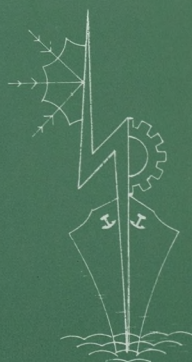

HET VISSERIJBLAD



52e JAAR – PRIJS 50 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 25 JANUARI 1985 – NR. 4

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:	(059) 32.29.51 - 32.09.31
OVERDAG:	32.39.79 - 32.08.20
NA SLUITINGSTIJD:	32.31.48 J. PRAET
	50.33.27 R. DEDRIE
	26.64.99 JOS PRAET

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: M. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het
visserijblad

Vrijdag 25 januari 1985 – Nr. 4

TWEEDE NEDERLANDSE SANERING VISSERIJVLOOT

EEN EZEL STOOT ZICH GEEN TWEEMAAL AAN DEZELFDE STEEN!!!

Men zegt wel meer in Vlaanderen dat een ezel zich geen tweemaal aan dezelfde steen stoot.

Dat houdt dus duidelijk in dat diegenen die dit wel doet, nog dommer is dan een ezel, alhoewel we ons toch afvragen waar men het haalt, dat een ezel nu persé een dom beest is.

Om ter zake te komen kreeg men in Nederland, na alarmerende West-Europese rapporten in 1974 en '75 over de tong- en pladijsstand, de vaste wil om tot een sanering van de vangstcapaciteit over te gaan.

Men zou in 1976 de vangstcapaciteit van de kottervloot met 60 duizend ton verminderen. Er werden dus beëindigingspremies uitgekeerd, maar men kwam slechts tot 40 duizend ton waarmee de kottervloot nog altijd 326 ton telde.

Toen werd er echter besloten niet verder te saneren en de vangstcapaciteit op maximum 326 duizend p.k. te behouden. Dit was goed voor ongeveer 2 jaar en vanaf 1979 krijgt men in de kottersector voor de boomkorvisserij opnieuw heel wat nieuwbouw te noteren. Het hekken was opnieuw van de dam.

Een poging om de maximum vangstcapaciteit van de boomkorkottervloot op 326.000 p.k. te houden en van de kotters zelf op 1.250 p.k. werd een slag in het water. Om een lang verhaal kort te maken, was men eind 1983 5 x over de 500 duizend p.k.!!!

In 1984 kwamen er nog een hele reeks nieuwe kotters bij, met hoofdmotoren van over de 2.000 p.k., zodat men zich mocht afvragen waarom men in feit aan een sanering in 1976 toe was geweest.

Men heeft duidelijk hier natuurlijk naar redenen gezocht, maar men is begrijpelijk één van de voornaamste, zonet de voornaamste reden uit de weg gegaan, namelijk het alles dekkende grijs afslagcircuit. Hiermede werd altijd een evenwicht bereikt tussen toegekende quota en aanvoer. Van die zijde was er dus geen gevaar voor een vuiltje aan de lucht.

Toch kregen we in de laatste jaren herhaaldelijk waarschuwingen te horen en zeker niet van verdachte kant. Ingenieur Tienstra, directeur van de Nederlandse Visserijdienst, stak regelmatig een waarschuwende vinger op vanwege de zich immer vermenigvuldigende Nederlandse visserijvloot en in het bijzonder vanwege de overvangstcapaciteit van de boomkorvisserij.

Ook wij hebben in de laatste drie jaar altijd op het gevaar van de ongebreidelde uitbouw van de kottervloot in ons Visserijblad gewezen, met de heimelijke wens dat we nooit gelijk zouden krijgen, want om door te gaan als een ongeluksprofeet, daar valt zeker niets bij te verdienen. Het moest echter wel gezegd.

Ook de woorden van ingenieur Tienstra wanneer hij voor een vangstovercapaciteit waarschuwde werden niet in dank afgenomen.

Als we nu aan een nieuwe sanering toe zijn, dan is het zeker niet omdat men bij onze noorderburen aan inzicht heeft ingewonnen, maar omdat de aanvoercontrole scherp is toegenomen, en dat men thans ook in het departement dat bevoegd is voor de visserij, aanvaardt dat het niet meer zal kunnen los lopen zoals dit nog vorig jaar en de vroegere jaren mogelijk was.

Dat hebben de Nederlandse rondvissers recent reeds aan de lijve ondervonden die, niettegenstaande het kabeljauwkwotum reeds op was, toch nog op kabeljauw gingen vissen en hun aanvoer in beslag zagen nemen, zonder dat er een mogelijkheid bestond om de vis in het grijs afslagcircuit te laten verdwijnen.



Laat het ons maar gezegd, dat de vissers uit de andere landen zeker niet beter zijn dan in Nederland en ook wel altijd een grijze oplossing zouden aanvaarden. Dit is dus geen verwijt aan de Nederlandse visser, maar eerder aan de Nederlandse overheid die, we mogen het schrijven, het grijs circuit heeft gepatoneerd, en volgens onze mening, dan ook maar moet opdraaien voor de saneringskosten.

Een les voor andere landen

Het is duidelijk dat een saneringoperatie een zeer kostelijke zaak is en dat andere lidstaten waar men er nog zover niet aan toe is, zich best aan het Nederlands voorbeeld zouden spiegelen, om het beduidend anders en beter te doen.

Het is waarschijnlijk de reden waarom men in België op het departement van Landbouw, dat voor de visserij bevoegd is, samen met Verkeerswezen, nu reeds een maximum motorsterkte voor de nieuwe kotters heeft vastgesteld, dat wil zeggen, niet boven de 1.200 p.k.

Wat kan men daar nu mee uitrichten horen we onze noorderburen zeggen, maar ons schijnt het toch beter „te voorkomen dan te moeten genezen”.

Ook zou men hier in België de hand wensen te houden aan een maximum gezamenlijke vangstcapaciteit voor de kotters van 60 duizend p.k., dat wil zeggen, zoveel als men in 1976 bij onze noorderburen wenste te saneren.

Het Belgische tongen- en pladijs(schol)-kwotum is dan ook stukken kleiner dan het Nederlandse. Het cijfer waarop men de totale vangstcapaciteit wenst beperkt te zien is echter niet zo releverend, maar wel de zekerheid dat een 60.000 p.k.-vloot zich een heel jaar volop zal kunnen uitleven op de ter beschikking staande kwota, dat wil zeggen, altijd volop zal kunnen vissen.

Op de opmerking dat de werven hiervan de slachtoffer zouden kunnen worden, antwoorden wij dat de regering in het algemeen en de betrokken departementen in het bijzonder (voor België is dit Verkeerswezen en Landbouw dan maar de nadruk moeten leggen op vernieuwing en modernisering van de bestaande vloot, met dien verstande dat men de p.k. capaciteit toch wel in het oog dient te houden wat de bokkenvisserij betreft.

NOG STEEDS DE AFFAIRE MET DE „MONT LOUIS”

Parlementaire vragen aan departementen van Volksgezondheid, Landsverdediging en Verkeerswezen

Tijdens de jongste weken kwam de affaire met de „Mont-Louis” weer centraal in de belangstelling te staan bij enkele volksvertegenwoordigers die meerdere vragen stelden aan de diverse ministeriële departementen.

Onderstaand bedoelde vragen en, voor zover die verstrekt werden, ook de antwoorden van de betrokken ministers.

VRAAG VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGER VANHORENBEEK AAN DE MINISTER VAN VOLKSGEZONDHEID

Wij zijn overtuigd dat de aanvaring van het Franse vrachtschip „Mont Louis” op de Noordzee ter hoogte van Oostende de aandacht van de Staatssecretaris gaande houdt.

Mogen wij van hem vernemen:

1. of hij op voorhand weet had van het gifttransport binnen onze territoriale wateren ter hoogte van Europa's meest bevolkte streek;
2. welke maatregelen er genomen worden als een dergelijk transport als het ware langs onze woonwijken komt?

Hierop verstrekte de geïnterpelleerde Minister volgend antwoord:

Ik heb de eer het geacht Lid mede-te delen dat het Franse vrachtschip „Mont Louis” geen Belgische haven moest aandoen en dat de route die effectief door het schip werd gevolgd niet binnen de Belgische territoriale wateren lag.

Volgens de geldende internationale overeenkomsten die het vervoer van radioactieve stoffen regelen, was er geen verplichting om mij op voorhand van dit transport op de hoogte te brengen.

De maatregelen die getroffen worden bij dergelijke transporten zijn deze die opgenomen zijn in de Internationale Maritieme Code voor gevaarlijke goederen die uitgegeven werd door de Internationale Maritieme Organisatie (I.M.O.).

VRAAG VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGER GABRIELS AAN DE MINISTER VAN LANDSVERDEDIGING

Naar aanleiding van de ramp met de „Mont Louis” had ik graag vernomen welke werkzaamheden door welke diensten werden verricht met

welke bezetting gedurende hoeveel uren, met name door de Zeemacht, de Luchtmacht, de Civiele Bescherming en andere diensten.

Is door deze inzet gebleken dat deze diensten voldoende zijn uitgerust om deze taken op zich te nemen?

Is er achteraf door de verschillende diensten een evaluatie gemaakt van de activiteiten, die men verricht heeft, en welke resultaten heeft deze evaluatie opgeleverd?

Het antwoord van de Minister luidt als volgt:

Het geacht Lid gelieve hieronder het antwoord te willen vinden op dat gedeelte van zijn vraag dat betrekking heeft op de Krijgsmacht.

Naar aanleiding van de scheepsramp met de „Mont-Louis” werden volgende prestaties geleverd door de Zeemacht (ZM) en Luchtmacht (LuM):

Uit de evaluatie van deze activiteiten is het gebleken dat:

- de toegewezen opdrachten met succes werden uitgevoerd dank zij de entoesiaste inzet van het betrokken personeel;
- het merendeel van de Luchtmacht prestaties kon ingeschreven worden in het normale trainingspatroon;
- de Zeemacht over de nodige materiële middelen beschikt voor het uitvoeren van bewakingsopdrachten;
- de bijkomende noodzakelijke budgettaire middelen dienen gerecupereerd te worden;
- de Zeemacht over te weinig specifieke middelen en speciaal opgeleid personeel beschikt om efficiënt op grote schaal ingezet te worden voor oliebestrijding op zee.

VRAAG VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGER VANHORENBEEK AAN DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN

Het gezonken Franse vrachtschip „Mont Louis” voor de uiterst drukke naderingsgeul van de Vlaamse en Nederlandse havens Zeebrugge, Antwerpen en Vlissingen, behoort toe aan de „Compagnie générale d'armements maritimes”, waarvan de Franse Staat de hoofdeigenaar is.

Niettegenstaande de vroeger gemaakte belofte

weigert de Franse regering de berging van de „Mont Louis” op zich te nemen.

Mag ik van de Minister vernemen of het probleem van de berging van de „Mont Louis” via de Raad van Ministers op de agenda van de eerstvolgende bijeenkomst inzake verkeer zal geplaatst worden?

Heeft de Minister aan de Europese Commissie gevraagd een actieve bijdrage te leveren tot het scheppen van een voldoende geacht waarborgfonds voor het bergen van scheepswrakken via de geldende internationale conventie en heeft de Minister hiertoe een voorstel uitgewerkt?

Het antwoord van de Minister luidt als volgt:

Het geacht Lid gelieve hierbij het antwoord op de door hem gestelde vragen te willen vinden.

1. Het is inderdaad juist dat het wrak van de „Mont Louis” een hindernis vormt voor de scheepvaart naar de Belgische havens. Daarom is het noodzakelijk het wrak te bergen. Er dient echter opnieuw op gewezen te worden dat het wrak zich in internationale wateren bevindt en dat bijgevolg de Belgische wetgeving terzake niet van toepassing is.

Bijgevolg dient men zich te baseren op bestaande internationale overeenkomsten waarbij België verdragsluitende partij is.

2. De „vroeger gemaakte belofte vanwege de Franse regering” is juridisch van geen enkele waarde. De „Mont Louis” behoorde in eigendom toe aan de „Compagnie générale d'armements maritimes” die als scheepseigenaar terecht inriep dat zij door geen enkele bestaande conventie verplicht is het wrak te bergen, daar dit gelegen is in internationale wateren.

Bij brief van 18 oktober 1984 heeft deze rederij trouwens laten weten afstand van scheepsvrømmogen te doen.

België zal moeten overgaan tot de berging van het wrak, niet op basis van juridische verplichting, maar uit nautisch-commerciële overwegingen.

3. Op 11 en 12 december 1984 is er een vergadering van de Raad van Ministers van verkeer van de E.E.G. geweest. De problematiek van de „Mont Louis” stond daar niet op de agenda.

De bevoegdheid van de E.E.G. inzake het regelen van berging van wrakken in de volle zee lijkt mij bovendien ver van duidelijk. De E.E.G. bezit immers enkel die bevoegdheid welke de lidstaten vroeger zelf hadden en thans hebben overgedragen aan de organisatie.

Op de volle zee heeft geen enkel land - en dus ook de E.E.G. niet - bevoegdheid inzake het opruimen van wrakken.

4. Met de betrekking tot de vraag inzake „het scheppen van een voldoende geacht waarborgfonds voor het bergen van scheepswrakken via de geldende internationale conventie” kan ik het geacht Lid mededelen dat er op het huidig ogenblik geen enkel verdrag is dat specifiek de opruiming van wrakken in de volle zee regelt.

(vervolg op blz. 3)

Aard van de opdracht	Krijgsmachtdeel	Ingezette middelen	Ingezette manschappen	Duur of periode
1. Deelneming aan Crisisstaf	ZM	—	4 officieren	88 uur
2. Coördinatiecomité	ZM	—	2 officieren 1 onderofficier	24 op 24 u. van 27.08 tot 4.10
3. Coördinatie tot het bergen, bewaking van de veiligheidszone rond de „Mont-Louis”, bestrijding van olieverontreiniging en opsporen van inlichtingen	ZM	8 schepen 1 heliöcopter	253 manschap. 2 bemanningsl.	55 dagen 35 uur
4. Hulpopdrachten - redding op zee	LuM	2 x 1 heliöcopter	5 bemanningsl.	1.35 u.
5. Opdracht met personeel van de bergingsfirma	LuM	1 heliöcopter	5 bemanningsl.	1.05 u.
6. Vluchten met persluis, gecombineerd met geplande trainingsvluchten	LuM	13 x 1 heliöcopter	5 bemanningsl.	15.30 u.

(vervolg van blz. 2)

Met betrekking tot de kosten voor het bergen van het wrak is het enige geldende verdrag tussen België en Frankrijk dat van 10 oktober 1957 betreffende de beperking van aansprakelijkheid van scheepseigenaars.

Daarin wordt de aansprakelijkheid beperkt tot ongeveer 3.300 fr. per ton, wat voor de „Mont-Louis” een totale beperking van 14.735.000 fr. betekent.

De eigenaars van de „Mont Louis” en de „Olau Britannia” hebben beiden het beperkingsfonds ingesteld.

Het is mij niet duidelijk welke ander „waarborgfonds” voor het bergen van scheepswrakken” via een actieve bijdrage van de Europese Commissie zou kunnen tot stand komen.

Naast het Verdrag van 1957 bestaan er nog andere verdragen inzake beperking van aansprakelijkheid die echter om juridische redenen in geval van de „Mont-Louis” niet van toepassing zijn.

TOCH NOG EEN CONTAINER VAN MONT-LOUIS UIT ZEE GEBORGEN!!

Op maandag 14 januari werd de kustwacht van het Franse Calais verwittigd dat er op zee ter hoogte van de kust een container opgemerkt werd die naar alle waarschijnlijkheid van de Mont-Louis afkomstig was.

De reddingsdienst van Calais werd naar de plaats uitgestuurd en kon de container vinden. Het handelde zich werkelijk om een geel geschilderde container die de verplichte aanduidingen droeg voor containers voor nucleair transport en die ter hoogte van de Kaap Gris-Nez ontdekt werd.

Aan de hand van de kentekens kon worden vastgesteld dat het werkelijk om een container ging die zich aan boord van de Mont-Louis bevond die als gevolg van een aanvaring tot zinken kwam ter hoogte van de Oostendse kust in de maand augustus. Toendertijd heeft dit de media in gans West-Europa beroerd.

De reddingsboot van Calais heeft de container op sleeptouw genomen en in de voorhaven van Calais gemeerd. 's Anderendaags werd de container dan uit het water gehesen en op een vrachtwagen neergezet om naar het center van Pierrelatte gereden te worden.

We mogen gerust zeggen dat we hier van een eigenaardige verrassing kunnen spreken. Het ging wel om een ledige container, maar toch werd aan elkeen bekend gemaakt dat alle containers terecht waren, zowel volle als ledige en door de afzender terug in ontvangst genomen.

Iedereen kon dus op zijn beide oren slapen want er was absoluut geen vuiltje meer aan de lucht. De vraag mag dan ook wel gesteld worden van waar deze container komt en of men de goeemeende niet voor het lapje heeft gehouden?

De verzender moest toch geweten hebben dat er nog een container ontbrak! Dit bewijst terug eens hoe wantrouwig men bepaalde uitspraken van overheden, officiële diensten en van scheepsbevrachters en expediteurs vooral van afvalstoffen, hetzij scheikundige als nucleaire, moet interpreteren.

ENKELE FRANSE RICHTPRIJZEN VOOR NIEUWBOUW KUSTVISSERIJ

Net zoals de andere jaren werd in Frankrijk door de Regionale Commissies een prijshoogte medegegeeld voor de te bouwen vissersvaartuigen waarboven deze niet zouden mogen uitstijgen. Dit is ook wel bedoeld om de werven er toe aan te zetten hun prijzen voor nieuwbouw niet uit de hand te laten lopen. Voor een stalen vaartuig van 24 meter zou dit niet boven de 44,2 miljoen B.fr. mogen uitstijgen, voor een 16 m. niet boven de 25,6 miljoen. Het gaat hier over een typevaartuig met alle modern konfort, opsporingsapparatuur en vistuig voorzien.

De tabel naar gelang de afmetingen van het vaartuig ziet er als volgt uit:

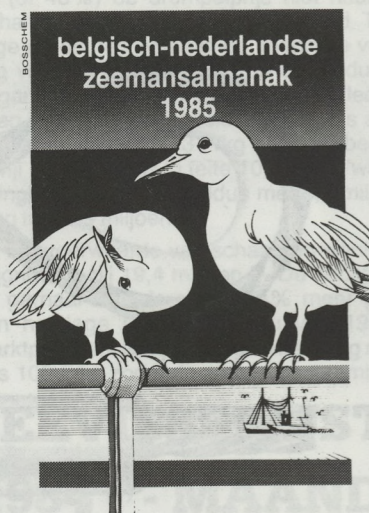
24,00 m.	44,2 miljoen B.fr.
23,00 m.	42,2 miljoen B.fr.
22,00 m.	37,7 miljoen B.fr.
20,50 m.	31,8 miljoen B.fr.
19,50 m.	31 miljoen B.fr.
17,50 m.	26,8 miljoen B.fr.
16,00 m.	25,6 miljoen B.fr.

Er wordt niets gezegd over de sterkte van de

motor, we nemen dan ook aan dat het om een gemiddelde sterke motor gaat voor dergelijke vaartuigen. In elk geval indien men de hand wenst te houden aan de normen die vereist zijn om nog binnen de twaalf mijl uit de kust te mogen vissen (Eurokotters) dan moet die sterkte toch binnen de 300 pk liggen. Anderzijds is het eveneens duidelijk, dat, wanneer men nog wat buitengewone technische snufjes er bij wil hebben, deze zeker wel in deze prijzen niet voorzien zijn. Toch wel enorme prijzen voor kustvisserij. Men zou geneigd zijn te schrijven wie dit als kleine visser nu wel aankan!

En toch, wie niet moderniseert zal noodzakelijk moeten verdwijnen of zich zelf zien terugvallen tot een liefhebbersvisser.

Wat de hierboven opgegeven kustvissersvaartuigen betreffen is het eveneens duidelijk dat de grootste van deze categorieën niet beperkt zijn tot een kustvisserij, maar tevens reeds voor verscheidene dagen na elkaar de visserij buiten het kustgebied kunnen uitoefenen.



belgisch-nederlandse zeemansalmanak 1985

Zopas verscheen de 47e editie van de Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak. De editie 1985 werd, zoals ieder jaar, volledig nagezien en verbeterd en bevat ± 1.400 blz.

Deze almanak is verkrijgbaar door storting van 1.200 fr. + 72 fr. BTW (niet verschuldigd voor levering aan boord van vissersvaartuigen) + 140 fr. verzendingskosten (voor België) en 175 fr. verzendingskosten (voor Nederland). Te storten op pc. 000-0418987-44, of BBL 384-1605797-46, op naam van pvba Drukkerij Nieuwsblad van de Kust te Oostende.

GEEN ENKEL EXEMPLAAR WORDT TOEGEZONDEN ZONDER VOORAFGAANDE BETALING.

WAAR VERKRIJGBAAR?

De „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak” is verkrijgbaar:

IN BELGIË:

Drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.

Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende.

OVA, Vismijn, Oostende.

Martin en Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen.

Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

IN NEDERLAND:

IJmuiden Stores, Trawlerkade 44, IJmuiden.

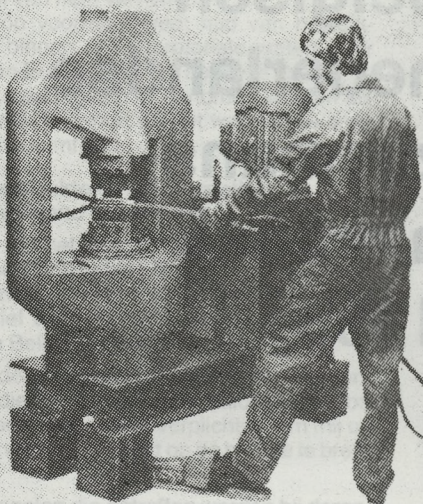
Maritiem, Vissersweg 46, te Scheveningen.

Observator, Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam.

Van Beelen, Middenhavenweg 58, IJmuiden.

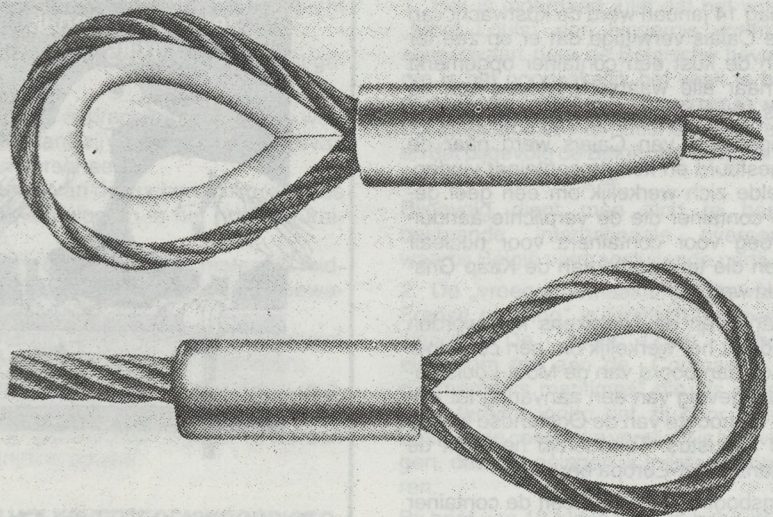
Coöperatieve Inkoopvereniging, Texel.

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



**UNSERE PRESSMETHODE
SPART ZEIT UND MATERIAL**

**VÅR PRESSMETOD ÄR TIDS-
OCH MATERIALBESPARANDE**



**OUR SPLICING METHOD SAVES
TIME AND MATERIAL**

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

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

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

**REDERS EN OOK AANNEMERS KUNNEN
BIJGEVOLG DAAROVER BESCHIKKEN.**

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

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

**SCAP (059) 32 29 51
32 09 31**

MARKTSITUATIE IN DE ZEEVISSERIJ IN NOVEMBER 1984

Belgische vissersvaartuigen (188) voerden in eigen havens 4.956 ton visserijproducten aan (+2,4%), het vangstresultaat gerealiseerd in 3.404 zeedagen (+11,6%) en 1.290 reizen (+7,8%). De totale besomming groeide met 21 miljoen F tot 230 miljoen F (+10%). Daarnaast werden nog twintig vangsten verkocht in vreemde havens voor ongeveer 27 miljoen F.

De aanlandingen van demersale vis stegen met 275 ton (+11,3%) tot 2.709 ton of 54,6% van de totale aanvoer, terwijl de jacht op pelagische soorten 39,5% van de totale aanvoer opleverde of 1.957 ton wat een afname van 156 ton (-7,4%) betekende. Voor de schaal- en weekdieren (290 ton) die toch goed waren voor 5,9% van de totale aanvoer, werd een lichte vangstafname genoteerd.

Wat het aanbod van demersale vis betreft moet speciaal gewezen worden op de belangrijke aanvoertoeename voor kabeljauw van 466 ton tot 650 ton (+39%), schol van 383 ton tot 555 ton (+44%) en tong van 333 ton tot 365 ton (+10%), terwijl de productie van IJslandse vis fel bleef inkrimpen. De aanvoerstijging van kabeljauw was vooral toe te schrijven aan de rijkere gullevangsten door de spanvisseren. Het aanbod van kabeljauwsortering 5 verduubelde dan ook ruimschoots van 144 ton tot 294 ton, die 45% van de totale kabeljauwproductie omvatten. Het negatieve prijzeffect tengevolge die drukkende aanvoertoeename was -10% voor de kleine kabeljauwklasse 5, die gemiddeld voor 37 F/kg werd verhandeld. De grote kabeljauwsorteringen 2-3 werden verkocht voor 75 à 85 F/kg, zodat de algemene gemiddelde kabeljauwprijs stagneerde bij 55 F/kg. De kabeljauwbesomming klom dan ook met 10 miljoen F tot 35,9 miljoen F. Daartegenover ging de ruimere meeraanvoer van schol gepaard met een ge-

ringe prijsafzakking. Beide factoren resulteerden in een scholaanvoertoeening van 8,6 miljoen F tot 28,7 miljoen F. Opmerkenwaardig was de felle prijstoeename voor de schol van de klasse 1-2 (67 F/kg of +10%), terwijl de kleine schol gesorteerd onder klasse 4 ernstige marktproblemen met massale doordraai kende, zodat de gemiddelde marktprijs van schol 4 daalde van 38,2 F/kg tot 27,8 F/kg (-27%). Voor de edele platvis tong, was de markt meer producent gezind. Het 10% meeraanbod ging gepaard met een toename van de gemiddelde prijs met 15 F/kg tot 195 F/kg, zodat de tongbesomming met 11,5 miljoen F (+20%) oplom tot 71,3 miljoen F.

De totale aanvoerwaarde van demersale vis steeg aldus met 28 miljoen F tot 193,5 miljoen F (+17%) en wordt verklaard door de besommingstoenames van kabeljauw, schol en tong. De prijzen voor de meeste andere soorten volgden een licht dalende trend.

De pelagische spanvisserij leverde een aanvoer van 1.934 ton haring op (-5,7%) waarvan 841 ton (of 43%) de drempelprijs niet haalde en derhalve ter destructie werd afgevoerd. Tengevolge de degressiviteit in de financiële vergoeding voor de prijsgarantie kon de producentenorganisatie de minimumprijs niet volledig uitkeren, zodat de gemiddelde haringprijs aan de producent slechts 8,73 F/kg (-24%) bedroeg, terwijl de marktprijs in feite 10,42 F/kg was. De haringbesomming liep aldus met 6,8 miljoen F terug tot 16,9 miljoen F.

De aanvoerwaarde van schaal- en weekdieren stagneerde bij 19,4 miljoen F. De nachtvisserij op garnaal leverde slechts 4% meer garnaal dan het lage produktieniveau van 1983, de marktprijs nam lichtjes terug en bedroeg nauwelijks 100 F/kg zodat de garnaalbesomming sta-

tionair was (6,75 miljoen F). De vangsten aan Noorse kreeftjes verbeterden met ongeveer 30% tot 66 ton, die gemiddeld gemind werden voor 120 F/kg (-3%).

In de loop van november 1984 werden 220 ton demersale visserijproducten aan de markt ontrokken hetzij 8,1% van de aanvoer, tegenover 155 ton of 6,4% van de aanvoer in november 1983. De doordraai bestond voor 134 ton uit wijting en 41 ton uit schol, resp. 35% en 7% van het aanbod. Eveneens de haring kende ernstige marktproblemen met een marktprijs die zeer nauw bij de opvangprijs bleef. Er werd 848 ton ter destructie afgevoerd.

De visserij-inspanning door de boomkorvloot (106 eenheden) uitgedrukt in zeedagen nam met 15% flink toe tot 1.785 dagen. De totale aanvoer bereikte 1.879 ton (+137 ton) ter waarde van 152 miljoen F (+29,4 miljoen F). De opbrengst per zeedag voor de boomkorsector in Belgische havens daalde echter met 1,8% tot 85.000 F. Voor de garnaal- en de bordenvisserijvloot noteerde men gevoelige afnames. De opbrengsten per zeedag beliepen resp. 16.900 F (-4%) en 56.800 F (-9%). De resultaten per zeedag voor de spanvisserij namen toe. Het pelagisch span haalde 84.500 F/ZD (+10,7%) en het demersale span op kabeljauw 56.600 F/ZD (+3,7%). Daarmee komt de bruto-opbrengst per zeedag van het haringspan op 't zelfde niveau van de gemiddelde opbrengst van de boomkorvloot te liggen, doch de uitbatingkosten van deze laatste liggen aanzienlijk hoger, hierbij wordt verwezen naar de gemiddelde gasolieprijs die verder een stijgende tendens volgde en klom van 13,18 F/l tot 13,88 F/l (+0,7 F/l of +5,3%).

Dienst voor de Zeevisserij
Oostende

VERGELIJKENDE ZEEVISSERIJSTATISTIEK OVER DE PERIODE 1982 - 1984 (1) - MAAND NOVEMBER 1984

SOORTEN	1982			1983			1984 (2)		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis — verre visserij	5.803	452.544	77,98	11.757	520.105	44,24	1.286	58.500	45,49
andere schelvis	34.669	807.436	23,29	27.814	1.008.214	36,25	33.458	981.588	29,34
Kabeljauw — verre viss.	3.194	284.784	89,16	16.153	952.200	58,95	13.122	648.561	49,43
andere kabeljauw	446.226	26.034.809	58,34	450.320	25.062.919	55,66	637.339	35.280.454	55,36
Koolvis	5.987	363.844	60,86	47.950	1.608.835	33,55	10.345	389.950	37,69
Wijting	217.293	6.159.209	28,35	391.373	9.207.533	23,53	385.091	8.056.365	20,92
Schol	400.071	18.604.038	46,50	382.809	20.097.319	52,50	554.526	28.654.873	51,67
Roggen	142.463	6.633.677	46,56	141.620	6.123.479	43,24	155.673	6.641.723	42,66
Noorse schelvis	19.476	1.254.696	64,42	40.103	2.552.589	63,65	14.708	817.340	55,57
Andere	498.504	31.088.048	62,36	590.648	38.387.544	64,99	538.106	40.659.865	75,56
TOTAAL	1.773.677	91.683.085	51,69	2.100.547	105.520.737	50,23	2.343.654	122.189.219	52,14
b. Tong	244.763	51.188.340	209,13	332.529	59.736.000	179,64	365.234	71.285.026	195,18
TOT. DEMERSALE VIS	2.018.440	142.871.425	70,78	2.443.076	165.256.737	67,92	2.708.888	193.474.245	71,42
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	—	—	—	2.050.659	23.645.041	11,53	1.934.106	16.892.607	8,73
Sprot	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Overige	—	—	—	62.700	567.763	9,06	22.592	275.323	12,19
TOT. PELAG. VIS	1.610.904	20.926.805	12,99	2.113.359	24.212.804	11,46	1.956.698	17.167.930	8,77
3. SCHAAL/WEEKDIEREN									
Garnaal	149.703	7.552.600	50,45	65.394	6.710.489	102,62	68.039	6.753.447	99,26
Noorse kreeft	29.639	3.277.175	110,57	51.341	6.385.888	124,38	66.200	7.932.349	119,82
Overige	126.902	4.345.421	34,24	177.002	6.366.168	35,97	156.173	4.746.556	30,39
TOT. SCHAAL/WEEKD.	306.244	15.175.196	49,55	293.737	19.462.545	66,26	290.412	19.432.352	66,91
ALGEMEEN TOTAAL	3.935.588	178.973.426	45,48	4.840.172	208.932.086	43,17	4.955.998	230.074.527	46,42

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens.

(2) voorlopige cijfers

MARKTSITUATIE IN DE ZEEVISSERIJ IN DECEMBER 1984

ZEER GROTE AANVOER VAN DEMERSALE VIS, OORZAAK VAN GEVOELIGE PRIJSDALING

De totale aanlandingen in de drie nationale havens door vaartuigen die onze vlag voeren verbeterde met 191 ton of 5,2% en bereikte 3.855 ton. Men mijnde dit vangstresultaat van 3.318 zeedagen (+ 14%) voor 249 miljoen F, hetzij een toename van 20 miljoen F (+ 8,8%). De gemiddelde aanvoer per zeedag liep met 2 bennen terug tot 23 bennen (- 8%). Doch dankzij een iets betere gemiddelde prijs (64,5 F/kg of +3,3%), tengevolge een gewijzigde samenstelling v.d. vangsten met een aanzienlijke toename van witte vis en een gering aandeel zeer goedkope pelagische vis, werd de daling van de opbrengst per zeedag iets afgezwakt en bedroeg 75.000 F/zd (- 4,60%).

De brandstofkosten bleven een stijgend verloop aftekenen en bereikten een gewogen gemiddelde prijs van 13,69 F/l (+ 0,44 F/l of + 3,33%).

Opmerkelijk is de extreem hoge aanvoer van demersale vis, die de 3.000 ton benaderde. Een meeraanvoer van 509 ton of 21%. Vooral de kabeljauwaanlandingen stegen enorm en bereikten 708 ton (+ 265 ton of + 60%). Dit wordt gedeeltelijk verklaard door de weinig lonende haringvisserij zodat verschillende vaartuigen overschakelden op de kabeljauwspanvisserij. De kabeljauwmeeraanvoer was dan ook grotendeel terug te vinden in de kleine sorteringen 4 en 5, waarvan er 445 ton op de markt werd aangeboden (+ 210 ton). De wijtingaanvoer verbeterde met 17%, terwijl de scholaanlandingen 805 ton, met 25% opklom-

men, en nog 100 ton boven de kabeljauwaanvoer uitstaken. Doch het overvloedige scholaanbod baarde marktverstoring voor de kleine schol, waarvan ruim de helft aan de minimumprijs aan de markt werd onttrokken. De gemiddelde scholprijs daalde met 13% tot 44,4 F/kg, zodat de scholbesomming minder fel toenam + 9% en 35,8 miljoen F bedroeg. Deze werd overtroffen door de kabeljauwbesomming, die met 12 miljoen F toenam (+ 44%) tot 39,3 miljoen F. De kabeljauwprijs daalde zoals de meeste demersale soorten met 10% tot 55,6 F/kg.

Uitzondering op die algemene regel vormen de edele platvis tong, waar de toegenomen aanvoer (+ 9,4%) gepaard ging met een aanzienlijke prijsopflakking van 10%. De nagenoeg 400 ton tong werd gemiddeld voor 220 F/kg verhandeld, zodat de tongaanvoerwaarde met niet minder dan 15 miljoen F aanzwol tot 87,7 miljoen F en daarmee 39% van de totale aanvoerwaarde van alle demersale vis, nl. 226 miljoen F omvatte.

De andere dure soorten zoals tarbot en zeeduiwel kenden eveneens een goede prijsvorming. Ze haalden resp. gemiddelde prijzen van 339 F/kg (+ 9,4%) en 295 F/kg (+ 16%). Beide soorten haalden elk een besomming van om en bij 9 miljoen F.

De pelagische visserij was als flauw te bestempelen. De haringaanvoer liep met 340 ton terug tot 630 ton en daarboven daalde de prijs met 5%. Zowel de vangsten van garnaal als van Noorse kreeftjes liepen terug tot resp. 36 ton (- 16%) en 38 ton (- 23%). Daar nu de garnaalprijs ook verzwakte met 21% tot 140 F/kg, kreeg de garnaalaanvoerwaarde een flinke duw en bedroeg nog amper 5 miljoen F (- 2,6 miljoen F of - 34%).

Voor de noorse kreeftjes noteerden we een prijstoename tot 167 F/kg. (+ 8%) zodat de

besomming met 1 miljoen afnam tot 6,4 miljoen F.

Gedurende de maand december werden 184 ton bodemvis aan de markt onttrokken, tegenover 26 ton in december 1983.

De probleemsoorten waren wijting en schol met een resp. doordraai van 48 ton en 94 ton, hetzij resp. 16,5% en 11,7% van de aanvoer. Het waren vooral de kleine sorteringen klassen 3 en 4 die problemen stelden. De interventie voor haring daalde met 463 ton tot 22 ton. Niettegenstaande de geringe aanvoer werd de haring tegen lage prijzen aan de man gebracht.

In vreemde havens besomden 19 vaartuigen tesamen nagenoeg 28 miljoen F.

De visserijinspanning van de boomkorvloot zowel uitgedrukt in aantal eenheden (104) als in aantal zeedagen (1.700) nam gevoelig toe (+ 12%). Het gewogen gemiddeld motorvermogen bedroeg ongeveer 700 PK en de besomming per zeedag bereikte 100.900 F (+ 2%). De totale aanvoer van de boomkorsektor omvatte bijna 2.000 ton (+ 242 T of + 14%) en de aanvoerwaarde bedroeg 171 miljoen F (+ 15%).

In de spanvisserij is een duidelijke verschuiving van het pelagische naar het demersale span merkbaar. De gemiddelde vangsten per zeedag van resp. 5,7 ton (+ 10%) en 1,1 ton (+ 28%) kwamen overeen met een waarde van resp. 57.800 F/zd (- 44%) en 53.700 F/zd (+ 36%). Hierbij dient evenwel opgemerkt te worden dat het gewogen motorvermogen resp. 383 PK (+ 3%) en 216 PK (+ 13%) omvatte. De rendabiliteit van de planken- en de garnaalvisserijvaartuigen met een gemiddeld vermogen van resp. 400 PK en 200 PK liep gevoelig terug. De resultaten per zeedag waren resp. 58.300 F (- 13%) en 17.300 F (- 31%).

Dienst voor de Zeevisserij
Oostende

VERGELIJKENDE ZEEVISSERIJSTATISTIEK OVER DE PERIODE 1982 - 1984 (1) - MAAND DECEMBER 1984

SOORTEN	1982			1983			1984 (2)		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis — verre visserij	3.610	193.846	53,70	18.391	735.470	39,99	15.757	825.386	52,38
andere schelvis	14.622	490.324	33,53	10.219	352.724	34,52	26.527	708.030	26,69
Kabeljauw — verre viss.	3.880	236.330	60,91	17.895	1.464.025	81,81	18.624	1.193.203	64,07
andere kabeljauw	514.867	27.842.766	54,08	424.945	25.889.122	60,92	689.126	38.144.344	55,35
Koolvis	3.844	168.482	43,83	13.375	563.668	42,14	26.652	1.018.858	38,23
Wijting	239.047	5.643.681	23,61	248.159	7.333.930	29,55	290.778	7.528.654	25,89
Schol	742.080	29.888.961	40,28	643.650	32.766.452	50,91	805.026	35.752.025	44,41
Roggen	115.680	5.643.233	48,78	116.174	5.556.646	47,83	115.385	5.729.794	49,66
Noorse schelvis	13.386	857.647	64,07	53.543	3.487.516	65,13	14.517	1.013.286	69,80
Andere	466.106	34.048.166	73,05	557.994	48.182.527	86,38	576.214	46.304.096	80,36
TOTAAL	2.117.122	105.013.436	49,68	2.104.345	126.332.150	60,04	2.578.606	138.217.676	53,60
b. Tong	338.392	78.947.316	233,30	364.185	72.465.366	198,98	398.622	87.660.395	219,91
TOT. DEMERSALE VIS	2.455.514	183.960.752	74,92	2.468.530	198.797.516	80,54	2.977.228	225.878.071	75,87
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	—	—	—	970.817	10.103.548	10,41	630.161	6.235.638	9,90
Sprot	—	—	—	4.088	21.098	5,16	—	—	—
Overige	—	—	—	14.230	164.620	11,57	714	28.410	39,79
TOT. PELAG. VIS	2.148.840	23.196.746	10,79	989.135	10.289.266	10,40	630.875	6.264.048	9,93
3. SCHAAL/WEEKDIEREN									
Garnaal	90.443	6.042.828	66,81	42.570	7.582.716	177,30	35.786	4.997.226	139,64
Noorse kreeft	19.316	3.443.675	178,28	49.439	7.656.759	154,87	37.979	6.360.065	167,46
Overige	159.405	6.099.859	38,27	114.446	4.412.788	38,56	173.339	5.327.027	30,73
TOT. SCHAAL/WEEKD.	269.164	15.536.362	57,91	206.455	19.652.263	95,10	247.104	16.684.318	67,52
ALGEMEEN TOTAAL	4.874.518	222.693.860	45,70	3.664.120	228.739.045	62,43	3.855.207	248.826.437	64,54

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens.
(2) voorlopige cijfers

VALSTRIK-OESTERS LOKKEN DIEVEN IN DE VAL

Het is niet de eerste keer dat oestertelers gecofronteerd worden met diefstallen van ganse partijen oesters uit hun oesterparken.

Dit is vooral het geval in Frankrijk en meer speciaal in de weken voor kerstdag en eindejaar omdat dit natuurlijk de tijd is om oesters te verzetten.

Ook dit jaar werden vele Normandische Bretoense oestertelers hiervan het slachtoffer en ganse partijen oesters werden door onbekenden weggevoerd.

Dit is mogelijk omdat de parken langs de kust liggen in een daarvoor zeer geschikt zeegebied. Een zaak was in elk geval duidelijk, dat de dieven zeer dicht bij de oesterkweek stonden omdat deze over het aangepast vismateriaal en schepen moesten kunnen beschikken.

Dit neemt niet weg dat men tevergeefs heeft uitgezien naar de dieven. De oesterparken grenzen inderdaad aan elkaar, net zoals de verwateringsgebieden voor de mosselen in de Oosterschelde.

Het is dus waarschijnlijk een koud kunstje om in het duister bij zichzelf en bij de gebuur een sleep te doen. Omdat men de dieven maar niet kon vinden en omdat in de handel geen partijen oesters aangeboden werden afkomstig van niet gekende oestertelers, was het vermoeden nog groter dat de dieven in het eigen milieu te vinden zouden zijn.

Een vindingrijke oesterteler

Philippe Labadie, één van de getroffen oesterkwekers lag nachten wakker om er toch maar iets op te vinden om de dieven te pakken te krijgen.

En toen had hij het opeens. Verscheidene oesters werden leeg gemaakt, met hars terug opgevuld en voorzien van een boodschap waarbij diegene die in het bezit kwam van de oester, een beloning kreeg van 12 dozijn oesters indien hij de betrokken oester kwam inleveren op een aangeduid adres.

Het is duidelijk dat de oester, na eerst leeggehaald te zijn geworden, op zeer spitsvondige manier terug toegeplakt werd en behalve de boodschap ook nog voorzien werd met hars omdat deze het juiste gewicht zou krijgen.

Dit laatste feit is wel belangrijk want oesters die geen gewicht hebben, zowel open als gesloten worden er vantussen gehaald en alzo niet in de handel gebracht.

En dan maar wachten. Ondertussen werd de rijkswacht op de hoogte gebracht van het plan, die haar volledige medewerking toezegde.

Eindelijk was het zover dat twee oesterverbruikers een valse oester met de boodschap kwamen inruilen om de beloning te incasseren. Toen was het nog slechts een koud kunstje voor de rijkswacht om langs de weg van de kleinverkooper, de groothandelaar te leren kennen en via deze laatste de leverancier van de oesters.

Via deze weg kwam men bij een gebuur van de heer Labadie terecht. Het kon trouwens moeilijk anders, want om op één enkele nacht dergelijke hoeveelheden oesters weg te halen, moest men wel over een volledige uitrusting beschikken die slechts bij een oesterkweker te vinden is.

De plaag van de oesterdiefstallen was zelfs zo groot dat de oesterkwekers uit het Franse Quiberon zelfs een radar opgesteld hadden om de dieven te klissen.

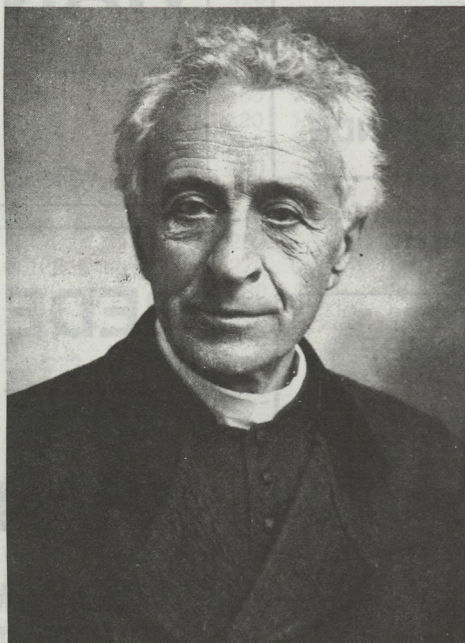
Valse oesters met een boodschap aan de verbruiker lossen echter niet alles op, want men

zou nu ook wel geburen, hetzij uit afgunst of om een soms banale ruzie, eveneens in opspraak kunnen brengen door dergelijke oesters tussen de oesters van diegene te mengen met wie men in onmin leeft. Zo zou men elkeen kunnen beschuldigen.

In dit geval zou men dan aan dergelijke oesters geen waarde meer kunnen toekennen. Hierop kan dan wel een tegenzet gevonden worden menen wij, door in de betrokken oesters een codenummer op de boodschap aan te brengen door de rijkswacht en deze ook zelf gaan plaatsen bij de kweker die zich wil beschermen tegen diefstal, zonder dat iemand anders het nummer kent of weet waar deze oesters geplaatst zijn.

Wij veronderstellen dan ook dat de rechtbank met een probleem zal zitten indien de verdachte van de oesterdiefstal niets toegeeft, maar integendeel zijn buur beschuldigt van oplichterij, met het argument dat hij deze oesters niet bij zichzelf maar bij hem geplaatst heeft, waardoor men hetzelfde resultaat bekomt. Van bij de gebuur tot de groothandel en zo naar de detailhandel.

Aldus moeten we vaststellen dat niets perfect is op deze kleine wereld, zeker het systeem van de valse oester niet!



BOEIENDE VISSERSFIGUREN

Het is de bedoeling om in de komende weken aandacht te besteden aan enkele figuren die, doorheen de jaren, een dominante rol hebben gespeeld in het visserijbedrijf.

Mensen die door hun aanwezigheid alleen al hun stempel hebben gedrukt op realisaties of situaties die op langere termijn vitaal bleken voor de visserijsector.

Als eerste aan de beurt komt de imposante figuur van wijlen „Paster Pype”. Met ingang van ons nummer van 1 februari komt deze figuur overvloedig in de picture te staan en deze bijdrage zal verscheidene edities van ons „Visserijblad” in beslag nemen.

Nog een nieuwe trailer voor Zeebrugse vloot

Z.76 „ZEEJAGER” WORDT ZATERDAG IN BEDRIJF GENOMEN

Zaterdag as. om 15 u. wordt te Zeebrugge overgegaan tot de doopplechtigheid van de Z.76 „Zeejager”, een grote bokkentreiler die op de Scheepswerven De Graeve gebouwd werd voor rekening van de rederij Romeo p.v.b.a. uit Knokke-Heist.

De „Zeejager” is meteen de eerste trailer die na de jaarwende in vaart wordt gebracht maar in de komende maanden volgen nog meerdere gelijkaardige evenementen met, dat schreven wij reeds eerder, de nadruk op de vloot van de Oostkust.

Tijdens de plechtigheid zal Sabine Lamens als meter fungeren. Voornoemde is de dochter van één der vennoten van de rederij Romeo p.v.b.a., terwijl de heer Luc Maertens, e.a. ingenieur bij de Zeevisserijdienst te Oostende, het peterschap heeft aanvaard.

s' Avonds grijpt dan in een restaurant te Zeebrugge een feestmaal plaats n.a.v. de doopplechtigheid.

UURTABEL DER OVERVAARTEN

Voor de week van 27.1 tot 2.2.85

SCHEPEN

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 27.1 en 2.2.85
- Dagelijks te 08.00 u., vanaf 30.1.85 (08.30 u. op 29.1.85)
- Dagelijks te 10.05 u.
- Dagelijks te 14.00 u.
- Dagelijks te 18.00 u., behalve op 2.2.85
- Dagelijks te 20.00 u., vanaf 30.1.85
- Op 27, 28 en 29.1.85 bijk. afv. te 20.30 u.
- Op 30 en 31.1 alsook op 1.2.85 bijk. afv. te 23.30 u.
- Op 28, 29 en 30.1.85 bijk. afv. te 00.01 u.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:

- Dagelijks te 01.30 u.
- Dagelijks te 05.15 u.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 01.00 u.
- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 27.1.85
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 27.1. en 2.2.85
- Dagelijks te 11.15 u.
- Dagelijks te 13.00 u., behalve op 27 en 28.1.85
- Dagelijks te 15.15 u.
- Dagelijks te 18.15 u.
- Dagelijks te 22.00 u., behalve op 2.2.85

Afvaarten uit Folkestone:

- Dagelijks te 22.45 u.

JETFOIL

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 08.30 en te 13.50 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende:

- Dagelijks te 10.05 en te 15.10 u.

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

SCAP 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

**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 —

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

**A. LOWYCK &
ZOON**

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE
TEL. (059) 32 08 21

★

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

★

Agent en deponhouder voor de Visserij :

**Scheepsverven
Sigma Coatings**

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

REDERS

BESTELT UW

BRANDSTOF

VOOR FAMILIELEDEN
EN VRIENDEN OOK
BIJ

S.C.A.P.

**Bevoorrading en
kwaliteit verzekerd**

Tel. tussen 8 en 17 uur 059/32 29 51
Na 18 uur 059/70 45 32

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Met een zucht van opluchting heeft de hele visserij de dooi maandagmorgen begroet. Voor verschillende soorten werden betere prijzen betaald, sommige soorten bleven hangen en deden het niet.

Meest opvallend hierbij waren de rogsoorten die aan spotprijzen verkocht werden. Spotprijzen wel te verstaan voor de ongekuiste vis en waarop nog geen taks op verplichte winstmarge werd berekend. Keilrog noteerde amper 50 fr., de grote rog kreeg amper 45 fr. en kleine soorten noteerden minimumprijzen.

Sommige dagbladen laten prijzen verschijnen van vissoorten zoals die in de openbare afslag bekomen worden. Kabeljauw aan 50 fr. in de vismijn betekent helemaal niet dat die in de viswinkel aan die prijs verkocht worden.

Heel wat mensen, die vorige week reageerden op de mededeling van de weerman betreffende de grote aanvoer en de lage prijs van vis en naar de viswinkel trokken, waren heel verwonderd dat die kabeljauw daar nog heel wat duurder was.

Laten we echter niet vergeten dat de prijs in de vismijn betaald wordt voor ongekuiste vis, dat er B.T.W. moet betaald worden door de handelaar, de handelaar getakseerd is op een winstmarge die hij zelfs niet altijd kan doorrekenen, dat die vishandelaar kosten heeft die hij in zijn verkoopprijs moet verrekenen en dat die handelaar ook nog wat moet overhouden om te leven. Voorzichtig zijn dus bij het vergelijken van vismijn- en winkelprijzen.

De aanvoer was alleen maandag op peil toen een volle mijn aangevoerd werd. Het is nu weer de tijd dat de schepen naar de kanaalgronden trekken en dat we dus weer meer aanvoer van rog krijgen.

Maandag was het al van dat en kregen we meer rog op één dag dan anders in twee maanden. Vandaar sterk dalende prijzen waardoor teleurstellende resultaten geboekt werden door deze schepen. Dubbel spijtig nu de prijs van de brandstof weer een stuk opgelopen is.

Van IJsland niets te zien, van Noop Head wel een vangst van rond de 450 bennen. Kabeljauw bleef hier nog goedkoop en noteerde rond de 65 fr., nadien werd voor kabeljauw van de West tot 101 fr. betaald.

De gulsoorten lagen ook hoger dan vorige week en stegen dinsdag tot even boven de 80 fr. voor grote schelcodsortering en tot rond de 40 fr. voor de sortering 5.

Tongen bleven op het prijspeil van vorige week, grote soorten rond de 255 fr., de middensoorten van 200 naar 240 fr. en kleine van 135 naar 180 fr.

Pladijs zeer maandag gelukkig allemaal aan de man gebracht. Dinsdag moesten de „platjes” naar vismeel verwezen worden.

Een vrij gunstige week voor de haringvissers die elke dag aan de afslag waren en uitzonderlijk tot bij de 800 bennen per dag en per span in de afslag brachten. De prijs schommelde tussen 8 en 13 fr.

DONDERDAG 17 JANUARI 1985

	dag.	vis	tong	fr.
708/709	1	30.900	—	247.354
N3/232	1	24.850	—	203.162

VRIJDAG 18 JANUARI 1985

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
O.369	15	700	200	950.184

MAANDAG 21 JANUARI 1984

	dag.	vis	tong	fr.
NOOP HEAD				
O.129	17	460	—	974.256
KANAAL				
O.275	18	400	—	930.629
O.499	18	200	2.300	1.306.018
O.229	17	300	100	512.930
NOORD				
N.36	7	160	1.500	853.133
O.303	13	120	1.800	710.071
O.83	14	300	3.000	1.217.453
O.705	14	220	1.200	815.003
WEST				
O.35	12	220	—	289.294
O.123	11	260	—	525.481
O.128	11	270	—	591.526
N.719	11	280	—	566.075
Z.502	13	400	—	756.381
KUST				
N.3/232	1	14.150	—	170.374
N.708/709	1	19.800	—	240.530

DINSDAG 22 JANUARI 1984

	dag.	vis	tong	fr.
NOORD				
O.274	11	150	2.000	745.164
WEST				
N.45	9	260	—	596.880
KUST				
N.708/709	1	—	34.800	362.240
N.3/232	1	—	35.850	365.716

WOENSDAG 23 JANUARI 1984

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
N.723	5	180	—	442.321
NOORD				
Z.296	14	200	3.000	1.309.021

Verwachtingen

VRIJDAG 25 JANUARI

IJSLAND: 0.216 (700 m. ttz. 160 leng, 120 schelvis, 100 Schotse schol, 35 rode zeebaars, 20 koolvis, 100 kab., 110 gul, 15 rog, 40 rare vis)
WEST: Z.196 (280 vis - 1.800 tong)
O.297 (100 vis) - O.114 (280 vis, ttz. 150 gul, 80 wijting)

MAANDAG 28 JANUARI

KANAAL: O.518 - Z.183 - O.135
WEST: N.706 - O.26 - O.118 - O.306 - N.597

DINSDAG 29 JANUARI

WEST: N.40

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 17 JANUARI 1985

Z.121 KN 2.000 220 18 1.246.385

MAANDAG 21 JANUARI 1985

Z.582	W	900	100	10	488.690
Z.484	W	1.200	150	12	713.931
Z.53	KW	4.000	250	16	2.009.538
Z.19	W	4.500	500	16	1.880.700
Z.39	W	6.000	650	16	2.614.768
Z.186	W	4.500	620	16	1.638.540
Z.576	W	3.200	330	17	1.454.670
Z.27	W	5.000	700	18	1.859.293
					12.713.990

WOENSDAG 23 JANUARI 1985

Z.584	W	1.200	230	—	695.095
Z.134	KRP	100	160	12	485.488
Z.41	KRN	100	70	11	287.275
Z.200	W	3.000	450	12	1.637.790
Z.16	W	6.000	600	14	2.036.888
Z.15	W	6.400	550	13	2.167.620
Z.98	W	4.500	400	19	2.623.338
Z.324	W	4.500	460	—	1.649.235
Z.90	W	5.200	500	10	2.522.345
					14.105.074

„HET VISSERIJBLAD”

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



LIPS n.v. sloopsschroeven

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN
☎ 03/252.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES
LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

Agent :

JAMES A. LAMBERT

Werfkaai 43,

8380 Zeebrugge

☎ (050) 54.64.26

Privé : (02) 731.74.66

NIEUWPOORT

MAANDAG 21 JANUARI 1985

VIS		
N.22	1.493 kg.	51.635 fr.
N.720	1.494 kg.	51.635 fr.
N.575	1.006 kg.	39.990 fr.
N.88	1.836 kg.	74.115 fr.
N.590	1.837 kg.	74.115 fr.

Slechts twee koppels spanvissers en één vaartuig van de West losten hun vangst op de maandagmarkt. Er werd enkel varia, pladijs, schar, gul en wijting aangevoerd, zodat de veiling tot deze traditionele soorten beperkt bleef.

Grote pladijs kreeg 2.750 à 3.000 fr. de ben, drieling- of middenslagpladijs 2.500 à 2.750 fr. de ben en visjes 1.750 à 2.000 fr. de ben.

Kabeljauw haalde 4.500 à 4.750 fr. de ben en gul 1.800 à 4.250 fr. de ben. Voor grote wijting werd 2.000 à 2.900 fr. de ben opgetekend en voor kleine wijting 900 à 1.300 fr. de ben.

Grote zandschar bekam 2.100 à 2.250 fr. de ben, kleine randschar 1.700 à 2.000 fr. de ben en varia 190 à 230 fr./kg.

WOENSDAG 23 JANUARI 1985

VIS		
N.172	2.208 kg.	122.605 fr.

Op de woensdagmarkt loste enkel één vaartuig van de West zijn vangst.

Er werd op de veiling vastgesteld dat na de dooi de handel zich opnieuw normaliseert. Zo waren alle aangevoerde soorten aan een fikse prijsstijging ondehevig.

Middenslag tarbot haalde 230 à 260 fr./kg, tong-schar 110 à 135 fr./kg en varia 218 à 240 fr./kg. Voor middenslagpladijs of drieling werd 2.300 à 2.500 fr. de ben geboekt en voor visjes 1.400 à 1.750 fr. de ben.

Kabeljauw bekam 5.750 à 6.000 fr. de ben, kongel 2.000 à 2.250 fr. de ben en gul 2.800 à 4.750 fr. de ben. Voor grote wijting werd 3.000 à 3.250 fr. de ben genoteerd en voor kleine wijting 2.000 à 2.200 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 2.400 à 2.500 fr. de ben, kleine zandschar 1.600 à 1.750 fr. de ben en knorhaan 1.000 à 1.150 fr. de ben.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)
21 jan.	3	7.666	291.490	
23 okt.	1	2.208	122.605	

SCHIPPERS!

Houdt rekening met de Internationale voorschriften! Het is in het belang van uw reder, u zelf en de ganse Belgische visserij.

VLAAMSE VISSERSBOTEN VOOR GAMBIA

Het import- en exportbedrijf „Mediteraean Trading en Agency” aan de Henegouwenstraat te Oostende, heeft in opdracht van een Gambiaanse firma drie Vlaamse vissersboten gekocht.

Directeur Vansande verwacht dat deze Vlaamse vissersvaartuigen op het einde van januari naar het West-Afrikaanse Gambia zullen afreizen.

Het betreft een vaartuig van de Nieuwpoortse vloot, de Oostendse vloot en de Zeebrugse vloot.

In 1984 werden deze vissersvaartuigen uit vaart genomen en werd een „beëindigingspremie” aangevraagd bij het ministerie van verkeerswezen.

Voor het Nieuwpoortse vaartuigen N.551 „Sandra” van de gelijknamige rederij en het Zeebrugse vaartuig Z.418 „Blue Bird” van de p.v.b.a. De Hoop uit Blankenberge is de koop reeds gesloten. Voor het Oostendse vaartuig O.285 „Suzy” van de rederij Viaene en Kongen uit Bredene wordt er gewacht op de definitieve bevestiging van het ministerie van Verkeerswezen omtrent de beëindigingspremie.

Vooraleer deze schepen naar Gambia kunnen afreizen, worden zij voorzien van ijsmachine's. Ondertussen heeft de Gambiaanse firma het Oostendse bedrijf „Mediteraean Trading en Agency” de opdracht gegeven vijf personen in

dienst te nemen.

Het gaat om een schipper, een machinist, een stuurman en 2 matrozen. De schipper is Arthur Rau uit Oostende, machinist Bernard Korner uit Den Haan, Stuurman Jean Pol Dezutter en matrozen Danny Gilliaert en Jean Longeval uit Oostende.

Deze vijf mensen krijgen een kontrakt van zes maanden aangeboden om in Gambia de visserij te beoefenen en de technieken aan te leren aan de Afrikaanse bevolking. Na die zes maanden zal naargelang de noodzaak het kontrakt al dan niet verlengd worden.

Het Nieuwpoortse vissersvaartuig „Sandra” is niet bestemd om aan zeevisserij te doen. Het vaartuig zal worden ingezet om te vissen in de Gambiastroom, één van de grootste Afrikaanse stromen.

Schipper Rau Arthur kijkt reeds met veel belangstelling naar het nieuwe avontuur. Het is trouwens niet de eerste keer dat hij de wijde wereld intrekt. Vorig jaar zat hij op een vissersvaartuig in Genua.

De „Sandra” wordt binnenkort naar de haven van Oostende overgebracht, om van daaruit naar Gambia te vertrekken. Er wordt verwacht dat de kersverse Gambiaanse eigenaar op het einde van januari het Oostendse bedrijf „Mediteraean Trading en Agency” komt opzoeken.



BLUE BIRD

V.I.n.r. schipper Arthur Rau (Oostende) - machinist Bernard Korner (De Haan) - stuurman Jean Pol Dezutter (Oostende) en de matrozen Danny Gilliaert en Jean Longeval (Oostende).

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	21 januari	22 januari	23 januari
Lappen	245 266	252	247
Grote	240 252	248	247 249
3/4	210 255	230 257	233 237
Bloktongen	190 246	222 226	217 221
Vóór-kleine	160 182	173 175	170 173
Kleine	145 156	148 154	149 154
Slips	132 144	145	145

ZEEBRUGGE

Grote	256 260	.....	249 256
Bloktongen	256 263	.....	249 258
Fruittongen	235 231	.....	238 247
Schone kleine	204 189	.....	192 207
Kleine	159 172	.....	165 177
Tout petit	137 152	.....	148 152
Slips	124 138	.....	138 147

NIUWPOORT

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

PLADIJS

OOSTENDE

	21 januari	22 januari	23 januari
Platen	28 46	39 40	32 34
lek (groot-klein) ...	27 36	35 38	36 37
Derde slag	25 32	25 34	27 35
Platjes	19 23	19	19

ZEEBRUGGE

I	26 33	.....	26 32
II	27 34	.....	32 34
III	35 24	.....	26 25
IV	24 19	.....	19
V .....	.....	.....	.....

NIUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	55 60	.....	.....
Platjes	35 40	.....	28 35
Drielingen	50 55	.....	46 50

Gullevissters

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. BAELSKAAL 27, OOSTENDE - ☎ (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

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

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	21/1	21/1	21/1	21/1	22/1	22/1	22/1	22/1	23/1	23/1	23/1	23/1	21/1	21/1	23/1	23/1
Tarbot groot	460	528	528	544	467	.....	.....	.....	543	573	577	.....	.....	.....	.....	.....
Tarbot middel	281	375	356	435	245	318	.....	.....	376	418	408	.....	.....	230	260	.....
Tarbot klein	175	235	250	149	184	.....	.....	.....	174	209	349	280	.....	.....	.....	.....
Griet groot	189	207	172	193	197	.....	.....	.....	163	168	187	191	.....	.....	.....	.....
Griet middel	134	142	147	160	178	.....	.....	.....	155	158	132	175	.....	.....	.....	.....
Griet klein	95	117	138	119	108	130	.....	.....	87	128	72	86	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	66	70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	22	42	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	95	138	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	65	75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	44	58	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	58	62	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	42	52	51	69	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	36	54	64	38	48	.....	.....	.....	64	77	78	.....	.....	.....	.....	.....
Rog .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	30	43	43	29	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45	.....	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart	15	32	65	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	59	71	.....	.....	.....	.....
Halve Mans	15	50	46	19	46	58	.....	.....	.....	.....	43	48	.....	.....	.....	.....
Teelt .....	.....	.....	38	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	10	.....	16	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	62	101	77	76	96	.....	.....	.....	90	96	.....	.....	90	95	115	120
Gul (groot)	63	75	58	72	80	84	.....	.....	81	84	69	.....	85	.....	95	.....
Gul (middel)	58	71	62	67	66	82	.....	.....	68	90	67	70	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	24	50	23	29	40	61	.....	.....	42	62	24	28	36	.....	56	.....
Hozemondhamme	178	288	77	282	.....	.....	.....	.....	215	300	191	295	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	30	43	51	39	36	44	.....	.....	32	48	37	.....	40	58	60	65
Wijting klein	15	23	28	21	16	21	.....	.....	16	26	23	32	18	26	40	44
Schar	14	33	17	28	28	34	.....	.....	26	41	28	.....	40	45	35	50
Steenschol	42	146	54	127	57	172	.....	.....	52	160	59	138	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	26	43	57	48	.....	.....	.....	.....	.....	.....	52	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	15	23	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50	55	.....
Pieterman .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis) .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	15	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	16	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	24	.....	.....	.....	110	135	.....
Volle haring .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond .....	.....	.....	22	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28	.....	.....	.....	.....	.....
Bot .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	15	.....
Rode Poon (roobaard)	45	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	16	30	.....	.....	28	.....	.....	.....	26	.....	.....	.....	.....	50	55	.....
Rode knorhaan	52	68	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten .....	.....	.....	12	19	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	.....	.....	.....	.....	.....

IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 14 januari werden aangevoerd: 21.302 kg. tong, 245 kisten tarbot en griet, 1.105 kisten kabeljauw, 95 kisten schelvis, 142 kisten wijting, 2.516 kisten schol, 74 kisten schar, 151 kisten tongschar, 7.880 kisten haring en 220 kisten varia.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 28,24-24,81, grote tong 15,58-14,66, grootmiddel tong 14,92-12,43, kleinmiddel tong 12,47-11,45, tong één 10,48-9,71, tong twee 8,72-8,32, zalm 15,00.

Per 40 kg.: tarbot 985-335, griet 440-243, kabeljauw één 144-88, kabeljauw twee 130-92, kabeljauw drie 118-80, kabeljauw vier 110-76, kabeljauw vijf 106-46, schelvis vier 76-52, schol één 112-88, schol twee 106-90, schol drie 100-70, schol vier 61-48, schar 70-48, wijting vier 80-26,40, haring één 25,20-24,40, haring twee 25,20-22,80, tongschar 320-104, haring één 25,20-24,40, haring twee 25,20-22,80, tongschar 320-104, poontjes 10-61, bot 26, steenbolk 34-26, kuit 116-56, roggen 84-13,50, hammen 254-156.

De besommingen waren: KW 4 + KW 149 f 4.400, KW 11 f 23.100, KW 22 f 59.500, KW 26 f 28.000, KW 34 f 53.000, KW 36 f 55.400, KW 45 f 122.500, KW 51 + KW 221 f 5.000, KW 77 f 3.300, KW 88 f 12.000, KW 133 f 11.000, KW 145 f 10.600, KW 167 f 29.500, KW 173 + KW 214 f 15.800, KW 189 f 13.800, UK 44 f 23.500, UK 56 f 23.300, UK 68 f 52.200, UK 208 + UK 138 f 35.200, UK 141 + 171 f 55.200, UK 142 f 27.600, UK 156 f 16.900, UK 268 f 268 f 64.400, HD 194 f 5.700, IJM 31 f 11.200, IJM 44 f 40.000, IJM 115 f 27.700, IJM 207 + IJM 209 f 14.200; verder drie Goedereeders en zeven Texelaars met een gezamenlijke besomming, groot: f 50.000.

Aan de dinsdagmarkt van 15 januari werd aangevoerd: 1.030 kg tong, 6 kisten tarbot en griet, 918 kisten kabeljauw, 12 kisten schelvis, 123 kisten wijting, 26 kisten schar, 1.296 kisten haring en 25 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 27,69, grote tong 14,66, grootmiddel tong 13,31, kleinmiddel tong 11,56, tong één 9,55, tong twee 8,38-8,25.

Per 40 kg.: tarbot 680-303, griet 346-201, kabeljauw één 102-87, kabeljauw twee 154-87, kabeljauw drie 146-100, kabeljauw vier 122-78, kabeljauw vijf 100-46, schelvis vier 66-52, wijting vier 77-39, schar 82-47, tongschar 302-132, kuit 70, haring één 28-27.

De besommingen waren: in guldens: HD 14 en HD 103 7.600, KW 4 en KW 149 8.100, UK 48 en UK 49 5.200, UK 90 en UK 307 29.800, UK 129 en VD 20 6.350, UK 138 en UK 208 26.700, UK 233 en UK 234 8.300, VD 19 en VD 73 14.500, WR 168 en IJM 27 3.700, YE 25 3.200.

Aan de woensdagmarkt van 16 januari werden aangevoerd: 686 kisten kabeljauw, 8 kisten schelvis, 91 kisten wijting, 18 kisten schar, 27 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 40 kg.: kabeljauw twee 140-136, kabeljauw drie 122-104, kabeljauw vier 112-94, kabeljauw vijf 104-46, wijting vier 86-50, schar 76-59, schelvis vier 92-48, steenbolk 35.

De besommingen waren: UK 24 en UK 333 f 4.800, UK 87 en UK 215 f 17.600, UK 129 en VD 20 f 3.900, VD 19 en VD 73 f 1.600, VD 54 en VD 77 f 10.100.

Aan de donderdagmarkt van 17 januari werd aangevoerd: 45 kg tong; 2 kisten tarbot en griet; 590 kisten kabeljauw; 9 kisten schelvis; 57 kisten wijting; 20 kisten schar; 1.891 kisten haring en 12 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 26,32; grote tong 14,28; grootmiddel tong 13,64-13,53; kleinmiddel tong 12,49-12,38; tong één 9,67; tong twee 9,21.

Per 40 kg.: tarbot 872-397; griet 358-281; kabeljauw één 144-102; kabeljauw twee 142-118; kabeljauw drie 134-102; kabeljauw vier 116-94; kabeljauw vijf 102-50; schelvis vier 122-70; schol vier 86; schar 100-70; wijting vier 104-52; tongschar 191; bot 26; haring één 25,60-24,60; haring twee 22,80.

De besommingen waren:

KW 173 + KW 214 f 1.900; UK 48 + UK 49 f 24.000; UK 138 + UK 208 f 30.100; UK 233 + UK 234 f 5.400; VD 54 + VD 77 f 1.920; WR 160 + IJM 27 f 7.500; YE 25 f 3.300; verder nog drie Texelaars die te samen f 11.000 besomden.

Aan de vrijdagmarkt van 18 januari werd aangevoerd: 10.535 kg tong; 95 kisten tarbot en griet; 1.698 kisten kabeljauw; 12 kisten schelvis; 256 kisten wijting; 561 kisten schol; 125 kisten schar; 20 kisten tongschar; 12.320 kisten haring en 241 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 27,02-26,47; grote tong 14,71-14,10; grootmiddel tong 13,50-13,22; kleinmiddel tong 12,01-11,22; tong één 10,00-9,19; tong twee 8,38-7,97.

Per 40 kg.: tarbot 362-324; griet 576-220; kabeljauw één 138-102; kabeljauw twee 156-114; kabeljauw drie 134-102; kabeljauw vier 114-84; kabeljauw vijf 94-46; schelvis vier 114-52; schol één 92-68; schol twee 94-76; schol drie 87-66; schol vier 55-45; schar 81-44; tongschar 324-145; wijting vier 118-38; haring 23,40-22,80; bot 26; steenbolk 55-26; krab 46; poontjes 55; roggen 118-13; hammen met kop 170.

De besommingen waren:

KW 4 + KW 149 f 18.200; KW 51 + KW 221 f 44.600; UK 7 f 12.700; UK 18 + UK 20 f 48.200; UK 24 + UK 233 f 6.400; UK 90 + UK 307 f 19.900; UK 129 + VD 20 f 3.500; UK 142 + UK 271 f 80.200; UK 142 + UK 171 f 61.400; VD 6 + IJM 24 f 1.250; VD 19 + VD 73 f 3.600; YE 25 f 540; IJM 18 f 1.550, verder drie Goedereeders en vijf Texelaars met een gezamenlijke besomming van f 200.000.

LAUWERSOOG

Vier kotters met platvis en een zestien schepen met rondvis zorgden op maandag 14 januari voor een ruime aanvoer.

Ten opzichte van voorgaande week lagere scholprijzen. Schol IV bracht f 1,43-1,17 per kg. op, schol III lag gemiddeld op f 2,20, schol II op f 2,81 en schol I f 2,37.

De kleinste tongen konden verhandeld worden tussen f 8,61 en f 8,39 per kg., terwijl de tong I rond de tien gulden bleef. Kleine torren gul leverde f 1,32-1,18 per kg. op, kabeljauw V f 1,91-1,64 en de middel en grote gul tot een rijksdaalder.

Van de rondvisvloot vertrokken maandag een aantal schepen naar zee, maar i.v.m. de slechte weersomstandigheden (harde oostenwind) liepen deze dinsdagmiddag al weer binnen. Woensdag en donderdag bleef de aanvoer beperkt tot een paar honderd kisten. Ondanks de geringe aanvoer liepen de prijzen niet op.

Een veertiental schepen waren vrijdag aan de markt met hoofdzakelijk rondvis. De opbrengsten van de rondvis was iets beter dan in het begin van de week.

Kleine torren gul bracht gemiddeld f 1,26 per kg. op en kabeljauw V f 1,95. Middel gullen bijna een rijksdaalder en de grote gul lag daar nog twintig cent boven. Braadschelvis bleef boven de twee gulden en de grotere soorten zelfs boven de drie gulden.

Vrijdagavond liepen verscheidene span- en kabelvisseren binnen met ruime vangsten. Was de visserij tot donderdagavond schraal in het laatste etmaal konden goede trekken genoteerd worden. Na binnenkomst moest er nog veel gul gestript worden.

Dat de visserij een zwaar beroep is kon men dan ook van af de kade bekijken. Ook het sorteren van de vis is nu een koude klus.

Slechts een drietal garnalenschepen voerden deze week garnalen aan. De pellerijgarnalen brachten gemiddeld f 6,73 per kg. op en de exportgarnalen f 7,04-6,26 per kg.

De vangst van de UK.75 in totaal 1.700 kg pellerijgarnalen werd door de agent van het Produktschap voor vis- en visprodukten afgekeurd. Ondanks de lage temperatuur dient het product toch goed behandeld te worden.

De haven was deze week ondanks het vele ijs nog redelijk te bereiken. De weekomzet bedroeg f 608.853.

HOOGWATERBOEKJE 1985

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 voor de prijs van 40 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 40 fr. + 24 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

NEDERLAND

GOEDEREDE

MAANDAG 14 JANUARI 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			14,60
Tong gm			13,92
Tong km			11,92
Tong I			10,17
Tong II			8,24
Tarbot I			28,21
Tarbot II			20,37
Tarbot III			10,32
Tarbot IV			8,54
Tarbot afw			5,53
Griet I			9,01
Griet II			5,92
Schol 1 (G)			2,28
Schol 2 (G)			2,56
Kab 1 (G)			2,34
Kab 2 (G)			2,48
Kab 3 (G)			2,51
Kab 4 (G)			2,32
Kab 5 (G)			1,49
Kab (afw)			0,88
Wijt. 4 (G)			0,90
Schar 1/D			1,56
Poon 2			0,77
Rog I			1,19
Rog II			0,46
Schel. 4 (G)			1,31
Bot			0,65
Topngschar			3,00
Schol 1(O)			02,06
Schol 2(O)			2,49
Schol 3(O)			2,12
Schol 4(O)			1,11
Haai + P			2,87
Krab			0,38
Inktvis Zw			1,48
Kuit/Lever			2,60
Hammen			14,17
Diversen			3,78
Totaal	41.305		

DONDERDAG 17 JANUARI 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			16,48
Tong gm			13,78
Tong km			11,78
Tong I			9,68
Tong II			8,25
Tarbot I			26,07
Tarbot II			19,89
Tarbot III			12,54
Tarbot IV			9,22
Tarbot afw			7,54
Griet I			9,77
Griet II			6,07
Kab 1 (G)			3,02
Kab 2 (G)			3,09
Kab 3 (G)			2,64
Kab 4 (G)			2,41
Kab 5 (G)			1,82
Kab (afw)			0,88
Wijt. 4 (G)			1,14
Schar 1/D			1,58
Poon 2			1,73
Rog I			2,11

Rog II			0,70
Schel. 4 (G)			1,33
Bot			0,80
Zalm-Forel			8,80
Tongschar			5,31
Schol 1(O)			02,14
Schol 2(O)			2,41
Schol 3(O)			2,04
Schol 4(O)			1,50
Krab			1,69
Kuit/Lever			1,33
Steenbolk			0,66
Diversen			3,39
Totaal	51.783	138.467	

VRIJDAG 18 JANUARI 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			14,43
Tong gm			12,90
Tong km			11,26
Tong I			9,19
Tong II			8,18
Tarbot I			28,02
Tarbot II			20,25
Tarbot III			10,71
Tarbot IV			7,92
Tarbot afw			5,98
Griet I			8,97
Griet II			5,47
Schol 4(G)			1,18
Kab 1 (G)			2,83
Kab 2 (G)			2,84
Kab 3 (G)			2,74
Kab 4 (G)			2,41
Kab 5 (G)			1,63
Kab (afw)			0,90
Wijt. 4 (G)			1,02
Schar 1/D			1,48
Poon 2			1,99
Rog I			3,20
Rog II			1,19
Koolv. 1(G)			1,59
Schel. 3(G)			1,67
Schel. 4(G)			1,47
Bot			0,71
Zalm-Forel			13,33
Tongschar			5,29
Schol 1(O)			1,66
Schol 2(O)			1,88
Schol 3(O)			1,72
Schol 4(O)			0,94
Wijt. 4(O)			0,71
Haai + P			3,07
Krab			2,34
Inktvis Zw			2,78
Kuit/Lever			2,25
Steenbolk			0,70
Hammen			16,07
Diversen			3,70
Totaal	386.813	1.172.223	

VLISSINGEN

VRIJDAG 18 JANUARI 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	853	12.071	14,15
Tong gm	316	4.050	12,82
Tong km	369	4.045	10,96
Tong I	12	104	8,66

Tong II	105	834	7,94
Tarbot I	1.030	28.157	27,34
Tarbot II	676	12.604	18,65
Tarbot III	721	7.355	10,20
Tarbot IV	347	2.892	8,34
Tarbot afw	22	407	18,49
Griet I	2.514	20.809	8,28
Griet II	1.764	10.459	5,93
Schol 1 (G)	3.080	5.674	1,84
Schol 2 (G)	2.167	3.593	1,66
Schol 3 (G)	142	258	1,82
Schol 4 (G)	1.102	1.321	1,20
Kab 1 (G)	1.131	3.108	2,75
Kab 2 (G)	983	2.887	2,94
Kab 3 (G)	6.117	16.493	2,70
Kab 4 (G)	4.143	9.951	2,40
Kab 5 (G)	10.358	17.648	1,70
Kab (afw)	27	17	0,62
Wijt. 3 (G)	7.899	13.470	1,71
Wijt. 4 (G)	12.990	11.719	0,90
Schar 1	3.379	5.647	1,67
Tongschar I	1.253	8.257	6,59
Tongschar II	987	4.676	4,74
Zeebaars	35	436	12,45
Tong besch.	19	21	1,09
Poon 1	2	4	1,75
Poon 2	1.117	1.748	1,57
Rog I	277	764	2,76
Rog II	763	1.890	2,48
Rog III	2.753	2.509	0,91
Koolv. 4 (G)	108	206	1,91
Schel. 3 (G)	200	347	1,74
Schel. 4 (G)	13	21	1,65
Bot	1.064	718	0,67
Haai + P	71	154	2,17
Zandhaai	77	119	1,55
Inktvis W	1	12	11,50
Inktvis ZW	43	136	3,17
Kuit/Lever	375	715	1,91
Steenbolk	17.921	6.462	0,36
Kreeft	3	35	11,67
Hammen	299	2.160	7,23
Diversen	266.320	778.169	2,92
Krabben	91	160	1,76
Kommeraal	45	135	3,00
Krab. poot	59	334	5,67
Totaal	356.143	1.005.762	

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 13 t.m. 19 januari 1985

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	7.295	6,44
Handels Garnalen	27	6,58
Schol	56	1,84
Schar	2.324	1,07
Bot	401	0,65
Tarbot	3	12,00
Griet	2	8,05
Kabeljauw	16.892	2,46
Wijting	4.776	1,11
Zeebaars	43	6,04
Kuit	231	0,52
Steenbolk	35	0,72
Schelvis	470	1,37
Diversen	15.698	—

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIË

■ De top-schipper uit Grimsby, Jens Vojen, is van oordeel dat de visserijvloot te veel eenheden telt en dat men best het aantal eenheden en dus de totale vangstcapaciteit zou verminderen. Aldus zouden de overige een mogelijkheid geboden worden op een rendabele visserij. Het subsidiesysteem om de bouw van nieuwe vaartuigen te bevorderen is rechtstreeks in tegenstelling met de werkelijke nood aan vissersvaartuigen. In elk geval is dit in felle tegenstelling met de nood om bepaalde visstocks terug op peil te brengen. Hij stelt daarom ook als een noodzakelijkheid, het invoeren van een beëindigingspremie voor vissersvaartuigen van liefst 70.000 B.fr. per ton.

■ Een marine-deskundige meent dat de wrakvissers de voornaamste oorzaak zijn van de aantasting van de visstocks. Deze kunnen overal gaan vissen tot in en boven de schuilplaatsen van de vis zelf, zodat deze noch rust kennen noch ernstige overlevingskansen. Aldus zouden de Deense wrakvissers meer schade aan de visstocks in twee jaar op de Papa Bank veroorzaken dan de ganse Britse visserijvloot in twintig jaar.

■ Niettegenstaande de sprot massaal aanwezig was op de Schotse kust ter hoogte van Mallaig,

■ In Brixham in Engeland heeft een Nederlandse tweedehandse treiler die in Urk aangekocht werd de haven aangedaan. Brixham heeft zich het vorige jaar reeds met verscheidene Nederlandse tweedehandse boomkotters uitgebreid en pas is het nieuwe jaar begonnen of daar verschijnt er terug één door een plaatselijke reder aangekocht. Het gaat om de UK 292 „Alja” voorzien van een motor Deutz van 900 pk.

lijkt het precies of zelfde sprot van het stilliggen van de sprotvloot gedurende de week van kerstmis en Nieuwjaar, gebruik gemaakt heeft om te verdwijnen of zich in bepaalde gebieden te gaan verstoppen. In elk geval was het na nieuwjaar gedaan met de grote sprotvangsten en speurde men tevergeefs waar de sprotscholen zich bevestigden. Ook de vreemde fabriekscheppen hebben dan maar de baai van Mallaig verlaten voor betere oorden. Deze laatste zoeken het nu op de Ierse kusten.

■ Van de vissersvaartuigen die Peterhead als thuishaven hebben heeft de 24-meter „Resplendit” de blauwe wimpel gehaald als topper van deze thuisvloot met een jaarbesomming van 38 miljoen B.fr. Voor een iets boven de 24 meter werkelijk een indrukwekkende jaarprestatie. Dit vaartuig werd gebouwd in 1979.

■ De Shetland-vloot op verse vis heeft in 1984 meer dan 800 ton minder vis aangevoerd dan in het voorgaande jaar. De prijzen waren echter heel wat beter. Aldus werd in 1983 voor de 15.130 ton vis slechts 404 miljoen B.fr. verwezenlijkt tegenover in 1984 meer dan 47 miljoen voor slechts 14.310 ton aanvoer.

■ De Schotse vloot alleen reeds wist in 1984 voor een aanvoerbesomming van bijna 13 miljard B.fr. te zorgen. Hiervan kwam 4 miljard op rekening van de aanvoerhaven Peterhead, die de eerste aanvoerhaven in Schotland is. Groot-Brittannië dat een gevoelige klap kreeg, in het bijzonder Schotland zelf, door het uitvallen van de IJslandvisserij, heeft zich zeker snel herpakt door de nadruk te verleggen op de grote en gewone middenslagvisserij.

SCHOTLAND

■ De Franse treiler „Thierry-Pascal” die in het Schotse Stornoway aan de ketting gelegd werd nadat deze een Schotse kusttreiler middendoor gevaren had, werd op borgtocht van eventjes 35 miljoen B.fr. terug vrijgegeven. De Schotse aangevaren kusttreiler zonk binnen de twee minuten, maar de zes bemanningsleden werden aan boord van de Franse treiler genomen waarna het vaartuig Stornoway aanded. De „Thierry-Pascal” werd verbod opgelegd de haven nog te verlaten en door een deskundige motorist werden stukken uit de motor genomen waardoor de Franse treiler op eigen kracht de haven niet meer kon verlaten.

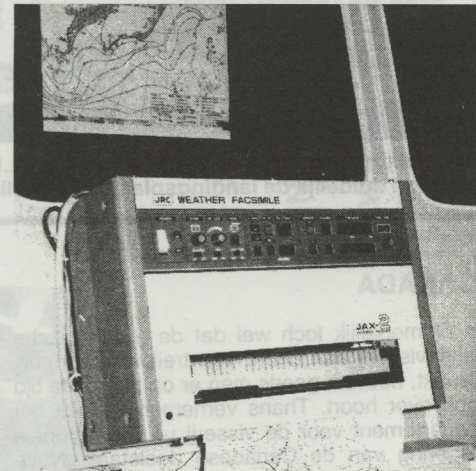
ALLERLEI

■ Eén der grootste slachtoffers van de koude was terug de visser. Inderdaad, het ver- en bewerken van de stijf bevroren vis werd ten zeerste bemoeilijkt, terzelfdertijd als het transport dat nog slechts onder gevaarlijke omstandigheden kon gebeuren. Vis is ook geen waar die men kan stockeren zoals verpakte kruidenierswaren die men voor een langere tijd in huis kan houden. Vis haalt men normaal vers bij de detailhandelaar voor één enkele maaltijd, en in dergelijk guur weder blijft men liever thuis zitten dan op boodschappen te gaan.

■ De lijst van de beschermde vissoorten zal in 1985 een gans stuk langer worden. Vooral wat de fijne vis betreft. Aldus zullen de volgende soorten niet meer vrij mogen gevangen worden en worden er ook kwota bepaald: rog, steenschel, kreeftjes, de dorade, de vliaswijting. Het zal vooral van belang zijn om vanaf het eerste kwotajaar te trachten een voldoende kwotum te bekomen in deze nieuw beschermde vissoorten.



De UK 292 die thans in Brixham de „E52” geworden is. Een nog altijd mooie eenheid gebouwd in 1970. (Foto: Fishing News, Highway House, 87, Black-Friars Road, Londen SE1, 8 HB.)



Aan boord van vissersvaartuigen kan men nu ook, via een speciaal apparaat, trefbeelden bekomen van weerkaarten aan de hand van de wolkenvorming die het komend weder tot 3 dagen vooruit voorspellen. Dit apparaat kost 130.000 fr. De informatie over het komend weder met de wolkenkaarten is beschikbaar van maandag tot en met vrijdag. Vooral nuttig voor stormvoorspellingen, zodat men eventueel andere visgebieden kan gaan opzoeken die niet door storm zullen geteisterd worden.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

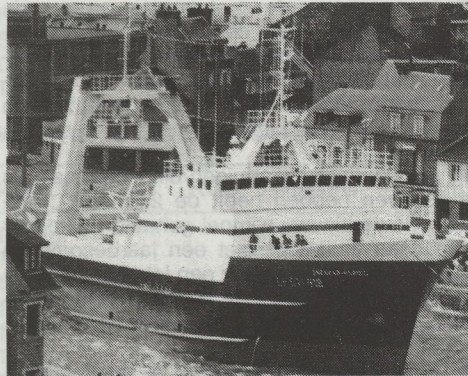
FRANKRIJK

■ In Frankrijk ziet men het ook zo niet meer zitten qua hoge prijs van de brandstof. Inderdaad wordt nu voor een bepaalde Franse rederij de bouw van twee vissersvaartuigen van 34 meter voorzien van een motor van... slechts 800 pk. Inderdaad is dit voor een 34-meter zeker wel aan de lage kant, iets waarvoor een Nederlandse visser zeker de neus zou ophalen.

■ Elf bemanningsleden van de treiler „Héléna” uit het Franse Concarneau hebben op 60 mijl west van de Hebriden ter hoogte van Schotland het vaartuig moeten verlaten wegens een felle brand die aan boord was uitgebroken. Nochtans kon het vaartuig op sleeptouw genomen worden en in Concarneau binnengebracht (in een zeer benarde toestand). Het vuur zou ontstaan zijn via een friteuse die vuur gevat had.

■ Een nieuwe Franse eenheid van 50 m., de „Snekkar Nordic” die zo wat het midden houdt tussen de wat kleinere industriële treilers en de

grote treilers van de hoogzeevloot, werd reeds na een eerste reis lam gelegd door een staking van de bemanningsleden. Deze prachtige en kostelijke eenheid ligt dus aan de kade. Het



De ultra-moderne Snekkar. (Foto Le Marin Z.I. Rennes-Chantepie, 35051 Rennes Cedex).

konflikt dat eerder door de syndikaten gewild is dan door de bemanningsleden zelf, draait hierop, dan volgens de rederij de nieuwe eenheid onder het sociaal regiem van de industriële visserij vaart en niet onder deze van de grote diepte-treilers, volgens de syndikaten is het net andersom. De „Snekkar” gaat echter maximum voor 30 tot 40 dagen naar zee, de diepzeevloot voor verscheidene maanden. Bij deze laatste heeft de bemanning dan ook recht op 17 dagen verlof per maand vaart! Als men dit moet doortrekken voor de Snekkar, dan mag men dit kostelijke beestje zeker opgeven.

■ Weerom in Frankrijk zijn er vijf fuiken- en pottenvissers die samen niet minder dan 400 fuiken en potten kwijt zijn voor een waarde van een half miljoen B.fr. Ook hier spitst men de onderzoeken naar de fuikenvissers zelf toe, omdat men dergelijke hoeveelheid onmogelijk kan ophalen en bergen zonder over een hiervoor aangepast vaartuig te kunnen beschikken, en over mannen die op de hoogte van deze visserij moeten zijn.



Het gloednieuwe Ierse visserijwachtschip „L.E. Eithne” op proefvaart. Achteraan het vaartuig ziet men duidelijk de landingsplaats voor helikopter(s). Foto: „Irish Skipper”

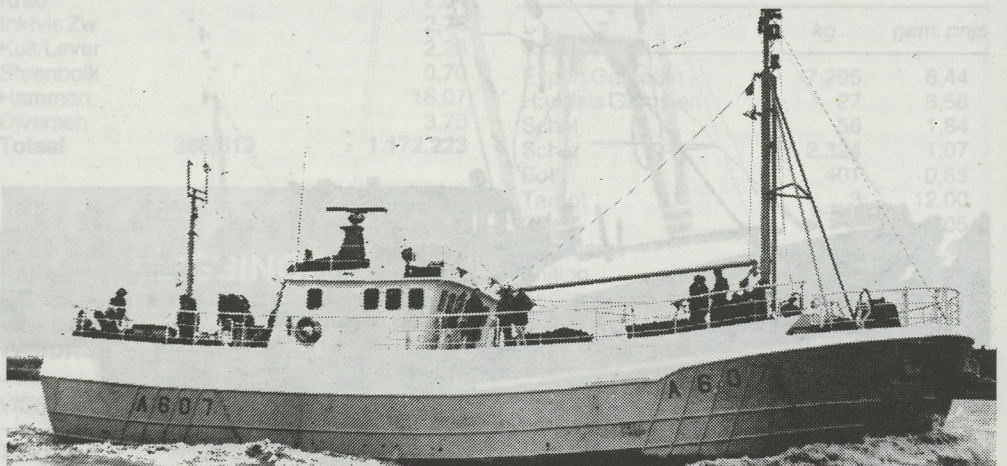
IERLAND

■ Vanaf de volgende verkiezingen zal het aan de Ierse vissers toegelaten worden voorafgaandelijk per brief te stemmen. Dit zal opgenomen worden in een nieuw wetsvoorstel. We vinden dit maar normaal dat ook vissers die op zee zijn in de gelegenheid gesteld kunnen worden om te stemmen.

■ Sinds het begin van dit jaar heeft Ierland een nieuw uiterst modern wachtschip kunnen inzetten. Het gaat om de 79 meter „L.E. Eithne” die zo maar eventjes 1,5 miljard B.fr. heeft gekost. Het vaartuig is uitgerust met twee motoren van elk 3.320 Pk en kan een kruissnelheid van 19 mijl ontwikkelen. Op het achterdek is er plaats voor een helikopter. Dit vaartuig dat met grote subsidie vanwege de EEG werd gebouwd, zal zeker uiterst nuttig zijn om de illegale visserij door hoofdzakelijk Spaanse (!) vissersvaartuigen, aan banden te leggen.

CANADA

■ Opmerkelijk toch wel dat de automatische lijnvisserij aan boord van treilers niet doorbreekt, hoeveel goeds men er op bepaalde tijd ook over hoort. Thans vernemen we dat het departement voor de visserij uit de regionale regering van de Canadese deelstaat „Nova Scotia” aan proefondervindelijke automatische lijnvisserij doet in Canadese wateren. Volgens mededelingen van dit departement zijn de uitslagen zeer goed en er wordt vooral kwaliteitsvis aangevoerd. Deze visserij gebeurt met de vroegere Britse „Glen Clova” die toen in Aberdeen thuishoorde, maar in de Schotse wateren niet tot zijn recht kwam. De treiler is uitgerust met een moderne Noorse Mustad Autoline uitrusting. We stellen ons toch de vraag, of wat als goed schijnt in een proefondervindelijke visserij, toch voldoende goed zal blijken voor een bedrijfsvisserij.



De vroegere „Glen Clova” kort na de ombouw op automatische lijnvisserij, verlaat de haven van Aberdeen voor de visserij.

(Foto: Fishing News Heighway House, 87 Black Friars Road, Londen SE1 8HB)

BESCHERMKLEDIJ

en

Werkkledij

voor

Vissers

bij de
Reders-
koöperatieven

S. C. A. P.

H. Baelskaai 27

8400 OOSTENDE

Tel.(059) 32.29.51 - 32.09.31

Telex 81.229

Ook

voor AANNEMERS,

INDUSTRIELEN

en WERKGEVERS

BESCHERMKLEDIJ voor VISSERS met PUNTEN :

KNIELAARS
LAARS gevoerd met wol
DIJLAARS
HEUPLAARS
OVERALL blauw goed -
van maat 42 tot 64
BROEK blauw goed
VEST blauw goed -
van maat 42 tot 64
BROEK met borststuk -
van maat 42 tot 64
JUMPERS blauw goed
Small — medium
large — extra-large

ZUIDWESTER (lange kap)
OLIE-HEMD zonder kap
OLIE-HEMD met kap
OLIESCHORT
OLIEBROEK met bretels
GUTTERS
AIRCOAT BROEKEN
BROEKEN met bretels
van maat 42 tot 64
JUMPERS aircoat

De punten zijn om te zetten bij :

S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende
HAND IN HAND, Zeebrugge

In de magazijnen van SCAP zijn ook nog
te verkrijgen

ANDERE WERKKLEDIJ voor VISSERS,
WERKLIEDEN, WERKGEVERS, AANNEMERS

DETERGENTZEEP : 10 Liter
EUROCOLOR VERF
HEMPELS VERF - alle kleuren
REGENKLEDIJ (broek en vest)
WOLLENDEKENS
MESSEN PIJKENAAS

PRISMAKIJKERS
REDDINGSVESTEN
UURWERKEN met stuurwiel
BAROMETER met stuurwiel
UURWERKEN elektrisch
BAROMETER
DUFFLE COATS grijs en groen
echte engelse, blauw
WERKSCHOENEN
anti-slip & versterkte top
laag en hoog model





HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 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.

