



1933 - 1983

HET VISSERIJ BLAD

51e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 13 JANUARI 1984 - NR. 2



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
32 09 31

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 -

Voor uw **AANKOPEN** van PLASTIC BENNEN

(voor visserij en vishandel)

RUBBER REDDINGVLOTTEN

MAZOUT — SMEEROLIEN

BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD

MAZOUT- en OLIEFILTERS

KUNSTVEZELS — TOUWWERK

GARENS en NETTEN

BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI

(voor schepen, auto's, vrachtwagens)

BIJ

S C A P SV

HENDRIK BAELSKAAI 27 - OOSTENDE

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 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 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 – TELEFOON (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 13 januari 1984 – Nr. 2

O.33 MET DE HOOGSTE JAAROPBRENGST IN DE OOSTENDSE VISMIJN

Ook dit jaar is het een bokkenvisser die te Oostende het hoogste opbrengstcijfer bereikte. Met 29.089.586 fr. in achttien reizen steekt de O.33 een heel stuk boven zijn naaste tegenstrever uit. De O.318, één van de vier overblijvende IJslanders, komt op de tweede plaats met 25 miljoen 425.943 fr. na zestien reizen. De top ligt dus wel iets hoger dan verleden jaar toen door de N.36 28 miljoen 194.276 fr. opgebracht werd.

Bij de Zeebrugse schepen die Oostende aandoen is het de Z.183 die het hoogste cijfer bereikte: 25 miljoen 335.184 fr. Dat was meteen goed voor de derde hoogste opbrengst te Oostende. Bij de Nieuwpoortse schepen bereikte de N.40 het hoogste resultaat, nl. 14.317.600.

De totale opbrengst te Oostende is opgelopen tot 906.933.894 fr. wat een vermeerdering is met 46 miljoen 159.842 fr. Dit niettegenstaande een nogal sterk gedaalde aanvoer die met 2.047.473 kg. verminderde en nog slechts 20.827.505 kg. bedroeg waarvan 6.717.609 kg. haring. Deze bracht 82.791.952 fr. en werd dus verkocht aan een gemiddelde prijs van 12,30 fr.

De gemiddelde prijs van de totale aanvoer is gestegen van 37,60 fr. naar 43,50 fr. Prijsstijging die toe te schrijven is aan de fel verhoogde kabeljauw- en platvisprijzen. Bovendien is de aanvoer van tong groter geweest door het meer verkopen van Zeebrugse schepen.

De garnaalaanvoer is zeer sterk teruggelopen en bedroeg nog slechts 186.454 kg. (356.822 kg. in 1982). Toch is de opbrengst niet zoveel lager geweest; deze bedroeg nog 20 miljoen 4.584 fr. tegen 20.827.699 fr. in 1982.

De garnaalprijs is dan ook fors gestegen en bedroeg 107,30 fr. tegen slechts 58,36 fr. verleden jaar. Natuurlijk is dit laatste minder prettig geweest voor de verbruiker die zijn garnaaltand maar gedeeltelijk heeft kunnen vullen. Er werden te Oostende ook veel meer kreeftjes aangevoerd dan tijdens de voorbije jaren. Kreeftjes die doorgaans ook flinke prijzen haalden.

Bij de kustvissers is de hoogste opbrengst voor de O.190 met 4 miljoen 691.339 fr. De meeste schepen van deze categorie staan met minder dan 4 miljoen, enkelen halen zelfs geen twee miljoen. Dat zijn deze schepen die hun vangst gedurende het grootste gedeelte van het jaar laten schatten, en zelden of nooit in de vismijn komen verkopen.

Noteren we nog dat het aandeel van de Zeebrugse schepen in de totale Oostendse opbrengst toenam van 152.400.970 fr. in 1982 naar 186.208.869 fr. in 1983. De waarde van de door Nieuwpoortse schepen aangevoerde vis bedroeg in 1983 toch ook 140.275.825 fr.

Besommingen in de Oostendse Vismijn

VAARTUIG	OPBRENGST
N.3	15.745.119
B.5	910.911
Z.14	726.190
N.15	5.319.897
Z.19	6.161.511
O.26	12.255.490
O.33	29.089.586
Z.34	8.153.739
O.35	12.661.242
N.36	18.579.211
Z.39	7.382.928

N.40	14.317.603
N.41	4.612.241
N.41	5.063.121
Z.43	2.647.367
Z.44	2.339.672
N.45	12.837.100
Z.48	695.807
Z.50	11.350.373
O.51	17.556.113
Z.53	6.586.524
Z.55	153.841
Z.72	4.468.701
O.77	1.150.611
O.81	1.525.952

(Vervolg volgende blz.)



O.83	15.340.141	O.274	10.542.906	Z.512	219.999	O.104	1.756.999
Z.84	1.363.200	O.274	897.806	Z.518	12.975.450	O.116	3.362.936
N.88	129.035	O.275	11.112.829	Z.519	831.599	O.142	4.075.571
Z.89	927.155	O.279	13.660.794	Z.525	1.049.738	O.184	3.378.934
Z.92	1.476.626	Z.284	1.858.517	O.538	112.515	O.190	4.691.339
O.108	12.178.381	O.285	12.827.743	O.552	2.074.074	O.192	1.099.870
O.110	3.490.948	Z.289	4.741.015	O.555	2.828.308	O.211	888.242
O.111	605.016	Z.296	8.221.688	Z.563	5.165.395	O.225	3.809.942
O.111	196.135	Z.300	6.827.193	Z.569	710.279	O.260	2.023.160
O.114	10.420.794	O.303	12.978.229	Z.583	17.511.328	O.473	3.789.279
O.114	421.046	O.306	13.321.359	Z.589	1.311.911	O.481	3.127.879
O.118	11.581.627	O.309	9.165.786	N.590	110.609	O.491	1.289.348
O.123	14.053.711	O.317	18.975.484	Z.596	2.316.693	O.520	1.885.815
O.127	12.204.058	O.318	25.425.943	N.579	9.403.867	O.538	2.331.880
O.128	12.695.145	N.346	4.280	N.700	95.134	O.599	3.488.281
O.129	18.765.773	N.349	219.999	O.705	13.408.477		
O.131	1.051.625	O.369	11.090.827	N.706	12.357.081		
O.131	2.224.850	Z.424	2.510.739	N.708	12.791.647		
O.134	11.849.191	Z.427	3.233.006	N.709	12.416.254		
O.135	11.885.914	Z.431	3.405.037	N.719	10.816.414		
O.141	12.510.244	O.455	3.414.686	N.723	4.786.147		
O.148	4.582.523	O.468	1.472.400	N.736	4.237.110		
Z.183	25.335.184	O.470	3.346.404	O.737	108.247		
Z.186	5.802.506	O.472	913.716	O.737	866.793		
Z.196	8.663.553	Z.483	4.917.020	O.737	148.834		
Z.200	960.646	Z.483	1.060.321	O.738	794.649		
O.206	13.772.623	Z.484	1.146.214	N.752	9.261.130		
O.216	13.549.055	Z.494	29.725	O.20	1.178.673		
O.229	7.977.403	Z.499	15.977.284	O.23	3.443.556		
O.231	5.640.573	O.500	2.145.576	O.32	562.330		
O.232	12.570.275	Z.502	13.065.570	O.100	2.546.875		
O.243	12.426.409	Z.509	1.697.626	O.101	3.704.770		

VREEMDE VAARTUIGEN

L.102	461.724
L.520	2.241.921
E.202	3.079.414
Ri.11	8.707.203
Ri.214	4.260.099
Ri.234	372.902
Ri.19	294.842
Ri.54	3.963.222
Ri.25	66.609
Ri.18	91.700
Ri.39	16.522
Ri.351	242.587
Ri.6	411.206
Ri.7	133.000
Ri.42	133.000

ANDERMAAL SUCCESJAAR IN ZEEBRUGSE ZEEMIJN ZOWEL AANVOER ALS OPBRENGST FORS VERHOOGD IN 1983

Wij hebben het reeds eerder geschreven: het loopt als een sneltrein in de Zeebrugse vismijn. Reeds in november stond het vast dat men, wat de totale aanvoerwaarde betreft, naar een nieuw record ging maar nu blijkt dat ook de aanvoer met reuzenschreden vooruit is gegaan.

Men heeft dus alle redenen om tevreden te zijn. Uit de officiële cijfers blijkt dat het totaal verkoopcijfer in de Zeebrugse vismijn is gestegen tot 1 miljard 343.551.354 fr. hetgeen beduidt dat er een verhoging kan opgetekend worden van ongeveer 107 miljoen. Ook de totale visaanvoer kent een merkwaardige stijging.

Waar in 1982 het totaal aanvoercijfer 16 miljoen 215.735 kg. bedroeg is dit in het voorbije jaar opgelopen tot 17 miljoen 112.574 kg. Daarbij komt nog dat doorgaans erg goede prijzen werden opgetekend want de gemiddelde prijs, die in 1982 nog 76,26 fr. bedroeg steeg in 1983 tot 78,50 fr.

De verhoogde aanvoerwaarde is dus in de eerste plaats te danken aan hogere aanvoer maar eveneens aan de betere prijzen die werden betaald. Niettemin, voor wat tongsoorten betreft werd niet alleen een lagere aanvoer opgetekend maar bovendien lagen de prijzen voor die nochtans dure vissoort lager dan het voorgaande jaar. Garnaal werd eveneens minder aangevoerd maar precies door die schaarste ging de gemiddelde prijs een stuk in de hoogte. Een soort die wel ruim werd aangevoerd was de langoestines; niettegenstaande die grotere aanvoer werden toch nog betere prijzen opgetekend dan vorige jaar.

Tong bijvoorbeeld haalde 1983 een gemiddelde prijs van 214,30 fr. daar waar in 1982 nog ge-

middeld 226,20 fr. werd betaald. Noorse kreeft was daarentegen duurder want er werd gemiddeld 131,80 fr. betaald tegenover 130,36 fr. in 1982. Een gevoelige verhoging werd opgetekend voor wat de garnaal betreft. In 1982 kostte een kilogram garnaal gemiddeld, in de vismijn, 70,66 fr. Welnu, in 1983 steeg die prijs tot

123,60 fr. maar dat komt, wij zegden het al, door de schaarsere aanvoer.

Een vissoort die in zeer ruime mate werd aangevoerd was schol. De aanvoerstijging van die vissoort bedraagt met name 643 ton. Men zou er dus kunnen van uit gaan dat de prijs een lelijke

(Vervolg volgende blz.)



deuk zou krijgen maar dat was nu net niet het geval; wel integendeel.

Daar waar in 1982 nog 33,60 fr. het kg. werd opgetekend als gemiddelde prijs beliep die prijs in 1983 zelfs 43,92 fr. Als besluit kan gezegd worden dat de Zeebrugse vismijn een schitterend jaar achter de rug heeft en dat men nu al kan stellen dat dit, gezien de enorme uitbreiding van de vloot, ook in de komende jaren allicht het geval zal zijn.

VERBETERDE AKKOMODATIES

In 1983 kreeg de vismijndirectie reeds toelating van de gemeenteraad om enkele verbeterings- en aanpassingswerken door te voeren. Ondermeer ging het om het bouwen van twee eetzaalen, kleedkamers, wasplaatsen en sanitair voor de werknemers.

Het gaat hier om een investering van 4 miljoen 150.000 fr. Deze werken zullen begin van dit jaar aangevat worden. Verder zijn nog volgende werken voorzien: aankoop en plaatsen van twee tochtdeuren in de vismijnhal voor een bedrag van 107.840 fr.; de aankoop van 6.000 visbakken en dat zal dan 2 miljoen 196.850 fr. kosten; aankoop van een dienstwagen voor een bedrag van 550.000 fr.; aanschaffing van een perswagen voor het ophalen van vuil, hetgeen gepaard gaat met een investering van 3 miljoen fr.; aankoop van een elektrische trekker voor een waarde van 585.718 fr.

Er zullen eveneens binnenschilderwerken uitgevoerd worden voor 1 miljoen 163.366 fr., herstelling van de pakhuizen voor een som van 595.000 fr. en de aankoop van een grondsnelweger die 110.000 fr. zal kosten.

Op de begroting van 1984 zijn verder nog voorzien: het bevoeren van de vismijnhal voor 6 miljoen, vernieuwen en aanpassen van verlichting in de rijweg voor 1 miljoen, electriciteitsvoorziening op de Rederskaai voor het bedienen van de vissersvaartuigen 6 miljoen.

Verder wordt nog voorzien in het vervangen van oude weegschalen voor 500.000 fr. en de aan-

koop van 8.000 visbakken voor 3 miljoen 600.000 fr. Er wordt voor 20 miljoen nieuwe investeringen verwacht in 1984 in de Zeebrugse vismijn.

OPBRENGSTEN VISSERSVAARTUIGEN BIJ VERKOOP TE ZEEBRUGGE

B.5	22.282.801	Z.324	21.927.018
Z.12	6.503.020	Z.331	11.765.771
Z.14	26.632.514	Z.400	1.562.350
N.15	26.771.975	Z.402	9.027.025
Z.16	28.843.025	Z.403	357.750
Z.19	16.534.971	Z.408	10.837.862
Z.27	27.746.258	Z.418	14.263.761
Z.30	24.761.171	Z.424	13.388.094
N.36	951.352	Z.427	1.004.510
Z.39	27.507.246	Z.430	64.467
Z.41	951.830	Z.431	9.112.031
Z.42	10.497.428	Z.437	2.425.034
Z.43	21.585.713	Z.447	628.330
Z.44	21.636.592	Z.462	16.227.305
Z.46	30.196.333	Z.465	10.340.400
Z.47	25.353.242	Z.471	1.972.315
Z.48	1.338.510	Z.472	1.343.985
Z.50	9.281.219	Z.474	4.188.503
O.51	1.391.057	Z.483	12.802.704
Z.53	18.321.294	Z.484	11.885.579
Z.55	7.807.279	Z.501	357.750
Z.60	22.648.130	Z.506	24.665.490
Z.90	10.843.838	Z.507	12.549.648
Z.72	7.853.568	Z.509	11.786.645
Z.84	29.333.187	Z.510	17.735.305
Z.89	31.738.328	Z.512	6.992.370
Z.92	30.533.515	Z.519	16.366.794
Z.98	26.436.466	Z.525	6.811.380
Z.99	23.505.462	Z.526	16.208.583
Z.131	8.494.418	Z.533	7.214.253
Z.105	8.723.336	Z.548	2.318.564
Z.126	18.061.791	Z.554	2.880.652
Z.108	4.438.637	Z.559	16.264.673

Z.162	31.687.846	Z.560	5.034.377
Z.176	18.113.995	Z.563	5.307.380
Z.181	11.472.563	Z.564	11.858.851
Z.186	25.418.292	Z.568	7.448.969
Z.189	17.199.146	Z.569	12.121.045
Z.196	21.416.189	Z.571	7.717.289
Z.198	6.133.790	Z.573	14.120.834
Z.200	15.587.139	Z.576	20.201.801
Z.201	3.124.069	Z.578	7.584.961
Z.284	12.584.565	Z.580	7.686.458
Z.289	27.952.399	Z.582	8.894.988
Z.296	17.768.567	Z.584	9.850.093
Z.300	4.717.390	Z.589	13.798.979
Z.307	15.330.489	Z.596	12.068.145
Z.313	10.947.564	Z.601	3.124.069
Z.315	3.507.644	ARM.46	629.930
Z.319	5.996.628	BA.558	1.481.033
Z.321	12.536.372	GO.54	1.226.288

OPBRENGSTEN GARNAALVAARTUIGEN

	GARNAAL	+ GRONDVIS
Z.201	813.468 fr. +	34 fr.
Z.300	570.995 fr.	
Z.400	3.452.421 fr. +	850 fr.
Z.403	3.508.549 fr. +	1.455 fr.
Z.430	3.774.491 fr. +	12.185 fr.
Z.437	2.242.985 fr. +	801 fr.
Z.445	2.963.168 fr. +	3.429 fr.
Z.447	3.370.604 fr. +	5.573 fr.
Z.471	2.917.928 fr. +	34 fr.
Z.472	408.588 fr.	
Z.474	1.431.785 fr.	
Z.494	3.968.864 fr. +	25.165 fr.
Z.500	672.144 fr. +	1.188 fr.
Z.501	2.884.804 fr. +	5.114 fr.
Z.536	3.869.604 fr. +	4.521 fr.
Z.548	2.616.086 fr. +	5.937 fr.
Z.553	3.712.202 fr. +	8.847 fr.
Z.554	2.980.109 fr. +	5.573 fr.
Z.586	4.891.832 fr. +	3.502 fr.
Z.601	1.549.875 fr.	

KLEINER AANVOER MAAR HOGER OMZET IN NIEUWPOORTSE VISMIJN

Overwegende dat gedurende het dienstjaar 1982 in de Stedelijke Vismijn van Nieuwpoort 1.469.174 kg. vis voor een bruto-waarde van 81.259.312 fr. werd aangevoerd, mocht vooropgesteld worden dat moeizaam in het dienstjaar 1983 hetzelfde resultaat zou behaald worden, dit onder invloed van de grote vlootverandering. Vele verschillende factoren beïnvloeden een jaarresultaat zoals overvloedig stormweer dat de kleine Nieuwpoortse vaartuigen verplichtte in veilige haven te blijven. Motorpech, verandering van eigenaars en het verkopen door grote Nieuwpoortse eenheden in andere havens.

Voor het dienstjaar 1983 werd uiteindelijk toch het verkoopcijfer van 83.206.145 fr. bereikt, hetgeen als bevredigend beschouwd mag worden. Gedurende het dienstjaar 1983 werd een meeropbrengst van 1.946.829 fr. geboekt in vergelijking met het dienstjaar 1982. Volgende tabellen geven een duidelijk overzicht nopens de evolutie der aangevoerde soorten en hun verkoopwaarden.

AANVOER IN KG.

	1982	1983	
Bodemvis	1.187.871 kg.	1.159.835 kg.	- 28.036 kg.
Garnaal	87.414 kg.	33.015 kg.	- 54.399 kg.
Haring	193.889 kg.	60.598 kg.	- 133.291 kg.
Totaal:	1.469.174 kg.	1.253.448 kg	- 215.726 kg.

OPBRENGST IN WAARDE

	1982	1983	
Bodemvis	73.792.676 fr.	78.720.305 fr.	+ 4.927.629 fr.
Garnaal	5.213.813 fr.	3.935.425 fr.	- 1.278.388 fr.
Haring	2.252.827 fr.	550.415 fr.	+ 1.702.412 fr.
Totaal:	81.259.316 fr.	83.206.145 fr.	+ 1.946.829 fr.

(Vervolg volgende blz.)



Er werd 28.035 kg. vis minder aangevoerd dan in 1982, doch de opbrengst in waarde ligt 4.927.629 fr. hoger dan in 1982.

De mindere aanvoer van vis spruit hoofdzakelijk voort, of is hoofdzakelijk te wijten aan het verdwijnen uit Nieuwpoort van N.15 „De Kottens” die gedurende het dienstjaar 1983 zo maar even voor 7.690.868 fr. minder opbracht dan in 1982. Tevens hebben talrijke grote Nieuwpoortse vaartuigen hun eigen thuishaven verloochend en er de voorkeur aan gegeven in andere havens hun vangst te veilen.

De garnaalaanvoer kende een echte recessie. Er werden 54.399 kg. garnaal minder aangevoerd in 1983 dan in 1982. De opbrengst daalde dan ook met 1.278.388 fr., maar de gemiddelde prijs kende een fikse prijsstijging. Zo werd de gemiddelde jaarprijs 119,20 fr./kg. in 1983 tegenover slechts 59,65 fr./kg. in 1982. Dit geeft als resultaat dat de jaarprijs per kg. garnaal het dubbel bedroeg van de prijs in 1982.

Die prijsstijging werd in de hand gewerkt door de mindere aanvoer van garnaal in de andere havens, doch eveneens beïnvloedde de geringe invoer van garnaal uit Nederland en Duitsland de marktprijs.

Dit jaar mocht eveneens de haringvisserij bedreven worden. Er werd in 1983 133.291 kg. haring minder aangevoerd dan vorig jaar en de haringopbrengst daalde zo maar even met 1.702.412 fr.

Het haringseizoen werd voor de kleinere Nieuwpoortse vaartuigen absoluut niet winstgevend. De sprotvisserij mocht eveneens bedreven worden, doch opnieuw werd deze soort niet meer aangevoerd, gezien er heden weinig commerciële belangstelling voor dit produkt bestaat na het verdwijnen van talrijke rokerijen.

Dit geeft als resultaat dat in 1983 215.726 kg. vis minder werd aangevoerd doch door de prijsstijging werd een meeropbrengst van 1.946.829 fr. geboekt. Een gemiddelde prijsberekening der bodemvis bepalen heeft geen zin en is absoluut geen waarheidsgetrouwe weergave der realiteit.

Onmogelijk kan een vergelijking gemaakt worden tussen de aanvoerwaarde van tong, tarbot en staartvis, tegenover de aanvoerwaarde van wijting en pladijs.

Het gamma der verschillende aangevoerde soorten en de diverse bekomen prijsnoteringen kennen een te grote afwijking.

School- en toeristische bezoeken aan de vismijn

Gedurende het dienstjaar 1983 werd de Stedelijke Vismijn van Nieuwpoort met het bezoek van 192 groepen bedacht. Aan 11.710 personen werd uitleg verstrekt.

Die groepen bestonden uit leerlingen op schoolreis, studiereizen, groepen van de derde leeftijd en diverse verenigingen die een bezoek aan de vismijn van Nieuwpoort brachten.

De uitleg behelsde de evolutie der Nieuwpoortse visserij, het gebruik der boordapparatuur en uitleg nopens de verschillende vismethoden en visgronden. Eveneens werden de nationale- en internationale visserijproblemen besproken. Tevens werd de manier van veilen en het familiaal- en het sociaal leven der vissers behandeld.

Dit is zeker een promotie voor meer visverbruik en mag als een stimulans voor het beter leren kennen der vissoorten beschouwd worden. Iedere groep vertoefde ongeveer 1 uur in de stedelijke vismijn. Er wordt vastgesteld dat steeds

meer groepen van de derde leeftijd en verenigingen een geleid bezoek in de Stedelijke vismijn van Nieuwpoort aanvragen. Reeds zijn momenteel een 15 tal aanvragen voor het dienstjaar 1984 genoteerd. Die groepen verblijven dan een ganse dag in Nieuwpoort en dit komt zeker de Nieuwpoortse horecabedrijven ten goede.

Vlootevolutie

Het verdwijnen van de N.15 „De Kottens” betekende natuurlijk een flinke klap voor het zaken-cijfer der Nieuwpoortse vismijn. Tevens was het vergaan van de N.710 „Tracy” van reder Aesaert Alain, in de buurt van de Noordhinder, een grote handicap voor wat de opbrengst van het gulseizoen betreft. Eveneens had de N.575 „Francine” van Beuckels Charles met motorbreuk af te rekenen.

De Nieuwpoortse vloot bleef gedurende 1983 niet van pech gespaard en die tegenslagen drukten dan ook hun stempel op het opbrengst-cijfer der vismijn. Visser zijn, is en blijft een lastige en harde job. Het is een heel onzeker beroep dat vele gevaren inhoudt en ook veel risico's met zich brengt.

Op 27 april 1983 deed zich het tragisch ongeval voor aan boord van de N.551 „Sandra”. Urbain Clarysse, één goed gekend figuur in de Nieuwpoortse visserij, kwam op een onfortuinlijke manier op dek ten val en verloor op dramatische wijze het leven.

Al verliep 1983 niet steeds volgens wens, toch konden enige lichtpunten gekonstateerd worden. Enkele jonge reders schaften zich een vaartuig aan.

(Vervolg volgende blz.)

Al ging het niet zo direkt om nieuwe vaartuigen, het bleef een aanwinst voor de Nieuwpoortse vissersvloot. De N.590 „Horizon” kreeg als reder Gilbert Desaever. De N.211 van Calcoen René verliet de Nieuwpoortse haven, doch René schafte zich onmiddellijk de N.512 aan.

Na het vergaan der N.710 kocht Aesaert Alain de N.346 van Legein François en Coulier Patrick, de jongste reder van Nieuwpoort, werd de nieuwe eigenaar van de N.736. Dit alles resulteerde dat de Nieuwpoortse vloot zich heden op 29 eenheden handhaaft. Zo werd door jonge dynamische krachten wat nieuw leven in de Nieuwpoortse vloot geblazen.

Voor de toekomst wordt de hoop gesteld op de N.52 „De Kottens II”. Dit vaartuig is een speciefiek kustvaartuig en kan in de toekomst een echte stimulans betekenen om opnieuw de Nieuwpoortse vismijn te doen bloeien.

Vele handelaars hopen dat dit vaartuig met de aanvoer van kwaliteitsvis en varia terug een mooi perspectief voor de Nieuwpoortse veiling zal openen. In de huidige tijd van economische recessie en malaise dient elk initiatief tot nieuwbouw of tot aankoop van een tweedehandsvaartuig geprezen te worden.

Om het initiatief en het dynamisme der reders te bevorderen heeft het stadsbestuur van Nieuwpoort dan ook prompt één premie toegekend.

Door de Nieuwpoortse Gemeenteraad werd in zitting dd. 28/12/1983 met éénparigheid het hierna volgend reglement tot toekenning van een Stadspremie voor vissersvaartuigen goedgekeurd.

Toekenning Premie voor Vissersvaartuigen.

Overwegende dat het wenselijk wordt geacht de expansie van de vissersvloot te bevorderen en de werkgelegenheid in de visserij en aanverwante bedrijven te stimuleren, dat het toekennen van een bouw- en/of aankooppremie investeringen kunnen aanmoedigen:

Art. 1.: De personen en maatschappijen, welke een vissersvaartuig aankopen en in gebruik stellen, zal een éénmalige premie worden toegekend.

Art. 2.: De éénmalige premie wordt vanaf 1983 door het College van Burgemeester en Sche-

pen toegekend mits aan onderstaande voorwaarden wordt voldaan:

1. Het vissersvaartuig dient stevig gebouwd, volgens de principes van de moderne scheepsbouw en dient een attest van zeevaardigheid te hebben, afgeleverd door de bevoegde inspectiediensten.
2. Het vissersvaartuig dient op datum van de ingebruikselling Nieuwpoort als thuishaven te hebben en dient gedurende een periode van minimum drie jaar minstens 75 % van de vangsten in de vismijn te Nieuwpoort te verkopen.
3. De premie dient aangevraagd binnen het jaar na ingebruikname van het vissersvaartuig.

Art. 3.: De premie voor een vissersvaartuig, welke voor het eerste in de vaart komt, wordt bepaald op 1 % der geregistreerde aankoopssom, met een maximum van 250.000 fr.

De premie bij de aankoop van een reeds in vaart zijnde vissersvaartuig wordt bepaald op 1 % der geregistreerde aankoopssom, zonder de kosten voor herstellings- en ombouwingswerken, met een maximum van 50.000 fr.

Art. 4: In geval van tekortkoming van één van de onder artikel 2 voorziene voorwaarden, dient het bedrag van de premie binnen de maand na aanmaning in de Stadskas teruggestort, zo niet zal de terugvordering langs gerechtelijke weg geschieden.

De toekenning van de premies door het College van Burgemeester en Schepenen wordt beperkt tot het in de begroting goedgekeurde krediet. Het voldoen aan de voorwaarden tot het bekomen van de premie doet geen rechten ontstaan tegenover de Stad.

Brutobesomming per vaartuig bij verkoop in de vismijn van Nieuwpoort

Nieuwpoortse vaartuigen

N.15		776.730
N.22		6.129.351
N.88		4.334.257
N.106		465.159
N.172		5.289.383
N.211		2.482.526
N.346	(Legein Francois)	4.728.680
N.346	(Aesaert Alain)	1.360.022

N.349		3.822.252
N.512		799.654
N.551		3.375.634
N.575		6.010.896
N.590		5.627.756
N.597		1.040.947
N.700		3.885.338
N.706		309.507
N.709		203.355
N.710		3.933.266
N.720		8.193.114
N.723		4.671.039
N.736	(Vanacker Marcel)	1.075.972
N.736	(Coulier Patrick)	972.374
N.738		5.252.423
N.752		739.493
N.782		1.510.495
N.788		3.417.817

Totaal: **80.407.440**

Oostendse vaartuigen

O.123	579.734
O.184	60.048
O.260	16.059
O.470	44.433
O.520	4.500
O.599	41.423

Totaal: **746.197**

Zeebrugse vaartuigen

Z.525	372.827
-------	---------

Vreemde vaartuigen

BR.15	1.621.875
SC.15	54.006
Forza.	3.800

ALGEMEEN TOTAAL

Nieuwpoort	80.407.440
Oostende	746.197
Zeebrugge	372.827
Breskens	1.621.875
Borkum	54.006
Forza.	3.800

Totaal: **83.206.145**

DE NIEUWE BENNENCONCESSIONARIS GESTART OP 1/1/84

Zoals onze lezers reeds weten zijn de bennenconcessie en de concessie voor het lossen en invoeren van de vis sedert 1 januari onder één enkele concessionaris gebracht, namelijk onder de pvba Vislossersbond Van Waes, dit ook met het oog op de modernisering van deze tak van het bedrijf.

Een gelegenheid voor „Het Visserijblad” om, na de eerste twee weken, ons te informeren naar de gang van zaken, gezien de kritiek voorheen door de Rederscentrale op deze wijziging uitgebracht.

De firma Van Waes wist ons in dit verband te melden, dat de overeenkomst van overname van ondermeer de bennen toebehorende aan de vorige concessie zeer vlot verlopen is en er in dit verband een goede samenwerking is ontstaan met de vroegere pvba Lenaers. Ook de 5 werknemers van Lenaers werden overgeno-

men, hetgeen zowel goed uitkomt voor de scheidende bennenconcessionaris als voor de nieuwe. Er werden in totaal 7.666 bennen overgenomen en gemerkt door de nieuwe houder. Alle bennen die nog opgespoord worden en teruggevonden, nog toebehorende aan de pvba Lenaers, worden aan een vaste overeengekomen prijs eveneens overgenomen door de huidige houder.

Het is duidelijk dat de stockage van een dergelijke massa bennen zeker een probleem zou te weeg brengen. Gelukkig wordt dit opgelost door het feit, dat de bennen in de verkoophal zelfs kunnen gereinigd worden waarna zij, om de twee staken per 250 ter hoogte van de lospoorten gestapeld worden.

De pvba is anderzijds niet bij de pakken blijven zitten en heeft reeds pakhuis Nr. 2, vooraan de eerste mijn, overgenomen. Dit pakhuis wordt

thans ingericht voor het onderbrengen van de bennen en voor de herstellingen. De pvba Vislossersbond Van Waes beschikt over 5 werknemers, die instaan voor het opsporen, verzamelen, reinigen en herstellen van de bakken. Voor een beter dienstverlening heeft de nieuwe concessiehouder gezorgd, dat er altijd iemand van wacht is in pakhuis 68, waar eveneens de burelen gevestigd zijn, dus ook 's nachts.

De overgang gebeurde dus heel vlot, niettegenstaande de vele bla bla daarover voorheen door de verantwoordelijke van de Rederscentrale verspreid.

GOEDKOPER BENNENPRIJS VOOR DE REDER

Met het starten van de nieuwe concessie werd
(Vervolg volgende blz.)

er eveneens een nieuwe regeling bereikt voor de betaling van het gebruik der bennen. Waar vroeger 5/9 door de reder betaald werd van de 21 fr. bennengeld en 4/9 door de handel, is dit thans terug gebracht op 50% voor elk der partijen. Aldus betaalt de reder nu 10,50 fr. net als de koper, terwijl dit vroeger 11,50 was voor de reder en 10 fr. voor de handel.

De nieuwe houder, die onder meer ook dit voorstel voor een 50/50 betaling voorstelde en warm verdedigde, meent te moeten vaststellen, dat de Rederscentrale nog op geen enkel ogenblik hierover gewag heeft gemaakt, wat duidelijk het partijdig optreden aanduidt voor een groepering, die aller redersbelang en niet dat van enkel dient te behartigen.

Niettegenstaande de koper officieel 10,50 fr. betaalt per ben, wordt een teruggave bezorgd van 3,15 fr. aan die kopers welke bij het lossen hun eigen bennen gebruiken. Het is duidelijk dat dit slechts betrekking kan hebben op het haringlossen wanneer de koper ganse partijen of het ganse schip bijneemt en men nog aan het lossen is. Er zijn 4 grootkopers, die hiervoor in aanmerking komen: Gekiere R., Lemenu, Madelein en Fa. Levecke.

Wat het opsporen en het onder controle houden van de bennen betreft, gaat hier veel tijd in verloren en dit is tevens een kostelijke zaak. Woensdagmorgen gaat men naar Nieuwpoort voor het opsporen, verzamelen en terugbrengen naar de Oostendse vismijn van de aldaar achtergelaten of nog in gebruik zijnde bennen. In de namiddag van dezelfde dag gaat men naar Zeebrugge industrieterrein Blauwe Toren (het Pieterskompleks) en Vanden Abeele, dit vooral in het haringseizoen en verder de vismijn te Zeebrugge. In de namiddag gebeurt dan dezelfde rondrit. Terzelfdertijd wordt elke dag de vismijn van Oostende, de overzijde van het vislossersdok, H. Baelskade en de grotere verwerkingsbedrij-

ven Morubel, Levecke, Oesterput en dergelijke meer afgedaan, evenals op dek van de afge-meerde schepen. Dit alles vergt veel geloop en veel kosten waarvan een buitenstaander doorgaans onwetend is en waarvoor in de toekomst tegen misbruiken zo zou dienen opgetreden, dat al wie de vismijn verlaat over zijn eigen materiaal zou moeten beschikken, zoals zulks in andere landen het geval is.

MODERNISATIE LOS- EN SORTEERBAND

Wat de modernisatie van het lossen betreft, is de vergunninghouder thans in onderhandelingen voor het installeren van een moderne los- en sorteerbands, waarmede zal proef genomen worden. In elk geval zal er minstens één dergelijke installatie gereed staan met ingang van het haringseizoen 1984/85, terwijl er volgens afspraak met de stad Oostende, tien dergelijke installaties dienen te komen voor eind '86.

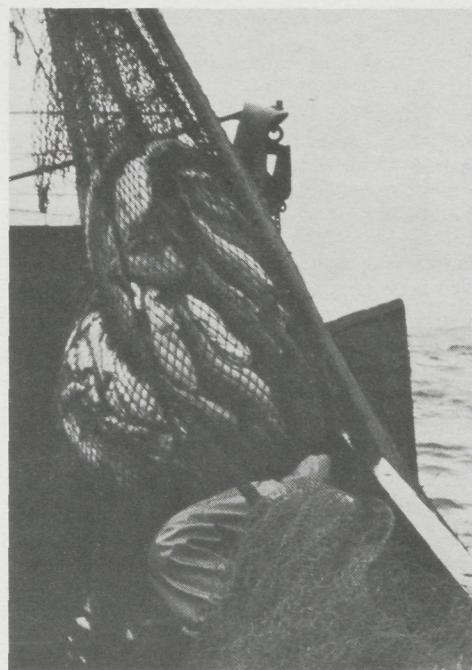
Met het nieuw systeem zal één tafelman uitgespaard worden. Het lossen zal tevens sneller en vlotter gebeuren, zodat dit ten slotte aan de kwaliteit van de vis zal ten goede komen. De modernisatie van het lossingsstelsel kan echter geen aanleiding geven tot goedkoper lossen omdat de concessiehouder veel kapitaal moet investeren en dit voor hem aanleiding geeft tot zware delgingen. De nieuwe vergunninghouder is thans eveneens in onderhandelingen voor het plaatsen van een nieuwe spoelmachine voor het reinigen van de bennen. Dit zou ook nog in de loop van het jaar 1984 gebeuren. Een nieuwe vergunninghouder, die beslist niet bij de pakken blijft stil zitten.

Hopen we nu maar, nadat het privaat een eerste stap gezet heeft voor een bescheiden begin van modernisatie, de stad Oostende zal volgen en eveneens de vismijn, de sanitaire inrichtingen

en de akkomodaties moderniseren en/of aanpassen. Het is trouwens hetgeen onder meer de schepen van de vissershaven heeft laten uitschijnen.

Trouwens niet alleen dienen de sanitaire inrichtingen gemoderniseerd, ook de aanpassing van de halle met een koelsysteem mag niet bij woorden blijven.

Afwachten is dus de boodschap.



Gulle vissers

Gebruikt voor de DANISH PAIR VISSERIJ
onze speciaal „DUIVELSTERK” KABEL
van 16 mm. 6 × 7 gegalvaniseerd



(korting 10 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE – ☎ (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

WERKHUIZEN : ☎ (059) 32 39 79 – (059) 32 08 20

TOCH NIET ALLES KOEK EN EI MET HET NIEUW OOSTENDS VISMIJNREGLEMENT

Men schrijft ons

Zoals men intussen reeds weet en bepaalde kopers aan de lijve ondervonden hebben, gebeurt de verkoop van garnaal en kustvis bij het binnenkomen van de eerste mijn ter hoogte van het bord waarop de aanvoeren bekend gemaakt worden.

Slechter plaats kon niet uitgekozen worden en dan vooral in de wintermaanden. Elkeen, zowel kopers als afslagers en tegenschrijvers staan er te trappelen in de koude windtocht, met opgestoken schouders, zo vlakbij de grote open ingang, terwijl praktisch een ganse mijn er ongebruikt ligt en men dus de verkoop gemakkelijk kan laten doorgaan op een meer beschutte en aangenamer plaats. Het is duidelijk dat dit, op het ogenblik van het vaststellen van de verkoopplaats vooral garnaal en kleine vis, aan de aandacht van de betrokkenen ontsnapt is, maar reglementen zijn er toch om eventueel aangepast en verbeterd te worden en dit is beslist noodzakelijk voor wat de verkoopplaats van garnaal en kleine vis betreft. Maandag en dinsdag stond praktisch elkeen in de bijtende koude wind te bibberen en te vloeken binst de verkoop.

Bepaalde kopers en niet van de minsten spraken zelfs van een boycot indien men hierin minstens in de koude winderige dagen, geen verandering zou aanbrengen. De directie van de vismijn had dit zelf moeten zien en een voorlopige maatregel nemen.

Anderzijds was er dinsdag slechts de verkoop van één enkel vaartuig en hiervoor moest de ganse mijn afgesloten en ledig gemaakt worden. Op dergelijke dagen is het middel duidelijk erger dan de kwaal, waardoor men dan een averechts effect bekomt. Men is dan ook van oordeel dat wanneer het aantal lossende vaartuigen de eerste noordelijke doorgang niet bereikt, het reglement slechts in toepassing zou moeten te brengen zijn voor het eerste gedeelte van de mijn, namelijk tot aan de eerste noordelijkst gelegen doorgang. Indien de aanvoeren voorbij deze doorgang komen te liggen, dan het reglement toe te passen tot aan de tweede doorgang ter hoogte van de pakhuizen Cloet en Madelein. Men bereikt dan, voor wat de verkoop betreft, een vlotter afhandeling zonder dit door te trekken voor de gedeelten waar het niet nodig is. Het was inderdaad potsierlijk, een ganse mijn ledig te maken voor de verkoop van een enkel vaartuig dat juist geteld twee staken gans noordelijk vooraan van de mijn in beslag nam. Of wil de directie het reglement zoals het nu opgevat is, zelf belachelijk maken. Waarom laat men dergelijk te nemen schikkingen niet over aan de bevoegdheid van een hallichef, die toch een bevoegd ambtenaar is?

Het is zeker geen kritiek van onze zijde en wijzelf juichen alle maatregelen voor een vlotter verkoop toe, maar verwachten toch dat de directie zelf ergens begrip en inzicht zal willen opbrengen voor aanpassing en voor wat we beslist verbeteringen durven noemen. Maar als men de gang van zaken in de vismijn dagelijks niet volgt, hoe wil men er dan nuttige maatregelen nemen!

Voor wat de verkoopplaats van garnaal en kleine kustvis betreft, zou men een beter beschutte plaats kunnen aanduiden en dit zelfs door een vast reglement kunnen aanduiden, zodat geen

enkele koper onwetendheid zou kunnen voorwenden of onwetend zou zijn, namelijk het aldus formuleren dat de verkoop van garnaal zal gebeuren, bv. twee staken na de laatste verkoopbeurt van de vis. Eventueel zou men er zelfs kunnen aan toevoegen, dat, indien de uitgestalde aangevoerde vis, de eerste noordelijke vismijndoorgang niet bereikt, de verkoop van garnaal zal gebeuren op de traditionele verkoopplaats ter hoogte van het pakhuis 24. Dit is een centrale ligging, zowel voor de aanvoeders, voor de afslagers, tegenschrijvers als voor de kopers. Het is zeer aannemelijk dat dit voorstel nog verbeterd kan worden. De bal is nu, hopelijk in het kamp van de reglementenmakers.

Maar waar is de Rederscentrale met al zijn voorstellen. Is het omdat het bennen verhuuren en het lossen niet naar hun zin geregeld is, dat men zich om de belangen van de kleinen niet bekomert. De voorzitter van de afdeling Oostende is toch een kustvisserreder. Of heeft die ook niets te zeggen?

"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 159 fr., BTW inbegrepen, + 16 fr. verzendingskosten, te storten op nr. 000-0418987-44 van de drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

Eveneens verkrijgbaar bij:
Hand in Hand, Rederskaai 21, 8380 Zeebrugge.
Standaard Boekhandel, Kapellestraat 103, 8400 Oostende.
Internationale Boekhandel, Ad. Buylstraat 33, 8400 Oostende.
Boekhandel Corman, Ad. Buylstraat 51, 8400 Oostende.

VERS VAN DE PERS:

BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1984

Zopas is de Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak, die nu al aan de 46e jaargang is, verschenen. De editie 1984, die opnieuw volledig werd nagezien op juistheid en volledigheid, omvat zo maar eventjes 1.400 bladzijden, en loopt voor de rest in de trend van de voorgaande edities, met name de zeeman bijstaan in de steeds complexer wordende maritieme wetgeving.

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.
Maritiem, Visserweg 46, te Scheveningen.
Observator, Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam.
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.

SCHEEPSJONGEN VAN DE O.313 TEGEN SCHEEPSRELING GEWORPEN DOOR ZWARE ZEE

Zondag werd aan boord van de O.313 op de visserij voor de Britse kust de 17-jarige scheepsjongen André Vandenberghe ernstig gewond.

Het vaartuig was vissende in zwaar weder en door een onverwachte zware slingering van het vaartuig werd de scheepsjongen tegen de reling geslingerd en werd met een ernstig rugletsel opgenomen. Gezien een goede verzorging beslist nodig was, deed de schipper een Britse haven aan. Ter hoogte van Flamborough Head werd de gekwetste overgegeven aan een intussen verwittigde en tegemoet gekomen reddingsboot, die er voor zorgde dat Vandenberghe in het ziekenhuis van Bradlington opgenomen werd.

André Vandenberghe was jarenlang opgenomen in het Bredense tehuis Windekind langs de Driftweg. Gezien zijn belangstelling voor het vissersleven, mocht hij de lessen in het Koninklijk Werk van de IBIS voor scheepsjongens volgen, waarna hij bij het verlaten hiervan in het Visserstehuis „De Bolle” opgenomen werd. De gekwetste was nog maar enkele maanden aan boord van de O.313 opgenomen.

Volgens ingewonnen inlichtingen ging de heer Claeys, directeur van het Visserstehuis donderdag 12 januari de gekwetste scheepsjongen uit het ziekenhuis afhalen, hetgeen laat veronderstellen dat de rugletsel gelukkig toch niet zo diep-ernstig zijn als men op het eerste zicht geneigd was aan te nemen. De schipper van de O.313 heeft echter wijs beslist zijn verantwoordelijkheid ter zake op te nemen door de jongen naar een kliniek te laten overbrengen.

André Vandenberghe, die zich Bert laat noemen, afgeleid van zijn tweede voornaam Ber-

trand, komt uit een Antwerpse familie. Ook twee zusjes van hem verblijven nog in het tehuis Windekind te Bredene aan zee.

Wij wensen de knappe jongen een vlugge beterschap.



Bert Vandenberghe toen op zestienjarige leeftijd in zijn IBIS-uniform.

DE VERDELING VAN DE HARINGVANGSTEN IN DE GEMEENSCHAP IN 1984

HET BELGISCHE AANDEEL

In bijlage geven we de tabel van de verdeling van de haringkwota in functie van de, voor vangst vrij gegeven hoeveelheden voor 1984 (zie tabel).

België krijgt dus, zoals we het in onze vorige uitgave lieten opmerken, op basis van een algemeen kwotum van 155 duizend ton, 7.100 ton toegewezen. Wanneer dit algemeen kwotum verhoogd wordt tot en met 251 duizend ton, bekomt België 6 duizend ton vermeerderd met 1 %, dus vermeerderd met 2.510 ton of 8.510 ton in totaal.

Deze vermeerdering met 1 % wordt eveneens doorgetrokken voor het gedeelte boven de 251 duizend ton. Een concreet voorbeeld: Bij een

toewijzing van een algemeen kwotum voor alle landen samen van bv. 300 duizend ton zou er voor België een visserij weggelegd zijn van 8.510 ton vermeerderd met 1 % op 49 duizend ton of een bijkomende hoeveelheid 490 ton, hetzij in totaal 9 duizend ton. Verhoudingsgewijs gezien krijgt België 7.100 ton toegewezen en op basis van bijna het dubbele, namelijk 300 duizend ton wordt België slechts 9.000 ton toegewezen. Wanneer veel haring vrij gegeven wordt krijgen we eerder een slechte beurt.

Gelukkig gaan er in België slechts een beperkt aantal vaartuigen op haringvisserij zodat op basis van een tiental koppels, in acht genomen dat er voor 1984 toch 251 duizend ton vrij komt, zoals er sprake van is, elk koppel toch nog samen een gemiddelde van 851 ton mag aanvoeren.

	D	F	NL	B	UK	DK
Bij een Gemeenschapsaandeel 155.000 ton	13,3	13,8	27,6	7.100 ton	24,15	21,15
Bij een Gemeenschapsaandeel 251.000 ton	15,0	12,0	27,0	6.000 ton + 1 %	23,0	22,0
Te verdelen hoeveelheden boven 251.000 ton	17,5	8,5	20,5	1,0	17,5	35,0

NOG EEN NIEUWE TREILER VOOR ZEEBRUGSE VLOOT

Zaterdag a.s. wordt in de Zeebrugse vissershaven andermaal een nieuwe treiler in bedrijf genomen. Het gaat met name om de Z.121 „Barentszee” die gebouwd werd voor de rederij Seabird pvba met de heren Schram en Wintein als de stuwende krachten achter deze onderneming.

Het vaartuig werd door de Scheepswerf van SCAP gebouwd en in onderaanneming voor de romp door deze werf toegekend aan de uitstekende scheepswerf der Gebroeders Seghers aan de Slipwaykaai te Oostende, om vervolgens voor de techniek, elektriciteit, koeling en houtafwerking door de werf SCAP afgebouwd te worden.

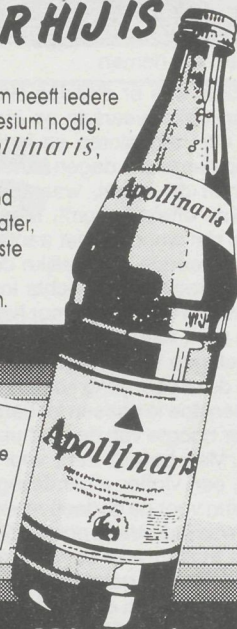
Mevrouw Emmanuel Pauwels heeft het meterschap aanvaard, terwijl de heer André Pieters, bestendig afgevaardigde en voorzitter van de Visserijcommissie van West-Vlaanderen, als peter zal fungeren.

Wij komen hierop uitgebreid in ons volgend nummer terug.

NEEM DE MAGNESIUM WAAR HIJ IS

Ons lichaam heeft iedere dag magnesium nodig. Drink Apollinaris, natuurlijk gashoudend mineraal water, één der rijkste aan magnesium.

Ziehier de nieuwe ¾ (75 cl) met zijn schroefstop



▲ Apollinaris ▲
het water dat ijzer doet verteren.

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

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

ONS GESCHIEDKUNDIG HOEKJE

DE BLANKENBERGSE VISSERIJ VAN 1780 TOT 1810

EEN BLOEIENDE BEDRIJVIGHEID MET WEINIG ROOSKLEURIGE ARBEIDSSITUATIES

De Blankenbergse visserij kende in de tweede helft van de 18^e eeuw een geweldige bloei.

In 1770 was Blankenberge de belangrijkste vissersplaats van onze kust. Blankenberge telde toen maar liefst 70 vaartuigen. Oostende en Nieuwpoort hadden er op hetzelfde moment slechts respectievelijk 22 en 27. In 1780 telde Blankenberge 73 vissersschuiten en 420 vissers. De bemanning van een Blankenbergse schuit bestond uit een „stierman”, drie „maets” en een „laver”; dat was een jongen van 13 à 14 jaar, doch blijkbaar soms jonger.

De Blankenbergse vissers brachten heel wat vis aan.

Op het einde van de 18^e werd naar Frankrijk alleen al voor meer dan 200.000 gulden vis uitgevoerd. Het Koninklijk hof te Parijs werd door de Blankenbergse visserij voorzien van tarbot, griet, grote tongen, steur, kabeljauw, verse zalm, kreeften, krabben en Engelse oesters. De Blankenbergse vangsten werden verder nog uitgevoerd naar de markten van Brugge, Torhout, Roeselare, Ieper, Poperinge, Menen, Kortrijk, Eeklo, Gent, Aalst, Oudenaarde, Dendermonde, Doornik, Mons en Brussel. Ook Leuven, Mechelen en Antwerpen zagen soms Blankenbergse vis op hun markten verschijnen.

De Blankenbergse visser droeg een lange brede broek. Hun purperen of rode wollen kousen droegen ze tot boven de knieën. Tijdens de zomer droegen ze een vest van Perzisch weefsel met een motief van rode bloemen. Bij de rijkste zaten zilveren knopen aan dit vest. In de winter werd het zomervest vervangen door een vest van blauw laken. Hierboven droegen ze dan nog een korte blauwe frak. Grote ronde hoeden sierden hun hoofd.

Verder leest men dat ze zeer zindelijk waren op zichzelf en op hun huizen die vrijwel nooit hun eigendom waren.

De Blankenbergse visser huwde rond de 26-27 jaar en verwierf een grote kinderschare.

Hij kwam zeer goed overeen met zijn vrouw waarmee hij meestal een 10-tal jaren verloofd was geweest.

De bejaarde ouders werden steeds door hun kinderen geholpen.

Sparen was in Blankenberge vrijwel onbekend. Zo te zien ging het de Blankenbergse vissers heel goed; maar ... Blankenberge had geen havens.

De Blankenbergse vaartuigen waren dus platbodems want ze moesten op het strand kunnen getrokken worden. De Blankenbergse schuit was een log vaartuig met een rond voor- en achterschip. Soms werden deze vaartuigen wegens hun lompe en logge vorm smalend „padden” genaamd.

In die open vaartuigen hadden de vissers het hard, zeer hard, te verduren. Het was onmenselijk om twee dagen en twee nachten aan één stuk in een open boot de gure en harde weersomstandigheden te trotseren.

In zijn „Gecroonde verhandeling ...” schetst G.F. Verhoeven het voorkomen van een veertigjarige Blankenbergse visser:

„Ik vertoon aen UEE: Geleerde, die ellendige lieden in den ouderdom van veertig jaeren, door de koude uytgemergelt en opgeëten, styf van gewrichten met bevrooze heupen en voeten, grys, en kael van hoofde met roode loopende oogen, jigtig en veelyds gebrooken in de edelfte deelen van het lichaem”.

Op vijftig-jarige leeftijd is de Blankenbergse visser zodanig afgemat dat hij onmogelijk zijn stiel verder kan beoefenen. Hij blijft aan wal, herstelt netten en verricht allerhande klusjes in verband met de visserij.

Ook de vrouwen sprongen bij. Ze herstelden netten, ze onderhielden en droogden de netten na de vangst om ze tegen het rotten te vrijwaren. De kinderen hadden het al evenmin gemakkelijk. Zo schrijft G.F. Verhoeven:

„De knegtjens van Blankenberg beginnen reeds van elf en twelf jaeren onder hunne vaders ofte Meesters, de zee te beploegen ...”

Het gebrek aan een haven was ook zeer nadelig voor de vaartuigen zelf. Na de vangsten werden de schuiten op het strand achtergelaten. Ze waren er blootgesteld aan de felle stormen en aan de ruwe bewegingen van ebbe en vloed. De schuiten moesten ook een bepaalde afstand van elkaar verwijderd op het strand gelegd worden om te beletten dat ze tegen elkaar geslingerd zouden worden. Met de regelmaat van een klok werden bij stormweer verankerde vaartuigen losgeslagen of braken ankerkabels zodat de op drift geslagen vaartuigen tegen de duinen geslingerd werden of erger nog andere vaartuigen beschadigden. De levensduur van een Blankenbergse schuit lag veel lager dan van de vissersvaartuigen van Nieuwpoort of Oostende waar de vissersschepen veilig in een haven gemeerd werden.



OOSTENDE-FOLKESTONE OPGEPAST

De Regie voor Maritiem Transport, die de Sealink Zeevaartlijnen Oostende-Dover/Folkestone exploiteert, vestigt de aandacht van de reizigers voor Groot-Brittannië op het feit dat, wegens herstellingswerken te Folkestone op hierna volgende data de diensten naar en vanuit Folkestone als volgt zullen afgeleid worden (afvaarten uitgedrukt in lokale tijd):

Op 14 en 15 januari 1984.

a) 01.30 en 05.15 u. bij vertrek uit Oostende: de schepen zullen naar Dover Western Docks varen.

Op 13 en 14 januari 1984.

b) 22.45 u.: het schip zal vanuit Dover Western Docks vertrekken.

De op hogergenoemde diensten aansluitende boottreinen naar of van London zullen op die dagen uiteraard naar Dover Western Docks afgeleid worden.

De R.M.T. verontschuldigt zich bij voorbaat voor de hinder die voormelde maatregelen bij de cliënteel mochten veroorzaken.

Te koop: Stalen MOTORVISSERSVAARTUIG, bouwjaar 1973, lengte 25,58 m., breedte 6,48 m., bruto-tonnemaat 103,68, uitstekende staat, dieselmotor ABC van 375 pk. Bruto-jaarbesomming circa 15 miljoen.

Zich wenden: tel. (059) 70 56 73.

HOOGWATERBOEKJE 1984

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

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

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

Dit zeer nuttig zakboekje is in ALLE BOEKWINKELS verkrijgbaar tegen de kleine prijs van 35 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 35 fr. + 22 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

OOSTENDE-DOVER

Voor de week van 15.1 tot 21.1.84

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 06.00 u. op 15 en 21.1.1984
- Dagelijks te 10.05 en te 13.50 u.
- Op 15.1.1984 bijk. afv. te 01.30 en 05.15 u.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 08.00 u., behalve op 15 en 16.1.84
- Dagelijks te 18.00, te 23.30 u., behalve op 21.1.84
- Op 28 en 19.1.84 bijk. afv. te 11.30 u.
- Dagelijks te 20.00 u.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:

- Dagelijks te 01.30 en te 05.15 u., behalve op 15.1.1984

Afvaarten uit Dover Western Docks:

- Dagelijks te 11.40, te 15.30 en te 18.30 u.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 01.00 u.
- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 15.1.84
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 15 en 21.1.84
- Dagelijks te 13.00 u., behalve op 15 en 16.1.84
- Dagelijks te 22.00 u., behalve op 21.1.84
- Op 18 en 19.1.84 bijk. afv. te 16.00 u.

Afvaarten uit Folkestone:

- Dagelijks te 22.45 u.

JETFOIL

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 08.40 en te 13.55 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende:

- Dagelijks te 10.35 en te 15.20 u.

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

VERKEERDE OPGAVE VAN OPBRENGSTEN

In ons vorig nummer is, tijdens de montage, een vergissing gebeurd in de opgave van de opbrengsten. Hierdoor werden de opbrengsten van Oostende bij Zeebrugge geplaatst en omgekeerd is Zeebrugge onder Oostende terecht gekomen. Onderstaand rectificeren wij deze vergissing met daarbij onze verontschuldiging.

VRIJDAG 23 DECEMBER 1983

	dag.	vis	tong	fr.
NOORD				
GO 54	12	130	1.500	929.229
KANAAL				
O.518	10	65	900	491.810
WEST				
N.36	7	100	1.500	672.443
Z.563	6	50	500	316.197

DINSDAG 27 DECEMBER 1983

	dag.	vis	tong	fr.
KANAAL				
Z.183	17	200	2.500	1.998.332
WEST				
Z.502	12	290	—	933.224
O.35	4	70	—	182.064
O.51	7	120	1.000	667.904
O.206	13	290	—	762.884
NOORD				
O.231	14	210	1.500	1.371.254

WOENSDAG 28 DECEMBER 1983

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
O.108	7	100	1.000	536.280
Z.50	8	150	1.500	1.056.739

Het is opnieuw een week geweest met bijzonder weinig vis en onnatuurlijke hoge prijzen. Alle soorten gingen peperduur van de hand met kabeljauw, wijting, haai, steenschol, grote griet, tarbot en staart als uitschieters. Voor schol werd echter ook al tot bij de 75 fr. het kg. betaald, sporadisch zelfs tot 80 fr. Het aanhoudende slechte weder belette de meeste schepen het uitvaren. Er werden dan ook bijna uitsluitend vangstjes binnengebracht na reizen van drie of vier dagen. De N.36 maakte hierop een uitzondering en kwam van het kanaal. De opbrengst loog er niet om en bedroeg 2,5 miljoen. Ook de O.123 besomde meer dan zeven cijfers; dit keer niet met kreeftjes maar met een partij kabeljauw, gul en wijting. Dat waren trouwens de soorten die meest op de markt waren. Kabeljauw kreeg tussen 130 en 173 fr., grote gul tussen 100 en 140 fr. De sortering vier noteerde nog tot bij de 80 fr. en gul «5» kreeg rond de 70 fr. Grote wijting kreeg doorgaans ruim 75 fr., kleine sortering noteerde tot 53 fr. Steenholk haalde nu ook al tot 50 fr. terwijl de kleine platjes tussen 40 en 55 fr. noteerden. Rog was zeer schaars en liep dan ook tot boven de 120 fr. het kg.

In verhouding tot de voornoemde soorten bleven de tongen toch weer enigszins achter. Toch hogere prijzen dan verleden week met grote, driekwarters en bloktongen een stuk boven de 300 fr. Voorkleine tong kreeg rond de 280 en kleine tong tot 250 fr. Slips noteerden rond de 200 fr. Grote staartvis liep weer op tot 415 fr., kleine sortering kreeg nog tot 220 fr. Tarbot

werd verkocht tussen 250 en 600 fr. en voor steenschol betaalde men tussen 80 en 230 fr.

De garnalvissers konden toch een viertal dagen in zee gaan en kregen voor hun vangst tussen 140 en 180 fr. het kg. De haringvangsten blijven veel te klein om van een renderende visserij te kunnen spreken. De prijs varieerde tussen 15 en 23 fr.

VRIJDAG 6 JANUARI 1984

	dag.	vis	tong	fr.
KUST				
O.128/279	1	12	11.550	200.328
N.708/709	1	4	6.750	111.060
O.141/243	1	6	5.250	94.360
O.26/306	1	6	14.050	203.388
O.135/275	1	16	12.700	218.326
O.309/719	1	11	1.500	62.900
N.3/232	1	—	4.700	65.808

MAANDAG 9 JANUARI 1984

	dag.	vis	tong	fr.
KANAAL				
N.36	17	300	4.000	2.625.048
WEST				
O.274	3	100	—	346.437
O.114	3	100	—	370.299
O.123	12	320	—	1.539.812
O.134	12	250	—	801.680
N.40	4	150	—	655.778
O.35	6	180	—	746.454
N.45	6	160	—	618.022
Z.502	8	170	—	646.090
NOORD				
GO 54	10	220	700	1.158.049
KUST				
O.309/N.719	1	5	3.000	81.200

DINSDAG 10 JANUARI 1984

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
Z.296	6	130	800	798.818
KUST				
O.127/303	1	40	6.250	112.190
O.26/306	1	80	3.000	84.930
KUST				
O.128/279	1	30	5.900	107.642
N.3/232	1	45	10.100	156.896
O.135/279	1	3	5.450	85.220

WOENSDAG 11 JANUARI 1984

	dag.	vis	tong	fr.
NOORD				
Z.196	11	250	1.000	1.255.278
KUST				
RI.11	2	30	—	202.199
O.309/N.719	1	50	4.850	162.544
O.141/243	1	40	3.800	127.196
O.26/306	1	10	—	21.394
N.708/709	1	5	3.350	57.852
O.135/275	1	8	8.900	144.572
O.127/303	1	12	7.300	128.384
O.128/279	1	5	5.900	101.370

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

Verwachtingen

VRIJDAG 13 JANUARI

WEST: N.706 (60 shelfcod, 100 gul, 80 wijting, 10 platvis)

MAANDAG 16 JANUARI

IJSLAND: O.318 (150 rode zeebaars, 40 kab., 30 wijting, 90 schol, 20 schaat, 10 koolvis)

O.81 (20 kab.-gul, 150 rode zeebaars, 50 schelvis, 30 leng, 20 schaat, 10 koolvis, 10 gutvis, 10 varia)

KANAAL: O.518

NOORD: O.285

WEST: N.752 - O.206 - O.118 - Z.525 - O.108

DINSDAG OF WOENSDAG 17 OF 18 JANUARI

WEST: N.45 - O.114 - O.274 - O.705

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 22 DECEMBER 1983

Z.44	W	1.400	220	10	1.143.655
N.15	W	3.500	380	13	2.415.623
Z.519	KN	2.500	250	17	1.409.323
Z.27	W	4.000	300	12	2.100.600
Z.43	W	1.500	250	10	1.184.900
Z.424	N	500	150	12	736.060
					8.990.161

VRIJDAG 23 DECEMBER 1983

Z.509	KRP	100	150	12	746.290
Z.41	W	300	70	6	442.630
Z.16	W	2.300	160	9	1.023.700
Z.462	W	1.000	100	10	528.150
Z.507	W	50	25	4	167.230
Z.402	KRP	—	20	9	156.190
Z.321	W	1.000	30	5	238.050
					3.296.240

DINSDAG 27 DECEMBER 1983

Z.483	W	1.000	150	8	1.117.160
Z.44	W	100	30	3	159.260
Z.43	W	100	30	3	208.700
Z.89	W	2.000	240	15	1.325.010
B.5	W	500	60	5	520.250
Z.484	W	1.400	200	16	1.046.290
Z.589	N	300	25	4	248.050
Z.90	N	1.600	220	15	1.124.380
					5.749.100

WOENSDAG 28 DECEMBER 1983

Z.189	W	1.000	150	10	555.360
Z.307	KRP	100	170	10	862.385
Z.571	N	1.000	220	—	1.322.330
Z.319	N	1.500	250	—	1.568.310
Z.60	W	1.000	170	8	994.990
					5.303.375

VRIJDAG 6 JANUARI 1984

Z.568 W 100 10 — 148.640

MAANDAG 9 JANUARI 1984

Z.563 K 200 65 — 468.820

Z.16	W	2.000	410	—	2.314.293
N.15	W	2.400	410	—	2.441.340
Z.27	W	2.000	360	—	1.904.990
					7.129.443

WOENSDAG 11 JANUARI 1984

Z.582	K	—	10	2	98.790
B.5	W	3.000	250	13	1.889.980
Z.525	K	300	20	3	369.640
Z.89	W	500	220	8	1.315.860
Z.506	W	1.000	80	8	785.350
Z.30	W	1.200	100	8	1.029.830
Z.447/471	K	—	—	—	118.990
Z.201/601	K	—	—	—	116.830
Z.554/560	K	—	—	—	175.670
Z.437/548	K	—	—	—	89.690
					5.990.630

NIEUWPOORT

VRIJDAG 6 JANUARI 1984

GARNAAL

N.22	171 kg.	46.527 fr.
N.700	152 kg.	34.356 fr.
N.349	97 kg.	22.762 fr.

Slechts drie garnaalvaartuigen losten samen 420 kg garnaal. Het slechte weer der voorbije dagen beïnvloedde de marktprijs. Zo werd 211 à 238 fr./kg bekomen.

ZATERDAG 7 JANUARI 1984

GARNAAL

N.22	92 kg.	20.028 fr.
N.782	71 kg.	10.468 fr.
N.700	127 kg.	24.440 fr.
N.349	136 kg.	23.526 fr.

MAANDAG 9 JANUARI 1984

VIS

N.88	863 kg.	54.157 fr.
N.590	862 kg.	54.158 fr.
N.172	364 kg.	27.132 fr.
N.788	364 kg.	27.132 fr.
N.346	1.339 kg.	88.709 fr.
N.738	2.057 kg.	150.114 fr.
N.720	1.537 kg.	91.640 fr.
N.723	3.945 kg.	278.504 fr.
N.597	4.099 kg.	275.562 fr.
N.736	3.699 kg.	257.666 fr.
N.551	950 kg.	146.362 fr.

Zeven vaartuigen van de West en twee koppels gullevisiers losten samen ongeveer 20.000 kg vis op de maandagmarkt. Samen werd er voor 1.451.136 fr. aangevoerd. Door het stormweer der voorbije dagen dat de vaartuigen verhinderde hun visserij naar behoren te bedrijven en door de geringe aanvoer in de andere havens, werd voor alle soorten een peperdure prijsnotering bekomen. Tong nr. 1 haalde 302 à 308 fr./kg en tong nr. 2 336 à 340 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 kreeg 363 à 368 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 364 à 368 fr./kg. Tong nr. 5 bewam 332 à 338 fr./kg en kleine tong 260 à 268 fr./kg. Middenslag tarbot werd tegen 280 à 300 fr./kg genoteerd, varia tegen 190 à 240 fr./kg, griet tegen 180 à 290 fr./kg en tongschar tegen 100 à 210 fr./kg. Grote pladijs kocht men tegen 4000 à 4250 fr. de ben aan, drieling- of middenslag pladijs tegen 3700 à 3850 fr. de ben en visjes tegen 1850 à 2000 fr. de ben. Opnieuw werd voor gul, kabeljauw en wijting een dure marktprijs bekomen. Zo kreeg kabeljauw 170 à 178 fr./kg en gul 3350 à 5900 fr. de ben. Voor de voorkleine gul werd 3340 à 3480 fr. de ben geboekt en voor

kongel 76 à 80 fr./kg. De veelprijs voor moerrog werd 5300 à 5400 fr. de ben, voor tilten 5100 à 5250 fr. de ben en voor scherpstaarten 4900 à 5100 fr. de ben, terwijl voor zeehond 76 à 80 fr./kg werd betaald. De marktprijs voor grote wijting bedroeg 3300 à 3400 fr. de ben en voor kleine wijting 2000 à 2250 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2600 à 2750 fr. de ben en voor knorhaan 2750 à 3000 fr. de ben. De maandagmarkt werd gekenmerkt door een grote aanvoer van diverse soorten en door een ruime belangstelling vanwege de handelaars.

DINSDAG 10 JANUARI 1984

GARNAAL

N.22	205 kg. vis	
	39 kg.	12.825 fr.
N.349	136 kg.	18.075 fr.
N.700	184 kg.	23.736 fr.

WOENSDAG 11 JANUARI 1984

VIS

N.172	446 kg.	31.486 fr.
N.788	447 kg.	31.487 fr.
N.590	644 kg.	40.414 fr.
N.88	645 kg.	40.415 fr.
N.512	1.165 kg.	136.945 fr.
N.738	1.669 kg.	113.732 fr.
N.736	668 kg.	42.467 fr.
N.551	203 kg.	22.052 fr.

De vaartuigen werden opnieuw door het stormweer verplicht hun visserij vroegtijdig te beëindigen. Zo losten op de woensdagmarkt 2 koppels spanvisiers en vier Westvaartuigen. Tong nr. 1 haalde 264 à 270 fr./kg en tong nr. 2 304 à 308 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 kreeg 319 à 324 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 316 à 322 fr./kg. Tong nr. 5 bewam 288 à 296 fr./kg en kleine tong 250 à 260 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 545 à 550 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 286 à 302 fr./kg, varia tegen 180 à 230 fr./kg en griet tegen 218 à 270 fr./kg. Tongschar werd tegen 110 à 198 fr./kg geboekt en staartvis tegen 274 à 280 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 2750 à 3000 fr. de ben aan de man gebracht, middenslag- of drieling pladijs tegen 3000 à 3250 fr. de ben en visjes tegen 1700 à 1900 fr. de ben. Voor Westvis werd nogmaals een dure prijsnotering bekomen. Kabeljauw veilde men tegen 170 à 175 fr./kg en gul tegen 3060 à 6500 fr. de ben, dit volgens de sortering. De marktwaarde van grote wijting werd op 3200 à 3300 fr. de ben gesteld en die van kleine wijting op 1900 à 2200 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 2600 à 2750 fr. de ben en kleine zandschar 2100 à 2200 fr. de ben. Rog die in schaarse mate werd aangevoerd kreeg 85 à 95 fr./kg, doorn- of speurhaai 3750 à 4000 fr. de ben, zeehond 2750 à 3000 fr. de ben en knorhaan 2300 à 2750 fr. de ben. Wegens de geringe aanvoer in andere havens was de belangstelling vanwege de handelaars groot. Zo werd voor alle aangevoerde soorten een echte stormprijs bekomen.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)
9 jan.	9	20.079	1.451.136	
11 jan.	6	5.887	458.998	

GARNAALANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
6 jan.	3	420	103.645	211	238	
7 jan.	4	426	78.462	140	158	
10 jan.	3	359	46.066	124	135	

GETIJEN TE OOSTENDE

JANUARI

13 vrijdag	1942	367	1356	087
	0801	361	0219	112
	2047	367	1501	094
14 zaterdag	0909	367	0326	111
	2154	374	1605	088
15 zondag	1016	381	0431	097
	2252	388	1707	072
16 maandag	1115	402	0530	074
	2343	406	1800	053
17 dinsdag	—	—	0623	031
	1206	423	1818	035
VM 18 woensdag	0029	426	0713	026
	1234	447	1934	021
19 donderdag	0113	443	0801	004
	1341	464	2020	012
20 vrijdag	0159	457	0851	-014
	1429	472	2107	007
21 zaterdag	0245	463	0913	-028
	1518	473	2135	007
22 zondag	0334	461	1034	-034
	1609	465	2243	014
23 maandag	0423	452	1125	-030
	1701	451	2333	027
24 dinsdag	0515	437	—	—
	1754	431	1216	-014
LK 25 woensdag	0610	418	0023	046
	1851	408	1310	009
26 donderdag	0712	397	0121	063
	1955	386	1411	035
27 vrijdag	0822	380	0231	078
	2108	372	1520	034
28 zaterdag	0938	373	0344	079
	2216	371	1627	062
29 zondag	1050	383	0456	068
	2319	379	1730	061
30 maandag	1147	397	0557	052
	—	—	1820	057
31 dinsdag	0006	394	0647	036
	1232	413	1903	052

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	»	»
Duinkerke	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

	9 januari		10 januari	11 januari	
Lappen	273	285	267	270	
Grote	300	325	320	320	
3/4	330	366	340	351	362
Bloktongen	335	364	340	315	326
Vóór-kleine	275	335	276	281	270
Kleine	230	258	238	234	
Slips	195	210	210	95	205

ZEEBRUGGE

Grote	321	342	.....	312	325
Bloktongen	322	354	.....	322	330
Fruittongen	339	381	.....	424	327
Schone kleine	318	339	.....	299	316
Kleine	259	275	.....	280	312
Tout petit	195	208	.....	218	233
Slips	200	160	.....	185	198

NIEUWPOORT

Tong I	302	308	.....	264	270
Tong II	336	340	.....	304	308
Tong III	363	368	.....	319	324
Tong IV	364	368	.....	316	322
Tong V	332	338	.....	250	260
Kleine tongen	260	268	.....	250	260

PLADIJS

OOSTENDE

	9 januari		10 januari		11 januari	
Platen	67	74	74	77	67	69
lek (groot-klein) ...	75	80	74	76	54	73
Derde slag	62	77	70	72	56	59
Platjes	40	52	41	52	47	.....

ZEEBRUGGE

I	57	66	.....	56	61
II	54	65	.....	62	64
III	57	68	.....	58	60
IV	52	.....	.....	.....	.....
V .....	.....	.....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote pladijs .....	.....	.....	.....	.....	.....
Platjes .....	.....	.....	.....	.....	.....
Drielingen .....	.....	.....	.....	.....	.....

Reders, verzorgt uw vaartuigen. Deze nuttige kosten besparen u veel uit aan herstellingen, opslepingen en marktverliezen.

DE Z.196 NAAR DOVER OPGEBRACHT WEGENS TE KLEINE NETMAASWIJDEN

Op zaterdag 7 januari werd de Z.196 „Jan van Gent” van de pvba Jacomina, na amper 24 uur visserij in het zuidelijk deel van de Noordzee

aan de ingang van het Kanaal, door een Brits wachtschip naar Dover opgebracht, na een eerste inspectie aan boord, die aan het licht bracht, dat met te kleine netmaaswijdten gevist werd.

Het vaartuig werd maandagnamiddag vrijgegeven tegen een borgstelling van 15 duizend Pond, nagenoeg 1,2 miljoen B.fr. waarna het opnieuw de visserij kon bedrijven met een aangepast net.

Bij een spoeduitspraak voor de Britse rechtbank werden er aanzienlijke verzachtende omstandigheden aanvaard, omdat het de eerste reis was van de schipper, de 38-jarige Robert Desmidt, waardoor de boete teruggebracht werd tot 2600 pond, alles inbegrepen, namelijk de waarde van de gevangen vis en van het vistuig. Omgezet in onze munt bedraagt de boete een 210 duizend B.fr. Hierbij gerekend de twee dagen visverlet toch een aanmerkelijk verlies voor de rederij.

Op woensdagmorgen was de Z.196 reeds aan de afslag te Oostende, zodat, na het vrijgeven van het vaartuig op maandagnamiddag er niet veel meer gevist werd, vermits men dinsdagavond laat reeds moest klaar liggen voor het lossen. Toch wist de Z.196 nog 1,290 miljoen te besommen, mede natuurlijk door de hoge visprijzen.

We kunnen onze reders er alleen maar op wijzen, dat men zelf regelmatig de maaswijdten dient te controleren, want bepaalde garens zijn niet krimpvrij en het is nutteloos de reglementen te willen omzeilen.

Deze van de maaswijdte zijn nuttig en noodzakelijk in 't belang van elkeen.

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE

☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en deponhouder voor de visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	9 jan.		9 jan.		10 jan.		10 jan.		11 jan.		11 jan.		9 jan.		11 jan.	
Tarbot grote	530	596	467	614	583	.....	.....	.....	588	594	655	.....	.....	545	550	
Tarbot middel	309	422	449	391	320	375	.....	.....	294	329	379	434	280	300	268	302
Tarbot klein	206	295	263	303	.....	.....	.....	.....	270	230	315	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot	265	278	311	344	271	280	.....	.....	274	297	312	180	290	218	270	.....
Griet middel	170	215	259	281	214	.....	.....	.....	177	268	281	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	105	130	133	150	155	.....	.....	.....	147	159	193	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	193	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	145	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	86	112	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	61	83	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	.....	.....	135	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	105	122	117	111	.....	.....	.....	.....	.....	.....	84	92	106	108	.....	.....
Tilten	100	116	94	103	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80	84	102	105	85	95
Scherpstaart	83	100	108	132	83	.....	.....	.....	.....	.....	94	110	98	102	85	95
Halve mans	.....	.....	89	98	.....	.....	.....	.....	.....	.....	54	62	.....	.....	.....	.....
Teelt	70	93	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	50	.....	52	59	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38	45	84	90	.....	.....
Kabeljauw	138	173	173	.....	152	168	.....	.....	132	169	138	145	170	178	170	175
Gul (groot)	167	142	146	118	132	143	.....	.....	92	136	100	117	118	.....	130	.....
Gul (middel)	86	111	119	.....	81	93	.....	.....	84	91	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	72	84	77	86	71	80	.....	.....	66	74	67	84	67	.....	60	.....
Hozemondhamme	302	417	463	489	263	406	.....	.....	389	436	409	496	.....	.....	274	280
Wijting groot	65	77	71	64	72	75	.....	.....	44	66	45	52	66	68	64	66
Wijting klein	44	47	30	36	44	48	.....	.....	28	41	36	40	40	45	38	44
Schar	37	54	38	44	45	61	.....	.....	32	42	40	48	44	55	44	53
Steenschol	80	216	88	235	120	220	.....	.....	83	213	95	240	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	76	82	69	78	.....	.....	.....	.....	.....	.....	61	72	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	28	53	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	46	53	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	54	63	.....	.....	34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	24	66	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100	210	110	198
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	23	24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenhok	43	54	.....	.....	50	.....	.....	.....	41	42	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	107	122	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	44	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24	29	76	80	55	60
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	15	15	20
Rode Poon (roobaard)	82	.....	45	60	49	80	.....	.....	.....	.....	38	47	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	55	60	46	55
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	109	122	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

RONDE DE LOSPLANK

De aanvoer in de eerste week van het jaar die nu al weer achter ons ligt is sterk beïnvloed door het slechte weer. Het was pas donderdag voordat de eerste schepen van de kleine vloot naar buiten konden gaan. Een paar brutalen waagden het om eerder het ruime sop te kiezen. Dat er toch sprake was van aanvoer aan de maandagmarkt, was te danken aan het feit dat twee Tezelse kotters tussen Kerst en Nieuwjaar naar zee waren gegaan.

De aanvoer werd nog wat opgepept door de komst van twee Deense vaartuigen die kans hadden gezien wat kabeljauw buit te maken. Met een besomming van 80.000 gulden konden deze schepen huiswaarts keren. Aan de dinsdagmarkt kwam opnieuw een Deens vaartuig waarvan de bemanning kennelijk lucht had gekregen van de stevige prijzen die voor de vis werden betaald. Een goede 100 bakken vis brachten 27.000 gulden op.

Aan de donderdagmarkt was de aanvoer nageenough nihil. Plezierig was echter dat het weerbericht aanmerkelijk verbeterd was, waardoor meerdere kleine eenheden nu naar zee konden vertrekken. Inmiddels waren ook de haringspanvissers weer in actie gekomen. Prettige bijkomstigheid van hun niet onbelangrijke aanvoer was dat er naast haring ook nog sprake was van enige bijvangst.

Zelfs was er één span dat naast 600 bakken haring, 300 bakken ongestripte wijting aanvoerde. Voor de wijting werd 100 gulden per bak betaald. De haring kwam niet verder dan 32 gulden per bak. Toch nog geen slechte prijs als men in aanmerking neemt dat naast de 6.000 bakken haring die vrijdag verkocht waren en ook in Scheveningen een niet geringe hoeveelheid haring was aangevoerd. De prijs liep dan ook snel terug tot 27 gulden per bak.

De grote trawlers hebben zich van het minder gunstige weer weinig aangetrokken en zijn maandag weer naar zee vertrokken. De reders zijn al weer druk doende vrieskusters af te laden, zodat er weer wat lucht komt in de vrieshuizen om de nieuwe aanvoer op te vangen. Omdat de meeste eenheden tegelijk zijn uitgevaren mag worden verwacht dat er een aantal schepen ook ongeveer tegelijk zal terugkeren. Dat kan problemen opleveren bij het lossen. Nu er wat meer ruimte is gekomen voor de haringvisserij in de zuidelijke Noordzee, hebben meerdere reders de neiging om naast de grote eenheden ook nog wat kleinere schepen achter de haring aan te sturen.

IJMUIDEN

Gelukkig was de **vrijdagmarkt van 6 januari** meerdere voor handelaren een uitkomst, want nadat in de ochtend van donderdag een afnemende wind was gemeld waren er meerdere schepen snel voor vertrek gereed en zijn al deinende naar hun stekkie vertrokken. Ook de haringspannen waren heel rap buiten. Aan de vrijdagmarkt kon alzo de volgende aanvoer worden aangegeven: 400 kg. tong; kisten tarbot en griet; 27 kisten schar; 985 kisten haring en 72 kisten diversen. De prijzen hiervoor betaald werden waren als volgt:

Prijzen in gulden:

Per 1 kg.:
tarbot 44,75-42,32; grote tong 27,54-26,85; grootmiddel tong 26,51-23,41; kleinnmiddel tong 22,26-20,58; tong één 22,26-21,30; tong twee 16,01-15,55.

Per 40 kg.:
tarbot 1.451-808; griet 839-648; kabeljauw één 463-408; kabeljauw twee 372-334; kabeljauw drie 360-308; kabeljauw vier 322-300; kabeljauw vijf 312-240; schol één 144-136; schol twee 182-164; schol drie 170-160; schol vier 152-122; wijting drie 146-88; schar 176-118; bot 46-41; steenbolk 104-82; kuit 202; ; tongschar 268-240.

De besommingen waren:

VD 19 + VD 73 f 9.500; IJM 3 + IJM 27 f 17.300; HD 63 + SL 9 f 11.000; KW 4 + KW 149 f 13.200; UK 277 f 2.800; verder twee Goedereeders en een twee Texelaars, die te zamen f 140.000 besomden.

Aan de **maandagmarkt van 9 januari** werd aangevoerd: 13.980 kg tong; 258 kisten tarbot en griet; 1.376 kisten kabeljauw; 3 kisten schelvis; 205 kisten wijting; 1.191 kisten schol; 48 kisten schar; 6.089 kisten haring en 118 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg.:
heilbot 17,51; tarbot 27,88-26,05; grote tong 22,04-19,22; grootmiddel tong 16,98-15,88; kleinnmiddel tong 14,59-13,48; tong één 12,54-11,79; tong twee 8,58-7,94.

Per 40 kg.:
poontjes 81-70; haai 142-126; steenbolk 130-60; krabbenpoten 96; bot 41-27; tarbot 975-480; griet 564-244; kabeljauw één 300-228; kabel-

jauw twee 247-190; kabeljauw drie 212-164; kabeljauw vier 182-154; kabeljauw vijf 164-124; schelvis vier 194; schol één 152-134; schol twee 162-140; schol drie 152-134; schol vier 132-120; wijting drie 142-60; schar 150-90; tongschar 358-146; hammen met kop 438-166; hammen zonder kop 636-480; haring één 35,60-29,00; haring twee 33,20-27,20; kuit 82-80.

De besommingen waren:

KW 4 + KW 149 f 11.400; KW 25 f 28.200; KW 25 + KW 167 f 46.400; KW 11 f 23.600; KW 34 f 47.300; KW 36 f 62.500; KW 45 f 24.500; KW 51 + KW 221 f 12.900; KW 88 f 17.500; KW 113 f 15.700; KW 145 f 26.900; KW 152 f 35.700; KW 189 f 22.500; UK 1 f 50.000; VD 19 + VD 73 f 11.600; IJM 44 f 36.600; IJM 3 + IJM 27 f 11.600; verder nog een negen Texelaars met een totale besomming, groot f 160.000.

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 1 t.m. 7 januari 1984

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	5.213	5,16
Schol	86	4,59
Schar	162	4,73
Bot	1.099	1,13
Griet	9	10,08
Kabeljauw	865	5,59
Wijting	14	4,14
Zalm-Forél	5	13,32
Steenbolk	23	3,51
Diversen	32	—

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

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

1. De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1983.
Prijs 1.200 fr. + 72 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
Verzendingskosten 120 fr. (België)
Verzendingskosten 135 fr. (Nederland)
2. 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.
3. Hoogwaterboekje 1984 - 30 fr.
4. De Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1983 aangevuld tot einde december 1982.
Prijs 225 fr. + 14 fr. BTW + 10 fr. verzendingskosten.
5. Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen.
Verschillende soorten zeevis.
Schaal- en weekdieren.
Prijs 500 fr. + 84 fr. verzendingskosten.
6. „Een hart aan Zee” door Ere-burgemeester Pierre Vandamme.
Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 25 fr. verzendingskosten.
7. Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe.
Prijs 150 fr. + 9 fr. BTW + 16 fr. verzendingskosten.
8. De Nieuwe Zeekaart door E. Brouckxon.
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.
9. Praktische Zeevaartkunde door E. Brouckxon.
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.

NEDERLAND

BRESKENS

Aanvoer over de week van 2 t.m. 7 januari 1984

Gemidd. prijs per kg.

2.288 kg. export garnalen	voor f	14,37
630 kg. pellerij garnalen	voor f	13,64
119 kg. bot	voor f	0,72
191 kg. schar	voor f	3,60
23.743 kg. schol	voor f	3,56
2.926 kg. tong	voor f	20,47
289 kg. tarbot	voor f	26,12
834 kg. griet	voor f	15,80
6.426 kg. kabeljauw	voor f	6,47
1.978 kg. wijting	voor f	2,92
312 kg. rog	voor f	3,42
50 kg. poon	voor f	3,87
13 kg. haai	voor £	3,76
70 kg. tongschar	voor f	7,89
512 kg. inktvis	voor f	2,66
1.144 kg. bolk	voor f	1,63
2 kg. koolvis	voor f	4,50

VLISSINGEN

VRIJDAG 6 JANUARI 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	113	2.978	26,43
Tong gm	238	6.002	25,22
Tong km	571	11.696	20,48
Tong I	768	16.164	21,05
Tong II	189	2.924	15,47
Tarbot I	44	1.795	40,79
Tarbot II	98	3.204	32,69
Tarbot III	185	3.701	20,00
Tarbot IV	124	2.333	18,81
Tarbot afw	55	617	11,22
Griet I	178	3.024	16,99
Griet II	403	5.875	14,58
Kab 1 (G)	94	721	7,67
Kab 2 (G)	454	3.611	7,95
Kab 3 (G)	887	6.081	6,86
Kab 4 (G)	232	1.403	6,05
Kab 5 (G)	358	1.589	4,44
Kab (afw)	20	10	0,50
Wijt. 3 (G)	1.018	4.284	4,21
Schar 1/D	307	1.107	3,60
Poon 2	1	2	1,84
Rog I	44	217	4,93
Rog II	172	538	3,13
Schel. 3 (G)	4	225,38	
Bot	143	175	1,23
Tongschar	23	152	6,60
Schol 1 (O)	2.760	8.895	3,22
Schol 2 (O)	2.815	10.046	3,57
Schol 3 (O)	1.600	5.678	3,55
Haai + P	115	456	3,96
Inktvis W	67	166	2,48
Steenbolk	765	2.461	3,22
Hammen	4	69	17,23
Diversen	17.451	104.940	6,01
TOTAAL	32.300	212.943	

URKER TREILER „UK 298” AAN ENGELAND VERKOCHT

De Nederlandse treiler UK 298 „De Vrouw Aaltje” werd aan een reder uit het Engelse Brixham verkocht. De UK 298 van reder J.v.d. Berg van 26,20 m. werd in Nederland in 1969 gebouwd op de werf Peters te Kampen. Het vaartuig is uitgerust met een Industriebmotor van 600 Pk eveneens van 1969.

Voorafgaandelijk aan de verkoop en de overdracht aan de Engelse nieuwe eigenaar onderging het schip in Nederland op de scheepswerf Stellendam, een uitvoerig nazicht, waarna het bij de Nederlandse scheepvaartinspectie een keuring onderging vooraleer aan de nieuwe eigenaars overgemaakt te worden. Het vaartuig lag in Nederland reeds sinds acht maanden op. Voor Nederlandse normen is een treiler die reeds van 1969 dateert en in 1970 in bedrijf werd genomen, inderdaad reeds van oude stempel, maar in andere landen nog altijd zeer

goed bruikbaar! We moeten, met toch wel enig voorbehoud voor de intussen in Nederland bereikte overcapaciteit ter visserij, dit land toch wel de wimpel toekennen voor de regelmatige vernieuwing en modernisatie van de visserijvloot, niettegenstaande alle quota en bepalingen inzake Eurokotters. 't Zou ons niet verwonderen dat de Belgische kust vissers er binnen enkele weken het slachtoffer van zijn, want inzake de 70 Br. Tonnemaat en de 300 Pk zal er wel zoveel gevoeld worden dat onze kust eerst zal leeg geveegd zijn, vooraleer maatregelen genomen worden.

Ja, aan fijnheid en sluwheid hebben we aan onze Noorderburen nog veel te leren.

Voor Brixham die niet tot de grootste Engelse vissershavens behoort, is de nieuwe tweehandse treiler toch wel een aanwinst voor de bevoorrading van de plaatselijke visafslag.



De „UK 298” bij zijn overdracht aan een Engelse reder. De treiler is uitgerust voor de bokkervisserij. (foto: Fishing News Londen)

VERHOOGING VAN DE HEFFINGEN DOOR HET PRODUKTSCHAP IN NEDERLAND

Door de financiële commissie van het Nederlands Produktschap voor Vis en Visprodukten (P.V.V.) werd, ter gelegenheid van de begroting 1984 een verhoging van de heffingen op de aanvoeren voorgesteld met 30%, namelijk van 1 per duizend naar 1,3 per duizend. Uit de besprekingen in de Algemene Vergadering bleek dat men gezocht heeft om op 10% te blijven maar dit totaal onmogelijk bleek. Er werd eveneens 1,10% voorgesteld, maar dit bleek evenmin een haalbare kaart te zijn zodat het ten slotte 1,20% werd. Zoals in zovele administraties bleek hier ten slotte de personeelsdienst de grote slokop te zijn, namelijk door met 75% van de heffingen weg te lopen.

Men zou dus waarschijnlijk best eens onderzoeken of er daar geen mogelijkheden voor handen liggen om te besparen, maar dit zijn gewoonlijk heilige koeien waaraan niet mag geraakt worden. De personeelskosten, kosten voor reizen en representaties schuwen gewoonlijk, en laat

er ons maar bijvoegen, al te dikwijls, het daglicht. Wellicht zou men daar ook eens aan inleveren gaan denken in plaats van alles op de rug van de producent-visser te gaan leggen. Dit is anderzijds natuurlijk de oplossing van de gemakzucht.

Toch dienen wij hier in België de Nederlandse visser een troost te geven, waar ze wel niets aan hebben, maar ten titel van vergelijk wordt door de Belgische Rederscentrale geen 1 per duizend of 1,2 per duizend, maar 2 per duizend afgenomen van de brutobesommingen van de aanvoeren. Dit is dus praktisch het dubbele van in Nederland. We zijn dus overtuigd hier bij ons nog luider de vraag te moeten stellen waar dit geld van de heffingen naar toe gaat en hoeveel hiervan in administratie-, representatie, reis- en verblijfskosten opgaat. Inderdaad lijkt het nergens meer op een ivoren toren dan hier in België en hoort men bitter weinig over inspraak en dergelijke.

10.000 TON

MAKREEL

VOOR NEDERLAND IN AMERIKAANSE WATEREN

Het is duidelijk dat er voor de overuitgeruste Nederlandse makreeldiepvriesvloot iets moest gebeuren, want het werd bij herhaling bewezen, dat het kwotum in de gemeenschapswateren aan Nederland toegekend totaal ontoereikend is om de Nederlandse diepvriesvloot aan haar trekken te laten komen. Onder impuls en op initiatief van reder Cor Vrolijk uit IJmuiden werden er in de Verenigde Staten onderhandelingen gevoerd voor de toekenning van een kwotum makreel.

De makreelvisserij zelf boezemt de Amerikanen minder belang omdat, noch de reders noch de handel over een voldoende ruim afzetgebied beschikken. Nederland daarentegen heeft door haar handelsgeest, of beter gezegd door de handelsgeest van de makreelreders, een zeer ruim afzetgebied gebouwd, onder meer in Nigeria (thans afgezwakt door Nigeriaanse deviezentekorten en moeilijkheden), Egypte en onlangs Japan, waar onder meer een prachtige film vertoond wordt over de Nederlandse makreelvisserij.

Het lag dus voor de hand, dat er zou kunnen tot een overeenkomst gekomen worden, met langs de ene zijde een kwotum makreel toe te kennen aan de Nederlandse makreelvloot, die zich dan anderzijds zou verplichten een contingent, door Amerikaanse treilers gevangen makreel, af te nemen. Aldus zou Nederland een partij van 10 duizend ton makreel afnemen van de Verenigde Staten en hiervoor in compensatie een kwotum van eveneens 10.000 ton toegewezen krijgen voor de eigen vloot.

Ook de Polen hebben reeds aan makreelvisserij in de wateren van de Verenigde Staten gedaan, en naar het schijnt met goede resultaten. Toch moet men de zaak van het gaan vissen door Nederlandse diepvriestrelers op makreel in de Amerikaanse wateren nog altijd als een experiment aanzien, dat hopelijk positief zal uitvallen. Inderdaad, als anderen in een lonende visserij op de makreel slagen, dan kan dit zeker geen probleem opleveren voor de Nederlandse visser, die ten slotte op dit gebied zeker één der best gekende en meest onderlegde is.

In elk geval ware het een uitkomst voor de Nederlandse makreelvisserij omdat het hen, door de Gemeenschap beschikbaar gesteld kwotum absoluut onvoldoende is voor de uitgebreide Nederlandse makreelvloot. Verwijzen we hier onder meer naar het, in de loop van de maand december van het voorgaand jaar uitgevaardigd verbod vanwege de Nederlandse minister Braks, die, midden in de visserij op de makreel aan de Nederlandse rederijen opdracht moest geven, de makreelvisserij te staken omdat het kwotum reeds bereikt werd.

In deze optiek gezien, zouden wij moeten zeggen dat de overeenkomst met de Verenigde Staten goed op haar tijd is gekomen. Gezien Nederland tot de Gemeenschap behoort, zal Brussel nu wel een voorstel voor een bilaterale overeenkomst ten voordele van één zijner lidstaten met de Verenigde Staten moeten afsluiten.

WERELDNIEUWSJES

NEDERLAND

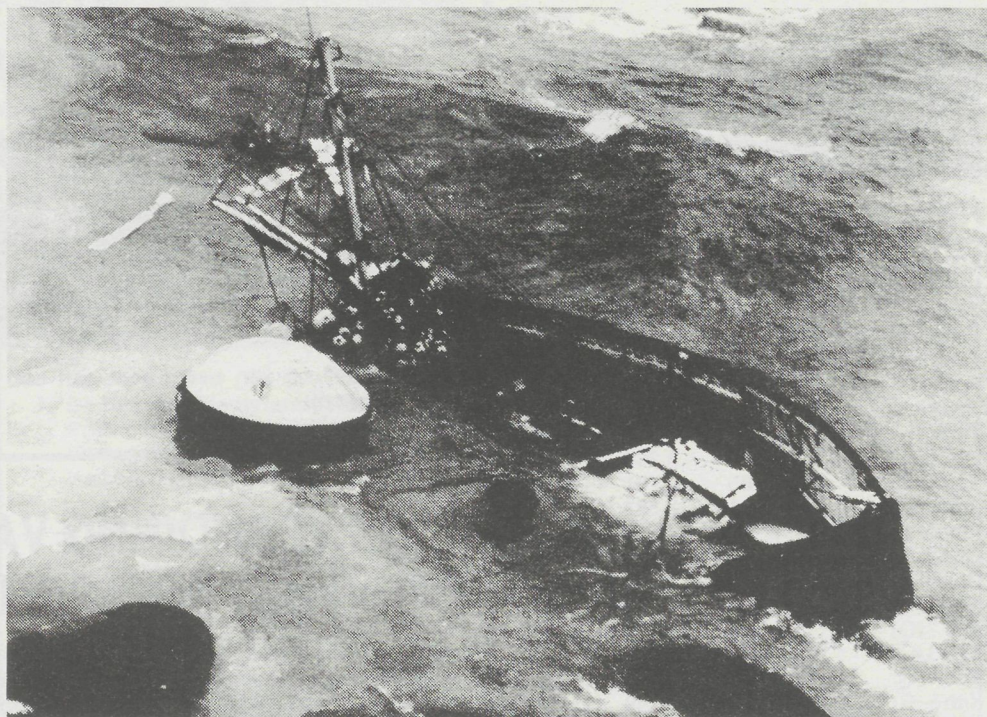
■ Nederland mag in 1984 30,32% meer schol (pladijs) vissen, hetgeen het kwotum voor Nederland op iets boven de 65 duizend ton brengt. Dit is reeds anderhalf maal zoveel als de ganse jaarlijkse Belgische totaalvangst op alle soorten samen! Veel van deze platvis is voor de uitvoer bestemd. Werd er ergens anders aan bepaalde Nederlandse viskwota iets afgepeuterd, dan is dit omgekeerd een hart onder de riem voor veel Nederlandse vissers.

■ Volgens bioloog R. Boddeke van het Nederlands Rijksinstituut voor Visserijonderzoek (het R.I.V.O.), is de toestand van de makreel niet zo alarmerend als sommige het voorstellen. Studies verleden jaar ondernomen, door het Nederlands onderzoekingschip de „Tridens” hebben uitgewezen, dat de makreelstand niet zoveel te lijden heeft gehad als men het van bepaalde zijde laat voorkomen. Volgens R. Boddeke zou het zelfs mogelijk zijn de te vangen kwota te verhogen, hetgeen in het bijzonder voor de overuitgeruste Nederlandse makreelvloot ten zeerste welkom zou zijn. Zou die mening niet het gevolg zijn van een overbebouwing voor de makreelvisserij of mogen we dit als ernst aanzien?

GROOT-BRITANNIE

■ Het is dank zij de IJslandse vis, die door IJslandse treilers rechtstreeks te Hull aangevoerd wordt, dat deze haven kwa visaanvoer nog van enige betekenis is. In 1983 telde men er inderdaad 64 aanvoeren IJslandse vis door IJslandse treilers met in totaal meer dan 100 duizend kits, hetzij een 126 duizend bennen van 50 kg. Anders uitgedrukt een gemiddelde aanvoer per treiler van twee duizend van onze bennen. Veel andere vis wordt over land in het bijzonder uit de Schotse haven Peterhead aangevoerd, terwijl het overige door een zeer kleiner geworden eigen vloot aangevoerd werd. Toch nog alles samen goed voor 50 duizend ton. En zeggen dat Hull een tiental jaren terug met een eigen IJslandse treilersvloot nog tot de voornaamste vissershavens van Groot-Britannië behoorde. De invoering van de IJslandse 200 mijlszone betekende een dodelijke slag voor Hull als visserhaven.

■ Nadat het Brits vissersvaartuig „Lady Kathryn” door een motordefekt als gevolg van het water maken, aan de grond ging tussen de klippen ter hoogte van „Cairn Du”, konden beide vissers ten slotte aan boord van een toegesneden helikopter genomen worden. Praktisch in de omgeving werd eveneens door een ander vissersvaartuig een „May Day” voor hulp uitgezonden.



De „Lady Kathryn” die als verloren dient beschouwd. De stuurhut is reeds weggeslagen, terwijl men ter hoogte van het achterschip het vlot te water ziet drijven. (Foto Fishing News - Londen).

Apollinaris

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

AAN NOORWEGEN TOEGEKENDE KWOTA IN DE GEMEENSCHAPSWATEREN

In het publikatieblad van de E.E.G. verscheen een verordening tot vaststelling van de kwota vissoorten aan Noorwegen toegekend in de gemeenschapswateren. We staan wel enigszins verbaasd over de omvang van deze kwota, alhoewel dit duidelijk als compensatie bedoeld is voor de visserij door Noorwegen in zijn wateren aan de Gemeenschap toegestaan en dit tot in het hoge Noorden.

Vaartuigen die de vlag van Noorwegen voeren mogen, tot en met december 1984 in de 200 mijlszone van de lidstaten en in de Noordzee, het Skagerak, het Kattegat, de Oostzee, de Labradorzee, de Davis-Strait, de Baffin-Baai en de Atlantische Oceaan benoorden de 43°00' Noorderbreedte vissen op de verder in bijlage vermelde soorten en kwota.

De visserij mag slechts worden uitgeoefend in de gedeelten van de visserijzone van 200 zeemijl vanaf de basislijnen vanwaar de visserijzones van de lidstaten worden gemeten met bepaalde uitzonderingen, onder meer in het Skagerak waar het vissen is toegestaan vanaf 4 zeemijl vanaf de basislijnen van Denemarken.

(in ton)

Soort	Hoeveelheid
Makreel	29.000
Haring	6.400
Sprot	25.000
Kabeljauw	10.000
Schelvis	15.000
Koolvis	55.000
Wijting	6.000
Schol	7.000
Makreel	23.800
Zandspiering kever)	
Blauwe wijting)	240.000
Blauwe leng	1.000
Leng en lom	22.000
Hondshaai	3.000
Reuzehaai	800
Haringhaai	500
Noorse garnaal	2.450
Zwarte heilbot	1.000
Heilbot	200
Garnaal	600
Andere soorten	5.000
	<hr/>
	453.750

In totaal bedraagt de door Noorwegen toegelaten visserij in de Gemeenschapswateren 453.750 ton, hetzij meer dan 10 maal de totale jaarlijkse Belgische aanvoer!

Als we nu de kwota nagaan, die anderzijds de vissersvaartuigen die de vlag van een lidstaat voeren en die in Noorse wateren door deze lidstaten mogen gevestigd worden, dan is dit toch beduidend minder, ook al in waarden van de betrokken vissoorten uitgedrukt.

We geven hieronder de tabel van deze te vangen vissoorten, onderverdeeld en te vissen in gebieden, respectievelijk benoorden en bezuiden de 62°00' noorderbreedte.

In deze tabellen geven we terzelfdertijd de gebieden weer waarin de visserij mag gebeuren en de onderverdeling per lidstaat. Opmerkelijk hierbij is, dat behalve een kleine uitzondering die de regel bevestigt, noch België, noch Nederland tot de landen-lidstaten behoren, die er mogen vissen.

In Noorse wateren benoorden de 62°00'

(in ton levend gewicht)

Soort	ICES-afdeling	Quota	Verdeling	
Kabeljauw	I, IIa en IIb	7.500	Frankrijk	1.185
			Duitsland	1.295
			Verenigd Koninkrijk	5.020
Schelvis	I, IIa en IIb	2.200	Frankrijk	280
			Duitsland	470
			Verenigd Koninkrijk	1.450
Koolvis	I, IIa en IIb	6.000	Frankrijk	770
			Duitsland	4.800
			Verenigd Koninkrijk	430
Roodbaars Sebastes mentella	I, IIa en IIb	2.000	Duitsland	1.380
			Verenigd Koninkrijk	400
			Frankrijk	220
Sebastes marinus	I, IIa en IIb	3.000	Duitsland	2.060
			Verenigd Koninkrijk	600
			Frankrijk	340
Zwarte heilbot	I, IIa en IIb	250	Duitsland	125
			Verenigd Koninkrijk	125
Blauwe wijting	II	2.000	Frankrijk	2.000
			Duitsland	p.m.
Andere soorten (bijvangst)	I, IIa en IIb	500	Frankrijk	65
			Duitsland	170
			Verenigd Koninkrijk	265
Makreel	IIa	7.000	Denemarken	7.000
		<hr/>		
		30.450		

In Noorse wateren beneden de 62°00'

(in ton geleverd)

Soort	ICES-afdeling	Quota	Verdeling	
Kever, blauwe wijting	IV	50.000	Denemarken	47.500
			Verenigd Koninkrijk	2.500
Zandspiering	IV	150.000	Denemarken	142.500
			Verenigd Koninkrijk	7.500
Garnaal	IV	1.250	Denemarken	1.250
Andere soorten	IV	4.000	Denemarken	2.000
			Verenigd Koninkrijk	1.500
			Duitsland)	
			België)	
			Frankrijk)	500
			Nederland)	
		<hr/>		
		205.250		

In totaal wordt aan de gemeenschap 235.700 ton toegekend, waarvan 202 duizend ton voor vismeeldoelstellingen en slechts 33.700 ton hoogwaardige vis voor verbruikersdoelstellingen. Zo te zien, een eerder negatieve balans als we daar tegenover de 453.750 ton plaatsen aan Noorwegen toegekend, waaronder 240 duizend ton

voor vismeeldoelstellingen, 84.200 ton pelagische vis (makreel, haring, sprot) en ten slotte toch nog altijd 129.550 hoogwaardige vis. We vragen ons dan ook af, voor welke redenen, die wij niet kennen, men een overeenkomst afsluit die ons niet zo duidelijk voordelig blijkt te zijn?

BELGISCHE VAARTUIGEN VERKOCHTEN TE GRIMSBY

In de laatste week van het jaar verkochten twee Belgische vaartuigen te Grimsby. Beiden maakten mooie resultaten aan de hand van hun aanvoer. Er werd inderdaad een gemiddelde benneprijs (van 50 kg.) van 4.470 fr. en 4.540 fr. verwezenlijkt respectievelijk door de Z.284 en de O.313.

Afzonderlijk gezien, zette de Z.284 „Vicky” van reder Paeye Willy, 481 van onze bennen in de afslag waarvoor een brutobesomming verwezenlijkt werd van 2,152 miljoen fr. hetzij een ge-

middelde per ben van 4.470 fr. Na al de tegenslagen toch wat geluk. Des te beter!

De O.313 „de Falcon” van de Noordvisserij N.V. zette 387 bennen in de markt voor een brutobesomming van 1,757 miljoen fr., hetzij het mooie gemiddelde per ben van 4.540 fr. We stellen aldus vast, dat praktisch overal, in alle landen veel geld gegeven werd voor vis. Het heel slechte weder van de laatste week zit hier wel voor een groot gedeelte tussen, daar dit de aanvoer gevoelig heeft beknott.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ALLERLEI

■ In de haven van Mindelo op één der eilanden van de Kaap Verde-archipel, werd een scheepswerf officieel geopend, die het zal mogelijk maken vaartuigen tot iets over de 100 meter op de slipway te plaatsen, waarvan er zes zijn. De bouw van deze scheepswerf komt tegemoet aan een dringende behoefte midden van de Atlantische Oceaan. Bewijs hiervan werd onder meer geleverd, de dag van de officiële inhuldiging door de president van de Republiek Cap Verde, vermits toen reeds vier vaartuigen op de slipway stonden waarvan een tonijnreiler van 120 meter. De scheepswerf is uitgerust voor de meest moeilijke herstellingen. Achter dit ambitieus projekt, waarvan de bouw twee jaar in beslag nam, zit onder meer een Portugese scheepsbouwer en het Cap-Verdekonzern Cabmar. Zoals men ziet, zitten onze Noorderbuuren overal waar er iets te verdienen is en zijn ze doorweekte handelaars.

■ De nieuwe canonwetcode van de Rooms Katholieke Kerk, voorziet nog altijd vleesderven op vrijdag, maar laat het toch over aan de lokale bisschoppenkonferenties om eventueel een alternatieve derving te voorzien. Het kan dus ook, dat men wellicht wel vlees tot zich zou mogen nemen maar dan met mate. Wat er ook van zij, is de absolute gewoonte onder de Rooms-katholieken om op de vrijdagen vis te eten in plaats van vlees, toch reeds gevoelig afgezwakt en zijn zelfs alle dagen van de week thans ook geschikt voor het viseten. Dat wil zeggen het viseten heeft zich reeds lang gespreid over één of een paar dagen in de week. Het mag ook gezegd, dat vis nog steeds behoort tot het meest gezonde voedsel van onze gerechten.

■ Omdat vastgesteld werd, dat de zalm geen voldoende kookbehandeling kreeg, heeft de Chignik Konservencompagnie uit Seattle in de Verenigde Staten op de kust van de Stille Oceaan, 34 duizend kisten zalm-konserven terug binnen geroepen voor een herbehandeling. Meer dan 11 duizend dozen werden geopend voor naspeuring naar eventuele bacteriën waarin kiemen zouden overgebleven zijn vanwege de onvolledige kookbehandeling, maar hieromtrent werd niets gevonden, zodat er geen gevaar bestond voor ziekten bij eventueel gebruik... Een kostelijk grapje in elk geval voor de conservenmaatschappij.

■ Ook een Russische ploeg marine-biologen en scheikundigen heeft er reeds op gewezen dat vele vissoorten, waaronder zelfs kleine niet-commerciële soorten, substanties bevatten die zelfs aktiever zijn dan bv. de penicilline en nuttig zijn voor het vernietigen van tumoren in het lichaam evenals voor de strijd tegen bloedvaataandoeningen. Wie nu nog moet overtuigd worden van het nut om vis te eten is terzelfdertijd blind en doof.

■ Vier Spaanse treilers, hergeregistreerd onder Britse vlag, deden de Ierse haven van Renard Point aan met bemanningsmoeilijkheden. Het waren de Britse leden van de bemanning, die verplicht aan boord dienden te zijn in verhouding van 75 % van de totale bemanning volgens de nieuwe Britse wet, die verkozen van boord te gaan. Volgens deze mensen werden zij ver-

plicht, achttien uur aan een stuk aan dek te zijn, enerzijds om de vis aan boord te nemen en verder om de vis te gutten. Ook de allerkleinste ondermaatse vis diende gegut te worden. Minstens één derde van de vangsten vis is volgens deze bemanningsleden ondermaats. Vóór zij aan boord kwamen werd hen gezegd dat zij duizend pond per maand zouden ontvangen en dat dit geld naar huis zou gestuurd worden. Thuis ontving men slechts de helft. Men zou het voor minder moe worden. Het is een Spaanse voorman die baas speelt aan boord.

SPANJE

■ Voor het ogenblik telt Spanje 4 duizend vissersvaartuigen die buiten de eigen 200-mijlzone de visserij uitoefenen, in 23 verschillende zeegebieden optreden, en instaan voor de twee derden van de Spaanse aanvoer. In 108 gemengde visserij projekten samen met het land waar zij in de 200-mijlzone optreden, zijn er verder nog 200 grote treilers betrokken. Hopelijk wordt de toetreding van Spanje in tot E.E.G. nog wat uitgesteld, dat wij deze niet allemaal op onze nek krijgen.

■ Op 1 januari 1982 telde de Spaanse visserievloot 17.555 eenheden van groot tot zeer klein. Deze vloot telde samen bijna 150 duizend brutotonne maat met een totale motorsterkte van 2.750.000 pk (!). Men telde toen eveneens 110 duizend aktieve vissers. In elk geval geen bijzonder aantrekkelijk toekomstbeeld voor een eventuele intrede van Spanje in de Gemeenschap; in het bijzonder niet voor de visserij der landen-lidstaten.

IERLAND

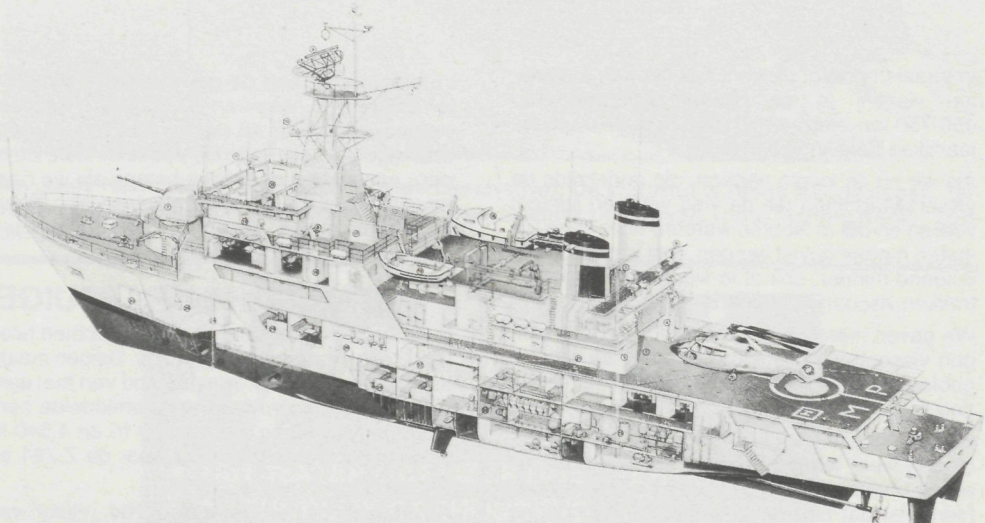
■ In Ierland is men niet erg opgezet met de Oostblokfaktorijschepen die al de visafval en de resten van het gutten over boord zetten en aldus de wateren en de zeebodem bezoedelen. Begin december bevonden zich aldus 13 grote faktorijschepen om makreel te laden in Donegal. In acht genomen dat de aanvoeren 40 duizend ton makreel bedroegen, kan men zich voorstellen welke visafval hier van voortkomt.

■ In de Ierse haven Fishguard ligt een 10-meter lijnvisser uitgerust met een 150 p.k. Gardner-motor, met slechts twee man aan boord die voor de duur van 18 uur uitvaren en in deze periode 8 tot 9 duizend haken bewerken. Het vaartuig kan mechanisch 2.200 haken schieten in een half uur. Bij sterke getijden laat men de haken neer voor anderhalf uur, bij zwakke tijden voor 2 1/2 uur. Na een reis in zee benodigt men 12 uur om het vaartuig te zuiveren en klaar te maken voor een nieuwe uitvaart. Een doorsnee goede reis ziet een vangst van 90 tot 100 kits (tot 126 van onze benen van 50 kg.) hoofdzakelijk doornhaai, waarvoor gemiddeld 2.200 B.fr. de ben gehaald wordt of toch gemiddelde reisjes van 260 duizend B.fr. Men moet het maar kunnen. De haken worden geëasd met makreel.



De kleine lijnvisser klaar voor een nieuwe reis. (foto Irish Shipper)

■ Het vlaggeschip van de Ierse wachtschepen zal in de zomer van 1984 in dienst komen. Het is een vaartuig van 81 meter lang, uitgerust met 2 motoren van elk 3.320 p.k. die het schip een snelheid zullen verlenen van 19 knopen. Er is eveneens een helikopter aan boord op het achterdek. Aan dergelijk vaartuig ontkomt zeker geen illegaal vissende treiler. Het vaartuig zal 1,250 miljard B.fr. kosten, hoofdzakelijk door de E.E.G. betaald. Aan boord zijn 15 officieren, 4 kadetten, 23 onderofficieren en 46 bemanningsleden. Een kostelijk wachtschip aan bemanning alleen reeds.



Maquette van het nieuwe Ierse wachtschip, dat op zijn manier voor de taak waarvoor het gebouwd wordt wel overuitgerust is. (foto Irish Skipper)

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

FRANKRIJK

■ Van de grote Franse treilers, verwierf de „Cassard” uit Lorient de blauwe wimpel voor de meeste opbrengst. Het vaartuig besomde 128,2 miljoen B.fr. voor een aanvoer van 2.973 ton, 58.740 bennen van 50 kg. of toch noch altijd bijna 2.200 fr. gemiddeld de ben. Tweede lag slechts een 310 duizend fr. lager en derde 2,3 miljoen, niettegenstaande deze laatste 2 duizend ton meer aanvoerde of 40 duizend bennen meer, maar dan meer pelagische vis met een mindere marktwaarde. Voegen we er nog aan toe, dat men aan boord van de „Cassard” het rotatiesysteem toepast, met verscheidene bemanningsploegen waardoor het vaartuig een maximum aantal zeedagen haalde, namelijk 338 op de 365 dagen van het jaar! Hierdoor worden de vaste kosten, zoals kapitaaldelging, debetinteressen, verzekeringspremies, huur apparatuur, bureelkosten, enz... over veel meer zeedagen verdeeld en liggen dus lager hetgeen voordeliger uitkomt. Zelfde kosten verdeeld over heel wat meer zeereizen. Zowel de eerste als de tweede treiler, werden beiden op de werf Beliard Murdoch te Oostende gebouwd.

■ De familie van de tien bemanningsleden van de Franse treiler „Cité d'Aleth” uit Concarneau, die allen met het vaartuig vergingen, hebben een klacht tegen onbekenden ingediend wegens onvrijwillige doodslag. Aan de pers werd uitgelegd dat men vreest dat anders de zaak te gemakkelijk zou afgedaan worden. Het vergaan is toch al een jaar geleden gebeurd en de familie vreest dat het dossier over het onderzoek naar de oorzaken van de ramp binnen kort gesloten zal worden en zonder gevolg geklasseerd. Sommige familieleden laten bedekt uitschijnen dat het vaartuig niet zeevaardig genoeg zou geweest zijn. Intussen liet het Franse Maritiem weten dat veel inspanningen geleverd werden om het wrak op de zeebodem te lokaliseren. Iets waarin men ten slotte is geslaagd zodat duikers het wrak hebben onderzocht, terwijl de familieleden regelmatig van de vorderingen van het onderzoek op de hoogte werden gebracht. Het Franse Staatssekretariaat voor Zeezaken verwondert zich dan ook over de houding van de familieleden.

■ In een uitspraak van het Franse marine-syndicaat C.G.T. van Boulogne, wordt in een commentaar over de toekenning van de blauwe wimpel onder de grote treilers beklagd dat er geen rekening werd gehouden of onderscheid gemaakt tussen diegenen die met reglementaire netmazen vissen en deze die, wat men in het Frans noemt, met sokken in hun net vissen. Onder de tien best geklasseerden kwamen aldus 9 overtreders van het reglement op de netmaaswijdte voor en  en die de reglementaire 80 mm. maaswijdte toepaste. Aldus wordt door het syndicaat ook eens het Franse boekje open gedaan. We moeten dus weer eens erkennen dat het nog de Britten zijn die, via hun wacht- en inspectiediensten, de beste controle uitoefenen en zowel de eigen schippers als de vreemde de boek opzwieren wanneer er illegaal gevist wordt.

■ De Ateliers M caniques uit Lorient hebben een nieuwe opzuigpomp voor de pelagische vis van de seinenetters op de markt gebracht. Deze

pomp zuigt de vis uit het net en heeft een capaciteit van 10 ton (200) per uur. Deze pomp kost 450 duizend B.fr. maar de plaatsing aan boord is niet inbegrepen. De opzuigdammen worden aangekoppeld op het ogenblik dat het ledigen van het net dient te beginnen. Deze pomp dient voor het ledigen van netten bij visserij op makreel, haring, sprout en ansjovis.

■ Niettegenstaande op de grote Parijse vismarkt van Rungis in de week van Kerstdag 566 ton vis aangevoerd werd, zijnde 73 ton meer dan de voorgaande week, kende men er nooit geziene prijzen, vooral voor de normaal dure vissoorten. Ook de gewone vis kende een verhoging in prijs, alhoewel deze minder spektakulair was. Te Rungis wordt hoofdzakelijk reeds bewerkte en ontcopte vis aangevoerd, zodat de 566 ton, die het equivalent is van 11.320 bennen van 50 kg. voorstelt, in feite nog indrukwekkender is.

■ In de grote vissershaven Concarneau heeft de rederij „France Thon Khun Ballery” haar nieuwste aanwinst in ontvangst genomen. Het gaat om een tonijnseiner van 55,50 m. lang en 10 m. breed. De hoofdmotor ontwikkelt 2.400 pk waarmee een kruissnelheid gehaald wordt van 13 mijl per uur. Het nieuwe vaartuig heeft 280 miljoen B.fr. gekost. De seinenetten zijn 1.400 m.

lang en 185 meter diep. Niettegenstaande er een platform voorzien is voor een helikopter, werd er geen aan boord genomen omdat men het nut hiervan in de tonijnvisserij begint te betwijfelen. De helikopter werd gebruikt voor de opsporing van tonijnscholen.

■ De horsmakreel bij ons, beter gekend als „poer” is een vis die bij ons, noch in vele andere West-Europese landen niet gewild wordt voor menselijk verbruik. In Japan is de „poer” echter een delicatesse, vooral gedroogd in de zon, gerookt en goed gekruid. Een Franse rederij uit St-Malo heeft van deze wetenschap dan ook dankbaar gebruik gemaakt, om reeds in 1982 een leveringscontract met een Japanse invoerder af te sluiten voor 2 duizend ton horsmakreel. De horsmakreel wordt in diepbevoren toestand per container naar Japan verstuurd van uit Le Havre, waar de betrokken diepvriestrelers hun vangst komen lossen, diepvervoren ingepakt in kartonnen dozen.

„HET VISSERIJBLAD”

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

NOORWEGEN SCOORT PUNTEN IN DE VERDELING VAN DE POOLZEEKABELJAUW

Zoals men weet hebben de marinebiologen, zowel van Noorwegen als van Rusland meer dan eens gewezen op de overbevising van kabeljauw in de Noordelijke IJszee. Ook Rusland is hier bijzonder gevoelig aan en heeft herhaaldelijk bij Noorwegen aangedrongen voor een beperking in de kabeljauwvangst. Elk jaar komen de Russische en Noorse vertegenwoordigers bijeen om te bepalen hoeveel kabeljauw en capelin (lodde) er mag gevangen worden en hoe de vangstkquota tussen de beide landen zullen verdeeld worden.

De adviezen van de marinebiologen waren in dit verband, zowel voor de kabeljauw als voor de lodde bijzonder alarmerend. Hun voorstellen waren een halvering van het kwotum kabeljauw van 1983 voor het nieuwe jaar 1984, dat wil zeggen slechts de helft van de 330 duizend metrieke ton van 1983.

Vooraf voor de Noren die ook in Noord-Noorwegen reeds met overbevising te kampen hebben, zou dit als een ware ramp voor hun visserij overgekomen zijn. Gelukkig dan ook dat Rusland bereid gevonden werd om het vangstcijfer, niet op 170 duizend metrieke ton vast te leggen zoals de adviezen van de biologen het voorzagen, maar op 260 duizend ton, alhoewel dit ook reeds een vermindering was met 80 duizend ton. Wat echter voor de Noren een onverhoopte meevaller werd, is het feit dat Rusland akkoord ging hiervan 180 duizend ton aan Noorwegen te geven, in prijs praktisch 70 %, voor zichzelf

slechts 60 duizend ton en voor derden de resterende 20 duizend ton. We mogen dus gerust titelen, dat Noorwegen hierbij punten heeft gescoord, want Rusland had zich even goed achter een 50/50 verdeling kunnen stellen.

Anderzijds werd Rusland ook bereid gevonden om wat de lodde betreft, een verdeling 60/40 te aanvaarden ten gunste van Noorwegen. Nochtans werd voor deze vissoort, die uitsluitend voor vismeel doeleinden gevist wordt, een aanzienlijke vermindering van het te vissen kwantum vooropgesteld, namelijk van 2,4 miljoen tot 1,5 miljoen ton te verdelen op basis 60/40.

Wat de verdeling van het schelviskwotum van 40 duizend ton betreft, zullen beiden 18 duizend ton mogen wegvissen en de overblijvende 4 duizend ton is voor derden.

Het is duidelijk dat Rusland dan ook een Noors graantje meepikt. Dit land zal een contingent blauwe wijting mogen vissen voor de Noorse kust en rond het eiland Jan Mayen van 385 duizend ton. Dit is een mooi cijfer, maar ligt toch 100 duizend ton lager, dan wat het vorig jaar mocht wegvissen.

Voor Noorwegen, die zowat voor zijn ganse kust met afnemende vangsten te kampen heeft en met adviezen van biologen die altijd minder vangstcijfers vooropzetten, is de overeenkomst met Rusland toch zeer gunstig te noemen, iets waarvan men in de eerste plaats in Noorse kringen zelf overtuigd is.

VAN HET E.E.G.-FRONT

■ In het Publiciteitsblad van de Europese Gemeenschappen verscheen in datum van 30 december '83 het verbod om nog haring te vissen in de ICES-afdelingen IIa van de EEG-zone, IVa en IVb. In de ICES-afdelingen IVc en VIId mag er echter nog op de haring gevestigd worden tot uitputting van het overschot van het nog niet opgevestigd gedeelte van het kwotum 1983, zijnde 17 duizend ton.

■ In het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen verscheen in datum van 27 december 1983 het, aan de landenlidstaten toegevoegd aandeel in de algemene kwota voor... 1983! Ondertussen was voorlopig gevestigd op basis van de kwota 1982! Anderzijds duurde het tot op 4 dagen van het einde van 1983 om de cijfers te kennen van het visrecht van elk der lidstaten voor... 1983!

■ De Commissie te Brussel onderzoekt thans de mogelijkheid om de controles door de lidstaten, op de vissersvaartuigen, de inspectieaantregelen en de toepassing van eventuele sancties, te harmoniseren. Inderdaad wat de controle op de activiteiten van de vissersvaartuigen uit de Lidstaten betreft, inspecteert elke lidstaat de vissersvaartuigen van welke lidstaat ook, die zich bevinden in de havens op zijn grondgebied, of in de wateren die onder zijn soevereiniteit of jurisdictie vallen. Er worden aldus eventueel tegen de kapitein van het vaartuig, zowel strafrechtelijke als/of administratieve stappen ondernomen. Dit valt dus onder de bevoegdheid van de betrokken lidstaat, vandaar dus de verschillen onder de lidstaten.

■ Volgens een verordening van de EEG wordt

de garnaal in een versheidsklasse „A” en „B” ingedeeld. Wordt onder „A” ingedeeld, de garnaal vrij van zand, slijm en andere vreemde stoffen, met kleur fel roodbruin tot grijs, borstpantser overwegend licht gekleurd. Komt onder versheidsklasse „B”: iets verbleekt roodbruin, borstpantser overwegend donkergekleurd. Verordening Nr 3575/83 op 20/12/83 verschenen. Allerlei verwickelingen waaraan de vissers meer en meer het hoofd moeten bieden. Wat België betreft, wordt geen minimumprijs en grootte vastgesteld noch aanvaard. Wij zien ten andere niet in voor welke reden, daar onze garnaalvisserij niet verder gaat dan onze kust en bestemd voor eigen plaatselijk verbruik.

■ Voor het begeven van de 13 plaatsen van E.E.G.-visserij-inspecteur, waren er 300 kandidaturen binnen gekomen. Ondertussen werden er slechts 7 benoemd nadat men eerst nog gelden hiervoor heeft moeten zoeken en beschikbaar stellen. Wanneer de 6 overige zullen benoemd worden is een open vraag, en meer nog wat de 7 inspecteurs intussen verwezenlijkt hebben. Hopen we maar dat de aanstelling van de inspecteurs resultaten zal opleveren en niet zal uitmonden in een nodeloos verzwaren van de thans reeds te logge E.E.G.-administratie.

■ Als tegenprestatie voor het mogen leveren aan Portugal door de Verenigde Staten van 18 duizend ton kabeljauw, kreeg Portugal de toelating om een kwotum van 10 duizend ton kabeljauw te vissen in de wateren van de Verenigde Staten. De levering aan Portugal van 18 duizend metrieke ton kabeljauw bevat onder meer 12 duizend ton gezouten kabeljauw.

■ In de Algemene vergadering van het Europees Parlement te Straatsburg in november, werd als gevolg van een vraag die er gesteld werd kwestie van gasoilsubsidies verleend door verscheidene landen aan hun vissers, dat dank zij de tussenkomst ter zake door de Commissie te Brussel, onder meer in België en Griekenland aan het verlenen van een subsidie een eind is gekomen. Men vergeet echter dat dit ook met andere formules het geval was in andere landen, zo gezegd voor besparende dit of dat. Maar een toelage bleef het.

■ Voor de E.E.G. is het noodzakelijk voor, een regeling voor ondersteuning van de markt, te beschikken over de prijzen die worden opgenomen op de groothandelsmarkten en in de havens die representatief zijn voor de Gemeenschap. We stellen in dit verband vast, dat voor bepaalde vissoorten ook rekening wordt gehouden met de groothandelsprijzen van de visafslagen van Oostende en Zeebrugge. Voor Oostende is dit voor doorn- en hondshaai, Noorse schelvis, schelvis, leng en kabeljauw. Voor Zeebrugge houdt men rekening met de groothandelsprijzen voor platvis, garnalen, langoustinen en taskrab.

NAAR EEN BILATERALE OVEREENKOMST VOOR DE VISSERIJ TUSSEN E.E.G. EN SPANJE

Niettegenstaande er vooruitzichten bestaan op een intrede van Spanje in de E.E.G., is dit nog niet voor 1984, zodat voor de toelating en het uitreiken van vergunningen voor Spaanse vissersvaartuigen in de gemeenschapswateren, terug onderhandeld dient te worden.

In 1977, na het van kracht worden van de E.E.G.-exclusieve 200-mijlszone, werden nog iets meer dan 150 Spaanse treilers toegelaten. Dit aantal verminderde dan van jaar tot jaar, omdat ook de kwota voor de eigen lidstaten verminderten. Verleden jaar werden er nog 111 schepen toegelaten, en het heeft er alle schijn van, dat dit nog minder wordt dit jaar, niettegenstaande de Spaanse bemoeiingen en het dreigen met grenssluitingen voor invoer van vis- en landbouwproducten. Om nog een voorbeeld te geven van het terugschroeven door de E.E.G. van de aan Spanje toegekende viskontingenten, was deze in 1977 voor kabeljauw 14.600 ton en in 1983 nog slechts 8.300 ton.

Nu de beschikbaar gestelde te vangen kabeljauw, onder meer in de Noordzee voor de eigen lidstaten, drastisch verminderd werd voor 1984,

is het toch duidelijk dat ook Spanje hierin dient betrokken te worden.

Voor Spanje komt het anderzijds wel hard aan omdat ook, onder meer in de Amerikaanse wateren, de beschikbaar gestelde kwota voor vreemde vaartuigen om het jaar verminderd worden.

Het is dus begrijpelijk dat Spanje in het algemeen en de Spaanse visserij in het bijzonder, verlangend uitzien naar toetreding tot de E.E.G. Men heeft reeds een datum voorop gezet, namelijk deze van 1/1/85, maar of daar nog geen staartje bijkomt valt nog af te wachten. Voor de vissers van de Gemeenschap zou het zelfs een heel lange staart mogen worden. In elk geval gaan de besprekingen die nu zullen gebeuren tussen de twee partijen E.E.G. en Spanje voor toelating van Spaanse vissersvaartuigen in de wateren van de Gemeenschap enkel voor een bepaald aantal vaartuigen, die een vergunning zouden uitgereikt krijgen en voor bepaalde kwota en dit heeft niets te zien met de besprekingen en onderhandelingen over de toetreding van Spanje tot de Gemeenschap.

ALLERLEI

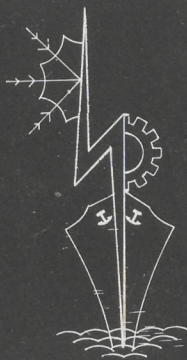
■ Het zijn nu niet alleen meer de bomen en de bossen die te lijden hebben van de zure regens, maar ook de wateren van de visvijvers. In Canada zegt men, dat de watervervuiling door de zure regens de schuld is van de industrie uit de Verenigde Staten. Maar ook in Noorwegen, Schotland en Zweden gewaagt men van veel vissterfte in de visvijvers als gevolg van de zure regens, vooral de eerste regens na een min of meer lange droge zomerperiode. Het zoveelste probleem van de vooruitgang van de beschaving! Men kan zich dan ook ongerust afvragen, wat het zal worden met de nucleaire neerslag mocht het ooit, zelfs tot een beperkte atoomoorlog komen.

■ Het Duitse onderzoekingschip „Solea” heeft een nieuw kleuren-echolood uitgetest met 16 verschillende aangeefbare kleuren. Het kleuren-echolood geeft een alarm aan wanneer het op vis, harde bodem of wrakken botst. Bij vis-echo's kan de sterkte of de zwakte van de scholen uitgelood worden. Het echolood wordt door een computer bestuurd. Men kan het echolood aflezen van meerdere duizend meter diep tot een paar voet, op het scherm gespreid. Tijdens deze reis was de Amerikaanse constructeur van een nieuw kleuren-echolood mede aan boord. Steeds moderner, maar steeds duurder apparaten.

DUITSLAND

■ Ook in het West-Duitse Lubeck is men op een scheepswerf gestart met de bouw en levering van een kustvissersvaartuig gebouwd in versterkt glasvezel. Het gaat om een 15,50 m. hekreiler met een speciale boegvorm, en een breedte van 5,4 m. Het vaartuig bezit een groter aktieradius, bezit voor eenzelfde motor (370 p.k.) een groter snelheid en een minder verbruik. We komen in ons volgend nummer met een plantekening ontleend aan de AFZ. Hamburg, hierop terug. We vragen ons echter af welke weerstand een vaartuig in glasvezel zal hebben, eens het in aanvaring komt met een ander?

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

50.33.27 R. DEDRIE

26.64.99 JOS PRAET

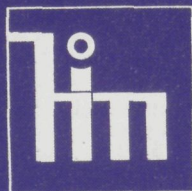


HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAL 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



■
Gedekte risico'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.

■