
HET VISSERIJBLAD



51e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 25 MEI 1984 - NR. 20

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 depothouder voor de Visserij :

**Scheepsverven
Sigma Coatings**

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

Gullevisssers

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

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 25 mei 1984 – Nr. 20

DE REDERSCOÖPERATIEVEN HULP IN NOOD EN S.C.A.P. IN ALGEMENE VERGADERING

- ☆ 10 à 15 % ristorno op de verzekeringspremies bij Hulp in Nood
- ☆ Ristorno van 1,25 fr. per liter op gasoil en 20 % ristorno op aankopen in magazijn

Het is voor een grote opkomst dat vrijdag jl. in het Europa Hotel te Bredene de jaarlijkse statutaire vergadering plaats had van de leden reders dezer beide coöperatieven.

DE VERGADERING VAN S.C.A.P.

Nadat de zitting om 15 uur open verklaard werd door voorzitter Pedro Hennaert, werd het woord gevoerd door de heer Vandenberghe, directeur, die in een rijk gedocumenteerd verslag een uiteenzetting gaf over het verloop der werkzaamheden tijdens het jaar 1983, zowel in het werkhuis als in het magazijn en bij de verkoop van brandstoffen.

Uit die uiteenzetting onthouden we voornamelijk dat de gebouwen en bouwgronden van S.C.A.P. aktueel een bouwwaarde van 98 miljoen frank vertegenwoordigen en volledig afbetaald zijn.

Verder is het een feit, dat waar in 1948 begonnen werd met een zestal werknemers, deze thans in magazijn en werkhuisen uitgegroeid zijn tot 65 werknemers.

In 1983 werden voor 159.977.070 fr. zaken vericht en ongeveer tien miljoen liter brandstoffen.

De werkhuisen hebben een langzame maar doeltreffende uitbreiding genomen waar de bouw en de herstelling van de schepen steeds stijgend zijn en waar buiten de mechaniek, de electriciteit en de koeling op een meer en meer moderne leest worden geschoeid.

Waar in 1982 het zakencijfer 91 miljoen frank beliep, is dit hier in 1983 tot 170 miljoen frank gestegen en hoopt men in 1984 de 250 miljoen frank te bereiken.

Gedurende het jaar werden niet minder dan 11.211.586 fr. aan restorno's op aankopen verleend en worden er thans nog 4.706.473 fr. aan toegevoegd, zodat op de aankopen in magazijn de restorno's 20 % bedragen en voor gasoil 1,25 fr.

Daarenboven beschikt de maatschappij over een eigen kapitaal van ongeveer 17 miljoen aan eigen reserves en 13 miljoen aan aandelen van de leden waarmede in totaal in 1983, in magazijn en werkhuisen, een zakencijfer van ongeveer 330 miljoen frank werd bereikt.

Om te besluiten verwees spreker naar het belang van coöperatieve samenwerking voor alle reders.

De werking en het resultaat door S.C.A.P. bereikt bewijzen, zei hij, dat moesten alle reders die thans één of meer vaartuigen uitbaten het begrip „Coöperatief Samenwerken” beter begrijpen en in de drie havens toepassen, de ganse visserij er nog veel meer voordelen uit zou halen ten bate van een exploitatie, welke alle zorgen vergt en zeer wisselvallig en wispelturig is.

Hij besloot zijn rijk gedocumenteerd overzicht als volgt:

„Met dit klein overzicht zijn we overtuigd u eens te meer het groot nut van het bestaan van uw coöperatieve bewezen te hebben en hopen we dat gij allen zult beseffen, dat het verdwijnen ervan, voor gevolg zou hebben, dat zij die behoren tot de artisanale middenslag en kustvisserij, alleen nog zouden mogen werken voor hun leveranciers.

We leven in een tijd van zware crisis waar talrijke zaken, en zelfs coöperatieven, die slecht beoordeeld werden, over de kop gaan.

Aan u er voor te zorgen, dat dit niet gebeure door elkaar op het belang van die samenwerking te wijzen en u niet te laten verleiden door persoonlijke vitterijen en afgunst, de ene tegenover de andere.

De visserij is zeer wisselvallig bedrijf met zijn vele hoogten en laagten, waar alleen samenwerking u allen moet toelaten er een gezond bedrijf aan te houden.

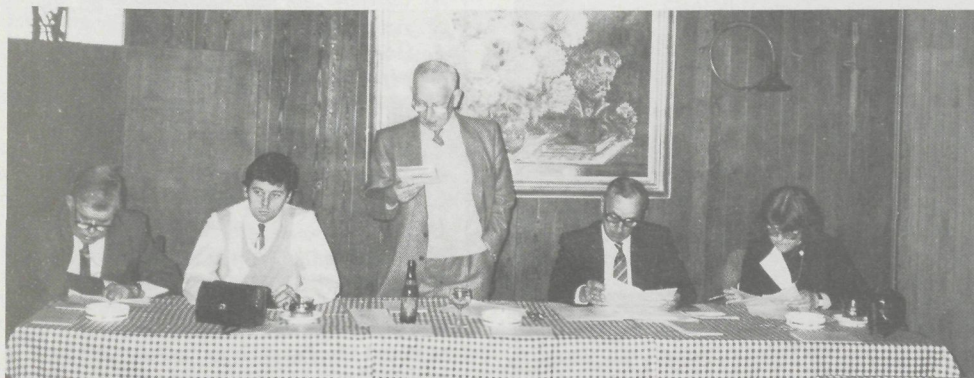
Als leiders van dit bedrijf, is dit ook niet mogelijk zonder uw medewerking en die van de overheid aan wie we hier vandaag dank en hulde brengen omdat ook zonder hun medewerking uw uitbating niet rendeerbaar is.

Met afscheid te nemen van 1983 namen wij tevens afscheid van één onzer beste medewerkers. Wij noemen hier onze oud-technisch bedrijfsleider, de heer Louis Dedrie, die na 38 jaren in dienst gestaan te hebben van de visserij, waarvan 20 jaren in dienst van onze coöperatieve S.C.A.P., op oudejaarsdag 1983, afscheid nam, om het een beetje rustiger aan te gaan doen. Het past ons, de hulde en dank, die wij hem bij zijn afscheid reeds brachten, hier in uw aller aanwezigheid nog eens te herhalen, vaststellend, dat hij het echter niet kan laten, zijn S.C.A.P. praktisch dagelijks te bezoeken en de reders nog steeds met raad en daad bij te staan.

Onze dank als herstel- en bouwbedrijf gaat dus ook naar de Overheid en in het bijzonder naar de gezagdragers van het Ministerie van Verkeerswezen, Landbouw en het Rijksstation, naar de Waterschouten en de Zeevaartinspektie, waar overal een geest van medewerking aan de visserij heerst welke vroeger nooit gekend was.

En we kunnen dit verslag niet sluiten zonder ten-

(Vervolg volgende blz.)



Directeur Vandenberghe van de rederscoöperatieve S.C.A.P. tijdens zijn uiteenzetting van de maatschappelijke werking in het voorbije boekjaar.

GEEN VISSERIJBLAD

Gezien de feestdag van volgende week donderdag, 31 mei, zal er op die datum geen Visserijblad verschijnen. De eerstvolgende editie van ons blad verschijnt derhalve op vrijdag 8 juni.



LIPS n.v. *scheepsschroeven*

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

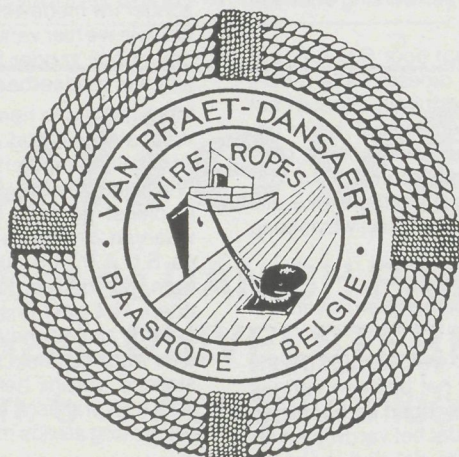
Apollinaris

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

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

☎ (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

GARNAALTREILER TE KOOP

Te koop, stalen garnaalreiler in zeer goede staat. Gebouwd in 1971 door de scheepswerf SCAP - voorzien van een motor Baudouin van 1967 met een vermogen van 150 pk - brutotonnage 25,80 ton - nettotonnage 3,59 ton - Zich wenden op tel. 055/45.59.56.

MAATSCHAPPELIJK BERICHT

La Morue belge, in 't kort: «Morubel», naamloze vennootschap

Maatschappelijke zetel:
H. Baelskaai 38, te Oostende
H.R. Oostende 18511

Algemene vergadering op donderdag 14 juni 1984 om 11 uur, op adres H. Baelskaai 38, 8400 Oostende.

Dagorde:

1. Verslag van de beheerraad en toezichtsraad;
2. Goedkeuring van de balans en de resultatenrekening per 31 december 1983 en bestemming van het resultaat;
3. Decharge aan beheerders en commissarissen;
4. Ontslag en benoeming beheerders en commissarissen.

De aandeelhouders gelieve zich te schikken naar de bepalingen van artikel 34 der standregelen nopens de neerlegging van de aandelen. Overeenkomstig artikel 35 der standregelen heeft de beheerraad beslist dat de gebeurlijke volmachten minstens vijf dagen vóór de algemene vergadering op de maatschappelijke zetel dienen neergelegd te worden.

slotte ons personeel van klein tot groot te bedanken voor hun zin tot samenwerking in een bedrijf waar het niet altijd gemakkelijk is voor elkeen goed te doen.

We danken vooral ons leidend personeel, dat noch zon- noch weekdag kent, wanneer het er om ging u bij te staan en tevens de belangen van uw coöperatieve te dienen, welke in de Europese visserij zijn gelijke niet heeft, en hoe klein de Belgische visserijvloot ook weze, bewezen heeft tot voorbeeld te mogen dienen van hen die steeds beroep doen op overheidssteun maar zelf dikwijls tekort komen aan plichtsbefes en realiteitszin".

* * *

Na deze rijk gedocumenteerde uiteenzetting, gaf de heer Mobouck, als voorzitter van het college der commissarissen, een overzicht van winst en verlies, werd ontlasting verleend aan beheerders en commissarissen, en overgegaan tot verkiezing van uittreedende beheerders en commissarissen.

Worden voor de duur van vier jaar in hun functie van beheerder verkozen, de heren Frans Serie, Gerard Willem en Constant Wijsberghe; Als commissaris de heren Mobouck, Cattoor en Durtierre.

ALGEMENE VERGADERING HULP IN NOOD

Nadien, omstreeks 16 u. werd overgegaan tot de algemene statutaire vergadering van de onderlinge verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood.

Voor die bijeenkomst waren de leden in groot aantal opgekomen. Het was voorzitter Arthur Coene die de bijeenkomst voor open verklaarde waarop onmiddellijk het woord werd verleend aan Pros Vandenberghe.

Alvorens tot het statutair gedeelte over te gaan werd eerst een minuut stilte in acht genomen, ter nagedachtenis aan de vissers die in de loop van het jaar hun leven lieten op zee, met name de bemanning van de Z.424 „Zeepaard" die sedert 13 januari vermist is, de verdrinking van een opvarende van de Z.548 „Flamingo" en zeer onlangs het ongeval dat zich voordeed in de haven van Boulogne met schipper Huys van de O.35 „Torbay".

„In geen enkel beroep heeft men zo'n enge samenleving en voelt men zo met elkaar mee als in de visserij", benadrukte Pros Vandenberghe nog.

ZWARE SCHADEGEVALLEN

Hulp in Nood werd in het boekjaar 1983 getroffen door een reeks zeer zware schadegevallen die, zo zegt directeur Vandenberghe, voor een deel hadden kunnen vermeden worden door, enerzijds een grote zorg door de schippers van de treilers en anderzijds een beter onderhoud van de havenuitrusting door de diensten van Openbare Werken.

Daarnaast was er ook nog het vastlopen van de Z.34 „Twilight" die een zeer kwade post betekende voor de maatschappij. In dat verband werd zelfs een negatief record geboekt want in het boekjaar 1983 werd voor een bedrag van 17 miljoen fr. aan particuliere averijen uitbetaald en nooit eerder kwam zo'n zware post voor in de historie van de maatschappij.

Als het de maatschappij dan toch nog mogelijk zal zijn om aan de Algemene Vergadering voor te stellen een teruggave van 10% op de gestorte premies uit te keren plus daarbij een boni van vijf ten honderd aan diegenen die dit jaar noch schade hebben veroorzaakt noch geleden en waarvoor dus Hulp in Nood in het afgelopen jaar geen enkele geldelijke tussenkomst heeft moe-



August Van Heetvelde (90 jaar) is samen met directeur Vandenberghe, de enige overlevende van de stichters van Hulp in Nood. Op bovenstaand beeld krijgt Vandenberghe (links) een aandenken overhandigd door August Van Heetvelde (midden) terwijl voorzitter Hennaert (van S.C.A.P.) geïnteresseerd toekijkt.

ten doen, dan is dit zeker te danken aan de spectaculaire verhoging van de verzekerde waarde van de nieuwe schepen waardoor voor het eerst in de geschiedenis de kaap van de 40 miljoen fr. premie werd overschreden, aldus Pros Vandenberghe.

FLINK GESTEGEN PREMIEONTVANGSTEN

Reeds in het jaarverslag 1981 werd onderstreept dat voor de eerste maal in de geschiedenis van Hulp in Nood, de kaap van dertig miljoen fr. premieontvangsten overschreden werd.

Om van 20 miljoen tot 30 miljoen te komen had Hulp in Nood toen een periode van tien jaar nodig. Om nu een nieuwe verhoging van tien miljoen te realiseren heeft de maatschappij amper twee jaar nodig gehad en dat bewijst, zo staat in het jaarverslag te lezen, het dynamisme van de leden-reders die een nieuw vaartuig lieten bouwen.

Onderverdeeld per thuishaven krijgen wij volgende statistiek:



August Van Heetvelde, een van de stichters van Hulp in Nood, ziet er ondanks zijn 90 jaar nog erg kranig uit. Op weg naar de honderd? Dat ziet er wel naar uit!

	1982	1983
Oostende	8.663.613	10.788.397
Zeebrugge	22.207.206	24.815.448
Nieuwpoort	5.473.656	6.175.031
	36.344.475	41.778.876

Die verhoging van de premieontvangsten werd uiteraard in de hand gewerkt door het in bedrijf nemen van meerdere nieuwe treilers waarvan de verzekerde waarde rond de 50 miljoen fr. schommelt en in enkele gevallen zelfs overtreft.

Aldus kwamen nieuwe eenheden als de Z.46, de Z.48, de O.51, de Z.90 en de Z.185 in de loop van 1983 de maatschappij vervoegen.

Was 1981 een mijlpaal in het bestaan van Hulp in Nood, omdat toen voor het eerst de kaap van de één miljard verzekerd kapitaal werd overschreden, dan is het toch méér dan betekenisvol dat amper twee jaar later reeds de 1,5 miljard werd overschreden. De ambitie is nu dat de twee miljard gehaald wordt.

Een bijkomende troef voor Hulp in Nood is dat men hierdoor een bepaalde prestigewinst gaat boeken op Engelse herverzekeringmarkt en men in een sterker onderhandelingspositie komt te staan voor het bedingen van een zo gunstig mogelijke herverzekeringpremie voor de totale verliezen en salvage.

Wat het verzekerd kapitaal betreft bijt Zeebrugge natuurlijk de spits af met een bedrag van net over het miljard; Oostende komt op de tweede plaats met 319 miljoen fr. terwijl Nieuwpoort pakweg zo'n 160 miljoen aan verzekerd kapitaal vertegenwoordigt.

SCHEEPSKREDIETEN

In 1983 werd opnieuw een aanzienlijk bedrag aan scheepskredieten uitgereikt. Het gaat hier om vier eenheden, waarvan drie voor Zeebrugge en een voor Oostende voor een totaal bedrag van 8,5 miljoen fr. aan de Z.48, de Z.121, de Z.185 en de O.137. In totaal besteedde de maatschappij hierdoor 96.260.000 fr. uit aan

(Vervolg volgende blz.)

RESTAURANT 'T SCHUURKE

Voorhavenlaan 20, Oostende - ☎ (059) 32 36 03

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

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

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

Neem contact met Guido Devolder
't Schuurke ☎ (059) 32 36 03

(10885N)

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
☎ 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar



REPARATIE
MONTAGE
ONDERHOUD
SERVICE

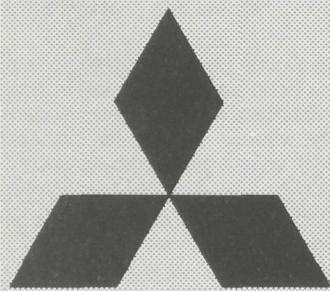
MACHINEFABRIEK **A. Th. VAN TOL B.V.**

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'
TANDWIELKASTEN
KEERKOPPELINGEN
ASLAGERS
STUWBLOKKEN

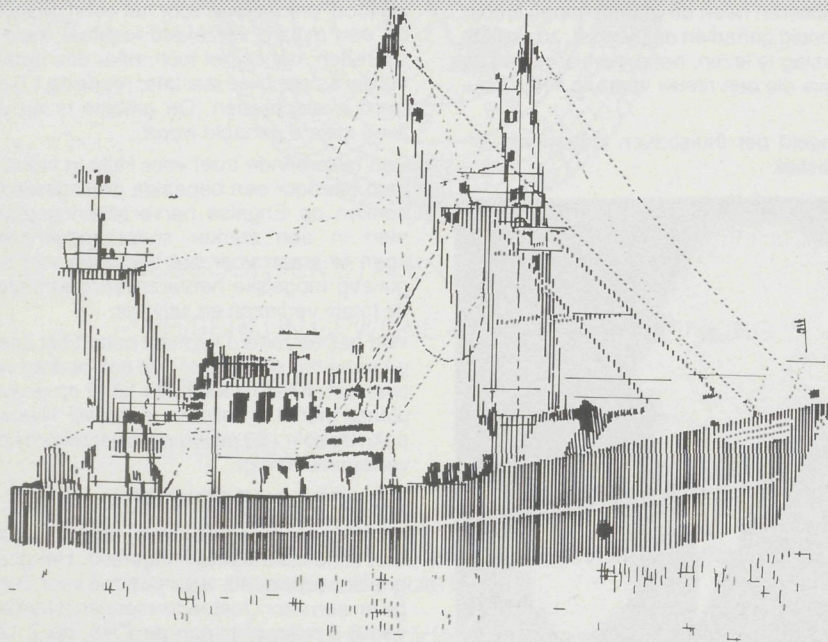


Pannerdenstraat 3-9, Waalhaven, Pier 2, 3087 CH Rotterdam:
Postbus 5420, 3008 AK Rotterdam.
Telefoon (010) 299822, b.g.g. (010) 299649
Telex 28183

en dat
24 uur per dag...



MITSUBISHI DIESELMOTOREN



PADMOS BV

MACHINEFABRIEK & DOKMIJ.
Officieel dealer voor de Belgische kust en Z.W.-
Nederland.
postbus 23, 3250 AA STELLENDAM-NEDERLAND
telefoon.09-311879-1766/1792 dok -1933
telex: 24175 padsl
postbus 1,4310 AA BRUINISSE-NEDERLAND
telefoon: 09-311113-1551/1488

S.C.A.P.

Service dealer voor België
H.Baelskaai 27, 8400 OOSTENDE
telefoon 059-322951/320931
telex: 81229

MHI SAMOFA DIESEL BV

Postbus 20, 3840 AA HARDERWIJK-NEDERLAND
telefoon: 09-313410-13041
telex:47330 smofa nl

zuinig en betrouwbaar

zeer goedkope leningen, welke thans een interest van 5% opbrengen en waarvan de geleende kapitalen gaande tot 2,5 miljoen fr. per vaartuig, in vijf jaar terug te betalen zijn.

Per thuishaven werden aldus in de jongste drie jaar volgende bedragen besteed:

	1981	1982	1983
Oostende	30.625.000	31.225.000	31.225.000
Zeebrugge	37.750.000	44.400.000	52.900.000
Nieuwpoort	10.135.000	12.135.000	12.135.000
	78.510.000	87.760.000	96.260.000

TOCH 10 OF 15 % RESTORNO

Niettegenstaande het uitzonderlijk hoog bedrag aan schadegevallen die voor 1983 ten laste van onze uitbatingsrekening vallen, is er toch nog een batig overschot van meer dan 5 miljoen fr., dat aan de Algemene Vergadering zal voorgesteld worden voor uitkering vóór balans van 4.094.414 fr., zijnde 10% van de premies voor gewoon vaartrisiko. Verder volgens de polisvoorwaarden, een teruggave ten bedrage van 1.001.900 fr., zijnde 5% voor die leden die over het jaar 1983 schadegevallen opgelopen hebben waarvoor de maatschappij geldelijk niet is moeten tussenkomen. Het saldo van 44.888 fr. zijnde het batig overschot wordt voorgesteld overgedragen te worden op het jaar 1984.

HERKOZEN EN NIEUWE BEHEERDERS

Vier beheerders en twee commissarissen waren uitredend en herkiesbaar. Als beheerders waren dat de hh. Serie, Vlietinck, Geryl en Rammeeloo terwijl de mandaten van de commissarissen Cattoor en Mobouck eveneens dienden hernieuwd. Zowel de voornoemde beheerders als de commissarissen werden door de algemene vergadering voor een nieuw mandaat van vier jaar verkozen.

Bovendien werd het mandaat van dhr. Vandembroucke bekrachtigd terwijl als nieuwe beheerders, de heren Vanderveen, Versluys en Haelewyck werden voorgedragen en goedgekeurd.

BESLUIT

In zijn besluit liet de heer Vandenberghe zich als volgt uit:

„Als wij er in 1983 nog toe gekomen zijn, een overschot te kunnen uitkeren welke tien a vijftien honderd bedraagt, naargelang de schadegevallen, dan is het een feit, dat dit veel groter had kunnen zijn, moesten wij dit jaar niet af te rekenen gehad hebben met zeer zware motorschaden en het ongeval van de Z.34 welke ons op een onverantwoorde wijze ten laste is gevallen en dat alleen al aan de maatschappij 4.775.000 fr. heeft gekost waar normaal dit niet had moeten gebeuren.

Anderzijds dient vooral de aandacht gevestigd op het toenemend aantal schadegevallen met zeil- en andere jachten, met schadegevallen door schippers in vreemde havens veroorzaakt waar sommigen maar al te lichtzinnig en zonder onmiddellijke voorlichting, herstellingen laten uitvoeren, kosten laten aanrekenen, commissielonen uitbetalen zonder zich te bekommeren om het feit, dat het de reder is welke daarvoor ter verantwoording wordt geroepen. Bij dergelijke schadegevallen zijn onze experts steeds ter beschikking. Voor opslepingen zijn onze bedienden steeds gereed om inlichtingen te geven. Aan elke reder wordt niet alleen een polis ter hand gesteld maar ook onderrichtingen gegeven welke in het stuurhuis dienen uitgehangen te worden maar waarvan wij nochtans vaststellen, dat weinigen dit in de praktijk stellen. Velen vergeten dat, als ze thans een polis hebben die hen goed verzekert, als ze een premie betalen die niet te hoog is, als de franchise slechts

100 fr. per brutotoon bedraagt voor Eigen Schaden en zij voor schaden aan derden voor honderd procent verzekerd zijn, dat zij dat te danken hebben aan een hard doorgedreven beleid, welke in de visserij zo nodig is om U tegen uw eigen kwaad te beschermen. Andere verzekeringsmaatschappijen nemen polshoogte aan de inhoud van de polis van Hulp in Nood, hebben een franchise welke minstens dubbel zo groot is als deze van Hulp in Nood en velen verzekeren nog slechts de motoren aan afzonderlijke, hogere premies omdat maar al te gemakkelijk geen onderscheid gemaakt wordt tussen slijtage en materiaalfouten.

Sommigen nemen ten andere de verzekering voor een onderhoudspolis, tot dekking van eigen tekortkomingen en kennis van de materialen aan boord. Ze gebruiken alle middelen om slijtage te doen doorgaan. Anderen, zonder ons vooraf te raadplegen, voeren herstellingen uit bij firma's zonder dat een prijs er voor gevraagd wordt of dat wij de oorzaak van de aangerichte schade kennen of gemeld werden. Zelfs werd vastgesteld, dat vooral in de vreemde, werken die niets met een schadegeval te zien hebben, naar de verzekering worden gestuurd. Dit en nog zo veel andere zaken, welke wij bij het behandelen van schadecosiers voorgeschoteld krijgen, verplichten ons hard te blijven toezien op de ingediende schadeclaims daar het ook een feit is, dat de goeden het zouden moeten bekopen voor diegenen die geen verschil kennen tussen goed en slecht verzekerd zijn of tussen slijtage en werkelijke schade, door de polis voorzien.

Als wij hier vandaag eens te meer op die aangelegenheid terug komen, dan is het om U aan te tonen, dat er van een winstmarge van 5.146.353 fr. geen sprake meer zou zijn moest er geen kortdaat beleid zijn. Gij weet maar al te wel, dat herstellingen veel geld kosten. Velen onder U zijn nog niet voor de helft of een vierde van de werkelijke waarde verzekerd, maar willen op dezelfde basis behandeld worden als zij die zich voor hun volle waarde verzekeren. Sommigen onder U onderhouden hun vaartuig op uitstekende wijze, anderen laten maar begaan en zijn van oordeel, dat bij ongeval wel iemand zal betalen. Dit alles zijn evenveel staaltjes van onderverinding, welke wij in het 44-jarig bestaan van Uw coöperatieve hebben ondervonden en waarvoor wij soms op een harde wijze moeten optreden, omdat de rechtvaardigheid eist, dat in een coöperatieve de belangen van klein tot groot op dezelfde wijze dienen behartigd te worden.

Dat er zijn die menen daarvoor Hulp in Nood te rug te moeten toedraaien en sommigen vergeten dat zij het aan Hulp in Nood te danken hebben, dat ze zelf een schip hebben kunnen bouwen, is een feit, maar mag ons niet laten afwijken van de weg welke de stichters in de beginne hebben willen bewandelen tegen al wat corrupt en onrechtvaardig is. Het is in die geest dat wij de zaken in al die jaren hebben willen leiden en voort zullen blijven leiden, zolang het ons gegund weze, dit in het belang van een artisaan bedrijf, waarvan gij de pionnen en de bewerkers zijt.

Wij willen daarom ook dit 43e jaarverslag niet sluiten, zonder nochtans onze erkentelijkheid en dank te betuigen aan de maritieme overheid van ons Ministerie van Verkeerswezen, die in de jongste jaren alles veel heeft gehad voor het welzijn van U allen. Een biezonder woord van dank gaat echter naar de Zeevaartinspectie, de Loods- en Reddingsdiensten, naar Oostenderadio, de waterschouten en hun personeel, het Rijksstation voor de Zeevisserij, de leiders van de Bedrijfsraad, het Ministerie van Landbouw, waarvan de plaatselijke diensten U op een nuttige wijze behulpzaam zijn en raad geven, en tenslotte naar de leiders van de Nationale Maat-

schappij voor Krediet aan de Nijverheid, die met enorm veel geduld en geest voor samenwerking, U ten dienste staan, zoals ook de diensten van het Hypotheekkantoor te Antwerpen U ten alle tijde vlug ter zijde staan.

Wij zouden verder aan een belangrijke plicht te kort komen, moesten wij hier niet openlijk hartelijk dank zeggen aan onze rechtskundige raadgever meester Heymans, die in de soms zware juridische moeilijkheden welke wij te overtroeven hebben, ons op meesterlijke wijze bijstaat.

Bij dit alles voegen wij onze dank aan onze herverzekeraars bij Lloyds te Londen, die ons op de herverzekeringmarkt voortreffelijk steunen in de herverzekering van onze vloot voor totaal verlies en salvage. En tenslotte gaat onze dank naar onze knappe medewerkers: wij vernemen onze agenten, de heren Verbanck en Derroose alsook het personeel van Hand in Hand Oostende en Zeebrugge, onze experts die zon- en weekdag steeds de delicate en onaangename opdrachten te vervullen hebben en ons personeel ten burele dat zich dagelijks inzet om de belangen van onze leden te dienen, en die het niet altijd gemakkelijk hebben tegen een onverzettelijke directie met wie zij misschien niet elke dag mooi weder kunnen beleven, maar met wie zij gezamenlijk werken om de coöperatieve belangen van een der moeilijkste delen van onze visserij hoog te houden, daar Hulp in Nood, hoe er ook al storm tegen gelopen werd, een stevige vesting blijft ter vrijwaring van de verzekeringsbelangen van al onze leden en van al de reders, die er onrechtstreeks de voordelen van ondervinden". Totdaar dhr. Vandenberghe Pros.

De bijeenkomst werd besloten met de projectie van een film over het „40-jarig bestaan van Hulp in Nood" waarop een eetmaal werd aangeboden aan de leden.

OPENDEURDAG IN „JOHN BAUWENS"

In de Stedelijke Visserijschool „John Bauwens" te Oostende wordt op donderdag 31 mei de jaarlijkse Opendeurdag gehouden.

De activiteiten zien er als volgt uit:

9 uur: Openstelling voor het publiek van de afdelingen navigatie, motoren en koeltechniek.

10 uur: Voordracht met dia's door dhr. Lauwers, bioloog: „Wat leeft er tussen eb- en vloedlijn"? m.m.v. Jeugd en Wetenschap, Oostende.

11 uur: Brandbestrijding aan boord van visserij schepen: demonstraties van brandblustechnieken, m.m.v. de Oostendse Brandweer.

14 uur: Film over de bescherming van onderzeese telefoonkabels, m.m.v. de Radio Maritieme Diensten Oostende.

15 uur: Demonstratie brandbestrijding.

Van donderdag 31 mei tot zondag 3 juni, doorlopende tentoonstelling van:

- amateurschilderkunst, m.m.v. Kunstkring „De Peperbusse";
- bebakeningsmateriaal, m.m.v. het Loodswezen, Oostende;
- de laatste ontwikkelingen inzake radionavigatieapparatuur, m.m.v. verschillende gespecialiseerde firma's.

HET SCHOOLSCHIP MERCATOR OP ZOEK NAAR DE GEHEIMEN VAN PAASEILAND

In verband met de heruitgave van dit prachtig werk door onze drukkerij, verscheen in de „Gazet van Antwerpen” op 10 maart van de hand van Hugo Merckx, hiernavolgend artikel.

* *
*

Vijftig jaar geleden was een Frans-Belgische expeditie op weg naar wat toen als het meest raadselachtige eiland ter wereld bekend stond: het Paaseiland in de Stille Zuidzee.

De enorme stenen beelden die het eiland sierden hadden al veel reuzegrote vraagtekens bij allerlei geleerden opgeworpen.

Bovendien had men er houten tabletten gevonden met een onbekend en niet te ontcijferen geschrift dat sterke gelijkenis vertoonde met dat van de Indusvallei.

Daarom was men er onder meer overtuigd dat de historie van het Paaseiland belangrijke gegevens moest verbergen om de migraties der Polynesische volkeren te verklaren. Polynésie zijn de eilanden vervat in de denkbeeldige driehoek Nieuw-Zeeland, Paaseiland en Hawaïi. De Frans-Belgische expeditie werd de eerste in de geschiedenis die toeliet dat verschillende geleerden ruim vijf maand lang gezamenlijk op het eiland opzoekingen konden verrichten.

Het „Institut d'Ethnologie de l'Université de Paris” en het „Musée National d'Histoire Naturelle de Paris” waren de initiatiefnemers, en de Belgische regering en het Nationaal Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek sponserden de expeditie. Beide landen namen ieder de helft der kosten op zich. De wetenschappelijke ploeg bestond uit de Franse archeoloog Charles Watelin, de Zwitserse etnograaf Alfred Metraux, de Chileense fysicus Israël Drapkin, en de Belg Henri Lavachery, konservator van het Koninklijk Museum voor Kunst en Geschiedenis te Brussel. Op 2 maart 1934 vertrokken Watelin en Metraux uit het Franse Lorient aan boord van de „Rigault de Genouilly”. Lavachery en Drapkin zouden hen later vervoegen.

De „Rigault de Genouilly” van de Franse marine was net voordien van stapel gelopen en de lange tocht naar het Paaseiland was zijn eerste kruisvaart. In de Bretoense haven Lorient voer het op die regenachtige 2de maart 1934 of volgens de aloude tradities der Franse marine: iedereen had vrijaf gekregen, op de kade speelde fanfares, alle klokken beierden, eresalvo's werden afgevuurd, en een priester zegende de expeditie vanop de kerktoeren.

Eerst werden de Franse kolonie-havens van de Afrikaanse Westkust aangedaan en vervolgens naar Zuid-Amerika koers gezet. Tijdens een jachtpartij op Patagonië deed Watelin een zware longontsteking op. Hij overleed enkele dagen later.

Henri Lavachery verliet Antwerpen op 2 juni en arriveerde op 2 juli te Callao in Peru. Hij en Drapkin vervoegden Metraux aan boord van de „Rigault de Genouilly” op 17 juli. De expeditie stapte er op 29 juli 1934 aan land op het Paaseiland. Zij zou er onafgebroken opzoekingen verrichten

tot het Belgische opleidingsschip „Mercator” hen en hun vondsten er op 3 januari 1935 kwam oppikken.

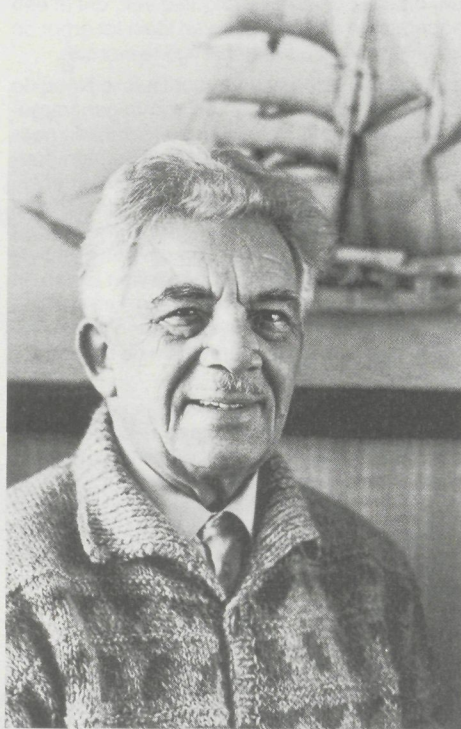
De „Mercator” arriveerde op 13 mei te Brussel: zijn reis naar de Stille Zuidzee zou met 44.233 km trouwens de langste in zijn geschiedenis worden.

Met de dood van Watelin bleef de Belg Lavachery in het team alleen over als archeoloog. Drapkin bestudeerde de melaatsheid op het Paaseiland, en Metraux nam de etnografie en de linguïstiek voor zijn rekening.

Het driehoekig Paaseiland – sinds 1888 Chileens bezit – meet 120 vierkante kilometer en ligt 3.700 km van de Chileense kust. Als naaste buren heeft het de eilanden Pitcairn (op 1.800 km) en Gambier (op 2.400 km). Het werd ontdekt op Paasmaandag, 6 april 1722, door de Hollandse zeevaarder Roggeveen, die het daarom „Paaseiland” doopte.

Toen de Frans-Belgische expeditie van start ging was het nog steeds omhuld met de grootste vraagtekens. Er waren vooreerst de aantekeningen van de ontdekkingsreiziger. Davis, die in 1687 land had gesignaleerd op dezelfde breedtegraad maar op een iets verschillende oostlengte. Hij schreef over een laag, zandig eiland, met in het westen een klimmend profiel. Roggeveen zocht de door Davis opgegeven breedtegraad af, maar vond enkel een ruw, bergachtig eiland dat hij Paaseiland noemde.

Had er inderdaad een archipel bestaan waar het Paaseiland de enige restant was en waarvan de rest door de oceaan was opgeslokt? Vervolgens waren er de vele begraafplaatsen en beelden,



De auteur van het boek, dhr. Albert De Bock

die duiden op een dichte en ontwikkelde vroegere bevolking, terwijl het eiland 50 jaar geleden dun bevolkt en doodarm was. Ten slotte vroeg men zich af waar de Paaseilanders vandaan kwamen: meteen de kernvraag van de migratie der Polynesiërs, die volgens toen heersende opvattingen zouden zijn uitgezwermd van west naar oost.

RESULTATEN

Verschillende archeologische en etnografische vondsten der Paaseiland-expeditie werden verdeeld tussen Frankrijk en België. De Belgische verzameling is nog steeds te bezichtigen in de „Mercatorzaal” van het Museum voor Kunst en Geschiedenis te Brussel, waar zich ook het 2,73 m hoge, 1,49 m brede en 6 ton zware stenen beeld „Pou Hakanonga”, de „God der Tonijnvissers” bevindt.

Lavachery ontdekte als eerste in de geschiedenis verschillende petrogliefen, vooral dan rots-tekeningen die een vogel-man voorstelden, en waarvan hij de betekenis kon achterhalen. In Orongo, een stenen dorp op de zuidflank van de Rano-Kau-vulkaan op het Paaseiland had ieder jaar het „Feest van de Vogel-man” plaats.

Over status der deelnemers en hun aantal kon tot heden ten dage nog geen afdoend antwoord gegeven worden, maar wel neemt men aan dat alleen clans die een dominerende positie op het eiland bekleedden voor het feest in aanmerking kwamen.

De belangrijkste gebeurtenis van dit feest was de zoektocht naar het eerste ei van de zeezwaluw, die vanaf september op de naburige onbewoonde eilandjes Motu Kaokao, Motu Iti en Motu Nui ging broeden. Alleen Motu Nui was voor mensen toegankelijk. De afstand naar dit eilandje, zowat twee kilometer, moest zwemmend worden afgelegd. Beneden de dorpshelling van Orongo zat in een grot aan zee een waarnemer die het wedstrijdverloop volgde.

Op Motu Nui gearriveerd verschole de deelnemers zich, en wachtten tot de eerste zwaluwen kwamen. Intussen gingen de andere clanleden te Orongo door met feestvieren.

Hij die het eerste ei der zeezwaluwen kon bemachtigen verwittigde al roepend de man op uitkijk, legde het ei in een mandje dat hij op het voorhoofd vastbond, en zwom zo terug. Was het ei bij aankomst te Orongo ongeschonden, dan werd hij of de persoon die hij vertegenwoordigde voor één jaar „Vogelman” uitgeroepen. Hij werd omgeven met allerlei attenties en ging afgezonderd buiten de clan leven.

Lavachery besloot na de expeditie ondermeer het volgende:

- het Paaseiland was even oud als de andere Polynesische eilanden;
- bevolking en cultuur waren volkomen Polynesisch;
- de Paaseilanders waren de directe afstammelingen van de vroegere architecten en beeldhouwers;

(Vervolg volgende blz.)

– er bestond slechts één kultuurlijn op het eiland;

– het „geschrift“ op de houten tafels had niets te maken met dat van de Indusvallei, en kon evenmin ontcijferd worden.

De Noorse explorator Thor Heyerdahl, zou echter met zijn migratietheorieën en zijn eigen opzoeken op het Paaseiland in 1955 bijna alle vroegere bevindingen der wetenschapslui van de kaart vegen.

„De migratietheorieën die in de jaren overal aan de universiteiten werden verkondigd leken mij regelrechte nonsens“ aldus Heyerdahl. „Volgens die alomverspreide opvattingen zouden de Polynesische eilanden bevolkt zijn door zeevaarders die uit Zuidoost-Azië kwamen. Zulke trip was duizenden jaren voor onze tijdrekening volgens mij totaal onmogelijk: een traject van 10.000 mijl tegen zeestromingen en natuur-elementen in... Neen, er moest een andere, natuurlijke, zeeroute bestaan in de Noordelijke Pacific.“

Opzoeken in Brits-Colombië deden vermoeden dat de Polynesische immigranten eerder een Peruviaanse herkomst uit de pre-Inkatijd hadden. Zij moesten ongetwijfeld de zuidoostelijke passaatwinden en de Humboldt-stroom hebben benut voor hun overtochten“.

Om zijn theorieën ook metterdaad te bewijzen vertrok Heyerdahl in 1947 met 5 gezellen op een houten balsa-vlot, de Kon-Tiki, van Peru naar de Tua Motu-archipel. Deze tocht van 8.000 kilometer duurde 101 dagen en toonde aan dat dergelijke reis inderdaad met een primitief vaartuig kon worden volbracht.

In 1952 bracht een expeditie hem met een balsa-boot naar de Galapagos Eilanden, waar hij vier pre-Columbiaanse bouwwerken en een Inkafluit ontdekte. In 1955 leidde hij een groep geleerden naar het Paaseiland, waar zij maandenlang opzoeken deden. Zij ontdekten er, wat alle vroegere expedities nooit hadden gevonden.

Waar onder meer Lavachery had gekonkludeerd dat door de vulkaanachtige ondergrond slechts hooguit een halve meter diep kon worden gegraven, bracht de Heyerdahl - expeditie aan het licht dat op sommige plaatsen een aanslibbing bestond van ongeveer zes meter dikte boven een laag waarin restanten van menselijke activiteit werden ontdekt.

Heyerdahl bewees dat de mens ten minste DUI-ZEND jaar vroeger het eiland had bevolkt dan voordien werd aangenomen, en dat vóór de ontdekking door Roggeveen en drie kultuurtijdperken mekaar hadden opgevolgd, te beginnen zo-

wat in 400 na Kristus. Van de eerste en tweede periode dateerden de megalitische bouwtranten en monumentale beelden.

Waar indertijd gerenomeerde geleerden door Heyerdahl's bevindingen volkomen werden voor schut gezet en zij de Noor daarom ook vlakaf uitlachten, dient te worden aangestipt dat Lavachery zich bijna onmiddellijk bij de meeste van Heyerdahl's konklusies neerlegde.

„Zij zijn een steen in de wetenschappelijke kikkerpoel“ zei Lavachery. „Maar het is goed dat wij eens worden wakker geschud door een nieuwe zienswijze!“. Hij schreef zelfs het voorwoord voor Heyerdahl's mammoetwerk „De Kunst van het Paaseiland“.

MET DE MERCATOR

Het Belgisch schip „Mercator“, een barkantijn van 770 ton met een hulpmotor van 500 p.k., pikte de Frans-Belgische geleerden en hun vondsten op het Paaseiland op. Voor dit zeeschip, dat als opleidingschip voor koopvaardij-officieren tot 14 augustus 1960 de wereldzeeën afvoer, werd deze tocht de langste in zijn geschiedenis. De „Mercator“ vertrok op 3 oktober 1934 uit Antwerpen, om er pas op 13 mei 1935 weer te keren.

Er werd aangelegd op o.m. Madeira, Panama, Gyaquil, het Paaseiland, Pitcarin, Tahiti, Honolulu, weer Panama, Colon, Antwerpen. Een reis van 44.233 km, waarvan er 21.174 onder zeil en 23.059 met motor.

Een der kadetten aan boord was Albert De Bock uit Schoten, later kapitein ter lange omvaart en nautisch directeur van het Loodswezen.

Hij had van de tocht naar de Stille Zuidzee een dagboek bijgehouden, dat hij in 1944 als boek publiceerde. Nu, op de 50^{ste} verjaardag der expeditie, besloot hij het werk aan te passen en heruit te geven („Met de Mercator naar de Stille Zuidzee“).

„De trip met de Mercator naar het Paaseiland en de Stille Zuidzee-eilanden was de unieke beleving die ik in mijn loopbaan op de wereldzeeën heb meegemaakt“ aldus De Bock. „Onze opleiding op de „Mercator“ was enorm hard en streng. Iedere morgen, zomer of winter, begonnen wij de dag met een koud stortbad. Ontspanning aan boord waren vooral touwtrekken en boksen. Wij sliepen de hele tijd in hangmatten. Wij, de oude garde van de zeeschepen, zeggen het nog dikwijls: vroeger vond je stalen mannen op houten schepen...“

„De opleiding aan boord kostte ons 10 frank per dag“ gaat De Bock verder. „Koelinstallaties zoals nu bestonden er niet. Het voedsel werd bewaard onder ijs. Was je lang onderweg, dan kwam er al eens een reukje aan het eten. Bijna iedere dag stond er corned beef op het menu. Maar donderdag- en zondagavond was het feest: dan werden er frieten gereserveerd. Niet met biefstuk, zoals nu, maar met, jawel, corned beef.“

„De Stille Zuidzee... ik word nog steeds weemoedig als ik er aan terugdenk“ zegt De Bock mijmerend. „Wij arriveerden op woensdag 12 december op het Paaseiland. Het was tegen de avond, en van in de verte zagen wij de silhouetten der mysterieuze beelden zwart afgetekend in de schemering. Toen we er de volgende dag aan land mochten, huurden wij van de bewoners enkele paarden. We betaalden met hemden, broeken en sigaretten. Het landschap en de stilte deden me denken aan een groot kerkhof. „Wereldlijke attracties waren er voor ons niet te vinden. Daar zag ik ook voor het eerst in mijn leven een melaatsenkolonie“.



Deze reusachtige beelden staan en liggen in groot aantal op het Paaseiland.

(Vervolg volgende blz.)

„We ontmoetten er bovendien een oude Bretoen” gaat De Bock verder. Vincent Pons - zo heette de grijsaard - was 57 jaar voordien als scheepsjongen op een driemaster aan land gegaan op Tahiti. Vincent was er zo in de wolken over de inlandse schoonheden dat hij zich aan wal wegstak en het schip liet afvaren. Jarenlang leefde hij op Tahiti als een koning. Hij kweekte wat groenten en fruit en haalde nu en dan zijn portie vis uit de oceaan.

Op een gezegende dag werd het heimwee naar zijn Bretoens dorpje hem zo machtig, dat hij aanmonsterde op een aanlegend schip naar Europa. Acht dagen na het vertrek sloeg een woeste tempeest iedereen van boord. Vincent zwalpte vier dagen lang rond aan een stuk hout. Hij werd uiteindelijk op het Paaseiland aan land geworpen, waar de inboorlingen hem opraapten. Vincent zou er de rest van zijn leven schapen kweken. Toen hij ons zag werd het heimwee hem weer te machtig. Hoevele malen heeft hij ons niet wenend gesmeekt hem terug naar Bretagne te brengen ... Onze kommandant wou daar echter niet van weten.

„Op Paaseiland vierden we Kerstmis en Nieuwjaar” aldus De Bock. „Op kerstdag droeg de aalmoezenier de nachtmis op aan boord. We zongen, begeleid door een viool, „Stille Nacht” en het „Ave Maria” van Gounod. Van Lavachery kregen we allemaal bonbons, de kok bakte frieten met corned beef, en zo gingen deze feestdagen onder de tropenzon voorbij”.

De zwaarste, en tevens delikaatste karwei was het transporteren en aan boord brengen van twee zware en grote stenen beelden. Een ervan was bestemd voor het Museum van Kunst en geschiedenis te Brussel. De „Mercator” kon door de klippen de kust slechts op 800 meter naderen.

Drie dagen hebben we, met de hulp van de Paaseilanders, aan dit karwei gezwoegd. In zee hingen de mastodonten onder sloepen vol ballast. Door deze ballast overboord te werpen, kwam de vracht lichtjes van de grond.

Op donderdag 3 januari 1935 voeren we met de geleerden en hun verzamelingen van het Paaseiland af, achterna gestaad door een wenende Vincent Pons. Toen hij hoorde dat hij niet meekon begon hij te wenen en snikte gebroken „Adieu ma France... Adieu ma Bretagne...”.

De Mercator arriveerde op maandag 13 mei te Antwerpen. „Op de Scheldeoevers stond overal volk” zegt De Bock. „Schoolkinderen wuifden met vlaggetjes. Op het dak van de Zeevaartschool werden de seinvlaggen „Welkom thuis” gehesen toen wij voorbijvoeren. De „Thysville” van de Kongolijn passeerde en begroette ons met zijn scheepsfluit. Van Antwerpen liep het laatste traject via de Rupel en het Zeekanaal naar Brussel. Daar, aan de loodsen van de „Brussels Yachting Club”, stonden de personaliteiten en de fotografen ons op te wachten.

Die aankomst te Brussel ervaren we als een heuse anti-climax” aldus De Bock. „Na al die ongelooflijke, prinselijke verwelkomingen op de exotische eilanden der Stille Zuidzee leken deze officiële ceremonies ons toch zo artificieel en onbenullig. Meteen drong het keihard tot ons door: wij zijn terug in België.”

Hugo Merckx



MET DE MERCATOR NAAR DE STILLE ZUIDZEE



A. DE BOCK

Verkrijgbaar door storting van 350 fr. (B.T.W. inbegrepen) + 25 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 of bankrekening 384-1605797-46 van drukkerij „Het Nieuwblad van de Kust” te Oostende.

MOET NEDERLANDS BEDRIJF MAKREELSUBSIDIES TERUG STORTEN?

We hadden het vroeger over uitvoersubsidies voor makreel door een Nederlands bedrijf ten onrechte van de E.E.G. opgestreken.

Inderdaad, zou Nederland, volgens het aan dit land toegekend markeelkwotum van rond de 37 duizend ton, uitvoersubsidies naar Afrikaanse landen voor een veelvoud hiervan aangevraagd en opgestreken hebben.

De statistiek van uit derde landen ingevoerde makreel, kon hieraan niets wijzigen. Een klacht werd hieromtrent ingediend bij de Commissie, die destreffende een onderzoek instelde.

Nochtans gaat het huidig Nederlands onderzoek om vergrijpen die recent begaan zijn door de grote Nederlands rederijen die over zeer grote en moderne diepvrieshektrilers beschikken en die zich niet zouden gestoord hebben aan beperkende viskwota. Meer speciaal gaat het om de makreel, gevangen in de eerste vier maanden van dit jaar.

Het is in opdracht van het Nederlands Ministerie van Landbouw, dat de visserij onder haar bevoegdheid heeft, dat de A.I.D. (de Algemene Inspectiedienst) een onderzoek gestart heeft naar de voorraden van zeven Nederlandse Visserijmaatschappijen, waarvan de administratiestukken in beslag werden genomen.

E.E.G.-controleurs hebben de afgelopen maanden in het Nederlandse IJmuiden en Scheveningen een onderzoek ingesteld naar de aanvoeren van makreel bij rederijen waarvan de zetel gevestigd is in IJmuiden, Scheveningen, Katwijk-aan-Zee en Vlaardingen.

Een en ander heeft ook betrekking op de aangevraagde en verkregen subsidies ten bedrage van 174 miljoen gulden, hetzij in onze munt omgezet om 3,150 miljard B.fr. Deze subsidies komen overeen met een uitvoer, meestal naar ontwikkelingslanden, ter grootte van méér dan 150 duizend ton, daar waar het Nederlands vangst-

kwotum slechts één vierde van deze tonnage bedroeg(!).

Het is duidelijk dat er ergens gefraudeerd werd, hetzij met de vangsten, hetzij met de aanvragen voor subsidies. In 1983 werden dan ook reeds de uitvoersubsidies aan de Nederlandse rederijen voor uitvoer van makreel op 1 november gestaakt.

Gezien het vangstkwotum aan makreel voor Nederland in 1983 slechts één vierde bedraagt van de uitvoertonnage waarvoor E.E.G.-subsidie werd aangevraagd en verkregen werd, zou dus voor 2,350 miljard B.fr. gefraudeerd zijn, hetzij door voorgewende uitvoeren, hetzij dat er voor meer dan 100 duizend ton aan overbevissing gedaan werd, zo werkelijk zoveel uitgevoerd werd.

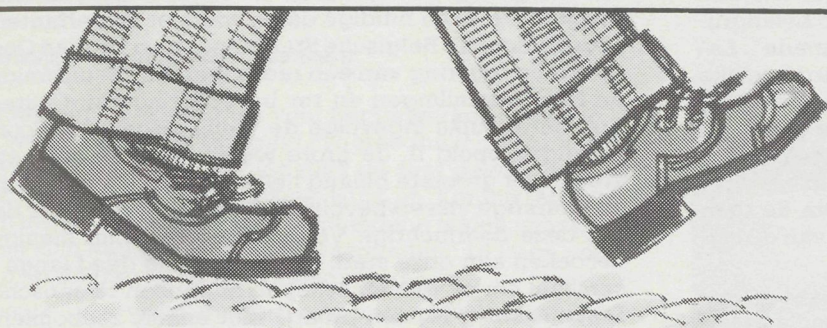
Thans stelt de vraag zich of de Nederlandse betrokken bedrijven werkelijk zoveel makreel uitgevoerd hebben en of zij wel kunnen verplicht worden de subsidies terug te betalen.

Inderdaad stelde de betrokken E.E.G.-verordening op de uitvoersubsidies geen grenzen op de uitvoer. Van het ogenblik dat uitgevoerd wordt heeft men er recht op. Een andere zaak zou dan zijn, te bewijzen dat het Nederlands bedrijf aan overbevissing zou gedaan hebben. Dit zou zich waarschijnlijk begrenzen tot de eenvoudige vaststelling hiervan.

Daar zit echter wel nog een addertje onder het gras, namelijk dat het een algemeen rechtsprincipe is, ten minste in de beschaafde landen waartoe wij onze Westerse Wereld rekenen en dus ook Nederland, dat gelden die geïnd werden op basis van wets- en/of reglementsovertredingen geen rechtsbasis hebben en dus op grond hiervan terug kunnen geëist worden.

Indien dus het betrokken Nederlands bedrijf de kwotareglementen overtreden heeft, is het opstrijken van bepaalde subsidies hierop, immoreel en dus niet wettelijk. Een kluit dus voor juristen, alhoewel wij toch zeker de stelling van bepaalde media niet zouden onderschrijven dat betrokken bedrijven zouden zijn van terugbetaling.

Anderzijds zal dit onderzoek waarschijnlijk ook wel de overbevissing door de Nederlandse visserijrederijen aan makreel duidelijker in de verf zetten, met eventueel een strengere aanvoerkontrolle, ten minste als de E.E.G. en/of de Nederlands A.I.D. het gezicht niet wenst te verliezen.



KUYL & ROTTINGHUIS LAAT U NIET NAAR DE POMP LOPEN

Als K&R een pomp in het programma opneemt, dan voldoet die op z'n minst aan de strenge eigen specificaties. Is die dus eigenlijk op-maat gemaakt voor de specifieke omstandigheden in de Nederlandse nijverheid en industrie. In alle gangbare, maar ook ongebruikelijke capaciteiten en volgens alle werkzame principes.

K&R is bovendien centraal gevestigd in Nederland en dus altijd dichtbij voor service of onderdelen uit voorraad!

vertikale pompen - horizontale pompen - zelfaanzuigende pompen - motorpompen - dompelpompen - sterpompen - hogedrukpompen - centrifugaalpompen - handpompen - etc. etc.



utrecht

POMPEN

kuyl & rottinghuis bv

Wittevrouwensingel 71 - 3572 CC Utrecht
Telefoon 030-716842 - Telex 40093 Kaenr. nl.

*1001 pompen
van de (bovenste) plank!*

STEDELIJKE CURSUS VOOR DE PLEZIERVAART

In het kader van de Stedelijke Kursus voor Pleziervaart worden in de Stedelijke Visserijschool „John Bauwens”, Mercatorlaan 15 te Oostende volgende voordrachten ingericht:

- vrijdag 1 juni om 20 uur: **Meteo** Voordracht met dia's door Kapt. De-seck, verbonden aan de Hogere Zeevaartschool te Oostende.
- Vrijdag 8 juni om 20 uur: **Veiligheid op zee.** Voordracht met film door Kapt. G. Van Eeckhoutte. Commandant van de „Cdt Fourcault”. Opleidingsvaartuig van de Hogere Zeevaartschool te Oostende.

DE EVOLUTIE VAN DE OOSTENDSE VISSERSHAVEN

door Emile VROOME, oud-schepen der Vissershaven,
schepen van Financiën en oud-Volksvertegenwoordiger.

In onze wekelijkse bijdrage over de „Evolutie van de Oostendse Vissershaven” – een werk van de gewezen schepen Emile Vroome – hebben wij het deze week over een dominante periode uit onze visserij, met name de activiteiten van onze Vlaamse vissers in het toenmalig Belgisch Congo. Daarin hebben imposante figuren als John Bauwens en Arsène Blondé een voorname rol gespeeld zoals blijkt uit onderstaande lectuur.

De snelle ontwikkeling van de motorvloot geschiedde eerst ten nadele van de zeilvaartuigen die dan ook in 1927 alle verdwenen waren. De laatste eenheid van de eens zo belangrijke zeilvloot droeg toevallig de naam „Op Gods Genade”. Later ondergingen ook de stroomtreilers de onvermijdelijke weerslag van de steeds toenemende bijval van de motor. Onze vissersvloot heeft zich aldus, op het geschikte ogenblik, aan de economische omstandigheden weten aan te passen. De merkwaardige evolutie, eerst van de stoomvloot en later van de motorvloot, deed de ontoereikendheid van de toen bestaande visserijinstallaties en, in het bijzonder van de vismijn, zeer sterk gevoelen.

Reeds in 1906 liet de lokale Koophandelskamer aan het stads bestuur de noodzakelijkheid uitschijnen om de visnijverheid met moderne middelen te begiftigen, met het gevolg dat een bijzondere commissie werd aangesteld met opdracht te onderzoeken wat daartoe best kon gedaan worden. In haar verslag op 19 juli 1907 maande deze commissie de stad aan tot het oprichten van een gans nieuwe en grootse vissershaven, ten oosten van de havengeul. Zijne Majesteit Koning Albert, toenmaals nog Kroonprins, die ten alle tijde een grote bezorgdheid voor onze vissers aan de dag legde, liet ook Zijn voorkeur kennen voor de zienswijze van de commissie en wees er op dat daarin een uitstekende gelegenheid zou te vinden zijn om een nieuwe wijk op te richten, waar de vissersbevolking over betere en gezondere woningen zou beschikken.

De belangstelling van deze steeds diep betreurde Vorst, was algemeen gekend omdat Hij van dichtbij de ontwikkeling van onze zeelieden volgde en door Zijn persoonlijke en geldelijke



Een oude zeilvissloep.

tussenkomst heeft aangemoedigd. Wie zou er kunnen vergeeten dat het Koninklijk Werk „Ibis” door Hem gesticht werd? Deze prachtige inrichting ten voordele van de wezen van onze vissers is een der schoonste werken die ooit door een koning verwezenlijkt werden en men herkent hierin de mildheid en de fijngevoeligheid van het hart van onze Koning-Ridder.

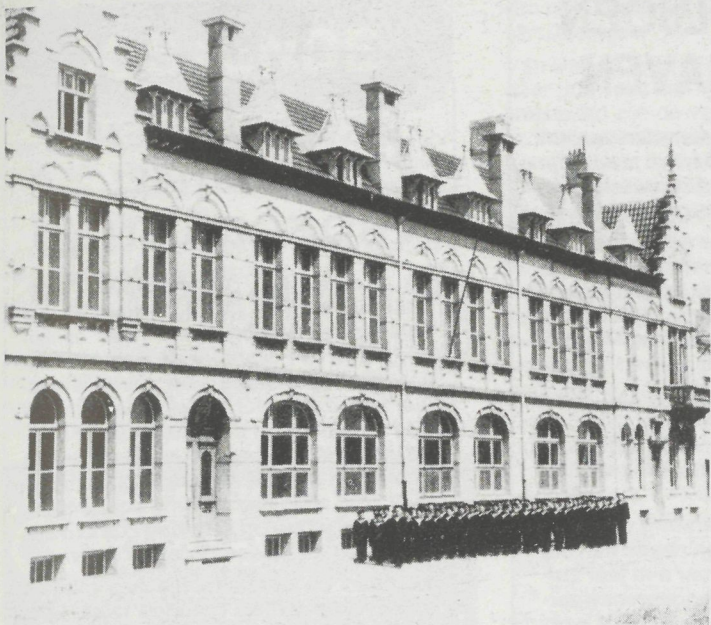
Na het sluiten van de Conventiewet van 6-12 augustus 1912, werd het voorstel van de Stad door de Minister van Openbare Werken goedgekeurd. Deze Conventie, die nog niet helemaal uitgewerkt is ten huidige dage, voorziet de verbintenis aangegaan door de Belgische Staat tegenover de stad Oostende, voor de uitvoering van een reeks werken tot uitbreiding van de haveninstellingen en ter bevordering van Oostende als Kuuroord, zulks ingevolge de wens uitgedrukt door wijlen Koning Leopold II, de grote weldoener van onze stad, die steeds het grootste belang heeft gesteld in de zeevisserij en de naarstige vissersbevolking. Het gebeurde meer dan eens dat deze doorluchtige Vorst gedurende Zijn menigvuldige bezoeken aan onze stad, een wandeling deed langs de Visserskaai om er volk en schepen en huizen te aanschouwen. Dikwijls sloeg Hij een praatje met enkele zeebonken die de Koning dan ook oprecht waardeerden en liefhadden.

Eenieder weet ook hoe groot de belangstelling was van Koning Leopold II voor de Congo, die Hij door eigen vernuft en diplomatie, zonder bloedvergieten, wist te veroveren tegen wil en dank van grote machten en mogendheden. En hier wil ik een schets geven van de weerslag van 's Konings voorbeeld in onze vissermiddens.

In het begin van de 20^e eeuw werden er, onder de bescherming van de Regering, eerste proeven genomen met het industrieel bevissen der Grote Meren ten oosten van Belgische Congo. Deze werkzaamheden werden geleid door de Rijkszeevaarkundige Commandant Goor, een grote vriend van Oostende. Jammer genoeg bleek alras dat de daar aanwezige vis zich niet tot een uitbating op industriële grondslag leende, maar rond de jaren 1911 had een maatschappij „Société d'Etudes de Pêcheries au Congo” het plan opgevat om de ten westen van Belgisch Congo gelegen visgronden te exploreren. Na ruggespraak en veel studie werd een akkoord ondertekend door dhr. Carton de Wiart, leider van voornoemde maatschappij en twee Oostendse deskundigen op visserijgebied, dhr. John Bauwens, reder, en kapitein Arsène Blondé. Eerstgenoemde stond aan het hoofd van een bloeiende, door hem gestichte en te Oostende gevestigde rederij „Pêcheries à Vapeur” (dewelke thans verdwenen is), terwijl kapitein Blondé een der meest ervaren schippers ter visserij was, die Oostende bezat. Sedert jaren doorploegde laatstgenoemde de visgronden vanaf de Spaanse kust tot aan IJsland, de Bär Eilanden en de Witte Zee. De stroomtreiler O.130 „Jacqueline”, 118 voet lang en gebouwd te Hoboken, werd ter beschikking gesteld voor de visserij in de tropen, zodat o.m. een vriesinstallatie en een ijsmachine aan boord gemonteerd werden. Het vaartuig werd eveneens voorzien van het ultra moderne kompas „Reynold and Sons” uit London. Het doel dat beoogd werd was: vis te vangen, te zouten en te bevriezen, om daarna in Congo tot voedsel verwerkt te worden

(Vervolg volgende blz.)

voor de inlandse bevolking. De „Jacqueline” zou Banana tot uitrustingshaven hebben en vandaar uit gedurende twee jaar de visserij beoefenen vóór de Congostroom.



Het Koninklijk Werk „Ibis” (Bredene-Sas).

Een aanlegpier en een fabriek voor het bewerken der gevangen vis werd te Banana terstond in gereedheid gebracht. De ganse expeditie genoot onmiddellijk de zeer gewaardeerde belangstelling van het Koninklijk Huis en Koning Albert I kwam in hoogsteigen persoon verscheidene malen naar Oostende om zich aan boord van de „Jacqueline” te laten voorlichten over de getroffen voorbereidingen.

Op 5 maart 1914 werd de dertienkoppige bemanning aangemonsterd en verliet de „Jacqueline” de haven van Oostende, onder het bevel van kapitein Arsène Blondé, stuurman Henri Beuren en machinist Alfons Van Muysen. Het was een echte hoogdag te Oostende en bijna de ganse bevolking was toegestroomd tot de haven, op het staketsel en op de zeedijk om de afvaart van de „Jacqueline” met de meeste geestdrift te begroeten.

Vóór Dungeness had het vaartuig met een geweldige storm te kampen en enkele levende varkens en kippen werden overboord geslagen. Dakar werd aangedaan om te bunkeren. De Franse dokter Legrou werd er aan boord genomen. Deze Professor, die de taal en gebruiken der zwarten kende en jaren in Congo vertoefd had, was voor de „Société d'Etudes” aangeworven geweest om, voor haar rekening, een gedeelte der aangevoerde vis speciaal te verwerken voor inlandse gebruik.

Het was ook de Oostendse Commandant Catoor, van de Congoboten, die op hetzelfde ogenblik de haven van Dakar aandeed om een vergeten medecijnkist aan kapitein Blondé te overhandigen.

Acht en twintig dagen na de afvaart uit Oostende, arriveerde de „Jacqueline” te Banana, van waaruit geregeld ter visvangst werd getogen.

Vóór de monding van de Congostroom werd geen vis gevangen. Steeds zuidelijker werd er gevist en rijke visgronden werden er ontdekt, zodat na enige tijd regelmatig op de gronden te noorden van de Walvisbaai uitgevaren werd. Te Banana werd de vis verwerkt, gezouten, gedroogd en in balen van 50 kg. verpakt om naar het binnenland verzonden te worden als voedsel voor de in staatsdienst werkende inlandse bevolking.

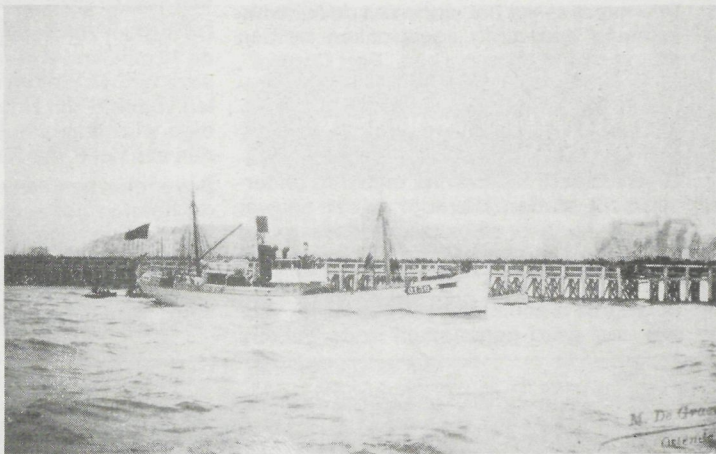
De ganse expeditie stond op het punt een groot succes te worden, bij zoverre dat zelfs de wereldfirma Lever Brothers zich aan de zaak begon te interesseren en zich met kapitein Blondé in verbinding stelde om in kennis gesteld te worden van de door hem gevangen walvissen.

Helaas, het uitbreken van de oorlog in 1914 stelde een einde aan deze zoveel belovende onderneming, die slechts één enkele schaduwzijde had gekend, nl. het overlijden te Banana, op 25 mei 1914, van matroos Blondé, broeder van de schipper, ingevolge een insectenbeet.

Op de terugreis werd weer Dakar aangedaan om te bunkeren. Schipper Blondé kreeg er echter van de Franse autoriteiten, tengevolge van de oorlogsomstandigheden, geen toelating de haven te verlaten en het verre vaderland te vervolgen, maar weldra kon hij de Franse gouverneur er toe overhalen hem toelating te verlenen dagelijks uit te varen om te vissen en de vangst op de markt van Dakar te verkopen.

De sluwe schipper maakte echter van een dezer dagelijkse tochten gebruik om te vluchten en de reis huiswaarts aan te vangen. Op 9 oktober 1914, dus enkele dagen vóór de bezetting der stad door de Duitsers, voer de O.130 de haven van Oostende binnen.

In 1920 verliet de „Boula Matari” onze haven naar Belgische Congo, maar ditmaal werd het een totale mislukking en op 18 mei 1922 kwam het schip terug om weinig later in Frankrijk verkocht te worden.



De O.130 „Jacqueline” die de eerste visserij in Belgisch Kongo verrichtte.

In augustus 1951 werd een nieuwe maatschappij, de „Société de Pêche Maritime du Congo” tot stand gebracht om de visserij op de zuid-west kust van Afrika te hervatten en ook hier traden Commandant Goor en kapitein Arsène Blondé adviserend op.

Deze onderneming, met Matadi als uitrustingshaven, is nu bezig een succes te worden. Immers waar aanvankelijk met één vaartuig gestart werd, zijn thans 4 te Oostende gebouwde trawlers, op de visgronden ten noorden van de Walvisbaai bedrijvig. Het zijn namelijk de O.139 „Noordende I”, de O.320 „Noordende II”, de O.311 „Victor Billiet” en de O.322 „René Goeman”.

Het nieuwe visserijdok

Met het oog op de Conventie van augustus 1912 werden onmiddellijk na de eerste wereldoorlog de plannen en lastenkohier van een nieuwe vissershaven opgemaakt en reeds in 1921 greep de openbare aanbesteding plaats. De werken werden in 1922 aangevangen, terwijl de aanbesteding van de nieuwe vismijn in 1928 doorging. Eindelijk werd op 14 september 1934 de vissershaven ingehuldigd en ter beschikking gesteld van het bedrijf, na talrijke moeilijkheden van technische aard, die het vertrouwen van de reders en handelaars diep geschokt hadden, en waardoor de voltooiing van dit werk grotelijks vertraagd werd.

Wat later in 1936, werd het Brandarisdok gedempt; dit was in het jaar 1900 gegraven en verwezenlijkte de aansluiting van het eerste handelsdok met de afleidingsvaart die reeds in 1820 gegraven werd. Het Brandarisdok diende hoofdzakelijk voor het meren der opzakkende of tijdelijk niet varende

(wordt vervolgd)

HALF MILJARD VOOR HAVENWERKEN TE ZEEBRUGGE WAARVAN 70 MILJOEN VOOR UITBOUW VAN VISSERSHAVEN

Zopas werd op de begroting van Openbare Werken een bedrag van ongeveer 450 miljoen fr. uitgetrokken. Dat bedrag is bestemd voor de tweede fase van het graven van dokken en het verhogen van terreinen in de achterhaven van Zeebrugge.

Volgens minister Coens gaat het hier om werken die de realisatie van het noordelijk insteekdok en van het verbindingdok tussen de zeesluis en het Boudewijnkanaal tot doel hebben.

BETERE KONTROLE OP SCHEEPSTRAFIEK

Daarnaast zal op het einde van de oude havenmuur een toren opgetrokken worden die zal dienst doen als een „Port Control”. De bedoeling is dat men een betere controle zal kunnen uitoefenen op het in- en uitgaande scheepvaartverkeer te Zeebrugge. In dat nieuwe gebouw zullen de kademeester en andere technische diensten ondergebracht worden. Hierdoor zal een nauwer contact kunnen gerealiseerd worden met het scheepvaartverkeer en de nieuwe zeesluis.

Belangrijk is echter dat ook de visserij voor een deel werd opgenomen in de werken.

Het is inderdaad zo dat de diensten van het Ministerie van Openbare Werken reeds zijn begonnen met moderniseringswerken in de vissershaven van Zeebrugge.

Hoofdzakelijk gaat het hier om het verlengen van de bestaande kaaimuur over een lengte van 250 meter. Dat is een grote noodzaak geworden gezien de bijna niet te remmen nieuwbouw van de vissersvloot in de Oosthoek.

Omzeggens alle nieuwe vissersvaartuigen die in bedrijf worden genomen, zijn bestemd voor de Zeebrugse vissersvloot en daardoor is de capaciteit van de vissershaven veel te klein geworden.

De werken zullen een investering van rond de 70 miljoen vergen en men neemt aan dat deze binnen hier en ongeveer een jaar zullen voltooid zijn zonder dat noemenswaardige wijzigingen zullen aangebracht worden aan het Prins Albertdok.

Bovendien bestaan er ook nog plannen om de huidige sorteeral van de Zeebrugse vismijn met ongeveer 2.000 vierkante meter uit te breiden en ook dat is een noodzaak gezien de voortdurend stijgende visaanvoer te Zeebrugge.

TIENJARIG BESTAAN VAN HET VISSERIJMUSEUM TE OOSTDUINKERKE

Op 22 juli 1974 werd het Visserijmuseum te Oostduinkerke, voor het eerst opengesteld voor het publiek. Binnenkort tien jaar dus, en binst deze tien jaar breidde dit museum voortdurend uit en scheerde hoge toppen, zodanig zelfs dat binnenkort de 300-duizendste bezoeker verwacht wordt. Dit zal natuurlijk met een korte plechtigheid gepaard gaan en enkele geschenken die deze bevoorrechte bezoeker zullen overgemaakt worden.

Ook nu zal er op 22 juli eerstkomende een optocht gehouden worden waarin de folkloregroepen van Oostduinkerke en Koksijde aan deelnemen. De stichter van het visserijmuseum, wijlen Honoré Loonens zal tevens herdacht worden. Anderzijds zal er ook een herdenkingsplechtigheid doorgaan voor de zovele vissers die op zee hun leven verloren en waarvan de namen op het ereperk van het visserijmuseum vereeuwigd werden.

De beheerraad van de „Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum” heeft eveneens besloten, ook dit jaar, de avondmarkten die folkloristisch getint zijn, in te richten en dit in samenwerking met het Feestcomité Oostduinkerke-dorp en met de Vereniging voor het Vreemdelingen-Verkeer.

Het is anderzijds duidelijk dat ook de visbakkers uit Nieuwpoort opnieuw van de partij zullen zijn om de lekkere gebakken verse vis, met proevtjes aan de kijklustigen te overhandigen. Op de avondmarkten zal men terug kennis kunnen maken met de oude beroepen die verband houden met de visserij. Het nettenbreien met de hand, het mandenvlechten, de klompenmaker, enz... zullen geen ontbreken.

De avondmarkten gaan elke vrijdag van de topmaanden juli en augustus door in de late namiddag tot 22 uur. Het openingsfeest begint echter reeds in de namiddag op 5 juli.

De „Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum” zullen ook dit jaar de zoekwedstrijden verder zetten. Hierin moeten een aantal vragen beantwoord worden waarvan men de juiste oplossing op het domein van het visserijmuseum zal kunnen vinden.

In concreto en tot besluit mogen we van de mensen waaraan het visserijmuseum het ontstaan te danken heeft, en aan de mensen die voor verdere bloei en uitbouw gezorgd hebben, een welgemeende dank zeggen. De visserij had dergelijk monument nodig.

E.E.G.

■ Verleden week heeft de E.E.G.-werkgroep voor Sociale Zaken te Lorient in Frankrijk, een driedaagse bijeenkomst gehouden over de veiligheid op zee. De besluiten hiervan zullen aan Brussel overgemaakt worden en kunnen wel aanleiding geven tot het verplicht maken van bepaalde veiligheidsapparatuur aan boord van de vissersvaartuigen.

■ De sluitingsdatum voor de derde ronde van de E.E.G.-subsidies voor nieuwbouw en/of modernisering van vissersvaartuigen is vastgelegd op 31 oktober 1984. Het gaat hier over vissersvaartuigen van 9 tot 33 meter. Bericht van toekenning zal vóór 30 april 1985 volgen. De aanvragen moeten wel vóór oktober binnen zijn.

TE KOOP:

Mooie BURGERSWONING

Derbylaan 9, 8400 Oostende
Tel. (059) 50 21 48

VISVERWERKENDE INDUSTRIE: VROEGER EN NU

De Koninklijke Westvlaamse Ingenieursvereniging (K.V.I.V.) werd 25 jaar geleden wederopgericht. Naar aanleiding daarvan werd door een comité van oud-voorzitters een herdenkingsjaar opgezet onder het algemeen thema „De ingenieur en de Industriële Ontwikkeling in West-Vlaanderen - Verleden en Toekomst - Wat leert ons de geschiedenis?”. Dit alles gaat door in de vorm van een colloquium op zaterdag 26 mei a.s. in het Thermea Palace Hotel te Oostende.

Een van de sprekers die een referaat naar voren zullen brengen is de heer Maurice Van den Abeele van de gelijknamige visverwerkingsfirma uit Brugge. De heer Van den Abeele zal handelen over het thema: „Visverwerkende industrie: vroeger en nu!”. Wij komen hierop t.g.t. in een volgend nummer uitvoerig op terug. Het referaat van de heer Van den Abeele is voorzien om 11.30 u.

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

★ Tijdens de werkzaamheden aan boord van de Z.121 liep men averij op. Dat gebeurde tijdens het ophalen van de stuurboordboel toen, tijdens het slingeren van het vaartuig, een korijzer tegen de ruit van de scheepsbrug sloeg waardoor deze brak. De visserij werd gewoon verder gezet.

★ Op de visgronden kreeg de Z.474 af te rekenen met motordefect. Gezien herstellen aan boord onmogelijk was werd de sleephulp ingeroepen van de Z.400. De sleep verliep normaal naar de haven van Zeebrugge.

★ De O.520 sloeg, bij het uitvaren van het Montgommerydok te Oostende, af te rekenen met schroefschade toen op een onder water drijvend voorwerp werd gestoten. Een duiker stelde vast dat twee bladen van de schroef geplooid waren. Achteraf bleek ook dat de keerkoppeling onklaar was geraakt.

HERDENKINGSKOMITEE „PASTER PYPE”

Teneinde de nagedachtenis van wijlen deze grote vissersvriend en weldoener in ere te houden zal op 1 juni a.s. om 11 u. het jaarlijks huldebetoon plaatsvinden op het kerkhof aan de Nieuwpoortsesteenweg te Oostende.

De ceremonie zal een intiem karakter hebben. Zij die het streven van Paster Pipe gekend hebben worden vriendelijk tot dit huldebetoon uitgenodigd. Bloemen mogen ter plaatse worden neergelegd.

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Meer vis dan verleden week en prijzen die voor de meeste soorten vrij hoog bleven. Wijting vooral was zeer duur en noteerde zelfs tot 97 fr. het kg., een recordprijs.

Ook kabeljauw bleef boven de 100 fr. terwijl de weer zeer schaarse rogsoorten tot 130 fr. noteerden. Haai werd weinig aangevoerd, ook deze soort kreeg weer hoge prijzen.

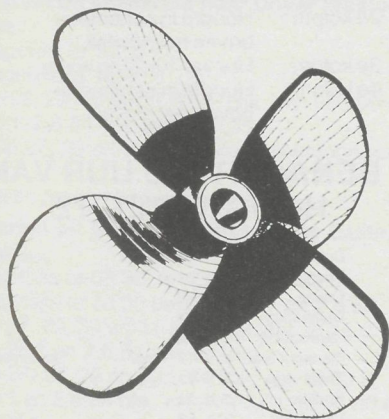
De tongen werden vooral vrijdag en maandag aangevoerd. De prijzen bleven vrij stabiel en varieerden tussen 190 en 225 fr. het kg., met middensoorten als duurste. Een paar mooie reizen



VAN VOORDEN GROEP

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

**ONZE
KWALITEIT
IS UW
KRACHT**



VORDAP

Vaste schroeven tot 4 m Ø
Mangaanbrons,
nikkelaluminiumbrons,
gietijzer en semistaal.

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

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

van het kanaal met de 2,7 miljoen van de Z.185 als uitschieter.

Van IJsland werd geen vis aangevoerd, en er is daar trouwens niet veel meer te halen want de laatste tijd zijn de vangsten beneden alles. De O.318 beproefde het dan ook in de Noordzee en deed het daar toch beter met een opbrengst van 1,4 miljoen. De vangst bestond voornamelijk uit kabeljauw, gul en koolvis.

De Westschepen kregen alleszins een flinke gemiddelde prijs voor hun vangst. Deze was weliswaar niet erg groot maar gaf toch redelijke resultaten. Kabeljauw tussen 95 fr. en 115 fr., gul tussen 40 en 80 fr. en wijting tussen 50 en 80 fr., waren de meest gebrachte en best verkochte soorten.

De aanvoer van wijting is erg klein voor het ogenblik, vandaar die steeds oplopende prijzen die dinsdag een piek bereikten van 4.880 fr. voor één ben. De kleine sortering steeg gaandeweg in prijs, werd ingezet rond de 40 fr. en liep op tot 65 fr. Rode knorhaan kreeg tussen 75 en 95 fr., dit dan voor uitzonderlijke mooie kwaliteit. De weinig roggen gingen ook weg als koekebrood Steenholk, een lang tijd misprezen vissoort, haalt nu ook regelmatig prijzen die tot bij de 40 fr. oplopen.

De aanvoer van platvis is schaar geweest. Alleen vrijdag een ruime partij die toen de prijs niet kreeg die ze verdiende. Nadien liep schol op tot bij de 80 fr. en kreeg zelfs derde slag nog tot 60 fr. en meer. Voor de platjes is de belangstelling heel wat kleiner, hier werd gewoonlijk rond de minimumprijs betaald.

De spanvissers hebben het er heel wat beter afgebracht dan de eerste keer. De hoogste opbrengst was voor de O.232/O.285 die ruim 900 bennen in de afslag brachten en 1,99 miljoen besomden.

De kleine gul vond nogal gretige afname bij de uitvoer en noteerde rond de 40 fr. Grote gul kreeg tot 60 fr. en de middensoorten tussen 47 en 55 fr. Enkele bennen wijting en kleine schelvis gingen ook hier aan hoge prijzen weg.

De kustvisserij deed het niet zo slecht als verleden week. Er kon regelmatig gevaren worden en er werd vooral platvis aangevoerd. Grote sortering was zeer duur, platjes deden het niet te best. De tongprijzen lagen hier voor de middensoorten wel iets hoger dan bij de kanaalschepen. Voor garnaal die erg weinig in de afslag te zien is, blijft men hoge prijzen betalen. Deze schommelden tijdens de voorbije periode tussen 190 en 240 fr. het kg.

VRIJDAG 18 MEI 1984

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
Z.296	12	110	1600	930.602
Z.50	7	70	500	392.054
O.118	13	120	—	356.217
NOORD				
O.705	14	400	—	1.053.514
NOORDZEE				
N706/O243	15	600	—	1.408.914
O135/O275	13	600	—	1.436.414

MAANDAG 21 MEI 1984

NOORDZEE				
O.318	16	550	—	1.416.761
O.128/279	14	550	—	1.280.358
KANAAL				
O.33	17	150	5.000	1.718.334
Z.185	17	220	8.000	2.725.599
O.217	14	30	6.000	1.333.797

O.518	13	80	8.000	1.766.688
WEST				
Z.502	8	150	—	452.262
N.3	8	220	—	978.721
N.597	5	120	—	424.122

DINSDAG 22 MEI 1984

KANAAL				
Z.583	16	150	300	1.036.388
NOORDZEE				
O.232/285	11	920	—	1.993.618
WEST				
N.40	6	140	—	528.457

WOENSDAG 23 MEI 1984

WEST				
N.709	12	180	—	496.514
KREEFTENPUT				
O.306	9	80	1.100	531.923
NOORD				
O.303	8	120	—	335.549

Verwachtingen

VRIJDAG 25 MEI

KANAAL: O.274 (20 vis - 6000 tong)
WEST: Z.596 (45 vis - 2500 tong)
IJSLAND: O.129 (200 m.)
NOORD: Z.196

MAANDAG 28 MEI

KREEFTENPUT: O.26 - O.123
WEST: N.45 - N.708 - N.752 - N.719
KANAAL: N.36 - O.206 - O.108 (75 vis - 2300 tong)
NOORD: O.141

DINSDAG 29 MEI

NOORD: O.229
OOST: O.114
WEST: O.309

WOENSDAG 30 MEI

WEST: O.35

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 17 MEI 1984

Z.92	KN	5.500	300	19	2.204.790
Z.400	KUST	200	60	2	134.120
					2.338.910

VRIJDAG 18 MEI 1984

Z.462	W	800	130		459.630
Z.484	N	—	400	11	806.770
Z.99	W	2.300	200	11	1.159.393
Z.573	KRP		80	9	430.050
Z.30	KN	3.500	200	13	1.326.359
Z.55	K	50	70	6	146.050
					4.328.252

MAANDAG 21 MEI 1984

Z.181	KRP	—	100	11	683.090
Z.525	K	600	30	7	355.210
Z.19	KN	5.000	300	30	2.300.145
Z.90	KN	6.500	340	20	3.208.390
Z.55	K	—	100	3	149.230
					6.696.065

DINSDAG 22 MEI 1984

Z.300	K	800	30	6	237.890
Z.200	KN	400	150	18	822.985
Z.589	W	1.100	100	14	704.680
Z.563	W	200	30	8	217.440
Z.560	W		35	8	194.350
Z.578	W	500	30	8	204.250
Z.580	W	500	30	8	209.400
Z.84	W	500	90	11	855.170
					3.446.165

WOENSDAG 23 MEI 1984

N.15	W	2.300	210	13	1.381.140
Z.78	W	2.000	450	10	1.374.670
Z.27	W	2.000	200	13	1.030.610
Z.189	W	500	210	13	735.018
Z.53	KN	500	250	18	1.611.240
Z.571	N	250	350	15	1.036.400
Z.418	N		400	18	941.110
Z.307	KRP		100	10	503.835
Z.126	W	700	120	18	767.645
					6.610.860

NIEUWPOORT

DONDERDAG 17 MEI 1984

GARNAAL
N.782 112 kg. 24.590 fr.

VRIJDAG 18 MEI 1984

VIS

N.512	1.564 kg.	85.352 fr.
N.590	235 kg.	26.636 fr.
N.88	228 kg.	31.243 fr.
N.788	146 kg.	28.500 fr.
N.720	822 kg.	118.168 fr.
N.349	329 kg.	32.528 fr.
N.22	315 kg.	43.437 fr.
N.736	220 kg.	2.320 fr.
N.700	537 kg.	71.679 fr.
N.575	1.694 kg.	83.748 fr.

Tien kustvaartuigen losten op de vrijdagmarkt samen 6090 kg vis, dit voor een opbrengst van 523.611 fr. Tong nr. 1 haalde 198 à 202 fr./kg en tong nr. 2 204 à 208 fr./kg. Voor tong nr. 3 of bloktong werd 222 à 230 fr./kg betaald en voor tong nr. 4 of fruitong 228 à 236 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 208 à 214 fr./kg en kleine tong 203 à 212 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 302 à 370 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 190 à 240 fr./kg, varia tegen 180 à 220 fr./kg en griet tegen 190 à 240 fr./kg. Voor grote pladijs werd 3000 à 3250 fr. de ben geboekt, voor middenslag- of drielingpladijs 2700 à 3000 fr. de ben en voor visjes 1300 à 1500 fr. de ben. Men noteerde de grote zandschar aan 1500 tot 1650 fr. de ben en de kleine zandschar aan 500 tot 600 fr. de ben. Er werd op de vrijdagmarkt een ruime belangstelling vanwege de handelaars vastgesteld en alle genoteerde prijzen konden lonend genoemd worden.

ZATERDAG 19 MEI 1984

GARNAAL
N.782 114 kg. 25.087 fr.

MAANDAG 21 MEI 1984

VIS

N.172	1.954 kg.	138.591 fr.
N.738	2.413 kg.	138.021 fr.
N.346	2.365 kg.	148.395 fr.
N.720	236 kg.	44.985 fr.
N.723	3.141 kg.	191.604 fr.
N.590	98 kg.	21.043 fr.

N.88	135 kg.	22.730 fr.
N.700	640 kg.	105.833 fr.
N.575	2.325 kg.	103.562 fr.
N.349	191 kg.	22.010 fr.
N.736	4.339 kg.	184.044 fr.
N.512	2.351 kg.	113.927 fr.

Op de maandagmarkt losten vier Westvaartuigen en acht kustvaartuigen hun vangst. Samen werd 20.000 kg vis aangevoerd, voor een brutowaarde van 1.236.785 fr. Voor tong nr. 1 werd 199 à 204 fr./kg betaald en voor tong nr. 2 204 à 208 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 234 à 246 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 242 à 248 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 240 à 247 fr./kg en kleine tong 209 à 248 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 338 à 346 fr./kg aangekocht, middenslagtarbot tegen 210 à 270 fr./kg, varia tegen 190 à 240 fr./kg en griet tegen 185 à 270 fr./kg. Er werd tong, variatie en Westvis aangevoerd, dit in zo'n danige mate dat iedere handelaar ruimschoots de voor hem nodige soorten vinden kon. Tong-schar bekam 54 à 120 fr./kg, rode soldaten 60 à 70 fr./kg, koningsvis 156 à 194 fr./kg en rob-aard 60 à 75 fr./kg. Voor grote pladijs werd 3250 à 3500 fr. de ben geboekt, voor middenslag- of drieling pladijs 2750 à 3000 fr. de ben en voor visjes 1300 à 1600 fr. de ben. Alle westvis werd tegen een dure prijsnotering aan de man gebracht. Zo bekam kabeljauw 5450 à 5600 fr. de ben, gul 3000 à 5000 fr. de ben en kongel 1750 à 2250 fr. de ben. Grote wijting haalde de peperdure prijs van 3950 à 4200 fr. de ben en kleine wijting 2900 à 3100 fr. de ben. Grote zandschar werd aan 2100 à 2250 fr. de ben genoteerd en kleine zandschar aan 800 tot 950 fr. de ben. Voor moerrog werd 4800 à 4900 fr. de ben opgetekend, voor tilten 4750 à 4900 fr. de ben, voor scherpstaaften 4600 à 4750 fr. de ben en voor katrog 2300 à 2500 fr. de ben. Doorn- of speurhaai kreeg 2750 à 3000 fr. de ben als marktwaarde, zee- of zandhaai 600 à 900 fr. de ben en zeehond 2050 à 2250 fr. de ben. Voor bot werd 500 à 750 fr. de ben neergepend en voor knorhaan 750 à 900 fr. de ben. Een goede interesse vanwege de handelaars werd op de maandagmarkt vastgesteld en alle geboekte prijzen konden duur genaamd worden.

WOENSDAG 23 MEI 1984

VIS

N.88	98 kg.	20.361 fr.
N.590	159 kg.	19.437 fr.
N.22	231 kg.	24.307 fr.
N.788	73 kg.	11.752 fr.
N.512	529 kg.	58.004 fr.
N.720	227 kg.	27.762 fr.

GARNAAL
N.782 128 kg. 29.293 fr.

Slechts zes kustvaartuigen losten op de woensdagmarkt hun slechte weervangst. Tong nr. 1 kreeg 197 à 202 fr./kg en tong nr. 2 200 à 208 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 236 à 244 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 238 à 246 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 236 à 238 fr./kg en kleine tong 225 à 234 fr./kg. Middenslag tarbot werd tegen 230 à 280 fr./kg aangekocht, varia tegen 210 à 230 fr./kg en griet tegen 198 à 208 fr./kg. Voor grote pladijs werd 3250 à 3500 fr. de ben opgetekend, voor drieling- of middenslagpladijs 3000 à 3250 fr. de ben en voor visjes 2500 à 2750 fr. de ben. Robaard werd tegen 70 à 80 fr./kg geboekt, grote zandschar tegen 2100 à 2200 fr. de ben, kleine zandschar tegen 1100 à 1200 fr. de ben en bot tegen 500 à 750 fr. de ben. Voor garnaal werd opnieuw de peperdure eenheids-prijs van 224 fr./kg opgetekend.

GETIJEN TE OOSTENDE

MEI

25 vrijdag	0939	380	0339	058
	2201	368	1606	081
26 zaterdag	1036	395	0442	053
	2252	384	1705	068
27 zondag	1122	407	0534	046
	2333	398	1754	055
28 maandag	—	—	0616	039
	1200	417	1832	045
29 dinsdag	0008	411	0650	035
	1231	425	1906	040
NM 30 woensdag	0038	424	0720	034
	1300	432	1938	038
31 donderdag	0110	435	0751	034
	1332	438	2012	036

JUNI

1 vrijdag	0146	444	0825	034
	1409	440	2050	031
2 zaterdag	0228	447	0905	033
	1450	436	2133	024
3 zondag	0314	444	0949	033
	1535	427	2222	017
4 maandag	0405	436	1039	037
	1626	414	2313	014
5 dinsdag	0501	425	1132	046
	1722	401	—	—
EK 6 woensdag	0603	416	0014	016
	1826	391	1233	059
7 donderdag	0716	412	0122	021
	1939	389	1344	070
8 vrijdag	0830	415	0235	023
	2052	397	1459	070
9 zaterdag	0941	424	0345	018
	2157	411	1607	058
10 zondag	1040	432	0448	008
	2234	424	1708	041
11 maandag	1131	436	0543	000
	2343	434	1801	025
12 dinsdag	—	—	0630	000
	1215	437	1850	016
VM 13 woensdag	0028	441	0713	010
	1255	436	1935	014
14 donderdag	0113	445	0753	025
	1335	437	2019	015
15 vrijdag	0157	447	0832	039
	1416	437	2102	016
16 zaterdag	0242	444	0910	049
	1437	434	2145	014

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

BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE :

Duinkerke	0 h 07	voor	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

	21 mei	22 mei	23 mei
Lappen	190 195	198	202 204
Grote	198 210	208	207 215
3/4	190 226	222 236	218 224
Bloktongen	190 232	234 251	238 250
Vóór-kleine	200 224	280 231	221 235
Kleine	200 210	.....	208
Slips	190 210	.....	206

ZEEBRUGGE

	21 mei	22 mei	23 mei
Grote	198 211	199 204	212 206
Bloktongen	204 224	200 205	205 206
Fruittongen	198 257	213 222	218 213
Schone kleine	199 258	216 226	224 220
Kleine	198 234	206 217	203 200
Tout petit	199 228	200 206	193 200
Slips	197 210	195 201	169 195

NIEUWPOORT

	21 mei	22 mei	23 mei
Tong I	199 204	.....	197 202
Tong II	204 208	.....	200 208
Tong III	234 246	.....	236 244
Tong IV	242 248	.....	238 246
Tong V	240 247	.....	236 238
Kleine tongen	209.218	.....	225 234

PLADIJS

OOSTENDE

	21 mei	22 mei	23 mei
Platen	65 86	72 75	24 25
lek (groot-klein) ...	61 73	.....	23 25
Derde slag	46 61	36	23 24
Platjes	26 32	.....	13 13

ZEEBRUGGE

	21 mei	22 mei	23 mei
I	72 80	82 67	43 52
II	77 90	68 70	48 52
III	74 78	48 54	44 52
IV	40 42	28 34	24 28
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

	21 mei	22 mei	23 mei
Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	65 70	.....	65 75
Platjes	26 32	.....	50 55
Drielingen	55 60	.....	60 65

OOSTENDE-DOVER

UURTABEL DER OVERVAARTEN

Voor de week van 27.05 tot 2.06.84

SCHEPEN

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 10.05 (1)
- Dagelijks te 13.50 u. (2)
- Op 28, 29, 30 en 31.5.84. bijk. afv. te 6.00 u.
- Op 1, 2.6.84 bijk. afv. te 7.35
- (1) Op 27, 30 en 31.5.84 geen reservatie voor auto's.
- (2) geen reservatie voor auto's.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 08.30, te 15 en te 20.30 u.
- Dagelijks te 18.00 behalve op 1 en 2.6.84
- Op 27, 29, 30 en 31.5.84 bijk. afv. te 11 u.
- Op 28.5 en 2.6.84 afv. te 12 u.
- Op 27, 28, 29 en 30.5.84 bijk. afv. te 23 u.
- Op 1 en 2.6.84 bijk. afv. te 00.01, te 05.00 en te 17.00 u.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:

- Dagelijks te 01.30 en te 05.15 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks:

- Dagelijks te 11.40 u. (1)
- Dagelijks te 15.30 u. (2)
- Dagelijks te 18.30 u.
- (1) Op 2.6.84 geen reservatie voor auto's
- (2) Op 27.5.84 geen reservatie voor auto's

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 01.00, te 13.00, te 19.00 en te 22.00 u.
- Dagelijks te 04.00 en te 07.00 u., behalve op 27.5.84
- Op 1 en 2.6.84 bijk. afv. te 10.00 u.
- Dagelijks te 16.00 u., behalve op 1.6.84

Afvaarten uit Folkestone:

- Dagelijks te 22.45 u.

JETFOIL

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 08.40, te 12.00, te 13.55, en te 16.35 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende:

- Dagelijks te 10.35, te 13.20, te 15.20, en te 17.50 u.

NEEM DE MAGNESIUM WAAR HIJ IS

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



▲ Apollinaris ▲
het water dat ijzer doet verteren.

NEDERLAND

■ Het Nederlandse Propagandafonds, zowat de tegenhanger van het Belgisch Propaganda-comité voor meer Visverbruik, heeft uit de kas van het Nederlands Produktschap voor vis en visserijproducten, 50 duizend gulden gekregen, hetzij het equivalent in onze munt van 900 duizend B.fr. waarmede onder meer ook een video-film over de Nederlandse visserij zal gemaakt worden. In België beperkt men zich gewoonlijk tot wat visbakken op kermis. Men beschikt er anderszijds wel niet over zulke ruime middelen als in Nederland.

■ Volgens een mededeling uitgaande van de Nederlandse Staatssecretaris Ploeg, ter gelegenheid van zijn bezoek aan de „Open Dag” van de vissershaven Lauwersoog, zal het thuispellen van garnaal met ingang van 1 maart 1985 nog niet verboden worden, maar zou er meer aandacht aan de hygiëne besteed worden. Een stelling die door de betrokken sector van het Nederlands Produktschap voor de vis en visproducten ten zeerste aanbevolen wordt.

E.E.G.

■ Bij E.E.G.-verordening van 18 mei is de visserij op garnaal in de wateren van de ICES-deelgebieden Va (E.E.G.-zone) en XIV (E.G.-zone) door vaartuigen die de vlag van Frankrijk voeren of die in Frankrijk zijn gerigistreerd verboden, alsmede het aan boord houden, de overlading en het lossen van garnaal welke door vermelde vaartuigen gevangen is in deze deelgebieden.

■ Volgens een verordening van de E.E.G. van 15 mei jl. worden de autonome rechten van het gemeenschappelijk douanetarief geschorst van 1 juli 1984 tot en met 30 juni 1985 voor zwarte heilbot, vers gekoeld of bevroren, in gehele staat, ontdaan van kop of in moten gesneden; voor steur, vers, gekoeld of bevroren, ook ontdaan van kop of in moten gesneden, bestemd om te worden verwerkt; voor hom bevroren, kuit vers, gekoeld of bevroren; kuit gezouten, gepeld of gewassen.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	21/05	21/05	21/05	21/05	22/05	22/05	22/05	22/05	23/05	23/05	23/05	23/05	23/05	23/05	21/05	23/05
Tarbot groot	360	395	360	319	377	329	335	325	388	294	340	338	346	.....	.....	.....
Tarbot middel	295	310	320	375	259	230	298	280	317	248	309	210	270	230	280	.....
Tarbot klein	105	245	287	298	230	180	228	246	269	228	276	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot	235	260	189	238	261	241	246	.....	.....	233	288	185	270	198	208	.....
Griet middel	210	232	165	154	227	231	240	.....	.....	166	239	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	170	185	81	112	.....	117	147	.....	.....	130	187	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	73	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	34	60	.....	.....	.....	.....	.....	28	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	91	130	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	65	81	.....	.....	45	103	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	37	58	.....	.....	37	62	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	37	54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	101	130	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	.....	.....	.....	.....	.....	100	110	.....	.....	.....	.....	95	97	.....	.....	.....
Rog	.....	133	127	.....	.....	100	107	.....	.....	92	109	96	98	.....	.....	.....
Tilten	94	113	137	130	.....	93	94	.....	.....	97	89	.....	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart	74	94	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	92	95	.....	.....	.....
Halve Mans	68	115	100	83	.....	80	82	.....	.....	80	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	87	79	.....	81	86	.....	.....	47	75	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	31	39	38	33	.....	43	45	.....	.....	15	37	46	50	.....	.....	.....
Kabeljauw	92	117	94	96	85	116	83	86	66	81	87	79	109	112	.....	.....
Gul (groot)	75	85	80	85	49	78	86	.....	56	70	53	79	100	.....	.....	.....
Gul (middel)	57	66	61	66	43	65	46	57	48	67	40	56	60	.....	.....	.....
Gul (klein)	30	58	36	39	31	60	29	.....	26	53	32	35	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	160	300	142	305	140	269	140	269	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	74	89	53	84	63	97	81	73	68	70	50	65	79	84	.....	.....
Wijting klein	43	65	27	58	62	65	61	65	40	48	37	44	58	62	.....	.....
Schar	24	31	36	38	20	21	30	32	20	26	21	16	19	45	22	44
Steenschol	35	149	15	107	18	146	57	147	31	149	23	118	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	58	67	50	52	.....	67	71	.....	70	80	.....	.....	12	18	.....	.....
Hondshaai	27	46	.....	.....	44	.....	.....	.....	45	48	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	34	42	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	26	52	.....	.....	19	41	.....	.....	.....	.....	.....	54	120	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	20	41	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	231	258	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	34	41	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	67	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	71	83	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	160	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	167	177	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	156	194	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	26	24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13	.....	41	45	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	15	10	15
Rode Poon (roobaard)	35	67	56	58	76	55	49	.....	47	50	60	75	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	32	96	11	14	70	12	10	13	.....	.....	15	18	70	80	.....	.....
Rode knorhaan	20	29	.....	.....	.....	.....	.....	38	78	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	31	21	.....	23	26	.....	.....	12	27	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 15 mei** werd aangevoerd: 1.820 kg tong; 17 kisten tarbot en griet; 94 kisten kabeljauw; 58 kisten wijting; 41 kisten schol; 17 kisten schar en 2 kisten makreel en 121 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

grote tong 12,12-10,29; grootmiddel tong 11,84-10,15; kleinniddel tong 12,25-10,26; tong één 12,96-10,46; tong twee 11,53-9,89; tarbot 15,64-15,21.

Per 40 kg.:

tarbot 598-360; griet 514-272; kabeljauw één 160; kabeljauw drie 246-154; kabeljauw vier 176-160; kabeljauw vijf 156-86; schol één en twee 206; schol drie 190-170; schol vier 126-75; wijting vier 108-86; makreel twee 120-70; hor-smakreel 14-8; schar 110-50; rode poon 140-86, bot 27, steenbolk 60-59; poontjes 29-26; wolff 130-120 en tongschar 210-128;

De besommingen waren:

HD 60 f 4.700; VD 6 f 1.300; VD 18 f 4.700; VD 19 en VS 73 f 8.500; VD 20 f 2.000; VD 53 f 1.750; WR 138 f 4.100; YE 25 f 1.200; IJM 3 en IJM 27 f 4.100; IJM 27 f 4.100; IJM 7 f 5.000; één Deens vaartuig de RI 423 met 6.200.

Aan de **woensdagmarkt van 16 mei** werd aangevoerd: 7.005 kg tong; 25 kisten tarbot en griet; 121 kisten kabeljauw; 56 kisten wijting; 104 kisten schol; 49 kisten schar en 3 kisten makreel en 41 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

heilbot 15,43; tarbot 17,62-15,98; grote tong 12,51-10,93; grootmiddel tong 11,72-10,60; kleinniddel tong 12,17-10,54; tong één 12,99-11,05; tong twee 11,65-10,65.

Per 40 kg.:

tarbot 621-362; griet 520-252; kabeljauw drie 260-224; kabeljauw vier 224-160; kabeljauw vijf 158-76; schol één 162; schol twee 170; schol drie 170-124; schol vier 90-78; wijting vier 92-82; schar 106-45; rode poon 150-80, bot 27-26; inktvis 518; steenbolk 58-35; poontjes 26; makreel twee 104-86.

Aan de **maandagmarkt van 21 mei** werd aangevoerd: 7.150 kg tong, 112 kisten tarbot en griet, 1.307 kisten kabeljauw, 53 kisten koolvis, 386 kisten schelvis, 235 kisten wijting, 530 kisten schol, 160 kisten schar, 5 kisten makreel en 316 kisten diversen. Vanuit de Ierse Zee werd per container aangevoerd: 12.515 kg tong.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

heilbot 18,02-17,03, tarbot 15,22-13,37, grote tong 12,99-11,37, grootmiddel tong 11,69-10,68, kleinniddel tong 11,69-10,68, tong één 12,31-11,40, tong twee 11,89-10,18, zalm 19,60-10,40.

Per 40 kg:

steenbolk 51-41, rode poon twee 142-100, rode poon drie 76-48, poontjes 45-26, hor-smakreel 13,00-10,40, inktvis 462, koolvis vier 60-50, leng 104, tarbot 572-328, griet 500-213, kabeljauw één 260-168, kabeljauw twee 200-130, kabeljauw drie 154-100, kabeljauw vier 152-104, kabeljauw vijf 132-60, schelvis één 122, schelvis twee 130-102, schelvis drie 122-84, schelvis vier 92-56, schol één 160-148, schol twee 162-140, schol drie 154-114, schol vier 92-57, wijting vier 116-74, schar 94-30, makreel twee 120-60, tongschar 120-60, tongschar 256-109, hammen zonder kop 330-156, roggen 220-196.

De besommingen waren, in guldens:

KW 4 en KW 149 28.300, KW 22 36.600, KW 25 42.100, KW 34 59.100, KW 36 56.400, KW 51 en KW 221 26.600, KW 88 14.000, KW 113 12.900, KW 145 18.900, KW 167 12.300, KW 173 en KW 214 47.400, KW 189 25.900, UK 138 26.400, IJM 7 3.300, IJM 44 20.500, IJM 154 22.700.

LAUWERSOOG

Maandag 14 mei werden er door 23 schepen ruim 4.000 kisten in de hal geplaatst, waaronder 2.100 kisten kabeljauw/gul.

De kleine torren gul bracht tot f 2,23 per kg. op, kabeljauw V f 3,03-2,77, middel gul f 3,20-3,45 en grote gul f 3,81-3,41.

Van een Deen werd voor de grote kabeljauw boven de vijf gulden betaald. Kleine schol al naar grootte werd verhandeld voor f 2,53-2,25 per

kg. Schol III leverde rond de f 3,35 per kg. op, schol II f 3,34-3,22 en schol I f 3,47-3,18.

Bij de tongen konden de lappen tot boven de twaalf gulden verkocht worden. De grootmiddel lag op f 11,48-11,01 en de kleinniddel op 11,78-11,31. Grotere verschillen waren er bij de tong I met prijzen van f 11,80 tot 12,84. Voor de slips bleef de klok op f 11,50-11,90 staan.

Tarbot van een Deense kotter ging over in andere handen voor f 14,75-10,09 al naar soort. Het resultaat voor de Deen bestond uit een opbrengst van f 129.074. Bij de platviskotters was het hoogste resultaat f 56.208 en bij de spanvissers f 51.653.

Dinsdag ruim 400 kisten waarvan weer een behoorlijke partij tongen van Duitse schepen. De grootmiddel lag iets steviger in de markt. De kleine soorten iets lager.

Aan de woensdagmarkt verschenen 9 schepen waarvan twee Denen met tarbot. Aan de Duitse schepen werd er 6 ton tong in de markt geplaatst. Voor de kleinniddel tong bleef de klok nu op f 11,18-11,14 staan. De overige soorten bleven gelijk aan voorgaande dagen. Tarbot IV zakte tot f 9,16.

Drie spanvissers, een Deen en een paar kleine schepen plaatsten donderdag 1.900 kisten in de visafslag, met het vooruitzicht dat er vrijdag nog tien spannen konden binnenlopen bleef de kabeljauw toch op een redelijke prijs.

Kleine torren gul, een paar centen onder de twee gulden. Kabeljauw V leverde f 3,04-2,68 per kg. op, de middelgul f 3,22-3,40 en de grote gul f 3,80-3,66. Kleine tarbot van een Deen bracht nu zestig cent per kg. meer op.

Vrijdag een topdag met in totaal 295.965 kg. vis en garnalen. De opbrengst betekende een nieuw dagrecord nl. f 925.065,97. Deze hoeveelheid in de markt geplaatst door 38 schepen bestond o.a. uit 209 ton kabeljauw.

De vangsten van de spanvissers waren vijf en zeshonderde kisten met één uitschieter van één duizend kisten. De kleine torren gul lag nu op f 1,82-1,30. Kabeljauw V bracht f 2,73-2,22 per kg. op, middelgul f 2,94-2,48 en grote gul f 3,94-2,66.

Van een Deen bracht kabeljauw f 4,63 per kg. op. Ook deze dag ton opbrengsten van f 11,21-12,17 per kg. De aanvoer van schol was matig. De schol I liep op tot f 3,75 en schol II tot f 3,63 per kg.

De garnalen aanvoer bleef beperkt tot 7.877 kg. Werd in voorgaande weken voor de pellerij garnalen tot boven de twintig gulden betaald, deze week kwam op dinsdag reeds een daling in de opbrengst. Al naar grofte werd er van f 13,50-17,32 betaald. De daling bleef doorzetten tot opbrengsten op vrijdag van f 8,93-12,05. Slechts enkele schepen konden vijf in zeshonderd kg. in de markt plaatsen.

De weekaanvoer bestond uit 7.877 kg. garnalen en 579.242 kg. vis. Werd voor twee weken voor het eerst een resultaat boven de twee miljoen gulden behaald, deze week kon dit resultaat wederom verbeterd worden met een weekomzet van 2.283.371.

Aanvoer en prijzen visafslag Lauwersoog over week 14/5 t/m 18/5.

Pelling garnalen	7.877 kg.	8,93 - 17,32 per kg.
Tong	30.539 kg.	11,01 - 12,17 per kg.
Tarbot	26.161 kg.	9,72 - 15,24 per kg.

(Vervolg volgende blz.)

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 14-5 t.e.m. 18-5-1984

Door 104 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
48.193 kg.	Tong	f 559.478,47	van f 11,61
15.797 kg.	Tarbot	f 185.448,61	van f 11,74
126.390 kg.	Schol	f 325.043,02	van f 2,57
44.820 kg.	Kabeljauw	f 111.911,69	van f 2,50
5.457 kg.	Griet	f 50.119,29	van f 4,18
19.590 kg.	Schar	f 25.132,06	van f 1,28
12.725 kg.	Wijting	f 16.806,14	van f 1,32
215.555 kg.	Diversen	f 1.058.029,02	
488.527 kg.		f 2.331.968,30	

NEDERLAND

Griet	2.748 kg.	6,80 - 11,15 per kg.
Tongschar	1.108 kg.	2,22 - 4,41 per kg.
Schol	56.887 kg.	1,52 - 3,75 per kg.
Kabeljauw	361.323 kg.	1,36 - 5,12 per kg.
Wijting	4.862 kg.	1,24 - 2,46 per kg.
Schelvis	6.693 kg.	1,37 - 2,88 per kg.
Schar	11.327 kg.	0,90 - 1,67 per kg.
Bot	11.368 kg.	0,65 - 0,97 per kg.
Leng	59 kg.	1,75 - 2,76 per kg.
Poon	2.716 kg.	0,65 - 4,01 per kg.
Heek	49 kg.	3,80 - 4,78 per kg.
Koolvis	32 kg.	2,64 - 3,32 per kg.
Krab	484 kg.	0,72 - 3,13 per kg.
Inktvis	14 kg.	3,51 - 6,19 per kg.
Steenbolk	197 kg.	0,65 - 0,70
Zeewolf	376 kg.	2,62 - 3,63
Vleet	60	3,06 -
Diverse soorten zeevis	61.724 kg.	0,16 - 12,03 per kg.

Harder	7	22	3,14
Steenbolk	8.037	5.446	0,68
Mullen	592	4.129	6,97
Hammen	93	1.448	15,57
Paling	13	174	13,40
Diversen	30.333	142.754	4,71
Krabben	96	175	1,83
Kommeraal	27	91	3,39
H. Makreel	9.496	2.262	0,24
Zonnevis	14	114	8,18
Krab. poot	72	354	4,92
TOTAAL	196.910	834.664	

Schol 1 (O)	23	85	3,70
Schol 2 (O)	173	669	3,87
Schol 3 (O)	1.228	3.627	2,95
Schol 4 (O)	2.640	4.354	1,65
Krab	18	17	0,95
Inktvis W	50	35	7,01
Steenbolk	150	169	1,13
Mullen	5	25	4,99
Paling	6	75	12,49
Diversen	€	93	15,53
TOTAAL	7.407	28.333	

VRIJDAG 18 MEI 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	2.965	34.426	11,61
Tong gm	8.080	89.266	11,05
Tong km	7.618	87.472	11,48
Tong I	7.618	88.983	11,68
Tong II	2.275	26.297	11,56
Tarbot I	1.826	28.843	15,30
Tarbot II	1.012	13.968	13,80
Tarbot III	2.449	27.598	11,27
Tarbot IV	1.909	18.110	9,49
Tarbot afw	144	1.074	7,46
Griet I	1.320	15.646	11,85
Griet II	2.787	21.743	7,80
Schol 4 (G)	800	1.624	2,03
Kab 1 (G)	624	2.204	3,53
Kab 2 (G)	4.202	13.937	3,32
Kab 3 (G)	11.053	34.238	3,10
Kab 4 (G)	9.298	26.384	2,84
Kab 5 (G)	14.844	22.324	1,50
Kab (afw)	37	19	0,50
Wijt. 3 (G)	18.497	28.677	1,55
Schar 1/D	7.709	10.151	1,32
Poon gr	652	1.211	1,86
Poon 1	4.635	7.416	1,60
Poon 2	13.997	8.444	0,60
Poon Zw	488	107	0,22
Rog I	241	1.255	5,21
Rog II	317	1.166	3,68
Koolv. 1 (G)	14	33	2,39
Schel. 3 (G)	20	59	2,94
Bot	823	594	0,72
Zalm-forel	11	168	15,25
Tongschar	388	1.965	5,06
Schol 1 (O)	1.515	5.086	3,36
Schol 2 (O)	6.332	21.837	3,45
Schol 3 (O)	42.778	117.164	2,74
Schol 4 (O)	55.911	89.952	1,61
Haai + P	1.158	4.153	3,59
Krab	314	518	1,65
Inktvis W	106	945	8,91
Inktvis ZW	77	200	2,60
Steenbolk	7.832	8.365	1,07
Mullen	360	2.911	8,09
Kreeft	2	19	9,37
Hammen	17	271	15,92
Paling	4	13	3,21
Diversen	46.994	301.976	6,43
TOTAAL	292.053	1.168.811	

VLISSINGEN

VRIJDAG 18 MEI 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	3.885	46.818	12,05
Tong gm	8.789	98.505	11,21
Tong km	4.349	7.547	11,39
Tong I	6.031	70.805	11,74
Tong II	1.703	19.599	11,51
Tarbot I	1.656	25.816	15,59
Tarbot II	1.198	16.082	13,42
Tarbot III	1.604	17.464	10,89
Tarbot IV	665	6.415	9,65
Tarbot afw	26	206	7,91
Griet I	2.009	24.363	12,13
Griet II	1.647	13.257	8,05
Schol 1 (G)	1.648	6.096	3,70
Schol 2 (G)	4.515	14.350	3,18
Schol 3 (G)	13.047	41.448	3,18
Schol 4 (G)	14.813	29.675	2,00
Kab 1 (G)	869	3.323	3,82
Kab 2 (G)	2.087	6.985	3,35
Kab 3 (G)	6.605	19.417	2,94
Kab 4 (G)	11.624	31.940	2,75
Kab 5 (G)	14.247	21.568	1,51
Kab (afw)	31	32	1,02
Wijt. 3 (G)	4.226	11.469	2,71
Wijt. 4 (G)	4.284	6.201	1,45
Schar 1	5.372	7.783	1,45
Tongschr 1	855	5.310	6,21
Tongschr II	3.079	12.369	4,02
Zeebaars	153	3.158	20,64
Tng besch.	21	39	1,68
Poon gr	1.334	3.562	2,67
Poon 1	5.336	6.121	1,15
Poon 2	3.017	1.427	0,47
Rog I	72	365	5,07
Rog II	125	625	5,00
Rog III	183	505	2,76
Koolv. 3 (G)	19	57	3,02
Koolv. 4 (G)	85	183	2,15
Schel. 2 (G)	5	21	4,27
Schel. 3 (G)	27	99	3,67
Bot	9.062	7.953	0,88
Zalm-forel	5	82	16,35
Haai + P	607	2.137	3,52
Haai - P	3	2	0,55
Zandhaai	694	652	0,94
Inktvis W	155	1.537	9,92
Inktvis ZW	3.165	5.898	1,86
Kuit/Lever	1	3	3,48

BRESKENS

Aanvoer over de week van 13 t.m. 19 mei 1984

Gemidd. prijs per kg.

848 kg. export garnalen	voor f	14,10
4.416 kg. pellerij garnalen	voor f	14,41
130 kg. bot	voor f	0,67
1.972 kg. schar	voor f	1,36
15.511 kg. schol	voor f	2,57
6.480 kg. tong	voor f	11,48
1.152 kg. tarbot	voor f	12,39
985 kg. griet	voor f	9,78
11.597 kg. kabeljauw	voor f	2,52
2.387 kg. wijting	voor f	2,86
2.508 kg. poon	voor f	1,85
31 kg. haai	voor f	4,22
30 kg. ham	voot f	18,27
217 kg. baars en herder	voor f	20,68
221 kg. tongschar	voor f	5,72
578 kg. inktvis	voor f	2,27
1.453 kg. bolk	voor f	1,15
21 kg. koolvis	voor f	3,50
47 kg. paling	voor f	13,09
220 kg. horsmakreel	voor f	0,19
64 kg. krabben	voor f	1,42

GOEDEREDE

DONDERDAG 17 MEI 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	93	1.027	11,05
Tong gm	218	2.524	11,58
Tong km	187	1.987	10,62
Tong I	214	2.472	11,55
Tong II	138	1.561	11,31
Tarbot I	9	159	17,68
Tarbot II	30	406	13,54
Tarbot III	60	670	11,16
Tarbot IV	55	522	9,50
Griet I	14	164	11,68
Griet II	105	796	7,58
Kab 2 (G)	28	118	4,21
Kab 3 (G)	160	661	4,13
Kab 4 (G)	120	448	3,73
Kab 5 (G)	499	1.038	2,08
Wijt. 3 (G)	300	608	2,03
Schar 1/D	149	303	2,03
Poon gr	17	35	2,03
Poon 1	80	139	1,74
Poon 2	467	337	0,72
Rog II	1	2	2,42

NIEUWE KAART DER VLAAMSE BANKEN

De nieuwe kaart der Vlaamse Banken, bijgewerkt tot einde 1983, is vanaf heden te bekomen ter DRUKKERIJ VAN HET NIEUWSBLAD VAN DE KUST, HENDRIK BAELSKAAL 30, OOSTENDE en mits comptante betaling.

VLAGGETJESDAG IN NEDERLAND EN OPENING VAN DE VANGST OP DE MAATJESHARING

Op 1 juni mag de visserij op de nieuwe haring in Nederland gestart worden. Dit is altijd een heugelijke gebeurtenis bij onze Noorderburen en dit gaat, enkele dagen vooraf, met feestelijkheden gepaard, de zogenaamde vlaggetjesdag. Ditmaal gebeurt dat in Scheveningen op zaterdag 26 mei.

De jacht gaat op de groene haring (of maatjesharing) in het noordelijk en centraal gedeelte van de Noordzee. Het gaat dit jaar om een kontingent van 11 duizend ton omdat de marinebiologen heel wat gunstiger adviezen gaven wat het herstel van de haringstocks betreft, dan verleden jaar.

Toch nog altijd aan de lage kant voor de grote Nederlandse hekreiler- en hekreilerdiepvriesvloot met daaraan toegevoegd nog verscheidene haringkotters.

De haring van de zuidelijke Noordzee, waarin ook België een contingent toegewezen krijgt, wordt voor de vangst doorgaans slechts op 1 oktober vrij gegeven. De haring is amper enkele maanden later van goede kwaliteit.

Voor het wegvissen van het aan Nederland toegerekend kwotum mag men vissen tot 31 juli. We betwijfelen het echter of dit kwotum voldoende ruim is om de uitzonderlijk goed uitgeruste moderne Nederlandse haringvloot, bezigheid te verschaffen tot deze einddatum.

Start de haringrace op 1 juni, dan verwacht men de eerste „nieuwe” tegen 4 juni te Katwijk-aan-zee. De haring wordt thans licht diepgevroren, kwestie van het fameuse haringwormpje. De meeste haring krijgt deze beurt aan boord van het vaartuig, zodat men aan wal onmiddellijk met het ontdoeien kan beginnen en met het klaarstomen van de zo gegeerde Hollandse maatjesharing, waarvoor, onder meer ook reeds verleden jaar een zeer grote verbruikspromotiekampagne doorging, zowel in eigen land als in het buitenland.

Dit jaar zal dit natuurlijk eveneens het geval zijn, waarbij er haringkostuumpjes en majorettenkorsen bij te pas zullen komen. Kwestie van publiciteit voor hun oerdegelijke producten blijft onze noorderbuur inderdaad nooit bij de pakken zitten.

Overaanbod van nieuwe haring zal prijs drukken.

Men zal zich waarschijnlijk onmiddellijk de vraag stellen hoe men thans reeds van een overaanbod van „Nieuwe” haring kan spreken, vermits men in feite nog niet kan weten of er overaanbod zal zijn.

Het te verwachten overaanbod zit hierin, dat nog heel wat „Nieuwe” haring, gevangen in 1983, in de diepvriezen opgeslagen zit en dat deze nu natuurlijk ook op de markt zal komen.

Dit zal begrijpelijk een invloed hebben op de prijsvorming van de nieuw aangevoerde haring. Voegt men daarbij dat dit jaar, alleen reeds door Nederland een kontingent van 11 duizend ton mag aangevoerd worden, hetgeen een veelvoud is van het kwotum van 1983, dan zal dit ook wel een invloed op de prijsvorming hebben.

Dat de bedrijfsinstanties in Nederland een grote promotiekampagne gevoerd hebben en nog zullen voeren voor een verhoogde afzet van de maatjesharing, zal dus zeker wel op haar plaats gekomen zijn. Gelukkig maar!

Al met al gewaagt men thans reeds dat de „nieuwe” zal geveild worden tussen de één en anderhalve gulden, hetzij in onze munt tussen ongeveer 18 en 27 B.fr. Toch heel wat minder dan vorig jaar. Indien de aanvoer echter hoog genoeg ligt, kan het toch nog lonend worden.

Een mindere afslagprijs kan dan, omgekeerd ook voor een grotere afzet zorgen, waardoor het „maatje” beterkoop kan aangeboden worden aan de verbruiker. Zo gezien is men nooit ten einde gesproken in het afwegen van „voor” en „tegen”.

Na wat het bedrijf, op gebied van promotiekampagne voor meer verbruik, onder meer tot in Japan gepresteerd heeft, in het bijzonder dan voor makreel en tussenin voor de haring, en eveneens in andere landen, na het uitvallen van de afzet in Nigeria wegens deviezentekorten in dit land, zal wellicht nog méér dit jaar haar vruchten afwerpen.

De 11 duizend ton „nieuwe haring” kunnen er naderhand 20 duizend ton worden, want het eerste cijfer is slechts voorlopig. Optimisten menen dat zelfs deze 20 duizend ton haar weg zou kunnen vinden, vooral dan door een verhoogde consumptie in het eigen land. Het is echter zo dat een bepaalde vissoort, zo het verbruik hiervan opgevoerd wordt, het verbruik van andere vissoorten in de weg moet staan.

Dit is zowel het geval met het vers, het licht gezouten als met het gerookt produkt. In dit laatste verband is dit zeker het geval tussen de makreel en de haring.

Het zijn dus nieuwe landen die moeten bewerkt worden kwa afzet en we moeten toegeven dat het Nederlands bedrijf hierin wel reeds heel wat punten heeft gescoord en wellicht nog zal scoren. Hieraan zou het Belgisch bedrijf zich gerust mogen spiegelen.

Volledig haringherstel in de Noordzee.

Het is nu een uitgemaakte zaak dat de haringstand in de Noordzee zich compleet hersteld heeft. Alhoewel de schattingen in honderdduizenden tonnen hier en daar wel nog uiteen liggen, wordt algemeen aangenomen dat we zouden op hetzelfde peil zitten als in de beginjaren 1960, toen de grote uitmoording van de stapel zich voorbereide.

Dit herstel is er gekomen, tegen de wil van de haringvisserij zelf, en vooral van Denemarken dat, ook in de laatste jaren nog duizend tonnen jonge haring voor zijn kusten en in het Kattegat en Skagerrak voor vismeeldoelinden bleef vissen.

De jonge haring verplaatst zich dan naar de Noordelijke en Centrale Noordzee om tot volwassenheid te komen. De biologen hebben thans vastgesteld dat voor de Schotse kusten,

ter hoogte van Aberdeen, zich terug een groot paaigebied gevormd heeft en dit wijst er op dat ook in het noordelijk gedeelte van de Noordzee de haring zich buitengewoon goed hersteld heeft. Men spreekt thans dat er terug één miljoen ton haring in de Noordzee zou aanwezig zijn, terwijl men dat op het laatst van 1976 op nog geen honderd duizend ton schatte.

Donderdag 24 mei: belangrijke dag voor de haringvisserij

Op donderdag 24 mei, te laat om nog de uitslag in deze uitgave te publiceren, zal de Commissie te Brussel, op voorstel van de Internationale Raad voor Onderzoek van de Zee zich uitspreken over de kwota haring in 1984 in de verscheidene gebieden van de Noordzee zullen mogen gevist worden.

Verleden jaar in december werd daaromtrent reeds de verdeelsleutel in „ten honderd” voor de verscheidene haringvissende landen vastgelegd.

Dit luidde 27,6 % voor Nederland, voor Groot-Brittannië 24,15 %, voor Denemarken 21,15 %, 13,8 en 13,3 voor Frankrijk en Duitsland. Voor België heeft men het niet in procenten uitgedrukt maar dit werd op 7 duizend ton bepaald.

Er zou nu 100 duizend ton haring voor vangst vrij gegeven worden in het noordelijk en centraal gebied van de Noordzee en 55 duizend ton in het zuidelijk gedeelte van de Noordzee.

De visserij in centraal- en in het noordelijk gedeelte van de Noordzee zou starten op 1 juni en de visserij in het zuidelijk gedeelte op 1 oktober. Nochtans moeten eerst nog de gesprekken met Noorwegen, wat de centrale en noordelijke gebieden betreffen, rond zijn, want ook Noorwegen heeft recht op een haringvisserij in de gemeenschapswateren wat dan gecompenseerd wordt door visserijrechten voor de Lidstaten in de Noorse wateren.

Speciaal voor onze noorderburen die met een verrassende grote moderne pelagische vloot zitten, zal een grote haringvisserij zeker welkom zijn. Alleen zal bijzonder dienen gewaakt te worden dat de markt niet overspoeld wordt en een goede marketing voor een goede afzet zorgt.

Zoals we reeds hoger zegden werd de Nederlandse haringvloot in gereedheid gebracht om op 1 juni te vissen. Men zal dan ook reeds op 30 mei uitvaren om vanaf de eerste minuut van 1 juni met de haringvisserij te kunnen starten.

Naderhand wordt het een „race” om als eerste op de markt te zijn met de „nieuwe”. De feestelijkheden van vlaggetjesdag zullen dan reeds een goede week achter ons liggen.

■ De nieuwe Nederlandse directeur van de Visserij is eveneens voorstander van het niet in de praktijk brengen van de verhoging van de netmaaswijdten op ton, pladijs en wijting tot 90 mm., waar doorgaans alle Producentenschappen tegen zijn. Wij blijven er echter bij dat de verhoging van netmaaswijdten (zonder natuurlijk aan overdrijving te doen) een zeer nuttige maatregel is voor de toekomst van de visserij zelf. Zal dit een tijdlang aanleiding geven tot het niet vangen van de onderste en kleine maten, dan zal dit dubbel en dik later terug gevangen worden. Dus wel toegegeven dat enkele weken of maanden iets minder zal gevangen worden en daar ligt dus het probleem waaraan zou dienen verholpen te worden.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

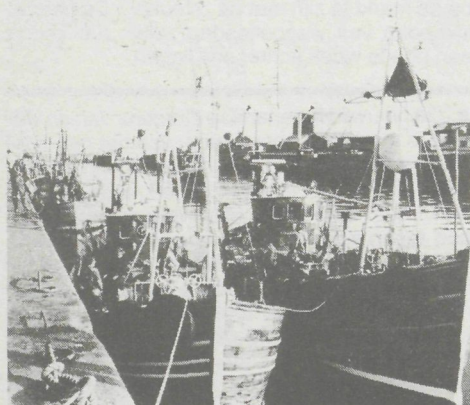
ALLERLEI

■ 16 bemanningsleden van de 24 van een Grieks vrachtschip dat Bordeaux aandeed, hebben zich tegen het lossen van 3.500 ton suiker verzet zolang hun 7 maand achterstallig loon niet uitbetaald wordt. Het zou om 3,5 miljoen B.fr. gaan. Het gaat terug om een typisch vrachtschip onder goedkope vlag. Een Griekse rederij, een Panamese vlag en een bemanning samengesteld uit 2 Indiërs, 2 Panamezen, 1 Cyprioot, 1 Syriër, 4 Pakistanezen en 14 Grieken! Behalve het niet betalen van hun loon, beklagen betrokken bemanningsleden zich over het slechte leven en ongezonde toestanden aan boord, praktisch zonder hygiënische accommodaties enz... Verleden jaar werd hetzelfde vaartuig, de „Nefel” reeds te Le Havre opgehouden, om veiligheidsredenen door gebrek aan veiligheids- en ander boordapparatuur.

■ In de visserij ligt het ten honderd van de werkongevallen heel wat hoger dan in de andere bedrijven. In 1981 was 12,5% van de vissers slachtoffer van een ongeval in Frankrijk. In Duitsland was dit voor hetzelfde jaar 13%. Tegenover het gemiddelde voor de aangesloten bij de Sociale Zekerheid dat slechts 7% draagt, toch bijna het dubbele. Door een Schotse onderzoeker werd anderzijds in een studie bewezen dat het ten honderd aan dodelijke ongevallen voor de diepzeevloot voor de periode van 1961 tot 1970 2,31 per duizend was en voor de volgende tien jaar zelfs 3,21 per duizend. Ook heel wat meer dan in de bedrijven aan land.

GROOT-BRITANNIE

■ De haringvisserij die onlangs geopend werd in het Clydegebied voor de Britse kust, is beloftevol gestart. Haring van zeer goede kwaliteit en grootte met prijzen, naar gelang de grootte, van 25 tot 43 B.fr. het kg. De kusttreilers die in span vissen mogen, naar gelang hun lengte, per week 150 tot 250 bennen per vaartuig aanvoeren, met een maximumaanvoer per dag van één vierde van het hun toegekend contingent om overaanvoer te verhinderen. Indien hun wekelijks contingent in de eerste 4 dagen niet opgevist is, mogen zij de 5de dag de rest vissen, ongeacht om hoeveel het gaat.



Twee kustvissersvaartuigen in span ingezet op de haringvisserij in het Clyde-gebied.

FRANKRIJK

■ Door het gemeentebestuur van de Franse vissershaven Concarneau werd een financiële tussenkomst gestemd voor de bouw van nieuwe vaartuigen en de modernisering van de bestaande vaartuigen. De subsidie bedraagt 1% van de kosten. Voor de nieuwbouw van 50 miljoen toch nog altijd 500.000 fr. Voor een modernisering van een paar miljoen een kleine 20 duizend fr. Toch altijd medegenomen. Opgedragen aan de gemeenteraden van Brugge, Oostende en Nieuwpoort.

■ Opnieuw werden twee Spaanse treilers door de Franse marine opgebracht. Het gaat om treilers uit Bilbao die 20 mijl ten westen van Oléron opgepakt werden en naar het Franse La Rochelle overgebracht. Deze vaartuigen beschikken wel over een vergunning maar werden in overtreding genomen wegens overschrijding

van de kwota en ... natuurlijk wegens het vissen en aan boord houden van ondermaatse vis.

■ De coöperatieve rederij, gesticht in het Franse Loctudy, heeft een eerste tewaterlating gekend van een 20,60 m. lange hekreiler, voorzien van een motor van 525 p.k. Het vaartuig kost 30 miljoen. De coöperatieve uitbating, waarbij een kans gegeven wordt aan jonge vissers, wordt speciaal aangemoedigd door de Franse staatssecretaris die de zeevisserij onder zijn bevoegdheid heeft, nl. de heer Guy Lenguange.

ALLERLEI

■ Door de F.A.O. zal van 27 juni tot 6 juni te Rome een internationale conferentie gehouden worden over de ontwikkeling en het beheer van de visvangst in de wereldzeeën. Uit 150 landen worden er 1.500 genodigden verwacht, waaronder heel wat ministers van de visserij.

WANHOPIGE ZALMVISSER KLAAGT OVERBESCHERMING ZEEROBBEN AAN

Het spreekwoord zegt inderdaad dat elk best zijn eigen pijn voelt. Dit is ook zo bij die wanhopige zalmvisser, die tenslotte zijn nood, via een open brief in een dagblad ging aanklagen. Bij zijn laatste visserij werd het zo erg, dat van 17 aan boord genomen zalmen en/of zalmforellen, er niet minder dan elf verwondingen vertoonden door aanvallen van zeerobben, en dit zodanig, dat zij niet meer commercieel konden aangeboden worden. Betrokkene beklagt zich dan ook over het verschil in opvatting en houding van de milieuverenigingen naar gelang het gaat over zeeroofdieren of landroofdieren.

De zeerob bestempelt betrokken zalmvisser als het grootst door hem gekend zeeroofdier, die zelfs, zonder door de honger gedwongen te zijn, vooral op zalm en zeeforel jaagt, evenals de ronde vis, en dit dan uit zuiver jagersplezier. Aldus worden duizenden zalmen gekwetst en verminkt achter gelaten.

Toen de landbouw te veel schade werd toegebracht door de zich te sterk ontwikkelde konijnpopulatie, voerde men de mixomatosis in en

tienduizenden konijnen en jongen werden daarvan het slachtoffer. Dit mocht dan wel van de vele milieuverenigingen. Deze wanhopige visser, die in zijn gebied met 80 duizend zeerobben te doen heeft, stelt zich voor wat het zou zijn, mochten de landbouwers met een 80 duizend gewassen verdelgers te doen hebben. Hij verwijst ook naar het schieten van wilde duiven, het vernietigen met massamiddelen van spreeuwen, enz. en het algemeen goedspreken hiervan. Alleen op zee mag er niet geraakt worden aan de rovers, aan die dieren die zelf miljoenen ton andere levende vissen vernietigen of voor het plezier dodelijk kwetsen. Moesten vele van deze milieuvrienden als eenvoudige visser het zware bestaan op zee leiden zoals alle vissers, zij zouden zeker niet meer medeheulen met een bepaalde lobby uit de milieuverenigingen, die dit dan nog dikwijls uitsluitend doen om in de belangstelling te komen.

't Wordt inderdaad tijd dat die zozegde nietsnutten, die zich milieuvrienden noemen, tot de orde geroepen worden en men er met de grove borstel op zee een einde aan stelt.

BRITSE KUSTTREILER VERGAAN

De Grimsby-kusttreiler „Wavel” kwam verleden week op de visserij, achttien mijl noordoost van Flamborough Head, aan de grond vast. Hierop volgde een ontploffing in de machinekamer en een brand. De netten werden gekapt en de drie bemanningsleden zetten zich in om de brand te blussen. Gezien ook de elektrische installatie was uitgevallen, konden geen hulpsignalen uitgezonden worden. Na vier uur slaagde de bemanning er in het vuur meester te worden. Toen begon het vaartuig water te maken en twee uur later moest de bemanning het vaartuig verlaten en in een reddingsvlot overstappen. Er waren geen andere vaartuigen in de nabijheid en men schoot rode vuurpijlen af. Na een verblijf van 4 uur in het vlot en na het afvuren van de twaalfde en laatste vuurpijl werden zij opgemerkt door een treiler met als thuishaven Bridlington. De

bemanning van de „Wavel” werd aan boord genomen en te Bridlington afgezet.

Volgens de schipper van de „Wavel” zijn er verscheidene vaartuigen voorbij gevaren die niet op het afschieten van de vuurpijlen gereageerd hebben. De Bridlington-schipper verklaarde echter dat het ook toevallig was dat hij de laatste vuurpijl opgemerkt had omdat hij zeer toevallig in die richting keek en dan nog niet gans overtuigd was. Het was inderdaad zeer klaar weder en een zee, met zon overgoten waardoor de vuurpijlen in het schelle licht moeilijk zichtbaar waren, iets waar men normaal niet aan denkt.

Men zou er dus best aan doen, wanneer men vaststelt dat er geen reactie komt op de vuurpijlen, er een bepaald aantal voor te behouden om in het aankomend donker af te schieten.

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. 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.

