselieren ● lieren voor: offshore, baggervaartuigen, aannemerij, afvierpontons etc.







Aandrijvingen en bedieningen: o.a. mechanisch - elektrisch - pneumatisch en overige onderlinge kombinaties.



MAASKANT LIERENBOUW

Bruinisse
tel. 01113-1710
telex 55342

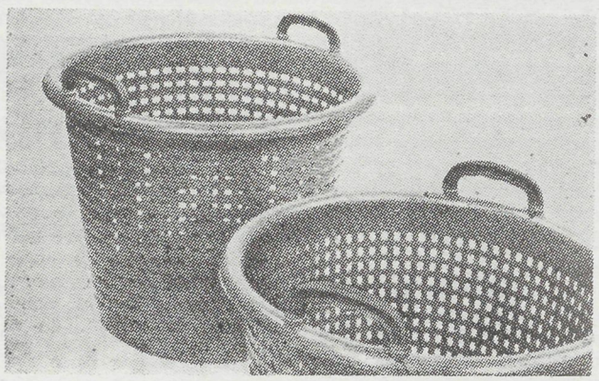
Stellendam
tel. 01879-1477
telex 26695

Correspondentieadres:
Meester Snijderweg 40
3251 LJ Stellendam

Apollinaris

- HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!
- NATUURLIJK GASHOUDEND MINERAAL WATER
- ZEER RIJK AAN MAGNESIUM

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 ✆ 059/32 29 51

Hand in Hand

Rederskaai 21, Zeebrugge ✆ 050/54.41.17

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

SCHIPPER VAN DE Z.34 „TWILIGHT" BEGING ONVERKLAARBARE BEROEPSFOUTEN

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart werd uitvoerig aandacht besteed aan de stranding van de Z.34 „Twilight". De feiten gebeurden in juni dit jaar en sedertdien ligt het vaartuig onherstelbaar beschadigd in de Oostendse vissershaven. Terzake nu. Tijdens het onderhoor geeft schipper Etienne Vanbillemont een bijna niet te verklaren uitleg en dat leidt dan tot een bemerking van een raadslid dat hij een resem niet uit te leggen beroepsfouten heeft begaan. Even de feiten herinneren. De Z.34 „Twilight" was de haven van Oostende uitgevaren, maar korte tijd later lag men al weer binnen om inderhaast nog een klus op te knappen. Nadien werd weer uitgevaren maar verder dan Nieuwpoort kwam men niet. Meteen kan de verwarde uitleg van schipper Vanbillemont beginnen. Waarom Nieuwpoort werd aangedaan? Dat gebeurde, zo zegt de schipper, omdat wij lichtere kettingen wilden aanslaan aan de netten teneinde de... kustvisserij op tong te bedrijven. Het was de bedoeling kontakt op te nemen met lokale vissers en navraag te doen waar de beste visgronden waren. Een uitleg die natuurlijk geen steek houdt want, gezien de brutotonnage van de treiler en de motorkracht mag de „Twilight" gewoon niet vissen binnen de twaalfmijlszone. Dat is bij koninklijk besluit verboden. Niettemin, zo herhaalt de schipper Vanbillemont, het was de bedoeling op ongeveer negen mijl buiten de kust een paar nachten op tong te jagen. Zo ver is het helaas niet gekomen. Reeds tijdens het binnen varen van Nieuwpoort liep de „Twilight" een verkeerde koers omdat schipper Vanbillemont een vuur verkeerd interpreteerde en bij het opnieuw uitvaren liep het helemaal falikant uit. Niettegenstaande de schipper een „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak" aan boord heeft liet hij na dit boek te raadplegen, daar waar hij helemaal vreemd was in de Nieuwpoortse haven. Door een verkeerde peiling liep zijn vaartuig tenslotte vast. Even, zo vertelt de schipper, ontstond er zelfs paniek aan boord want de motorist was dermate verschrikt dat hij gewoon over boord sprong en naar de wal zwom. Hoe het mogelijk is dat dergelijke zware navigatiefouten werden begaan weet schipper Vanbillemont niet te verklaren. Tenzij natuurlijk er na de afvaart uit Oostende overmatig misbruik werd gemaakt van drank. Schipper Vanbillemont zegt dat er slechts acht flessen drank aan boord werden gedaan waarvan één fles half werd leeg gedronken maar rijkskommissaris Carly weet beter. Hij weet te vertellen dat niet acht maar twaalf flessen cognac werden opgeslagen, waarvan er bijna vier flessen werden geledigd; anders gezegd van de twaalf flessen werden er acht terug gevonden maar, zo zegt de schipper, ik heb er geen weet van hoe die andere flessen zijn gebruikt. Hij heeft evenmin een goede uitleg hoe het mogelijk is dat hij de lichten in de haven verkeerd heeft beoordeeld. Bovendien, zo zegt de schipper, was het mijn bedoeling mijn gestrande schip aan een dukdalf vast te maken maar dat zou door de reder verboden zijn geweest omdat sleephulp onderweg was.

In een volgende zitting worden de overige vijf opvarenden onderhoord.

GEEN BEROEPSFOUTEN

De Raad deed tevens uitspraak inzake de aanvaring die zich voordeed tussen de O.303 „Girl Linda" en de tanker „Valiant Porpoise". De feiten deden zich voor op 13 augustus 1981 toen de treiler vissende was in de Ierse Zee. De nodige seinen van vissend vaartuig waren bij gezet. De „Valiant Porpoise" had dus volgens de bepalingen van I.A.R. de verplichting om uit te wijken voor de „Girl Linda" maar dat gebeurde niet. De hoofdverantwoordelijkheid voor de aanvaring berust dus bij de bevelvoerder van de tanker die niet ruim en bijtijds heeft uitgeweken voor een vissend vaartuig. Schipper en bemanning van het vissersvaartuig worden dus buiten zaak gesteld.

AANVARING

Een volgende zaak betreft de aanvaring die zich voordeed tussen de Z.506 en de Z.533. Eerstvernoemd vaartuig was wel vissend en voerde de voorgeschreven seinen maar er heerste wel een minder goede zichtbaarheid van ongeveer een halve mijl. Terzake wordt schipper Rappé Eric van de Z.506 onderhoord. Die heeft geen uitleg hoe de aanvaring zich heeft voorgedaan. Wel geeft hij toe geen aandachtseinen te hebben gegeven terwijl de radar op range drie was afgesteld en dat is volgens de Raad verkeerd in de gegeven omstandigheden. Hierdoor zocht de schipper onnodige risico's. De schipper vertelt nog dat hij even de radar niet bekeek omdat hij een nieuwe papierrol op de dieptemeter wilde aanbrengen; dat neemt ongeveer vijf minuten in beslag maar tussendoor keek hij wel naar buiten, zegt de schipper, die zich alleen in de scheepsbrug bevond.

OVERTREDINGEN TEGEN VERKEERSSCHEIDINGSSTELSEL

Diezelfde Eric Rappé moet zich nadien nog verantwoorden voor een verkeerde navigatie nadat hij zijn vaartuig in de Dover Strait foute koers liet lopen t.a.v. het routeringssysteem. Hij betwist de feiten evenwel met te stellen dat hij zich niet in de positie bevond die werd opgegeven door de Engelse kustwacht. Niettemin, gezien het al de derde gelijkaardige overtreding is die de schipper beging, wordt door rijkskommissaris Carly een schorsing van tien dagen gevorderd?

★ ★ ★

Een tweede geval van overtreding tegen het verkeersscheidingsstelsel werd begaan door schipper Vantorre André. Deze had roerganger Delanghe een bepaalde koers opgegeven maar door niet uit te leggen handelingen was het vaartuig volledig uit koers gelopen. De Z.589, want om dit vaartuig gaat het, werd in overtreding genomen door de Engelse kustwacht. Gezien het de eerste keer is dat schipper Vantorre zich voor gelijkaardige feiten moet verantwoorden, vordert rijkskommissaris Carly slechts een schorsing van vier dagen.

VISSEN BINNEN TERRITORIALE WATEREN

Tenslotte was er nog het dubieus geval van schipper Puystiens William die met zijn treiler, de N.22, in overtreding werd genomen om te vissen binnen... de driemijlszone, niet de voorgeschreven lichten voerde en bovendien nog zware wekkers aan de netten had zitten. De schipper geeft eerlijk toe dat hij op amper een anderhalve mijl van het strand op tong aan het vissen was en dat mag natuurlijk niet. Rijkskommissaris Carly toont zich helemaal niet mals voor schipper Puystiens want hij vordert een schorsing van acht dagen omdat hij het als een verzwarend feit aanziet dat op de N.22 niet de lichten van een vissend vaartuig werden gevoerd.

UW STEUN IN
DROEVIGE DAGEN

Begrafenissen - Crematies
en voorafregelingen

LUC SERVATY

de begrafenisondernemer waar
de mens centraal staat;
waar op de eerste plaats
«DIENST» verleend wordt.

Torhoutsesteenweg 204, 8400 Oostende
(059) 50 25 43
Leffingestraat 130, 8400 Oostende
(059) 50 25 40

Paul HOSTYN

Ten dienste van de VISSERIJ
CENTRALE VERWARMING
SANITAIR — ZINKWERK
Onderhoudsdienst verzekerd

Tel. (059) **32.31.80**

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

NETTENVERBOD IN ZEEGEBIEDEN TEN WESTEN VAN SCHOTLAND

Bij verordening van 11 oktober 1983, wordt het gebruik van trawlnetten, Deense zegennetten (snurrevod) of soortgelijke netten, alsmede ringzegens en andere ringnetten, verboden in zeegebieden ten westen van Schotland vanaf 15 oktober 1983 tot en met 31 maart 1983. Deze verordening is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

PARITAIR COMITE VOOR DE ZEEVISSERIJ

Met betrekking tot de aanwending van de bijkomende loonmatiging ten voordele van de tewerkstelling, verscheen in het Belgisch Staatsblad van 18.10.1983 het K.B. van 11.8.1983, waarbij algemeen verbindend wordt verklaard dat de kollektieve arbeidsovereenkomst van 26.5.83 gesloten in het Paritair Comité voor de zeevisserij betreffende de aanwending van de bijkomende loonmatiging ten gunste van de tewerkstelling.

Deze kollektieve arbeidsovereenkomst luidt als volgt:

Art. 1. Deze collectieve arbeidsovereenkomst is van toepassing op de werkgevers en werklieden, met inbegrip van de leerlingen, van de ondernemingen welke onder het Paritair Comité voor de zeevisserij ressorteren.

Art. 2. Deze collectieve arbeidsovereenkomst is gesloten bij toepassing van de artikelen 6 en 8 van het koninklijk besluit nr. 181 van 30 december 1982 tot oprichting van een Fonds met het oog op de aanwending van de bijkomende loonmatiging voor de tewerkstelling, en van artikel 3, § 3, 3° van het koninklijk besluit nr. 185 van 30 december 1982 houdende de organisatie, voor de kleine en middelgrote ondernemingen, van een specifiek stelsel voor de aanwending van de loonmatiging voor de tewerkstelling.

Art. 3. De contracterende partijen gaan de verbintenis aan om een bijzondere regeling in te stellen voor het personeel van de subsector «productie-varend personeel», waardoor de beroepsloopbaan van de betrokkenen wordt ingekort.

Art. 4. De contracterende partijen gaan de verbintenis aan om het contingent vislossers en -sorteerders gedurende de jaren 1983 en 1984 te behouden op mistens 150 personen.

Art. 5. De contracterende partijen gaan de verbintenis aan om de collectieve arbeidsovereenkomst gesloten op 17 december 1982 tot wijziging van de statuten van het «Waarborg- en Sociaal Fonds voor de Zeevisserij», algemeen verbindend verklaard bij koninklijk besluit van 8 april 1983, gedurende de jaren 1983 en 1984 niet op te zeggen.

Art. 6. In de subsector van de visgroothandel (pakhuizen) wordt overgegaan tot drie ten honderd compenserende indienstnemingen, rekening houdend met de omstandigheid dat slechts vanaf 15 december 1983 geschoolde arbeidskrachten ter beschikking zullen zijn.

Art. 7. De contracterende partijen gaan de verbintenis aan om wat de subsector van de visgroothandel (pakhuizen) betreft, de mogelijkheid van arbeidstijdverkorting te onderzoeken tijdens het eerste kwartaal van het jaar 1984.

Art. 8. De collectieve arbeidsovereenkomst heeft uitwerking met ingang van 1 januari 1983 en geldt tot en met 31 december 1984.

Het is in feite zo, als men een loonmatiging voorstelt, waarbij men dan in de eerste plaats niet denkt aan loonvermindering, maar aan het in de hand houden van loonindeksen en programmatieopslagen, deze loonmatiging absoluut noodzakelijk is opdat de bedrijven het hoofd boven water zouden kunnen houden. Als men echter de loonmatiging aanwendt om bijkomende lasten op te leggen, zoals het verplicht bijnemen van werknemers en/of stagairs bij middel van kompenserende indienstnemingen (3 %) dan heeft men in feite niets bereikt met de loonmatiging.

En wat verstaat men onder arbeidsduurverkorting? Is dit met behoud van de totale wedde, of met een evenredige inkrimping van het loon. Met de ene hand geven en met de andere hand dubbel wegnemen is zeker geen matiging. Anderzijds is zowel de zeevisserij als de zeevishandel en verwerking van vis ten zeerste afhankelijk van de aanvoer zodat men hier moeilijk kompenserende indienstnemingen kan opleggen. Door de syndikaten wordt dit gemakkelijk over het hoofd gezien. Repen snijden uit andermans leder is voor hen schering en inslag.

Voor uw **AANKOPEN** van
PLASTIC BENNEN
(voor visserij en vishandel)
RUBBER REDDINGVLOTTEN
LICHTE FUEL
MAZOUT — SMEEROLIEN
BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD
MAZOUT- en OLIEFILTERS
KUNSTVEZELS — TOUWWERK
GARENS en NETTEN
BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI
(voor schepen, auto's, vrachtwagens)
BIJ

SCAP SV
HENDRIK BAELSKAAI 27 — OOSTENDE

FAKKEL VAN DE ZEE

Zaterdag greep in Oostende de plechtigheid van de Fakkel van de Zee plaats. Na een optocht naar het monument der zeelieden werden aan dit monument verschillende bloemkransen neergelegd; zo ook namens de plaatscommando van de Zeemacht.

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Op weg naar de thuishaven kreeg de Z.526 met een zware storm te kampen. Hierdoor braken de twee bakboordpalen. Hierdoor werd de visboel buiten boord geslagen alsook een van de voorpalen die niet meer gerecupeerd kon worden. Nadat men de visboel had binnen gezet werd de terugreis verder gezet.

■ Tijdens het vissen sloegen de beide visboelen van de N.720 vast aan een onbekend onder water zittend voorwerp. Tijdens het winden om de boelen vrij te krijgen werd vastgesteld dat deze verstrengeld zaten. Toen de netten toch vrij kwamen en werden ingehaald werd vastgesteld dat de kuiltouw van de bakboordboel in de schroef was terecht gekomen. Pogingen werden gedaan om het euvel te verhelpen maar die bleken vruchteloos. Noodgedwongen diende men de sleephulp in te roepen van de „Zeetijger" die het vaartuig naar Oostende sleepte.

■ Bij het draaien over stuurboord om een wrak te ontwijken brak aan boord van de O.309 de sletsblok van het achterschip. Hierdoor kwam een korretouw in de schroef terecht. Toch slaagde men er in de schroef weer vrij te krijgen maar bij nazicht stelde men vast dat er water binnen kwam door de pakking van de schroefas. Terug in de thuishaven werd op de slipway vastgesteld dat een blad van de schroef geplooid was alsook de stevenbus en kaatspot beschadigd. Tevens werd schade vastgesteld aan het roer en de koerkoning.

DIAMANTEN BRUILOFT IN VISSERIJMIDDENS

Zoals wij in een vorige bijdrage hebben gemeld vierde het echtpaar Pierre Barbaix-Maria Kimpe vorige week de diamanten bruiloft en dat werd op een luisterrijke wijze gevierd. Hierboven en hiernaast twee beelden van die viering. Bovenstaand de ganse familie tijdens het verlaten van de dekanale kerk Sint Petrus en Paulus waar een dankmis werd opgedragen. Hiernaast het viergeslacht van de familie Barbaix met Petrus Barbaix (79), Pierre Barbaix (48), Philippe Barbaix (22) en Franky Barbaix (3). Het vierende echtpaar kreeg tevens de medaille van de Koning overhandigd door burgemeester Goekint.

MAIDENTRIP VOOR DE N.346 VAN REDER AESAERT ALAIN

Aesaert Alain, de zeer goed bekende reder uit Nieuwpoort, heeft vrijdag jl. voor de eerste maal met zijn vaartuig, de N.346, in de stedelijke vismijn van Nieuwpoort geveild. De meesten onder ons herinneren zich nog hoe Alain op onfortuinlijke wijze de N.710 „Tracy" verloor. Doch met zijn eigen gekende en dynamische werkkracht schafte hij zich opnieuw een vaartuig aan. Het werd de N.346 „Broeder Annobert" van Legein François. Het vaartuig heeft een bruto-tonnemaat van 51,66 Brt en is uitgerust met een motor Deutz van 190 pk. Het vaartuig kreeg de welluidende en voor Alain de veelbetekenende naam „Martine". Momenteel bedrijft de N.346 de gullenvisserij in span met de N.575 „Francine" van Beuckels Charles. De bemanning van de N.346 is als volgt samengesteld. Schipper Aesaert Alain, motorist Gonzaeles Wilfried, matroos Ryckewaert Charles en scheepsjongen Wittrock Frankie. Vrijdagmorgen heeft Alain en zijn bemanning dan de eerste vangst verkocht. Het ceremonieel te Nieuwpoort wil dat een uitgelezen koopje eerst verkocht wordt en de koper hiervan wordt dan als peter van het vaartuig uitgeroepen. Voor de N.346 ging het om een koopje herders dat verkocht werd tegen 464 fr. het kg. en toegewezen werd aan Michel Vanelverdinghe.

Michel is de uitbater en eigenaar van de goed gekende viswinkel „La Renoméé", gelegen Kaai 30, te Nieuwpoort. De peter kreeg (dat is in Nieuwpoort ook al een traditie) hierbij vele zoenen van de lieftallige echtgenote van de reder. Dit gebeurde onder het handgeklap van de vissers en kopers, evenals onder het oog van der mijndirekteur Hovaere G. die de nieuwe reder en zijn bemanning in naam van het stadsbestuur het allerbeste wenst. De mijndirekteur verontschuldigde de Schepen van Visserij Bendels R. die wegens ambtsverplichtingen niet aanwezig kon zijn. Door het stadsbestuur werd aan de peter en aan de nieuwe reder en zijn bemanning in het bureel der stedelijke vismijn een receptie aangeboden.

AFSPRAKEN S.C.A.P. - HULP IN NOOD

Onze lezers worden er aan herinnerd dat de heer VANDENBERGHE Prosper, direkteur van S.C.A.P. en Hulp in Nood, slechts OP AFSPRAAK te spreken is en dit zoveel mogelijk tussen 10 en 12 uur.

„VAN MANNEN EN DE ZEE"

door Marcel Poppe

(tweede druk)

Prachtig boekje over een eeuw Vlaamse Zeevisserij, welke in al zijn kleuren en geuren de werkelijke geschiedenis is van onze Vlaamse Zeevisserij van de hand van iemand die door en door onze vissers en visserij kent en waarvan de weergave een brok geschiedenis is, eigen aan de werkelijke belevenissen in onze visserij. Het telt 64 bladzijden en is rijkelijk geïllustreerd.

Het boekje is verkrijgbaar tegen de prijs van 175 fr., BTW inbegrepen, + 16 fr. verzendingskosten, te storten op nr. 000-0418987-44 van de drukkerij Nieuwsblad van de Kust.

A.v.d.Velden

Levering en reparatie van:
- Hydraulische stuurmachines
- Hydraulische aandrijvingen van Lieren, Winches en nettenrollen
- Vaste roeren en speciale flaproeren

Leertouwer v.d. Velden

Levering en reparatie van:
- Automatische piloten
- OKI radars
- Honda echoloden en sonars
- Shipmate Decca ontvangers en plotters
- Marifoon en radio-telefonie installaties

Dorpsstraat 67a – 2931 AD Krimpen a/d Lek – Tel.: 01807 - 1 15 77 – Telex 24532
Filiaal: Harlingen – Noorderhaven 4 – Tel.: 05178 - 30 77

GEBREK AAN TIJD BIJ DE E.E.G.-AMBTENAREN!

Moest men niet beter weten, dan zou men werkelijk geneigd zijn te veronderstellen dat de E.E.G.-ambtenaren het zo lastig en moeilijk hebben, dat zij de tijd ontberen om de vragen te beantwoorden, die men de Commissie van de Europese Gemeenschappen stelt, vooral dan in verband met de zeevisserij.

We geven hier dan ook een bloemlezing van, door leden van het Europees Parlement gestelde vragen in verband met de visserij, en waarbij op de gestelde tijd (drie maand) niet geantwoord werd en waarschijnlijk nooit zal geantwoord worden.

De lezer zal hierdoor ten zeerste gesticht zijn en eigen konklusies trekken. Voeg daar bij de grote wedden, vergoedingen allerhande die de E.E.G.-ambtenaren toegewezen worden, dan kan men zo begrijpen welke luilekkere job zij hebben.

Hier volgen dan de vragen zonder antwoord:

Vraag gesteld door de heer Mark Clinton op 22-6-1983:

Communautaire financiering van visserijonderzoek:

Kan de Commissie de titel aangeven van het visserijonderzoekproject, de steun die is verleend, de totale kosten en de duur van het project alsmede de naam van het researchinstituut dat dit onderzoek sedert 1976 heeft verricht?

Dit bleef nu nog zonder antwoord.

Buitengewoon sociaal recht in de visserijsektor.

Vraag gesteld door Rudolf Windekind 21/6/83:

Kan de Commissie uiteenzetten waarom zij van mening is dat het gerechtvaardigd is voor de verbetering van de situatie in de visserijsector een buitengewoon sociaal recht te creëren, terwijl daarentegen de verwezenlijking van sociale beleidsdoelstellingen in andere economische sectoren een zuiver nationale aangelegenheid blijft?

Brevet van bekwaamheid voor vissers:

Vraag gesteld door Mvr. Sylvie Le Roux 1/7/83.

Is de Commissie voornemens de Lid-Staten in het kader van het onlangs aangevatte gemeenschappelijk visserijbeleid aan te bevelen conventie 125 van de IAO inzake het brevet van bekwaamheid voor vissers te ratificeren?

Haringstand:

Vraag gesteld door Lord O'Hagan 4-7-'83:

Men is in het algemeen verontrust over de haringstand op lange termijn in en rond de Noordzee.

1. Is de Commissie van oordeel dat de voorraden toereikend zijn?
2. Welke maatregelen worden thans genomen om de haringstand te beschermen?
3. Acht de Commissie deze maatregelen doeltreffend?
4. Beschikt zij over het nodige gezag om de door de communautaire wetgeving vastgestelde maatregelen naar behoren te doen naleven?

Makreel 1982:

Vraag gesteld door Robert Battersby 4-7-'83.

Kan de Commissie de volgende gegevens verstrekken:

1. de aan Nederland toegestane makreelquota voor 1982;
2. de totale tonnage makreel die Nederlandse vissersboten in 1982 in Nederland aan land hebben gebracht;
3. de totale tonnage makreel die onder de vlag van een der Lid-Staten varende vissersboten in 1982 in Nederland aan land hebben gebracht;
4. de totale tonnage makreel die Nederland in 1982 naar andere Lid-Staten heeft uitgevoerd;
5. de totale tonnage makreel die Nederland in 1982 uit andere Lid-Staten heeft ingevoerd;
6. de totale tonnage makreel die Nederland in 1982 naar derde landen heeft uitgevoerd;
7. de totale tonnage makreel die Nederland in 1982 uit derde landen heeft ingevoerd;
8. de totale tonnage door Nederland uitgevoerde makreel waarvoor uitvoerrestitutie is aangevraagd, alsmede het overeenkomstige bedrag in Ecu;
9. de totale tonnage door Nederland uitgevoerde makreel waarover uitvoerrestitutie is verleend en het betaalde bedrag in Ecu;
10. de totale in Nederland op 31 december 1982 opgeslagen tonnage makreel?

ALLERLEI

■ De in zee levende zoogdieren hebben allemaal een zeer grote eetlust. De 170 duizend rond Alaska levende walrussen samen met de ongeveer 2 miljoen andere zeezoogdieren waaronder de zeerobben de voornaamste zijn, zouden volgens berekeningen van marine-biologen toch verantwoordelijk zijn voor het jaarlijks verorberen van zowat 5,8 miljoen ton vis (!). Opgedragen aan „Greenpeace" en andere kwelers die er voor zouden zorgen dat de vissers binnen afzienbare tijd, geen vis meer, maar zoogdieren in hun netten zullen vangen.

■ Ook in de rationalisering en modernisering bij de bouw van vissersvaartuigen is er de jongste jaren heel wat weg afgelegd. De „Northern Glacier", een Amerikaans faktorijschip dat zijn vangst aan boord verwerkt en invriest, pas gebouwd op een werf bij Washington om ingezet te worden in de poolwateren van Alaska, heeft met zijn 61 meter lengte en met slechts 40 man aan boord, éénzelfde vangst- en verwerkingskapaciteit als het 15 jaar eerder gebouwd 89-meter lange faktorijschip „Artic Trawler" met 56 man aan boord. Het kleinere faktorijschip vist met nettuig met dezelfde opening, beschikt over eenzelfde motorvermogen in een veel kleiner machineruimte en ook de visverwerkings- en fileermachines nemen voor eenzelfde kapaciteit heel wat minder ruimte in. Zijn de oudere vaartuigen ekonomisch niet meer rendabel, dan is de zaak met de nieuwe faktorijschepen terug opgelost.

BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1983

Dit boekwerk is verkrijgbaar door storting van 1.200 fr., vermeerderd met 72 fr. BTW (niet verschuldigd voor levering aan boord van vissersvaartuigen) en de verzendingskosten, ten bedrage van 120 fr. op, hetzij postrekening 000-0418987-44, hetzij bankrekening Brussel Lambert 384-1605797-46, op naam van Drukkerij Nieuwsblad van de Kust te Oostende.

GEEN ENKEL EXEMPLAAR WORDT TOEGEZONDEN ZONDER VOORAFGAANDE BETALING.

WAAR VERKRIJGBAAR?

De „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak" is verkrijgbaar:

IN BELGIE:

Drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.
Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende.
Beroepsvereniging Hand in Hand, Rederskaai 21, te Zeebrugge.
OVA, Vismijn, Oostende.
Martin en Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen.
Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

IN NEDERLAND:

IJmuiden Stores, Trawlerkade 44, IJmuiden.
Fa Harri, Prins Hendrikkade 90, Amsterdam.
Maritiem, Vissersweg 46 te Scheveningen.
Observator, Steenhouwerstraat 15, 3200 Hoogvliet.
Van Beelen, Middenhavenweg 58, IJmuiden.
Coöperatieve Inkoopvereniging, Texel.

De kostprijs in Nederland bedraagt 1.200 F., vermeerderd met 135 F. voor verzendingskosten. Bestellingen kunnen eveneens geschieden door storting op een van de eerder vernoemde rekeningnummers. Pas na ontvangst van de storting wordt de bestelling uitgevoerd.

NIEUWPOORTENAAR BOUWT GARNAALTOEVOERMACHIENE

De 34-jarige Nieuwpoortenaar Christiaan Vanthuyne, die in het Nieuwpoortse havengebied een werkplaats runt, heeft een nieuw soort machine gebouwd die de arbeid aan boord van de garnaaltreilers voor een flink stuk moet verlichten. Het gaat om een garnaaltoevoermachine, zo zegt Christiaan Vanthuyne, die niet alleen tijd- maar ook arbeidsbesparend is. Dat is gebleken nadat aan boord van de N.782 „Nancy" van de gebroeders Guilleman zo'n toestel werd ingebouwd. Nieuw is het systeem eigenlijk niet want dat werd vrij overvloedig in de praktijk gebracht in het Nederlandse vissersplaatsje Lauwersoog waar reeds zo'n 20 garnaaltreilers een soortgelijke installatie aan boord hebben. Alleen, in Nederland kost zo'n machine zeer duur in vergelijking met het apparaat dat door Christiaan Vanthuyne wordt gekonstrueerd en dat voor een zelfde rendement.

Vorige week vrijdag spraken wij met de gebroeders Guilleman en die toonden zich biezonder opgetogen over de toevoermachiene van Christiaan Vanthuyne. De vangst wordt veel vlugger gesorteerd en bovendien is de tijd van de schop, waarmee de vangst werd geschept, voltooid verleden tijd. Trouwens, op het ogenblik dat wij te Nieuwpoort verbleven, kwam ook een Oostends reder even polshoogte nemen.

De garnaaltoevoermachine, die in inox is gekonstrueerd, bevindt zich op het achterschip en is biezonder vernuftig ingebouwd teneinde een maximum aan rendement te verzekeren. Waar de kuil van het net vroeger op dek werd geledigd, wordt dit nu gedaan in de vergaarbak van waaruit dan een lopende band vertrekt die uitmondt in de eigenlijke sorteermachine. Daar wordt de garnaal van de rest gescheiden waarbij de onbruikbare afval, met ondermeer kleine visjes, terug in zee terecht komt via een goot. De tijd van de schop en de zeef, zoals een oude visser dat noemde, lijken nu wel definitief achter de rug en er is zelfs sprake dat men op een vaartuig met drie opvarenden, één man zou kunnen uitsparen. In ieder geval toonden de gebroeders Guilleman zich biezonder opgetogen. De arbeid is veel minder zwaar geworden, zeggen zij, en dat is biezonder belangrijk.

Schippers, verzorgt bijzonder uw gevangen vis. Het verhoogt de kwaliteit. Indien u hierdoor iets minder vangt, wordt u ruimschoots vergoed door een betere prijs.

STABILISATOREN OP VISSERSSCHEPEN TEGEN HET SLINGEREN

Het is zo ver in Frankrijk! Dat wil zeggen dat er voor de eerste maal een vissersvaartuig met stabilisatoren zal uitgerust worden tegen het slingeren. Wel kent men dit systeem reeds bij de ferries en kruisvaartschepen waar het reeds zijn nut heeft bewezen.

Het is schipper-reder Camille Gouzien die een nieuwe 24-meter laat bouwen die in feite, als we het zo mogen uitdrukken, als proefkonijn zal optreden.

Het stabilisatorenmekanisme bestaat uit 2 vinnen die voor wat het 24-meter lange vaartuig betreft onderaan het vaartuig, langs beide zijden van de kiel aangebracht worden. Ze beslaan elk een oppervlakte van 0,10 m^2 of 1.000 cm^2. Ze kunnen in hout, metaal of in plastiek vervaardigd worden en kunnen zich bewegen in een vertikaal plan. In de luchtvaart gebruikt men ook dergelijke vinnen als stabilisatoren maar deze bewegen zich in een horizontaal plan. Een hydraulische gyroscoop die in de brug geplaatst is, speurt de komende slagzij aan evenals de sterkte hiervan en stuurt, via electro-sluisdeuren, deze waarneming door naar de stabilisatoren die aldus reeds de houding aannemen die de invloed van de slagzij tegen gaat. Bij het naar de visserij lopen en terug keren, namelijk bij grotere snelheid, wordt aldus 80% van het rollen en slingeren vermeden. Bij het vissen, wanneer de snelheid van het vaartuig heel wat kleiner is, maar hierdoor het schip ook veel minder slingert omdat ook het net in die zin inwerkt, gaat er, van hetgeen nog overblijft aan slingeren, toch nog 35% af.

Het belang van stabilisatoren in de visserij

Het slingeren is de oorzaak van heel wat ongemakken, namelijk onpasselijkheid (vooral voor de beginnelingen), oorzaak van struikelen en vallen aan boord met heel wat been-, pols- en armbreuken, aanstichter van ziekten van de wervelkolom, verantwoordelijk voor het verschuiven van losmateriaal aan boord, enz. Het werk aan boord van een vissersvaartuig kan, door het aanbrengen van stabilisatoren, in betere omstandigheden gebeuren en verhoogt aldus het rendement van de vissers.

Inbouwkosten

Het is duidelijk dat onze lezers heel wat belang zullen stellen in de kosten van aan- of inbouw. Voor een vaartuig van 21 meter komt dit toch nog altijd op iets boven één miljoen B.fr. Een zware kost op het eerste zicht, maar wat kost bijvoorbeeld het binnenlopen met een gekwetst bemanningslid aan boord, en wat brengt de installatie van dit systeem meer op dank zij een beter rendement van het vaartuig? Een even groot voordeel is daarbij dat het minder slingeren als resultaat geeft een gevoelige besparing van brandstof. Een slingerend schip verliest inderdaad aan snelheid door verhoogde weerstand in het water.

Door het minder slingeren komt ongeveer 15 tot 20% van de romp minder in kontakt met het water waardoor het vaartuig lichter vaart.

Een ongemak voor het vaartuig van onze Franse reder-schipper is het feit dat de bouwplannen geen stabilisatoren voorzagen zodat deze nu niet kunnen aangebracht worden zoals de firma, die deze levert en plaatst, het graag had gewild. Inderdaad nam de reder slechts de beslissing nadat de kiel en een groot deel van de romp klaar waren. In elk geval kijkt de visserij uit hoe het systeem op dit eerste vissersvaartuig zal uitdraaien. Indien dit meevalt komen er waarschijnlijk méér bij volgende nieuwbouwen.

IERS VANGSTQUOTA VOOR MAKREEL

Door het Europees parlementslid voor Ierland, Mark Clinton werd hieronder volgende vraag gesteld, waarop door de Commissie een antwoord werd gegeven. Zowel vragenstelling als antwoord zijn van belang omdat het weerom eens bewijst dat alle landen van de Gemeenschap altijd overtuigd zijn, dat zij tekort gedaan worden en hun deel niet krijgen van de EEG-visserijkoek. Ook deze vraag dateert van 25 mei 1983 zodat er ook nog al wat tijd is overgegaan met het antwoord.

Vraag: Vangstquota voor makreel

Is het de Commissie bekend dat de Ierse visserijindustrie in het bijzonder afhankelijk is van de aanvoer van makreel, die ongeveer tweederde uitmaakt van de totale hoeveelheid aangevoerde vis?

Deelt de Commissie de mening dat een vermindering van 32% van de voorgestelde vangstquota voor makreel voor Ierland indruist tegen de geest van de resolutie van Den Haag die bedoeld was om de ontwikkeling van de Ierse visserijindustrie mogelijk te maken?

Deelt de Commissie de mening dat de gevolgen van de overbevissing van de westelijke en oostelijke makreelbestanden onevenredig ten laste komen van de Ierse makreelvissers?

Wat denkt de Commissie voor te stellen om aan deze toestand verbetering te brengen?

Antwoord van de heer Contogeorgis namens de Commissie

Ja. Van alle soorten waarvoor quota en een TAC gelden, vormt makreel 54% van het totale Ierse quotum; omgerekend in kabeljauwequivalent komt makreel overeen met 32% van het totaal.

In het kader van Den Haag is de Ierse Preferentie voor de Westelijke Makreelbestanden vastgesteld op 23.134 ton, terwijl in het laatste voorstel van de Commissie voor Ierland een quotum van 61.440 ton is opgenomen. De Voorzitter van de Raad heeft op 28 juni 1983 in overweging gegeven dit quotum op te trekken tot 70.400 ton. Indien de Raad dit voorstel aanvaardt, zou het quotum met 12% worden verminderd ten opzichte van 1982. Dit resulteert uit een vermindering van de TAC om de bestanden op peil te kunnen houden. Als gevolg van de resolutie van Den Haag heeft de Ierse visserijindustrie een sterke groei gekend maar omdat de bestanden nu eenmaal beperkt zijn en ook rekening moet worden gehouden met de belangen van de andere Lid-Staten kan deze groei niet onbeperkt doorgaan. Overigens is de ontwikkeling van de Ierse visserijindustrie niet alleen afhankelijk van verhoogde quota.

De Commissie is niet van mening dat de gevolgen van de overbevissing van de westelijke en oostelijke makreelbestanden, waarin de Ierse visserij een niet gering aandeel heeft gehad, onevenredig ten laste komen van de Ierse makreelvissers, die in 1983 over hetzelfde percentage van de TAC kunnen beschikken als in 1982.

Derhalve ziet de Commissie geen aanleiding op dit punt maatregelen te nemen.

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Het is een week geweest met erg dure vis. Prijzen voor kabeljauw oplopend tot 165 fr., de gul tot 130 fr. Vlaswijting boven de 100 fr., schelvis tot bij de 90 fr. Vooral ronde soorten die peperduur waren ook al weer door het gebrek aan vis uit Denemarken en Nederland.

Toch ook wat minder dure soorten. We vermelden in de eerste plaats tong, verder ook rog en haai. De soorten werden nog wel aan renderende prijzen verkocht, hier lag de prijs echter nog binnen het redelijke.

Kleine wijting is ook al weer gestegen naar 40 fr. het kg., meteen werd voor de grote sortering tot bij de 70 fr. gegeven. Schol was erg schaars, mede hiervoor werd er tussen 58 en 70 fr. betaald. Steenschol bleef enigszins ten achter, grote sortering kreeg wel tot 150 fr., de middensortering haalde amper 100 fr. en kleine schommelde volgens de kwaliteit tussen 18 en 60 fr.

De tongprijzen waren wel hoger dan verleden week. Kleine tong kreeg alweer tot 175 fr. en de middensoorten noteerden tussen 220 en 240 fr. Lappen, die erg schaars waren, kregen tot 308 fr. Staartvis was ook erg weinig op de markt, hierdoor kregen de IJslandse sorteringen tussen 260 en 285 fr. het kg. Tarbot liep weer op tot dicht bij de 400 fr. en voor griet noteerden we tussen 130 en 230 fr.

De haringvisserij was ook tijdens de voorbije week een flop. Slecht weer belette het uitvaren of een regelmatige visserij. De vangsten waren daarom doorgaan erg klein. Zij die nog een visreis verkozen boven het inzetten van het seizoen op 1 oktober schijnen dus gelijk te krijgen, vooral nu de visprijzen op zo'n ongewoon hoog peil liggen.

Garnaal kregen we alleen op het einde van de voorgaande week. De prijs varieerde tussen 70 en 100 fr. het kg.

VRIJDAG 14 OKTOBER 1983

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
N.41	7	55	—	167.468
O.229	8	70	—	162.897
MONKEY BANK				
O.114	15	330	—	877.281
WEST				
O.285	13	245	—	618.651
KRP				
O.123	10	70	2.500	582.653

MAANDAG 17 OKTOBER 1983

KREEFTENPUT				
N.723	10	70	1.350	361.435
MONKEY BANK				
O.141	14	225	—	605.298
O.243	14	345	—	915.443
IJSLAND				
O.318	18	630	—	2.128.429
WEST				
N.752	11	135	—	372.948
N.40	4	85	—	304.604
Z.502	11	190	—	560.324
N.597	7	150	—	410.897
O.274	13	210	—	507.306
O.134	10	130	—	344.751
O.35	13	190	—	761.796
NOORD				
G.O.54	—	120	3.000	1.551.101

DINSDAG 18 OKTOBER 1983

MONKEY BANK				
N.706	15	370	—	1.073.649
KUST				
O.309/N.719	75	9.900	—	237.704
O.127/303	—	226	6.600	—
310.460				
O.135/275	—	140	5.900	—
179.000				
N.3/232	—	115	12.100	—
334.966				
O.26/306	—	345	—	—
158.620				

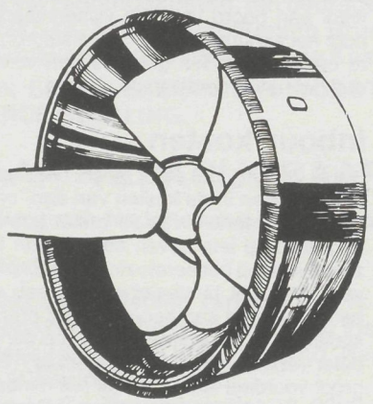
WOENSDAG 19 OKTOBER 1983

KANAAL				
Z.499	80	2.000	—	618.859

VAN VOORDEN GROEP

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL
HODI ZALTBOMMEL
PROMAC NEDERLAND
VAN VOORDEN PROP. REPARATIE

ONZE KWALITEIT IS UW KRACHT



HODI

Straalbuizen en straalbuisroeren voor zeer effektieve rendementsverbeteringen.

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

Reparatie Van Voorden Belgie
Dijkstraat 7
Rupelmonde
Tel.: 03-774 20 51

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 17 oktober 1983

Grote schelvis	96,00/108,00
Mid. schelvis	75,00
Kleine schelvis	44,00
Kabeljauw	117,00/130,00
Gul	100,00
Wijting	
Schaat	106,00/107,00
Zeebaars	70,00/ 76,00
Leng (witte)	69,00/ 71,00
Blauwe leng	90,00/ 98,00
Schartong (Schotse schol)	33,00/ 36,00
Heilbot	180,00/245,00
Koolvis	34,00/ 43,00
Hondstong (mieten)	70,00/ 7,00
Zeewolf	69,00
Staart	254,00/273,00

Verwachtingen

VRIJDAG 21 OKTOBER

NOORDZEE: O.216 (550 m. ttz. 250 kab.-gul, 220 totten, 30 shelfcod, 30 rog, 20 steenschol en mieten)

MAANDAG 24 OKTOBER

IJSLAND: O.129 (150 bonen, 100 kools, 80 leng, 110 kab.-gul, 15 gutvis, 15 varia)
KANAAL: Z.183
WEST: N.45 - O.118

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 13 OKTOBER 1983

O.108	N	200	260	—	959.139

VRIJDAG 14 OKTOBER 1983

Z.431	W	300	50	5	233.220
Z.402	KRP	—	40	10	243.025
Z.483	N	500	220	14	1.079.460
Z.196	W	1.300	300	10	1.055.894
					2.611.599

MAANDAG 17 OKTOBER 1983

Z.331	W	1.200	100	12	577.660
Z.43	N	1.500	300	11	1.272.460
Z.44	N	1.500	340	12	1.438.850
Z.15	N	4.000	370	14	1.854.360
Z.186	N	1.000	520	15	1.808.160
Z.46	N	—	800	15	2.436.836
Z.126	N	400	200	16	1.137.140
Z.462	W	1.200	260	14	984.030
Z.198	KRP	—	70	10	464.705
					11.974.210

DINSDAG 18 OKTOBER 1983

Z.533	KRP	—	15	8	85.660
Z.484	W	1.000	160	13	678.260
Z.510	KRP	—	165	10	649.169
Z.98	N	1.400	390	15	1.793.900
Z.289	—	100	85	10	756.600
					4.013.589

WOENSDAG 19 OKTOBER 1983

Z.89	W	300	120	—	639.820
Z.582	W	—	50	—	309.820
Z.30	N	600	220	13	1.092.380
Z.506	N	800	200	13	980.560
					3.022.580

NIEUWPOORT

DONDERDAG 13 OKTOBER 1983

GARNAAL

N.22	341 kg.	39.566 fr.

VRIJDAG 14 OKTOBER 1983

VIS

N.172/N.788	2.517 kg.	131.286 fr.
N.551	454 kg.	23.203 fr.
N.575	1.739 kg.	81.929 fr.
N.346	1.739 kg.	81.929 fr.
N.88	761 kg.	37.571 fr.
N.590	761 kg.	37.570 fr.
N.720	1.266 kg.	61.680 fr.

GARNAAL

N.22	190 kg.	19.567 fr.

Op de vrijdagmarkt losten drie koppels spanvissers en twee kustvaartuigen samen 9.200 kg vis voor een totale waarde van 457.380 fr. Tong der sortering 1 à 3 haalde 265 à 278 fr./kg en tong der sortering 4 à 5 255 à 264 fr./kg. Voor de kleine tong werd 198 à 200 fr./kg betaald. Grote tarbot werd tegen 380 à 418 fr./kg genoteerd, middenslag tarbot tegen 240 à 290 fr./kg, varia tegen 220 à 260 fr./kg en griet tegen 200 à 260 fr./kg. Voor grote pladijs werd 2250 à 2500 fr. de ben opgetekend, voor middenslag- of drieling pladijs 2200 à 2500 fr. de ben en voor visjes 1400 à 1600 fr. de ben. Kabeljauw bekwam 5750 à 6000 de ben en gul 3000 à 5000 fr. de ben, voor de voorkleine gul werd 3080 à 3300 fr. de ben geboekt. Grote wijting werd tegen 2650 à 2750 fr. de ben opgetekend, kleine wijting tegen 1050 à 1200 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 1900 à 2100 fr. de ben genoteerd en voor kleine zandschar 900 à 1000 fr. de ben. Robaard kreeg 70 à 80 fr./kg en knorhaan 1800 à 2250 fr. de ben. Garnaal werd tegen 86 à 97 fr./kg aan de koper gebracht. Vanwege de handelaars was er op vrijdagmarkt een goede interesse.

ZATERDAG 15 OKTOBER 1983

GARNAAL

N.22	97 kg.	13.049 fr.

MAANDAG 17 OKTOBER 1983

VIS

N.720	535 kg.	34.229 fr.
N.551	532 kg.	33.345 fr.
N.88	237 kg.	14.948 fr.
N.590	237 kg.	14.948 fr.
N.172	386 kg.	27.455 fr.
N.788	386 kg.	27.455 fr.

Wegens het aanhoudende stormweer die met een ziedende zee en kolkende golven op de kust beukte, konden de spanvissers de gullenvisserij niet naar believen bedrijven. Zo slaagden enkel twee kustvaartuigen en twee koppels spanvissers erin een kleine slechte weervangst op de maandagmarkt te lossen. Tong der sortering 1 à 3 haalde 284 à 298 fr./kg en die der sortering 4 à 5 285 à 290 fr./kg. Voor kleine tong werd 205 à 215 fr./kg betaald. Middenslag tarbot bekwam 244 à 280 fr./kg, varia 218 à 240 fr./kg en griet 230 à 260 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 65 à 75 fr./kg aangekocht, middenslag- of drieling pladijs tegen 60 à 70 fr./kg en visjes tegen 1400 à 1700 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 6250 à 6500 fr. de ben geveild en gul tegen 4000 à 5500 fr. de ben. De rondvis der West werd erg gegeerd, zo werd voor kabeljauw een dure prijsnotering geboekt en werd voor de voorkleine gul zelfs 4800 à 5100 fr. de ben opgetekend. Grote wijting kreeg 3400 à 3600 fr. de ben en kleine wijting 1800 à 2100 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2400 à 2500 fr. de ben neergepend en voor kleine 1900 à 2000 fr. de ben. Robaard bekwam 65 à 80 fr./kg en knorhaan 2000 à 2500 de ben. Op de maandagmarkt was er een nijpend tekort aan Westvis, zodat de vraag het aanbod in grote mate overtrof.

DINSDAG 18 OKTOBER 1983

GARNAAL

N.22	92 kg.	11.152 fr.

WOENSDAG 19 OKTOBER 1983

Het aanhoudend stormweer der voorbije dagen verhinderde de spanvissers zee te kiezen en was oorzaak dat op de woensdagmarkt geen enkele vangst te koop aangeboden werd.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)
14	okt.	5	9.282	457.380
17	okt.	4	2.313	152.380

GARNAALAANVOER

NIEUWPOORT

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
13 okt.	1	341	39.655	85	96
14 okt.	1	190	17.355	86	97
15 okt.	1	97	13.049	102	109
18 okt.	1	92	11.152	101	101

(1) Datum; (2) Vangsten; (3) Kgr.; (4) Fr.; (5) Minimum; (6) Maximum.

ALLERLEI

■ Een firma uit IJsland heeft een machine op de markt gebracht, die de eetbare visgedeelten van de viskoppen losmaakt, waardoor men 7 tot 13 % meer vis bekomt al naar gelang de vissoort. Het apparaat kan tot 40 koppen per minuut behandelen. Dit visvlees gebruikt men, na het gemalen te hebben doorgaans voor bereidingen, saladen, enz... De teruggewonnen visbrokken kunnen ook aardig gebakken worden en zijn volledig graatloos.

■ Op de Internationale visserijtentoonstelling te Kopenhagen, vond men uitzonderlijk een stand, die niets te koop stelde, maar te kopen vroeg. Betrokken firma stelde belangstelling, zoals men uit hun brochuren kon uitmaken, in de aankoop van alle soorten zeevis van bijzonder goede kwaliteit, dit in grote hoeveelheden. De firma beschikt over filialen in de Verenigde Staten, Latijns-Amerika, het Verre Oosten, enz... De firma koopt aan om de visprodukten verder te verwerken en aan de man te brengen.

GETIJEN TE OOSTENDE

OKTOBER

		(1)	(2)	(3)	(4)
VM	21 vrijdag	0046	474	0713	069
		1252	472	1936	052
	22 zaterdag	0112	481	0741	066
		1319	482	2003	051
	23 zondag	0139	486	0810	066
		1349	491	2032	053
	24 maandag	0210	489	0842	070
		1421	495	2104	057
	25 dinsdag	0245	487	0917	073
		1500	494	2139	063
	26 woensdag	0323	478	0955	078
		1542	485	2218	073
	27 donderdag	0404	461	1038	086
		1629	469	2302	089
	28 vrijdag	0453	438	1132	097
		1724	447	2358	111
LK	29 zaterdag	0553	412	—	—
		1838	427	1243	108
	30 zondag	0720	395	0117	130
		2012	424	1413	190
	31 maandag	0854	404	0250	132
		2138	443	1540	091

NOVEMBER

		(1)	(2)	(3)	(4)
	1 dinsdag	1008	431	0411	113
		2245	469	1653	060
	2 woensdag	1102	458	0513	086
		2337	487	1750	031
	3 donderdag	1149	479	0603	062
		—	—	1839	012
NM	4 vrijdag	0020	496	0646	047
		1229	493	1920	009
	5 zaterdag	0058	498	0726	042
		1308	501	1959	019
	6 zondag	0135	496	0807	046
		1348	504	2035	037
	7 maandag	0212	492	0848	055
		1430	501	2110	059
	8 dinsdag	0250	485	0926	064
		1510	491	2144	078
	9 woensdag	0328	472	1004	071
		1552	473	2218	094
	10 donderdag	0407	452	1046	078
		1636	448	2258	108
	11 vrijdag	0448	427	1133	087
		1725	421	2347	122

VERKLARING

1e kolom : Uur van het hoogwater.
2e kolom : Hoogte in centimeter boven het nulvlak
3e kolom : Uur van het laag water.
4e kolom : Hoogte in centimeter boven het nulvlak.

BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE:

Dover	1 h 13	vóór		Oostende
Boulogne	1 h 04	»	»	»
Calais	0 h 53	»	»	»
Duinkerken	0 h 21	»	»	»
Nieuwpoort	0 h 10	»	»	»
Blankenberge	0 h 17	na		Oostende
Zeebrugge	0 h 21	»	»	»
Knokke	0 h 27	»	»	»
Vlissingen	0 h 53	»	»	»
Terneuzen	1 h 15	»	»	»
Antwerpen	3 h 10	»	»	»
Hoek v. Holland	1 h 42	»	»	»
IJmuiden	2 h 33	»	»	»
Rotterdam	3 h 43	»	»	»

BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE:

Duinkerke	0 h 07	vóór		Oostende
Nieuwpoort	0 h 00	»	»	»
Zeebrugge	0 h 11	na		Oostende
Vlissingen	0 h 25	»	»	»
Terneuzen	0 h 55	»	»	»
Antwerpen	3 h 10	»	»	»
IJmuiden	3 h 48	»	»	»
Rotterdam	4 h 21	»	»	»

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	17 oktober	18 oktober	19 oktober
Lappen	309	.....	282
Grote	280	.....	305
3/4	238 241	.....	253 264
Bloktongen	230 250	.....	224 232
Vóór-kleine	221 226	.....	168 174
Kleine	175 181	.....	147
Slips	157 162	.....	130

ZEEBRUGGE

Grote	329 342	332 349	350 366
Bloktongen	301 338	315 332	330 342
Fruittongen	250 241	247 259	259 298
Schone kleine	225 201	221 240	241 290
Kleine	154 158	150 160	183 232
Tout petit	144 149	141 147	164 185
Slips	136 137	124 134	147 163

NIEUWPOORT

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

PLADIJS

OOSTENDE

	17 oktober	18 oktober	19 oktober
Platen	61 67	56	64
Iek (groot-klein)	56 64	56 59	56
Derde slag	51 63	57 60	41
Platjes	32 38	.....	.....

ZEEBRUGGE

I	60 66	60 66	70 74
II	62 55	61 68	70 71
III	55 61	61 63	58 60
IV	45 46	43 45	40 46
V	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Moeien	.....	.....	.....
Grote pladijs	65 75	.....	.....
Platjes	28 34	.....	.....
Drielingen	60 70	.....	.....

OOSTENDE-DOVER

Voor de week van 16.10 tot 22.10.83

SCHEPEN

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:
– Dagelijks te 10.05 en te 13.50 u.
– Dagelijks te 07.35 u., behalve op 16 en 22.10.83

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :
– Dagelijks te 00.05 u., behalve op 16 en 17.10.83
– Dagelijks te 17.00, te 19.00, en te 23.00 u., behalve op 22.10.83
– Op 22.10.83 bijk. afv. te 20.00 u.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :
– Dagelijks te 01.15 en te 05.15 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks:
– Dagelijks te 12.40, te 16.30 en te 19.30 u.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :
– Dagelijks te 01.00 u.
– Dagelijks te 04.00 u., behalve op 16.10.83
– Dagelijks te 07.00 u., behalve op 16 en op 22.10.83
– Dagelijks te 10.00 u., behalve op 16 en op 17.10.83
– Dagelijks te 22.00 u., behalve op 22.10.83

Afvaarten uit Folkestone :
– Dagelijks te 23.45 u.

JETFOIL

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
– Dagelijks te 08.40, te 12.00, te 13.55, te 16.35

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :
– Dagelijks te 11.35, te 14.20, te 16.20, te 18.50

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

Hiernavolgende werken, zeekaarten, visserijplaten, enz., zijn in onze drukkerij verkrijgbaar.

1. **De Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen.**
   Door Gaston en Roland Desnerck.
   Deel I verkoopprijs 1.400 fr. + 84 fr. BTW.
   Deel II verkoopprijs 1.725 fr. + 104 fr. BTW.

2. **De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1983.**
   Prijs 1.200 fr. + 72 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
   Verzendingskosten 120 fr. (België)
   Verzendingskosten 135 fr. (Nederland)

3. **De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1982.**
   Prijs 1.000 fr. + 60 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
   Verzendingskosten 120 fr.
   Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.

4. **Hoogwaterboekje 1983 - 30 fr.**

5. **De Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1983 aangevuld tot einde december 1982.**
   Prijs 225 fr. + 14 fr. BTW + 10 fr. verzendingskosten.

6. **Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen.**
   Verschillende soorten zeevis.
   Schaal- en weekdieren.
   Prijs 500 fr. + 84 fr. verzendingskosten.

7. **„Een hart aan Zee" door Ere-burgemeester Pierre Vandamme.**
   Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 25 fr. verzendingskosten.

8. **Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe.**
   Prijs 150 fr. + 9 fr. BTW + 16 fr. verzendingskosten.

9. **De Nieuwe Zeekaart door E. Brouckxon.**
   Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.

10. **Praktische Zeevaartkunde door E. Brouckxon.**
    Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	17/10		17/10		18/10		18/10		19/10		19/10		17/10		19/10	
Tarbot groot	372	398	381	396	.....		410	432	.....		455		.....		.....	
Tarbot middel	270	324	261	293	.....		255	355	278	328	314		244	280	.....	
Tarbot klein	254		211	255	.....		215	264	154	222	199	244	.....		.....	
Griet groot	210	244	275	265	.....		287	280	252		284		230	220	.....	
Griet middel	167	190	160	149	.....		232	204	143		209		.....		.....	
Griet klein	157		83	124	.....		140	183	107		150	196	.....		.....	
Schelvis groot	85	95	.....		96	110	.....		.....		.....		.....		.....	
Schelvis middel	68	75	.....		80	83	.....		.....		.....		.....		.....	
Schelvis klein	32	48	.....		29	48	.....		.....		.....		.....		.....	
Heek grote	133	140	.....		150		.....		146		.....		.....		.....	
Heek middel	107	118	.....		116		.....		134		.....		.....		.....	
Heek klein	90		.....		86		.....		.....		.....		.....		.....	
Lom	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Leng	70	78	.....		61	71	.....		.....		.....		.....		.....	
Rog I	65	73	84		.....		.....		52		92	87	.....		.....	
Keilrog	.....		84		.....		.....		.....		76	72	.....		.....	
Rog	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Tilten	58	63	68		.....		.....		47		62	65	.....		.....	
Scherpstaart	50	60	68	94	.....		90		.....		86	87	.....		.....	
Halve Mans	51	70	55	67	.....		76	75	43	64	60	67	.....		.....	
Teelt	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Katrog	38	41	29	39	.....		47	40	.....		40	45	.....		.....	
Kabeljauw	117	164	113	134	158	161	146	156	.....		173	182	125	130	.....	
Gul (groot)	120	131	104		108	126	.....		.....		170		80	110	.....	
Gul (middel)	94	105	100		106		134		.....		99	126	.....		.....	
Gul (klein)	71	90	97	85	42	82	94		.....		86	92	.....		.....	
Hozemondhamme	.....		169	338	.....		141	340	154	353	195	344	.....		.....	
Wijting groot	59	66	63	53	70		51	71	.....		76	83	68	72	.....	
Wijting klein	22	44	36		36		33	28	.....		45	46	36	42	.....	
Schar	21	42	26	32	34	40	38	36	.....		40	42	40	50	.....	
Steenschol	37	150	13	122	40	150	44	150	.....		66	152	.....		.....	
Zeehaai	37	42	28		40	42	49	52	.....		53	69	.....		.....	
Hondshaai	22	34	.....		.....		.....		21		.....		.....		.....	
Doornhaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Pieterman	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Makreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Horsmakreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeekreeft	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schaat	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeebaars (klipvis)	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Kongeraal	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schartong	.....		.....		.....		.....		40	60	.....		.....		.....	
Volle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
IJle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Haringshaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Steenholk	26	41	.....		.....		.....		50		.....		.....		.....	
Heilbot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Steur	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Koolvis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeewolf	66	91	.....		64	76	.....		.....		.....		.....		.....	
Pollak	75	102	.....		95	126	.....		.....		.....		.....		.....	
Zonnevis	370		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Koningsvis	207		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Vlaswijting	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeeduivel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schotse schol	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeehond	.....		22	30	.....		40	42	.....		42	46	.....		.....	
Bot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Rode Poon (roobaard)	42	70	53		.....		52		.....		56		65	80	.....	
Grauwe poon (knorhaan)	10	58	14		.....		8		.....		25		40	50	.....	
Rode knorhaan	65	84	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Posten	.....		.....		35	36	.....		35		.....		24	28	.....	

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de **woensdagmarkt van 11 oktober** werden er slechts een goede zestig bakken aangeboden. Aan de **donderdagmarkt van 12 oktober** was het niet veel beter want toen waren er maar ruim vijftig bakken te verkopen.
Aan de **vrijdagmarkt van 13 oktober** werd aangevoerd: 8.250 kg tong; 29 kisten tarbot en griet; 118 kisten kabeljauw; 365 kisten wijting; 217 kisten schol; 33 kisten schar en 70 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 23,92-21,80; grote tong 21,77-20,51; grootmiddel tong 16,72-15,40; kleinmiddel tong 13,31-12,10; tong één 10,58-9,54; tong twee 9,54-8,83.

Per 40 kg.:
tarbot 870-447; griet 552-330; kabeljauw twee 356-330; kabeljauw drie 354-284; kabeljauw vier 386-230; kabeljauw vijf 290-148; schol één 218-190; schol twee 204-174; schol drie 210-130; schol vier 164-114; wijting drie 140-50; schar 140-122; horsmakreel 75-36; bot 46-41; krab 48-46; harders 222; haai 160-130; rode poon drie 150-108; roggen 224-136; tongschar 182-160.

De besommingen waren:
KW 4 + KW 149 *f* 11.200; KW 12 *f* 3.800; UK 27 + UK 307 *f* 3.300; VD 19 + WD 73 *f* 8.700; IJM 3 *f* 11.600; IJM 27 *f* 12.800; verder twee Goedereeders met een gezamenlijke besomming groot: *f* 140.000.

Aan de **maandagmarkt van 17 september** werd aangevoerd: 14.065 kg tong; 222 kisten tarbot en griet; 14 kisten kabeljauw; 14 kisten schelvis; 171 kisten wijting; 1.387 kisten schol; 68 kisten schar en 230 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 21,41-20,07; grote tong 20,98-19,74; grootmiddel tong 15,85-15,25; kleinmiddel tong 10,84-10,33; tong één 8,60-8,12; tong twee 7,98-7,38.

Per 40 kg.:
hardees 200; poontjes 53-37; steenbolk 96-88; horsmakreel 26-16; rode poon één 186-160; rode poon twee en drie 150-70; kleine kreeft 156-124; haai 148-124; krabbepoten 82; tarbot 780-372; griet 514-216; kabeljauw één 322-270; kabeljauw twee 350-300; kabeljauw drie 342-218; kabeljauw vier 310-184; kabeljauw vijf 226-112; schelvis drie 172; schelvis vier 130; schol één 170-148; schol twee 174-132; schol drie 132-100; wijting drie 152-110; schar 132-78; tongschar 320-168; hammen zonder kop 640-442; krab 46-29; roggen 218-112; wulken 25.

De besommingen waren:
KW 11 *f* 31.400; KW 22 *f* 55.700; UK 25 *f* 58.800; KW 34 *f* 58.800; KW 34 *f* 56.900; KW 77 *f* 7.600; KW 88 *f* 26.700; KW 113 *f* 21.200; KW 145 *f* 44.700; KW 152 *f* 15.900; KW 189 *f* 33.800; IJM 44 *f* 44.100; IJM 154 *f* 12.300; verder nog Texelaars met een geamelijke besomming van *f* 68.000.

VLISSINGEN

MAANDAG 10 OKTOBER 1983

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr	41	852	20,79
Tong gm	120	1.663	13,86
Tong km	85	908	10,68
Tong I	41	335	8,17
Tong II	1	6	6,09
Tarbot I	568	11.601	20,42
Tarbot II	165	2.588	15,69
Tarbot III	84	932	11,09
Tarbot IV	3	24	7,89
Griet I	121	1.187	9,81
Griet II	22	112	5,11
Schol 1 (G)	9.062	27.764	3,06
Schol 2 (G)	14.365	46.235	3,22
Schol 3 (G)	3.216	9.933	3,09
Schol 4 (G)	506	1.239	2,45
Kab 1 (G)	41	220	5,36
Kab 2 (G)	137	774	5,65
Kab 3 (G)	205	922	4,50
Kab 4 (G)	1.142	4.871	4,27
Kab 5 (G)	3.043	6.659	2,19
Wijt. 3 (G)	620	976	1,57
Wijt. 4 (G)	100	102	1,02
Schar 1	4.026	6.559	1,63
Tongschr 1	1.609	8.380	5,21
Tongschr II	1.316	3.244	2.47
Poon 1	129	43	0,33
Poon 2	873	166	0,19
Rog III	72	105	1,46
Schel. 3 (G)	89	277	3,11
Schel. 4 (G)	147	185	1,26
Haai + P	86	308	3,58
Inktvis W	17	131	7,73
Steenbolk	10	7	65
Hammen	117	1.556	13,30
Diversen	149	264	1,77
Parlourdes	12	21	1,76
Heek	5	8	1,56
Krab. poot	146	412	2,82
TOTAAL	**42.482**	**141.568**	

VRIJDAG 14 OKTOBER 1983

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr	1.205	25.421	21,10
Tong gm	4.314	67.376	15,62
Tong km	4.753	60.350	12,70
Tong I	7.239	71.836	9,92
Tong II	4.191	36.442	8,70
Tarbot I	691	16.164	23,39
Tarbot II	618	10.300	16,67
Tarbot III	1.497	18.926	12,64
Tarbot IV	1.976	21.861	11,06
Tarbot afw	1	3	2,59
Griet I	840	9.387	11,17
Griet II	1.574	10.018	6,36
Schol 1 (G)	2.649	9.510	3,59
Schol 2 (G)	9.559	33.810	3,54
Schol 3 (G)	38.274	122.724	3,21
Schol 4 (G)	24.415	71.636	2,93
Kab 1 (G)	715	4.567	6,39
Kab 2 (G)	1.340	8.689	6,48
Kab 3 (G)	4.350	22.756	5,23
Kab 4 (G)	7.176	35.018	4,88
Kab 5 (G)	16.503	56.500	3,42
Kab (afw)	44	65	1,47
Wijt. 3 (G)	5.396	12.063	2,24
Wijt. 4 (G)	3.185	5.579	1,75
Schar 1	17.853	36.511	2,05
Tongschr 1	1.406	6.433	4,58
Tongschr II	1.293	3.908	3,02
Zeebaars	162	2.539	15,67
Tng besch.	11	26	2,37
Poon gr	752	2.637	3,51
Poon 1	13.022	11.048	0,85
Poon 2	7.517	2.365	0,31
Rog I	46	261	5,68
Rog II	123	666	5,41
Rog III	357	780	2,18
Koolv. 4 (G)	5	17	3,45
Schel. 3 (G)	9	32	3,57
Bot	1.650	1.408	0,85
Zandhaai	169	408	2,41
Inktvis W	570	5.000	8,77
Inktvis ZW	18.389	31.161	1,69
Harder	402	1.096	2,73
Steenbolk	4.211	4.365	1,04
Mullen	549	1.608	2,93
Kreeft	6	67	11,17
Hammen	75	1.107	14,76
Paling	60	767	12,78
Diversen	15.163	47.621	3,14
Krabben	352	295	0,84
Kommeraal	14	46	3,31
H. Makreel	805	876	1,09
Zonnevis	31	91	2,93
Parlourdes	12	15	1,29
Krab. poot	97	270	2,78
TOTAAL	**227.616**	**894.436**	

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 10-10 t.e.m. 14-10-1983

Door 52 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
9.804 kg.	Tong	*f* 306.603,78	van *f* 10,29
17.151 kg.	Tarbot	*f* 224.959,74	van *f* 13,12
159.645 kg.	Schol	*f* 449.421,68	van *f* 2,82
26.475 kg.	Kabeljauw	*f* 78.809,88	van *f* 2,90
5.156 kg.	Griet	*f* 34.917,03	van *f* 6.77
7.845 kg.	Schar	*f* 12.277,40	van *f* 1,56
6.819 kg.	Wijting	*f* 10.794,59	van *f* 1,59
329.971 kg.	Diversen	*f* 1.264.497,50	
582.857 kg.		***f* 2.382.341,60**	

(Vervolg volgende bladzijde)

NEDERLAND

BRESKENS

Aanvoer over de week van 9 t.m. 15 oktober 1983

		Gemidd. prijs per kg.
11.446 kg.	export garnalen	voor ƒ 4,85
5.194 kg.	pellerij garnalen	voor ƒ 5,57
90 kg.	bot	voor ƒ 0,66
1.732 kg.	schar	voor ƒ 2,00
18.937 kg.	schol	voor ƒ 3,18
3.943 kg.	tong	voor ƒ 12,21
767 kg.	tarbot	voor ƒ 13,49
1.023 kg.	griet	voor ƒ 8,88
6.066 kg.	kabeljauw	voor ƒ 4,23
1.442 kg.	wijting	voor ƒ 1,75
12 kg.	rog	voor ƒ 4,31
2 kg.	makreel	voor ƒ 0,84
4.734 kg.	poon	voor ƒ 0,94
4 kg.	haai	voor ƒ 2,57
6 kg.	ham	voor ƒ 17,17
48 kg.	baars en herder	voor ƒ 14,25
133 kg.	tongschar	voor ƒ 5,11
4.471 kg.	inktvis	voor ƒ 1,88
329 kg.	bolk	voor ƒ 1,74
12 kg.	paling	voor ƒ 12,85
6 kg.	zonnevis	voor ƒ 6,30

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 9 t.m. 15 oktober 1983

	kg.	*gem. prijs*
Export Garnalen	46.865	5,38
Tong	131	14,13
Schol	3.950	2,85
Schar	258	2,46
Bot	975	0,83
Tarbot	68	9,85
Griet	18	6,21
Kabeljauw	1.977	4,58
Wijting	1.940	1,75
Zeebaars	207	18,50
Harder	146	2,96
Makreel	48	1,70
Paling	469	9,90
Krab	30	1,91
Steenbolk	36	1.03
Diversen	28	—

GOEDEREEDE

DONDERDAG 13 OKTOBER 1983

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr	12	242	20,18
Tong gm			20,18
Tong km	27	346	12,81
Tong I			12,81
Tong II	7	68	9,71
Tarbot IV	30	338	11,28
Kab 1 (G)	12	78	6,46
Kab 2 (G)	65	445	6,84
Kab 3 (G)	389	2.374	6,10
Kab 4 (G)	243	1.342	5,52
Kab 5 (G)	1.029	3.968	3,86
Kab (afw)	1	1	0,50
Wijt. 3 (G)	1.302	3.787	2,91
Schar 1	110	296	2,69
Poon 1	5	14	2,70
Poon 2	5	11	2,11
Bot	2.510	2.854	1,14
Schol 1 (O)	19	75	3,97
Schol 2 (O)	114	449	3,94
Schol 3 (O)	551	2.007	3,64
Schol 4 (O)	1.126	2.948	2,62
Krab	3	3	1,14
Harder	6	16	2,60
Steenbolk	2	4	1,78
Paling	4	52	13,04
Diversen	1.412	6.089	4,31
Garn. Exp 2	4.465	24.126	5,40
Garn. Bnl 2	879	2.894	3,29
TOTAAL	**14.328**	**54.826**	

VRIJDAG 14 OKTOBER 1983

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr	875	19.049	21,77
Tong gm	5.859	93.410	15,94
Tong km	9.719	122.745	12,63
Tong I	20.227	199.913	9,88
Tong II	8.044	71.855	8,93
Tarbot I	514	11.594	22,56
Tarbot II	590	10.472	17,75
Tarbot III	1.217	15.412	12,66
Tarbot IV	1.235	14.189	11,49
Tarbot afw	1.093	9.021	8,25
Griet I	1.345	15.692	11,67
Griet II	3.276	21.667	6,61
Schol 4 (G)	1.373	3.872	2,82
Kab 1 (G)	15	90	5,99
Kab 2 (G)	432	2.672	6,19
Kab 3 (G)	4.385	22.690	5,17
Kab 4 (G)	3.490	17.555	5,03
Kab 5 (G)	10.134	33.569	3,31
Kab (afw)	77	39	0,50
Wijt. 3 (G)	7.063	14.568	2,06
Schar 1	12.388	26.059	2,10
Makr. III	4	5	1,20
Poon gr	104	195	1,87
Poon 1	1.425	2.519	1,77
Poon 2	6.752	6.274	0,93
Rog I	48	232	4,83
Rog II	273	1.005	3,68
Koolv. 1 (G)	5	14	2,73
Schel. 3 (G)	22	95	4,32
Bot	379	301	0,8086
Zalm-forel	19	200	10,50
Tongschar	226	1.016	4,49
Schol 1 (O)	1.335	4.681	3,51
Schol 2 (O)	9.695	33.637	3,47
Schol 3 (O)	85.187	249.868	2,93
Schol 4 (O)	38.187	92.951	2,43
Haai + P	48	206	4,29
Krab	547	295	0,54
Inktvis W	21	187	8,91
Inktvis ZW	640	1.053	1,65
Harder	3	10	3,48
Steenbolk	3.868	6.066	1,57
Mullen	37	121	3,26
Hammen	27	370	13,71
Diversen	43.479	178.882	4,11
Garn. Exp 2	9.783	43.563	4,45
Garn. Bnl 2	708	2.467	3,48
TOTAAL	**296.173**	**1.352.344**	

BEHANDELING VAN DE VIS AAN LAND

Aan „Visserij" uitgave van het Nederlandse ministerie van landbouw en visserij, directie van de visserijen ontlenen wij het volgende:

„Na het binnenvaren in een haven wordt de vangst gelost. Ook deze fase in de aanvoercyclus is bepalend voor de kwaliteit. Bij het lossen van verse vis wordt meestal het ijs verwijderd en wordt de vis gesorteerd op grootte. Teneinde de kwaliteit van de vis goed te kunnen laten beoordelen door de potentiële koper, wordt pas weer ijs toegevoegd nadat de vis is verkocht. Daardoor krijgt de vis in de afslag verscheidene uren de gelegenheid weer op te warmen. Verder loopt de vis tijdens het lossen de kans te worden beschadigd. *Het zou ideaal zijn als vis direct* daarna in de oorspronkelijke verpakking, omringd door ijs, te worden verkocht. De praktijk heeft uitgewezen dat dit mogelijk is. Het vraagt echter wel om een andere organisatie in en om de afslag. De temperatuur van bevroren vis moet zo weinig mogelijk veranderen. Dit is de reden dat deze soorten altijd rechtstreeks vanaf het schip worden afgevoerd naar een opslagruimte. Ook hier moet worden voorkomen dat de temperatuur van de bevroren vis stijgt."

Hierop inhakende is het vooral de IJslandse vis die, wanneer grote hoeveelheden in onze Oostendse afslag door één enkel schip aangevoerd worden, gelegenheid krijgt om uren op te warmen. Aldus hebben wij niet zelden vastgesteld, dat het lossen om 22 uur in de vooravond begint, terwijl de verkoop slechts 10 uur later doorgaat. Vooral in de zomermaanden heeft de kwaliteit hieronder gevoelig te lijden. Men heeft zich dan ook reeds meermalen afgevraagd waarom de vis, gewassen en gegut, niet reeds aan boord volgens grootte en soort, in bakken met een gepast gewicht weggestoken wordt en afgeijsd. Deze bakken worden dan als dusdaning in de afslag gezet.

Is er aldus meer mankracht nodig aan boord tijdens de visserij, dan moet de vis omgekeerd bij het aandoen van de vismijn, niet meer in bennen beneden in het ruim opgeschept worden, op de sorteertafels uitgegoten, naar grootte uitgezocht en dan, soms ruwweg van op afstand in de klaarstaande plastieken bennen gegooid. De op zee klaar gemaakte bakken komen als dusdanig in de afslag. Ze hebben doorgaans, zoals dit onder meer in Frankrijk gebeurt, een gewicht aan vis afgesteld op 27 kg. maar officieel inhoudende 25 kg. zuivere vis.

Het is duidelijk dat men in dan moeilijker de inhoud als koper kan gaan inspekteren, maar deze manier van verkoop en aankoop heeft in andere landen reeds haar groot nut bewezen. Ook toen, ter gelegenheid van de staking in de Franse vissershavens, hier Franse vaartuigen kwamen verkopen, die afgeijsde bakken in de afslag plaatsten, heeft dit geen aanleiding tot moeilijkheden gegeven. Wel integendeel was het duidelijk, dat de vis beter bewaard was gebleven en van zeer goede kwaliteit. Betrokken vis werd ook heel wat minder gemanipuleerd.

Gans deze kwestie is een aangelegenheid welke de stad Oostende sedert jaren had moeten in handen nemen. We hopen dat de nieuwe schepen in het belang van de visserij dit zal verwezenlijken, want als men op de initiatieven en modernisatiegeest van de bekwame leiders van de rederscentrale moet rekenen, dan zal men nog lang mogen wachen.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

FRANSE SCHIPPER SCHIET OP SPAANSE COLLEGA

We hebben reeds bij herhaling gewezen op de moeilijkheden en tegenstellingen op zee die gerezen zijn tussen Franse en Spaanse schippers. Deze laatsten, gekend om hun weinig tuchtvolle houding, komen niet alleen in de Franse-E.E.G.-wateren vissen zonder vergunning of met niet toegelaten vistuig, ondermaatse netten en dergelijke, maar vallen daarbij nog de Franse vissers lastig door hen van de visserij te verdringen, waarbij zij om een aanvaring niet verlegen zitten.

Zelfs de vedetten van de Franse marine werden reeds door Spaanse vissersboten geramd. Thans heeft een Franse schipper, op de visserij in de Golf van Gascogne, gebruik gemaakt van een wapen waarmede op een Spaanse schipper geschoten werd, die aan de heup werd gekwetst. Ook aan boord van nog andere Franse vissersschepen zouden wapens in reserve gehouden worden (!). Als dit voorbeeld nu van Spaanse zijde gevolgd wordt, dan mogen wij ons eerlang aan een kleine zeeslag verwachten, zo niet kordaat ingegrepen wordt door de respektievelijke regeringen. Volgens de Franse vissers ligt de oorzaak van de spanning bij de Spanjaarden die, niet alleen dikwijls aan illegale visserij doen maar dan nog, hoofdzakelijk in groepsverband, de Franse vaartuigen in het vissen hinderen en verjagen. Volgens de Spaanse schippers vissen de Spanjaarden daar reeds sinds mensengeheugenis en blijven zij deze visrechten opeisen.

Op 23 september was het Frans vissersvaartuig, de „Péoch Ha Labour" uit Concarneau, ten zuidwesten van Penmarch, aan het vissen met in zijn nabijheid de Spaanse treiler, maar onder Britse vlag vissende „Grey Gate". Volgens de Franse visser heeft de Spaanse schipper getracht hun vaartuig te rammen, terwijl men stenen naar de Franse bemanning smeet. Hierop dreigde de Franse schipper met een geweer, maar een Franse vedette, inderhaast opgeroepen, kon schieten en erger vermijden. Begin oktober werd zelfde Franse vissersvaartuig echter opnieuw bedreigd , ditmaal door de „Moutain Peak" eveneens een zogenoemd Brits-Spaans vaartuig, dit omdat de Fransman te dicht in het visserijgebied van de "Moutain Peak" kwam. Ditmaal haalde de Franse schipper echter een geweer boven en schoot in de richting van dit vaartuig waarbij de schipper echter aan de heup gekwetst werd. De vedette van de Franse maritieme rijkswacht, de „Jasmin" kwam hierbij tussen en verhoorde de beide schippers die elkaar natuurlijk de schuld gaven. De Franse schipper werd opdracht gegeven zijn thuishaven Concarneau aan te doen, terwijl de Britse Spanjaard opgebracht werd naar Brest. Gezien het in rechte om een Brits vaartuig ging en geen bijzondere vergrijpen aan de schipper konden ten laste gelegd worden, mocht dit vaartuig enkele uren later terug zee kiezen. Gezien het incident plaats greep buiten de territoriale wateren (12 mijl) wordt dit een zaak voor de burgerlijke rechtbank alhoewel de Briste rechtbank eveneens de zaak naar zich toe kan trekken. Tegen de Franse schipper werd echter een klacht ingediend wegens het vrijwillig toebrengen van slagen en verwondingen aan de Spaanse schipper. Eén en ander is echter niet van aard om de spanning tussen Franse en Spaanse vissers te sussen en naar het schijnt worden meer en meer wapens aan boord gebracht, zodat men zich in betrokken kringen afvraagt of men naar een kleine veldslag gaat.

Ondertussen werd nog wat olie op het vuur gegoten door een nieuw incident ter hoogte van de Golf van Gascogne, ten zuiden van de Girondemonding waarbij een Frans vissersvaartuig uit La Rochelle door een Spaans vaartuig geramd werd en schade toegebracht werd aan de reling.

Als gevolg van dit alles zal de Franse regering een tekst uitwerken die door Brussel zou moeten aanvaard worden waarbij aan Spaanse vissersvaartuigen onder Britse vlag het vissen in de Franse 200-mijlszone zou verboden worden. We vrezen echter dat dit niet mogelijk zal zijn wanneer het werkelijk gaat om vreemde vaartuigen die de vlag van een E.E.G-lidstaat bekomen hebben. Wettelijk gezien gaat het dan om vaartuigen van een E.E.G.-lidstaat en we zien aldus moeilijk in hoe men deze vaartuigen het vissen in de Gemeenschapswateren zal kunnen verbieden. In elk geval trekt dit nogmaals de bijzondere aandacht van de Franse visserijkringen in het bijzonder en deze van de E.E.G. in het algemeen, op het zwaar probleem van de, voor de deur staande toetreding van Spanje tot de Gemeenschap.

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

VAN PRAET - DANSAERT, p.v.b.a.

BAASRODE

ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

Het lang bestaan van de firma getuigt voor de degelijkheid van de geleverde goederen.

Onze kabels zijn te verkrijgen bij de beste firma's aan de kust en in 't bijzonder **bij S.C.A.P. Oostende.**

✆ (052) 33.24.66 **B.T.W. 400.332.559**

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

E.E.G.

■ Ten voordele van het Afrikaans Mozambique werd door de E.E.G. een bedrag van 330 miljoen B.fr. ter beschikking gesteld voor de uitvoering van een visserijprojekt, namelijk voor de levering van vistuignetten, vlotters, onderhoudsmateriaal voor vissersvaartuigen, enz. Verder zal een gedeelte van het beschikbaar gesteld krediet dienen voor de uitbreiding van de konservenfabriek uit Beyra waardoor de produktie van konserven zal kunnen opgedreven worden tot 2 duizend ton per jaar. De bouw van een ijsfabriek is eveneens voorzien. Wat de voordelen voor de E.E.G. zijn, werd nog niet prijs gegeven.

■ Groenland zou toch de E.E.G. te verlaten, tegen december 1985. Hierdoor zou de E.E.G. geen enkel visje meer in het uitgestrekt en visrijk gebied voor de Groenlandse kusten mogen vissen, tenware Denemarken, die speciale banden onderhoudt als gewezen moederland van Groenland, nog iets voor zichzelf, onder patronage van de E.E.G. kan afknijpen. Voorbarig schijnt dan ook de publikatie door de E.E.G. van een VOORSTEL van akkoord met Groenland voor het vissen van 75 duizend ton kabeljauw, waarvan 13 duizend ton voor de vissers van de E.E.G. Niettegenstaande bepaalde andere voordelen voor Groenland, menen sommigen dat deze zeer voorbarige publikatie niet in dank zal aangenomen worden in Groenlandse middens.

■ Door de E.E.G.-Commissie werd een voorstel gedaan om het totaal kwotum makreel, te vissen in de gemeenschapswateren, terug te brengen van 375 duizend ton in 1982 tot 320 duizend ton in 1983. Hiervan zijn er 288 duizend ton voor de vissers van de lidstaten bestemd en de rest voor derden (Noorwegen). Zolang echter de verdeling van het algemeen kwotum in individuele kwota onder de lidstaten niet tot stand is gekomen en door de Raad van ministers op voorstel van de Commissie bekrachtigd, wordt er verder gevist op basis van het algemeen kwotum van 1980, hetzij op 375 duizend ton. Zo te zien zouden de vissers van de betrokken landen er dus baat bij hebben dat het niet tot een vergelijk komt, hetgeen toelaat 55 duizend ton méér te vissen. Of er hierdoor overbevissing ontstaat is gewoonlijk geen zorg voor de betrokken vissers.

■ Gezien het schelviskontigent voor de E.E.G.-landen in het Noorse gedeelte van de Noordzee praktisch uitgeput is, kan op ieder ogenblik door de E.E.G. de sluiting van deze visserij afgekondigd worden.

NOORWEGEN

■ Niettegenstaande een druk, uitgaande van Greenpeace en andere milieu-organisaties in West-Europa en de Verenigde Staten, is Noorwegen niet bereid met de walvisvangst te stoppen. Deze vangst gebeurt sinds eeuwen door de kustbevolking in het noorden van Noorwegen en is een wezenlijk bestanddeel voor hun levensonderhoud, net zoals voor bepaalde Eskimo-groepen, aldus de Noorse woordvoerder. Daarbij kan deze beperkte walvisvangst hoegenaamd geen bedreiging vormen voor het walvisbestand. De Noorse minister van Buitenlandse Zaken, samen met zijn collega van de visserij, zullen intussen in de Verenigde Staten besprekingen houden om de dreiging t.a.v. de invoer van Noorse visprodukten te boycotten, af te wenden.

■ Op aandringen en protest van de visverwerkende Noorse fabrieken werd een einde gesteld aan het op zee overladen aan boord van een Russisch faktorijschip van door Noorse vissersvaartuigen gevangen koolvis. Nochtans was er een kontrakt afgesloten door een Noorse verkoopsorganisatie, die dit ten slotte moest opzeggen, alhoewel het Noorse departement van Justitie eerder had laten weten dat niets in de Noorse wetgeving dit overladen op zee kon beletten. Anderzijds zat de eigen landelijke verwerkende industrie zonder vis. De Noorse visverwerkende industrie heeft echter laten weten dat, in tijden van overaanvoer, zij tegen het overladen op zee geen bezwaar heeft. Dit hebben de Noorse vissers nog minder vermits zij van het Russisch faktorijschip een betere prijs kregen. Het faktorijschip, dat in de buurt van Hammerfest lag, had intussen toch 8.500 ton koolvis verwerkt.

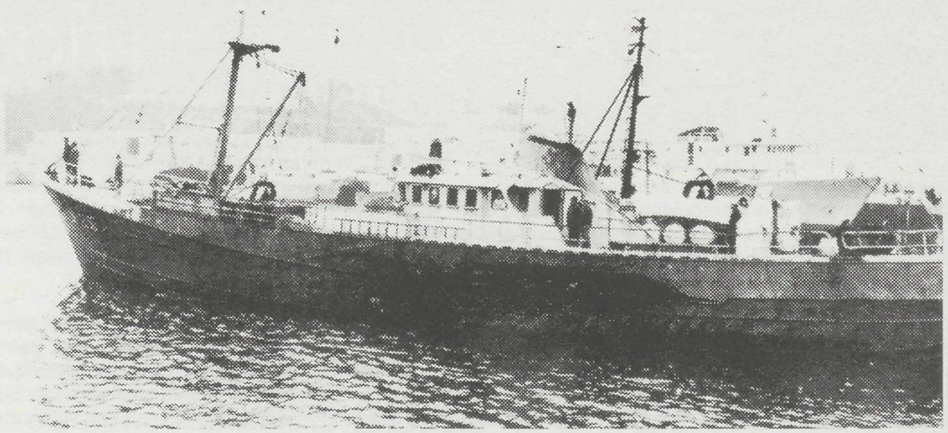
HERORDENING VAN SPAANSE VLOOT

In Spanje werkt het departement voor de visserij aan een plan voor herstructuratie van de Spaanse vloot waarmee men in 1984 zou beginnen. In wezen is dit plan ingegeven, eendeels door de gewijzigde situatie op wereldvlak ingevolge de uitbreiding van de visserijlimieten door praktisch alle landen tot 200 mijl, anderzijds door de voor de deur staande intrede van Spanje tot de E.E.G.

Spanje, die op gebied van tonnage over de vierde grootste visserijvloot ter wereld beschikt, heeft door de sekretaris-generaal voor de visserij, een plan laten uitwerken om de overbevissing en verarming van de eigen kustwateren tegen te gaan. Men denkt dit doel te kunnen bereiken binnen de 4 jaar. Het is duidelijk dat men dan eerst de Spaanse vissers zal moeten dwingen, de heel kleine vis, die overal op de vismarkten openlijk te koop aangeboden wordt, niet meer te gaan vissen en/of verplichten op zee terug over boord te zetten. Terzelfdertijd zal men de akwakultuur bevorderen. Thans slaat deze voornamelijk op de kweek van mosselen en oesters maar de regering zou eveneens het kweken van aangepaste vis bevorderen zoals de baars. Vissers, die het kind van de rekening zouden worden van de herstructuratie van de Spaanse vloot, zouden hier gedeeltelijk kunnen opgevangen worden, want er komt eveneens een inkrimping van de vloot, één der eisen van de E.E.G. Deze inkrimping wordt echter ook noodzakelijk door de Spaanse regering aangevoeld omdat men elk jaar minder en minder gelegenheid krijgt in vreemde wateren te gaan vissen. Een typerend voorbeeld is onder meer de vernieuwing van het Spaans-Marokkaans visserij-akkoord waarbij de Spaanse visserij 40% minder vis toebedeeld krijgt dan voorheen.

Wat meer in het bijzonder de E.E.G. betreft, herinneren we er aan dat Spanje in 1979 nog over 240 vergunningen mocht beschikken voor zijn vissersvaartuigen en dat dit intussen jaarlijks herleid werd om in 1983 op 122 terug te vallen. De Spaanse sekretaris-generaal voor de visserij zal dan ook voorstellen de oude vissersvaartuigen te laten slopen, mits financiële regeringstussenkomst en de nog operationele vaartuigen te moderniseren. Verder zal er nog slechts toelating verleend worden voor één nieuwbouw tegenover het uit de vaart nemen van twee oude vaartuigen.

Men overweegt het uit de vaart nemen door sloop van 40% van de Spaanse treilers. We vragen ons echter af of hiermede de vangstkapaciteit van de Spaanse vloot zal verminderd worden, in acht genomen de verbetering en aanpassing van de nog operationele vissersvaartuigen en de vooropgezette konstruktie van één nieuw vaartuig, tegenover twee oude uit de vaart genomen. Wij herhalen dan ook maar „boer wacht uw ganzen" of anders uitgedrukt „visser hoedt uw vis voor de Spaanse visvossen".

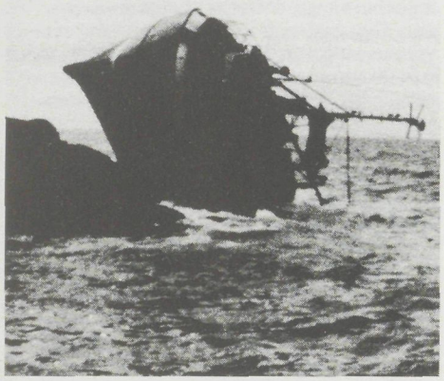


Een der talrijke Spaanse vissersvaartuigen die onder Britse vlag hergeregistreerd werden en aldus op het Britse kwotum in de E.E.G.-wateren mogen vissen. Zoals men ziet gaat het niet om kleine treilers.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITTANNIË

■ Een Brits vissersvaartuig kwam wel in een zeer eigenaardige situatie terecht nadat het op een rots aan de grond gelopen was op de Noord-Ierse kust. Toen een gedeelte van de rots het onder het gewicht van het 19 m. lange vaartuig begaf, kantelde het vaartuig dwars op één zijde en bleef in deze houding liggen. Een bergingsmaatschappij slaagde er in, bij opkomende tij, toch nog het vaartuig recht te krijgen, nadat alle openingen aan dek dicht gemaakt werden om het binnendringen van het water in de ruimen en machinekamer te vermijden. Het was de verzekeringsmaatschappij die een overeenkomst trof met de bergingsmaatschappij op basis van „geen redding, geen betaling". (No cure, no pay).



Het Brits vissersvaartuig, nadat het, bij het op een rots lopen, dwars tuimelde.

■ De makreeluitvoer uit het Schotse Fraserburg kreeg verleden maand een duwtje in de rug toen een overeenkomst met een Yoegoslavische delegatie kon afgesloten worden voor uitvoer naar dit land. Hierbij komt nog dat door de E.E.G. een uitvoerpremie uitgekeerd wordt voor uitvoer van makreel naar derde landen. Een Yoegoslavische delegatie die verscheidene visverwerkende fabrieken vertegenwoordigt kwam zich persoonlijk overtuigen van de kwaliteit van de makreel en het invriezen hiervan in Fraserburg.

NEDERLAND

■ Zowel het Nederlands onderzoekingsschip „Tridens" als het hospitaalkerkschip „De Hoop" zouden aan vervanging toe zijn. Gezien de tijd van sparen en inleveren speelt men nu met de gedachte om slechts één nieuw schip te bouwen dat zowel als onderzoekings- als hospitaalschip zou dienst doen. Men zou aldus zowel op de bouwkosten, als op onderhoud en bemanningsleden kunnen sparen. Of één enkel schip echter beide opdrachten terzelfdertijd aan kan, is natuurlijk een dubieuse zaak omdat het aktieveld voor beide opdrachten absoluut niet noodzakelijk samenvalt.

■ Volgens het Nederlands Instituut voor Visserij-Onderzoek is men een paar weken te vroeg met de haringvangst gestart. De haring zou zich nog niet verzameld hebben in scholen voor de paaitrek naar de zuidelijke Noordzee. Ook is de haring nog niet vol genoeg en daar gaan ook wel een paar weken over. Dit is onder meer de reden waarom de rokerijen voorlopig nog de kat uit de boom kijken om massaal te kopen, waardoor de prijs in de afslag voor de eerste haring eerder is tegen gevallen, niettegenstaande de vrij karige aanvoer, namelijk iets boven de 22 fr. het kg. (1,3 gulden).

■ Het Nederlands vakblad „Stuurboord - Visserij-editie" breekt eveneens een lans voor het aan banden leggen van de sportvisserij die, onder meer in de kustwateren van de Noordzee, heel wat tong wegvist onder vorm van een verkapte beroepsvisserij. Men heeft reeds ingegrepen op het IJselmeer waar de sportvissers nog slechts maximaal 30 baarzen mogen vangen. Dat men het nu ook maar eens doet voor de sportvisserij op de Noordzee, vooral wat de tongvisserij betreft.

NOORWEGEN

■ Naar van bepaalde zijde werd vernomen en gezien het streng optreden van de Noorse visserswachtschepen, zouden heel wat Britse, waaronder voor het merendeel Schotse vissers, een groter vangst aan schelvis in het Noorse gedeelte van de Noordzee gevangen, aangegeven hebben dan de werkelijke cijfers waren. Dit heeft echter als naar gevolg dat men thans praktisch door het, aan de EEG toegestaan kontingent van 45 duizend ton, heen zit en binnen enkele dagen de visserij in de betrokken Noorse wateren zal dienen stop gezet.

FRANKRIJK

■ In Frankrijk wordt op de Chantiers Normands Réunis voor een koöperatieve rederij uit het Franse Douarnenez, een ultramoderne hektreiler gebouwd van 37,70 m. lengte en 9 m. breedte, uitgerust met een motor, om het op zijn Hollands uit te drukken, van „slechts" 1.400 pk. De treiler is bestemd voor de industriële visserij, voorzien voor een bemanning van maksimum 14 opvarenden, beschikt over 280 m^3 visruimen en zou over een vangstvermogen beschikken, van jaarlijks 1.300 ton vis. En om te eindigen volgt de bouwprijs: 18 miljoen Franse fr. of 120 miljoen B.fr. (!) Wie zegt meer?

■ In het Franse, linkse paradijs gaat het met de werkverschaffing ook niet bijzonder goed. Thans zullen op een scheepswerf in de streek van Nantes 1.650 werklieden door gedeeltelijke werkloosheid getroffen worden. Hierop hebben de werknemers voor de prefektuur gemanifesteerd, aan masten ledepoppen opgehangen die de directieleden van de scheepswerf voorstellen en voor de prefektuur autobanden in brand gestoken en voetzoekers laten ontploffen. Zij aanvaarden zelfs geen gedeeltelijke werkloosheid, en hiermede moet de scheepswerf het maar stellen.

■ Vanaf 15 november e.k. mag er weer gevist worden op de St.-Jacobsschelp in de Seinebaai. De vangsten worden echter beperkt tot 250 kgr. per bemanningslid, terwijl anderzijds de uitvaarten beperkt worden tot een vijfdaagse week, dat wil zeggen dat de zaterdag en de zondag niet gevist wordt. Voor de eerste St.-Jacobsschelpen, gevangen buiten de Seinebaai en niettegenstaande de zeer goede kwaliteit en stukgrootte, waren de prijzen in de Franse afslagen van Grandcamp en Port-en-Bessin in Neder-Normandië, volgens de vissers geen meevaller gezien slechts 63 B.fr. het kg. werd aangeboden. Voor een bak van 30 kg. komt dit dus neer op 2.000 B.fr. Rekening dient echter gehouden dat het hier gaat om St.-Jacobsschelpen van amper 24 uren oud en groot van stuk.

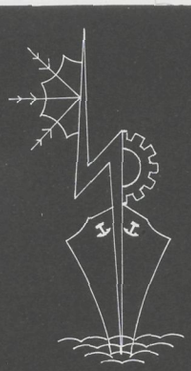
■ We schreven reeds in een afzonderlijk artikel over het gebruik van vuurwapens door een Franse schipper tegen al te opdringerige Spaanse schippers die meestal aan illegale visserij doen in de Golf van Gascogne in Franse (EEG) wateren. Ook verleden week heeft een Spaans vissersvaartuig, namelijk alweer dezelfde „Mountain Peak", getracht een van drie Bretoense vissersvaartuigen, de „Ar Vro" te rammen. Hierbij kreeg de tot Brit hergeregistreerde Spaanse treiler, de hulp van andere Spaanse schippers. Het is slechts nadat een verkenningsvliegtuig van de Franse douane, evenals de Franse vedette „Armoise" en twee andere wachtschepen van de Franse marine ter plaatse kwamen dat de kalmte terug keerde. En zeggen dat we nog deze week vernamen dat er heel wat vorderingen gemaakt werden in de besprekingen voor de toetreding van Spanje tot de E.E.G., waarbij men vooral zorg draagt voor de beveiliging van de belangen van de E.E.G.-landbouwers van de „Tien", maar vreemd blijft voor de belangen van onze vissers.

■ Frankrijk is de beste afnemer van Noorse farm-zalm met zowat 3 duizend ton in 1982. De Verenigde Staten steken Frankrijk echter naar de kroon en binnenkort wordt dit laatste land de voornaamste afnemer van Noorse zalm. De zalm wordt met vliegtuigen overgevlogen.

■ In de Franse haven van La Turballe zal op een 3.500 m^2 groot terrein zal een reparatiebedrijf ingeplant worden zodat de vissersvaartuigen uit La Turballe en uit de onmiddellijke omgeving zich voor herstellingen niet meer tot Lorient en Concarneau zullen moeten wenden. Het ganse zaakje zal toch een kleine honderd miljoen B.Fr. kosten.

■ Sinds 1 oktober hebben de zes sleepboten die de haven van Bordeaux bedienen de toegang tot de haven geblokkeerd omdat één van deze sleepboten zou opgelegd worden wegens gebrek aan voldoende havenaktiviteit. Hierdoor, zouden 14 posten verloren gaan maar de syndikaten gingen hiermede niet akkoord. De staking breidde zich uit tot de havens van St.-Nazaire en Brest. De Union des Remorquers de l'Océan, zijnde de houder van de sleepbootdiensten in deze havens heeft zich ten slotte verplicht gezien het voorstel van de syndikaten te aanvaarden, namelijk de 14 werknemers in dienst te houden voor één jaar en, indien de toestand dan nog niet verbeterd is, zouden er 7 werknemers mogen afvloeien door diegenen die op pensioen gaan niet te vervangen. De andere zouden blijven (!). Ondertussen moet de sleepmaatschappij maar zien dat zij de eindjes aan elkaar kan knopen. Bij ons zou men zeggen dat de vrij gekomen, niet gebezigde bemanning, zou kunnen ingezet worden om blutsen in het water te slaan. Zo begaan de syndikaten de éne na de andere blunder en brengen het bestaan van de maatschappij in gevaar.

WERKHUIZEN s.v. S.C.A.P. OOSTENDE



- MEKANIEK
- ELECTRICITEIT
- KOELING
- SCHEEPSBOUW

VOOR „EUROKOTTERS" TOT DE GROOTSTE BOKKENVAARTUIGEN

S.C.A.P.

Gratis verzorging van alle aanvragen bij nieuwbouw

OOK VOOR HERMOTORISATIE EN HERSTELLING

TELEFOON:

OVERDAG:	(059) 32.39.79 - 32.08.20	
NA SLUITINGSTIJD:	(059) 32.31.48	J. PRAET
	70.38.79	L. DEDRIE
	26.64.99	JOS PRAET

HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229

■

Gedekte risiko's :
eigen schade — schade aan derden —
opslepingen — totaal verlies —
lichamelijke schade aan derden —
navigatietoestellen — zeegoed — vistuig

■

Meer dan 20 miljoen frank kredieten
werden verleend aan de leden voor nieuwbouw
tegen zeer lage interesten.

■