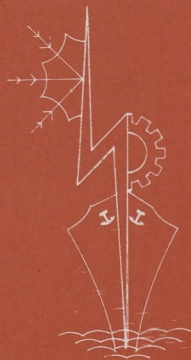

HET VISSERIJBLAD



52e JAAR – PRIJS 50 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 1 FEBRUARI 1985 – NR. 5

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



- MEKANIEK
- ELECTRICITEIT
- KOELING
- SCHEEPSBOUW

VOOR „EUROKOTTERS” TOT DE
GROOTSTE BOKKENVAARTUIGEN

S.C.A.P.

*Gratis verzorging van alle
aanvragen bij nieuwbouw*

OOK VOOR HERMOTORISATIE
EN HERSTELLING

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

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

het visserijblad

Vrijdag 1 februari 1985 – Nr. 5

Ook in 1985 zet de nieuwbouwtrend zich ongeremd door...

Z.76 „ZEEJAGER” IN BEDRIJF GENOMEN

De eerste maand van het nieuwe jaar is niet eens voorbij of er kan andermaal een hoersfeertje opgetekend worden in de Zeebrugse visserij. Wij schreven het vorig jaar reeds: momenteel heerst te Zeebrugge een niet te remmen nieuwbouw. Nieuwbouw die zich een dertal jaren geleden begon te manifesteren en sedertdien tegen een ontstellend ritme werd voortgezet. Opvallend daarbij is dat zowel Oostende als Nieuwpoort ruim achterwege blijven, zeg maar ten aanzien van Zeebrugge onbestaande zijn.

Volgens gegevens die ons bekend zijn, zouden er in de loop van 1985 niet minder dan 14 nieuwe eenheden in bedrijf genomen worden. Welnu, elf daarvan zouden bestemd zijn voor Zeebrugge, Oostende zou twee nieuwe eenheden aan het potentieel toegevoegd krijgen terwijl Nieuwpoort met één nieuwe eenheid zou uitgebreid worden.

Even op een rijtje gezet komen wij tot volgende vaststelling:

In februari moet de Z.66 voor de rederij Nelson afgeleverd worden; in maart zou de Rederij Noordhinder de Z.91 in bedrijf nemen; in mei zou de Z.122 van de Rederij Noordster het effectief van Zeebrugge komen versterken; in juni is het dan de beurt aan de Z.70 van de Rederij De Branding om in de vaart te komen; de Z.207 van de Rederij Adams-Amandels moet normaal in juli in bedrijf genomen worden; in september kan de Rederij Zeemansblik dan weer vier als de Z.59 de Zeebrugse vloot komt versterken; oktober krijgt eveneens een feestintje als de Z.54 in bedrijf zal genomen worden door de Rederij De Bounty; als het allemaal een beetje meezit krijgt men in november zelfs een dubbele feestviering want dan zouden twee vaartuigen ineens in de vaart worden gebracht, met name de Z.37 en de Z.38 die worden gebouwd voor rekening van de Rederij Orca. En tenslotte, om het jaar vol te maken krijgt men in december nog de in bedrijfname van een Eurokotter voor rekening van de Rederij Vandewalle uit Blankenberge.

Totdat de indrukwekkende reeks nieuwe treilers die, als alles normaal verloopt, het effectief van de Zeebrugse vissersvloot op een immense manier moeten uitbreiden. Nieuwbouw die gepaard gaat met een investering van ongeveer 700 miljoen fr.

Zoals reeds eerder gezegd huppelen Oostende en Nieuwpoort ver achterop. Voor Oostende zijn twee nieuwe eenheden voorzien, met name de O.333 „Marco” van de Rederij Martinsen-Coussaert en de O.124 die in aanbouw is voor de rederij „Jami”. Tenslotte is er nog Nieuwpoort waarvoor één nieuw vaartuig in het vooruitzicht kan gesteld worden, met name de N.350

die normaal tijdens het laatste kwartaal van 1985 in de vaart moet komen. Samen gaat het dus om een totaal geïnvesteerd kapitaal van om en bij de 900 miljoen fr.

*
* * *

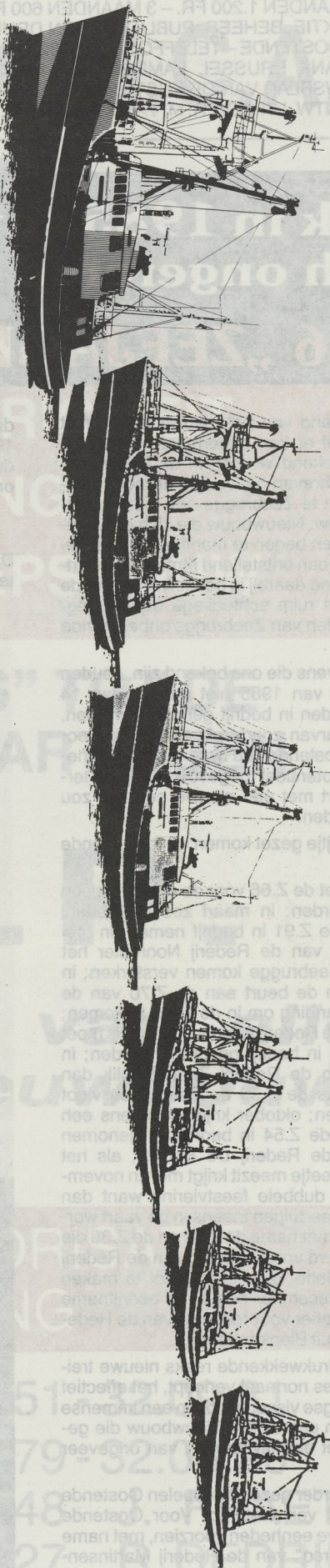
Dat allemaal als een soort aanloop tot de festiviteiten die vorige week zaterdag te Zeebrugge

plaats grepen en, inderdaad, die festiviteiten vonden hun aanleiding in het in bedrijf nemen van weeral een nieuw vaartuig, met name de Z.76 „Zeejager” die werd gebouwd voor rekening van de rederij „Romeo” uit Knokke-Heist met de heren Lammens en Savels als de stuwende krachten achter de onderneming.

(vervolg op blz. 3)

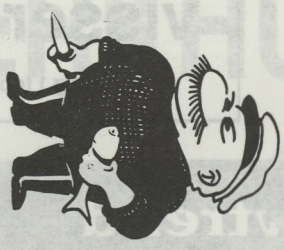


De Z.76 „Zeejager”, de nieuwste aanwinst voor de Zeebrugse vloot in 1985. En er volgen er nog méér!



**EEN NIEUW LID IS BIJGEKOMEN IN DE FAMILIE VAN DE REDERS
DIE MET ABC-MOTOREN VAREN.**

**WE WENSEN DE REDERS VAN DE NIEUWE EENHEID Z.76 „ZEEJAGER“
EEN VEILIGE VAART EN GOEDE VANGSTEN.**



Anglo Belgian Corporation N.V.
Wiedaauwkaai 43, B-9000 Gent - België
Tel. (091) 23 45 41. Telex 11298 dbc b

Niettegenstaande een venijnige regenvlaag en een nijpende wind had zich toch een grote menigte gemeld voor deze doopplechtigheid. Onder de vele mensen die de visserij een goed hart toedragen bemerkten wij ondermeer de heer Poppe, secretaris-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen; de heer Pintelon, voorzitter van de Rederscentrale; de heer Van de Sande, hoofdinspecteur bij de Centrale Dienst van de BTW te Brussel; Van Gerven, directeur van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid - zetel Brugge; de heer Derouze, directeur van de Beroepsvereniging Hand in Hand Zeebrugge; verder vertegenwoordigers van het Brugse stadsbestuur en de vismijndirectie naast natuurlijk vele sympathisanten uit de zeevisserij. En natuurlijk waren er ook de heren De Graeve en Vandercruyssen, van respectievelijk de Scheepswerven De Graeve die instond voor de technische afbouw van het vaartuig en de Westvlaamse Scheepswerven van Oostkamp die het casco bouwde.

Voor deze gelegenheid fungeerde de heer Luc Maertens, ingenieur bij de Zeevisserijdienst te Oostende als „Peter” terwijl mejuffer Sabine Lammens, dochter van reder Fons Lammens als meter fungeerde.

Na de eigenlijke doopplechtigheid greep aan boord van de nieuwe treiler nog een ontvangst plaats en daarvan werd door de ruime menigte gebruik gemaakt om een bezoek te brengen aan de prachtige nieuwe treiler. 's Avonds gingen de vele genodigden dan nog een feestmaal delen in een restaurant te Zeebrugge.

TOESPRAKEN

Op dat feestmaal werd achtereenvolgens het woord gevoerd door scheepsbouwer De Graeve namens de bouwende werven en nadien door ingenieur Maertens, „peter” van het vaartuig.

De heer De Graeve dankte in de eerste plaats de heren Lammens en Savels van de Rederij Romeo voor het vertrouwen dat die mensen in de beide scheepswerven hebben gesteld en wenste reders en bemanning een voorspoedige uitbating. Hij legde er bovendien de bijzondere nadruk op dat het durf en vertrouwen in de visserij vergt om tot het investeren van dergelijke kapitalen over te gaan.

Vervolgens kwam de heer Maertens aan het woord die zich als volgt uitliet:

Laat mij toe in de eerste plaats de reders, de heren Lammens en Savels te feliciteren met hun initiatief tot het bouwen van een nieuwe treiler. Ik ben vooral gelukkig met de naamkeuze van de treiler. Inderdaad, de naam „Zeejager” geeft de essentie weer van het vissersin-

(vervolg op blz. 5)



De eigenlijke doopplechtigheid van de „Zeejager” met tweede van rechts „Peter” Luc Maertens en derde van rechts „Meter” Sabine Lammens.

BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

WESTENDELAAN, 1
8450 NIEUWPOORT

Tel. 058/234.871
Tlx. 810.32

AAN REDERIJ EN BEMANNING VAN DE Z.76 „ZEEJAGER” ONZE BESTE WENSEN VOOR BEHOUDEN VAART EN RIJKE VANGSTEN

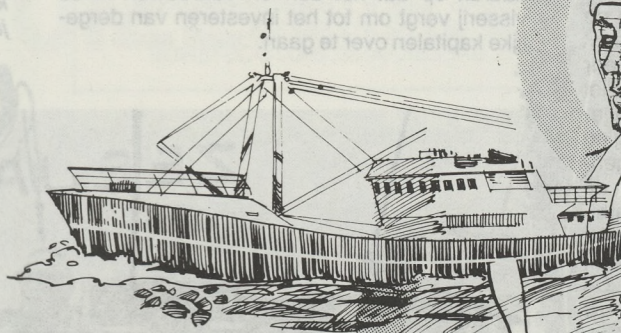
De „ZEEJAGER” vult hoopgevend als eerste in 1985 de nieuwste generatie aan van moderne bokkentreilers, die zich onderscheiden door drie „BRUSSELLE”-produkten met opmerkelijke prestatievermogens:

- 1 Een forsige „BRUSSELLE” 6-trommel vislier met een maximale trekkracht van 30 ton, aangedreven door een 180 pk elektromotor, en gelagerd op zelfinstellende kogel- en rollagers. Bedrijfszekere pneumatische afstandsbediening vanaf de brug van de 6 trommelremmen en friktiekoppelingen. Hoofdtrommels voor 800 m. kabel dia. 30 mm.
- 2 Een hydro-elektrische stuurmachine „BRUSSELLE” van het vertrouwde type met 2 evenwijdig opgestelde drukcilinders. Twee volledig gescheiden bedieningen: elektro-magnetische kleppengroep op elektrisch gedreven pomp met separaat rechtstreekse besturing bij middel van handbestuurde pomp in de brug.
- 3 Een elektrisch gedreven ankerlier voor ketting dia. 19 mm.

Met deze „BRUSSELLE” werktuigen vervoegt de „ZEEJAGER” het jachtgebied der grootten die zich met verfijnde vangstechnieken aan de top van opbrengsten plaatsen.

„BRUSSELLE” HET MERK DAT KWALITEIT AAN DUURZAAMHEID KOPPELT

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



Betrouwbaarheid staat voorop..!

Een programma van technisch hoogstaande produkten die door gespecialiseerde bedrijven binnen de Van Voorden Groep worden geleverd. Een maximum aan betrouwbaarheid door scherpe kwaliteitscontrole.

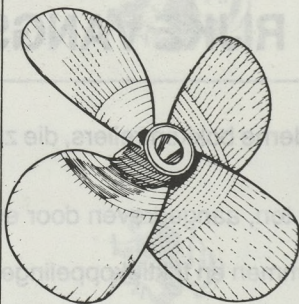
Oog en oor voor uw wensen.

Een goed georganiseerde service-dienst, die belangrijke schakel tussen uw eventuele problemen en onze bedrijven.

Want ondanks onze inspanningen om de beste voortstuwing, besturing, koeling, ijsmachines en gietwerk te vervaardigen, zonder service kan het niet. Dat is de zorg van de Van Voorden Groep. Een scherpe offerte voor produkten met ingebouwde betrouwbaarheid, is snel gemaakt.

Wij wensen de rederij „Romeo” van de Z.76 „Zeejager” behouden vaart en goede vangsten!

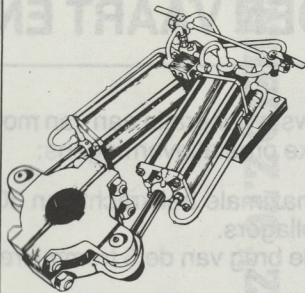
Vaste schroeven tot 4 m ø
 Mangaanbrons en
 nikkelaluminiumbrons



VORDAP

Van Voorden Zaltbommel bv.
 Oude Stationsweg 15
 Tel.: 04180-2654
 Postbus 67
 5300 AD Zaltbommel
 Telex 50140

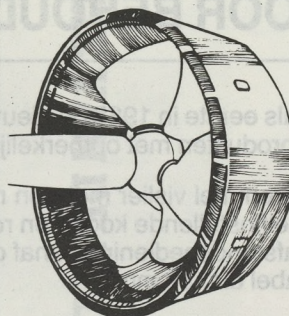
Hydraulische
 stuurmachines uitgevoerd
 in verschillende systemen.
 Roermomenten van 0.5
 ton/M t.e.m. 220 ton/M



PROMAC

Promac Nederland b.v.
 Schimminck, 1
 Tel.: 04180-3855
 Postbus 22
 5300 AA Zaltbommel
 Telex 50110

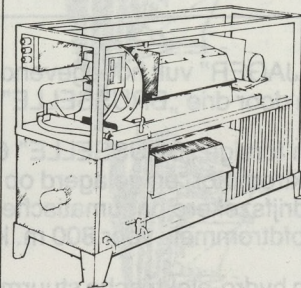
Straalbuizen en
 straalbuisroeren voor zeer
 effectieve rendements-
 verbeteringen.



HODI

Hodi Zaltbommel bv.
 Oude Stationsweg 15
 Tel.: 04180-2654
 Postbus 67
 5300 AD Zaltbommel
 Telex 50140

Unieke scherfjinstallaties
 die zondermeer in het
 gekoelde visruim kunnen
 worden gemonteerd.
 Capaciteiten 600 kg tot 4500
 kg/24 hr. Roestvrijstalen
 konstruktie.



PROMAC

Promac Nederland b.v.
 Schimminck, 1
 Tel.: 04180-3855
 Postbus 22
 5300 AA Zaltbommel
 Telex 50110

stinct, met name „jagen op zee“. Ik hoop nu maar dat dit jachtinstinct, samen met de ervaring die schipper Savels en zijn bemanning in zich verenigen zal leiden tot een renderende exploitatie van de gloednieuwe treiler want dat zal inderdaad nodig zijn. Ik geloof eigenlijk dat wij niet zo best beseffen wat voor zware investeringen gedaan worden in de visserijsector. Als wij er van uit gaan dat zo'n nieuwe bokkentreiler 60 tot 70 miljoen kost en dat op dat vaartuig zes tot zeven mensen zijn tewerkgesteld, dan komt zo'n arbeidsplaats overeen met een investering van pakweg 10 miljoen fr. per werknemer. Welnu, ik ken landelijke bedrijven waar 40 tot 50 mensen zijn tewerkgesteld, maar waarvoor slechts voor de helft werd geïnvesteerd. Met andere woorden, er wordt veel geld gespendeerd in de visserij zonder dat wij dat eigenlijk goed beseffen.

Daarom vind ik het noodzakelijk dat wij een bijzondere aandacht blijven besteden aan de opleiding van onze vissers die inderdaad de jongste jaren een grote technische bagage moeten hebben om mee te lopen in een steeds sneller gaande evolutie, aldus de heer Maertens die verder gemeente felicitaties richtte tot de scheepswerkers die prachtig werk hebben afgeleverd.

Door peter en meter werd aan de bemanning een geschenk overhandigd terwijl de reders eveneens een aandenken schonken aan peter en meter.

TECHNISCHE GEGEVENS

Zoals reeds eerder gezegd is de Z.76 „Zeejager“ een stalen bokkentreiler die gebouwd werd – voor wat het casco betreft – op de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp terwijl de Scheepswerven De Graeve instonden voor de technische afbouw.

De hoofdkarakteristieken zijn de volgende:

- lengte over alles: 35 meter
- breedte: 8,5 meter
- diepte: 4,20 meter

De voortstuwing geschiedt bij middel van een motor met een vermogen van 1.200 PK bij 750 t.p.m., geleverd door de firma Anglo Belgian Corporation en gekoppeld aan een keerkoppeling Reyntjes (4 : 1) en geleverd door de firma Antwerpse Motorenwerke. De schroef met een doormeter van 2,700 meter werd geleverd door de firma Van Voorden; deze schroef draait in een Hodi-straalbuis.

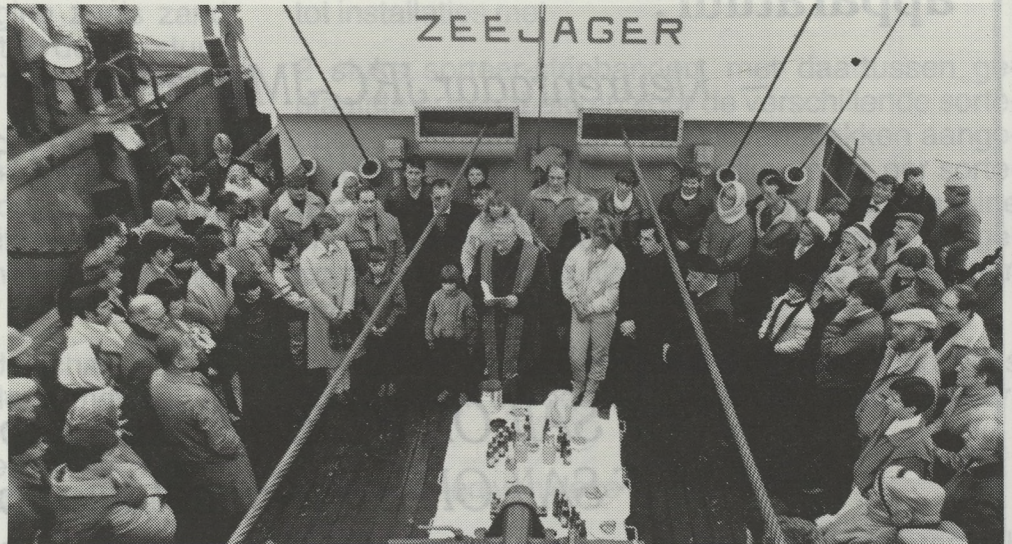
De „Zeejager“ is voorzien van een elektrisch aangedreven winch van de firma Brusselle uit Nieuwpoort die eveneens instond voor de levering van een hydraulische stuurmachine. De hulpmotor van het merk Daf heeft een vermogen van 180 PK terwijl de firma Hand in Hand Zeebrugge instond voor de plaatsing van de elektrische installatie.

Een nieuwigheid aan boord is wel het plaatsen van een vangstsorteermachine die geleverd werd door de firma Van Rijn uit Katwijk (Nederland) en dat betekent meteen een primeur voor de Belgische vloot. Weliswaar worden momenteel nog gelijkaardige installaties ingebouwd aan boord van reeds in bedrijf zijnde eenheden en zullen in de toekomst nog andere nieuwe eenheden een dergelijke installatie ingebouwd krijgen maar de Z.76 „Zeejager“ is de eerste nieuw in bedrijf genomen eenheid die een vangstsorteermachine aan boord heeft. Vooral op het vlak van de werkomstandigheden biedt

dat heel wat voordelen voor de bemanning.

Door de firma Antwerp Marine Radio werden de volgende apparaten aan boord geleverd: kleurenradar JRC-JMA 3410; kleurendieptemeter JRC-JVF 216 met twee frekwenties; nieuwe generatie kleurenplotter; radar JRC-JMA 525; dieptemeter JRC-JFF 570; VHF Sailor RT 2047 - full duplex & scanner; VHF Sailor RT 145 met twee bedieningen; radiostation Sailor Compact 2000 SSB 400 Watt; autopilot El Trade type C3; Walker Watchman; Watch alarm.

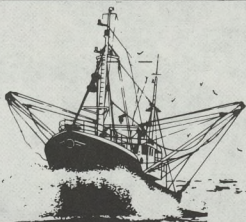
De firma INES stond in voor de levering van de deccatoestellen.



Zeer ruime en ingetogen belangstelling tijdens de doopplechtigheid.



De stoere bemanning van de Z.76 „Zeejager“.



REINTJES
gefeliciteerd

Z.76

Uitgerust met een
REINTJES-keerkoppeling.

met uw nieuwe Visserijvaartuig
en met de goede keuze van de
scheeps-keerkoppeling

A M W

ANTWERPSE MOTOREN WERKE N.V.

Algemene vertegenwoordiging en service van REINTJES in de Benelux
Elzasweg 12, 2030 Antwerpen, Tel. 03-5 42 48 40, Telex 31189
A.M.W. Nederland: Tel. 01659-4217

Tevreden klanten blijven trouw aan hun leverancier.

Dit deden Fons en Robert van de Z.76.

Hun keuze is dus AMRC met zijn moderne en betrouwbare apparatuur:

- *kleurenradar JRC-JMA 3410*
- *kleurendieptemeter JRC-JVF 216 met 2 frekwenties*
- *nieuwe generatie kleurenplotter*
- *radar JRC JMA 525*
- *dieptemeter JRC-JFF 570*
- *VHF SAILOR RT 2047 - Full duplex & Scanner*
- *VHF SAILOR RT 145 met twee bedieningen*
- *Radiostation SAILOR Compact 2000 SSB 400 WATT*
- *autopilot EL TRADE type C 3*
- *Walker Watchman*
- *Watch alarm.*

AMRC afdeling kust:

**ANTWERP MARINE
RADIO COMPANY**

NOORDHINDERSTRAAT 6-8

8380 ZEEBRUGGE – Ø(050) 54 42 71

Na diensturen: I. Debacker (050) 31 69 25

Werking van vangstsorteerinstallatie Van Rijn (Katwijk - Holland)

De gevangen vis met verontreiniging zoals zand, zeesterren, wier, stenen, etc., wordt op de aan stuur- en bakboord aangebrachte scharnierende dekplaten gestort.

Deze dekplaten zijn voorzien van wegneembare lastplanken en lastplankhouder, zodat, wanneer niet gevestigd wordt, het gehele dek beschikbaar is voor het repareren van de netten en/of andere benodigde werkzaamheden.

Nadat de kuilen van de netten op de scharnierende dekplaten zijn geleegd, kunnen deze met behulp van de lier omhoog gehaald worden, en met behulp van water wordt zo de vangst naar een in het midden van het schip aangebrachte put getransporteerd.

In deze put bevindt zich aan de onderzijde een afvoerbuys, welke het water met het losgespoelde zand overboord brengt. Tevens bevindt zich in deze put een opvoerband met een roestvrij stalen geperforeerde band, welke in snelheid regelbaar is (al naar gelang van de vangst), die de vangst onder het bakdek transporteert.

Voor de verdere verwerking van de vangst onder het bakdek, zijn door VAN RIJN een hele reeks van mogelijkheden ontwikkeld in de loop der jaren. Deze mogelijkheden lopen uiteen van het aanbrengen van:

1 stuks hand-sorteer-stribband, waarbij men de vis sorteert en in manden werpt, en het afval in een aan het einde van de band in dek aangebrachte put met een uitgang overboord gebracht wordt,

tot installaties met

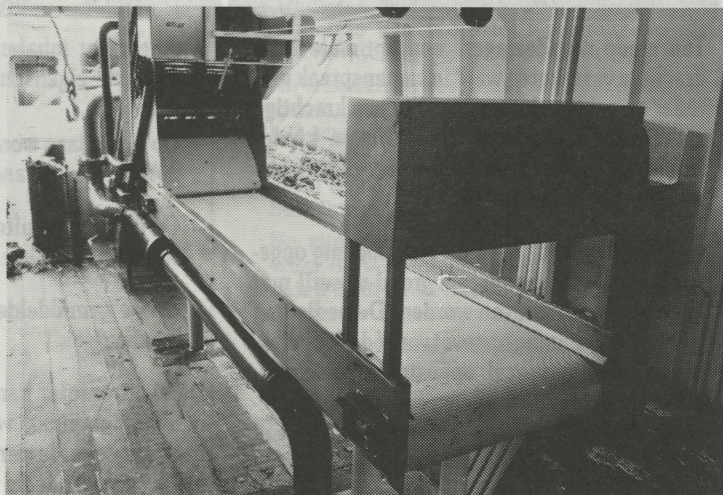
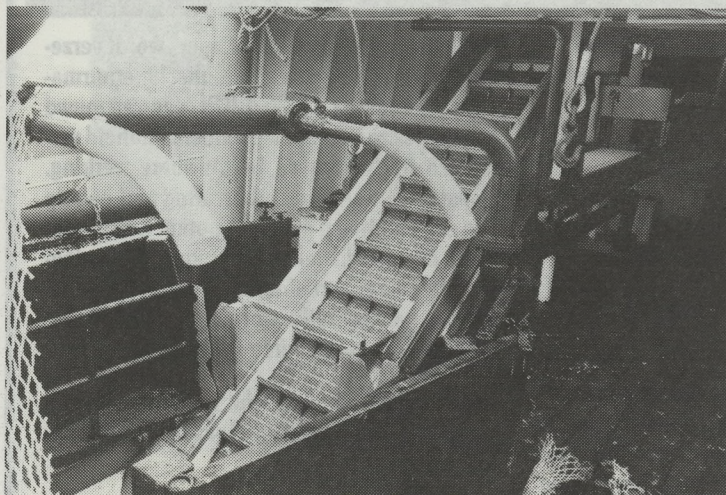
2 stuks sorteer-stribbanden, met daartussen geplaatste opvangbakken voor de verschillende sorteringen, met een onder deze opvangbakken aangebrachte afvoertransporteur, welke de vis per sortering via een opvoerbandje naar de spoelmachine brengt en vanuit de spoelmachine wordt de gespoelde vis via een uitlekgoot direct naar het visruim getransporteerd.

In verband met corrosie worden deze installaties hoofdzakelijk uit roestvrij staal en kunststof vervaardigd.

De voordelen van deze installaties zijn:

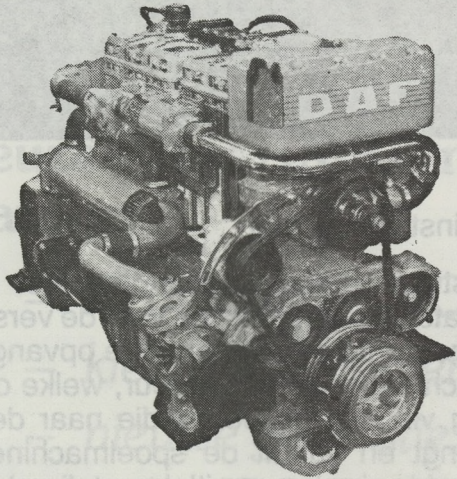
- men hoeft niet in weer en wind de vangst van dek te rapen;
- de vangst wordt in een kortere tijd verwerkt, hetgeen inhoudt, dat de bemanning meer rust krijgt;
- de vis, vooral 's zomers, beter van kwaliteit blijft, hetwelk kan inhouden hogere prijzen, een grotere overlevingskans van de ondermaatse vis;
- het eventueel langer door kunnen vissen, wanneer veel vis wordt gevangen of als het weer minder goed is, omdat men de vis onder het bakdek verwerkt.

Voor de Nederlandse vissersvloot heeft MACHINE-FABRIEK VAN RIJN reeds ca. 165 schepen van een dergelijke installatie voorzien, tot volle tevredenheid van de visser.



Twee beelden van de vangstsorteerinstallatie.

Van 65 tot 340 PK



Kracht van licht tot lier.

DAF Diesel

ANTWERPSESTEENWEG 126

2630 AARTSELAAR

Ø Tel. (03) 887 40 00 – Telex 31647

BRUSSELLE MARINE LEVERDE...

Ten einde de „Zeejager” een optimale trekkracht te verzekeren werd in samenspraak met reder en scheepsbouwer beslist een krachtige vislier aan te wenden met 2 hoofd- en 4 hulp-trommels van het type 3000-6 met elektrische aandrijfmotor van 180 pk.

Kenmerkend is dat ook dit type zodanig opgevat is dat zowel boom- als grond-visserij met deze lier kan bedreven worden. De bediening van de lier is handig opgevat vanaf de brug door middel van rationeel opgestelde pneumatische regelkleppen samengevoegd op een besturingspaneel dat geheel overzichtelijk van elke trommel de stand van de koppeling en de rem aanwijst: „Trommel vrij - trommel op rem - trommel ingeschakeld”.

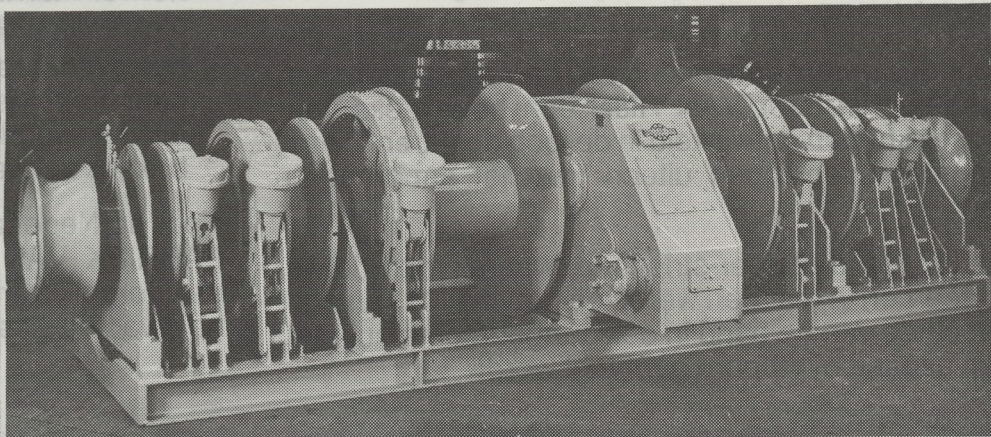
Wanneer het inhalen geblazen is, komen de krachtigste eigenschappen van de lier tot uiting:

- Op de 1e laag wordt 35 ton gehesen aan 20 m/min. en stilstand bij 53 ton.
- Op de laatste buitenlaag wordt 13 ton gehesen bij 55 m/min en stilstand bij 20 ton.
- Op de gemiddelde laag wordt max. 30 ton ingehaald.

De elektromotor kan tot maximaal anderhalf maal het nominaal vermogen opleveren waardoor een soepele werking van de lier bij het inhalen gegarandeerd wordt met beveiliging tegen overbelasting.

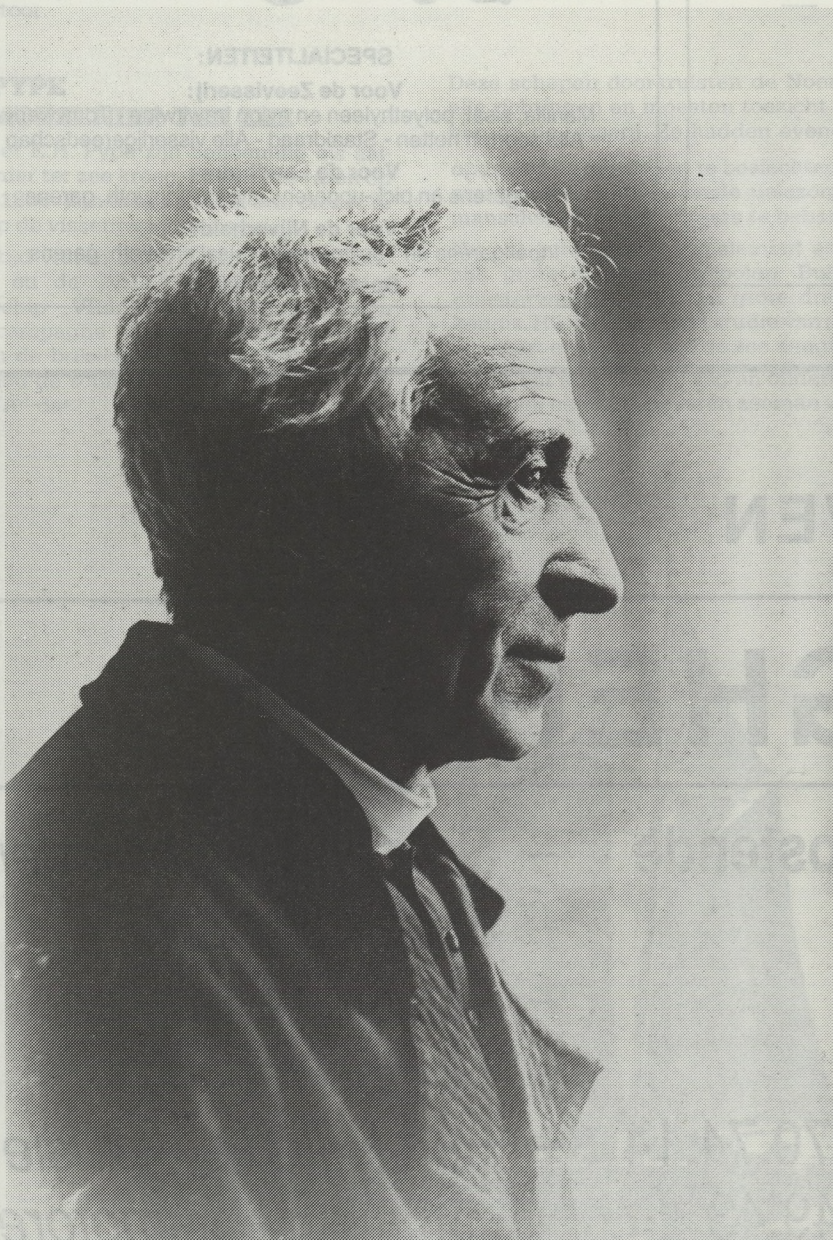
De juiste koers van de „Zeejager” wordt verzekerd door een elektro-hydraulische stuurmachine van het type HSE.120R, een vertrouwd Brussels produkt dat wereldbepaaldheid verworven heeft door de betrouwbare werking. Naast de gewone krachtbesturing met behulp van een elektrisch gedreven pomp, kan zonder meer overgeschakeld worden op een handbestuurde pomp met stuurwiel, wat als noodbesturing kan gebruikt worden of voor het gemakkelijk manoeuvreren in de haven.

Een compacte elektrische ankerlier, handig opgesteld, rondt het geheel van de „BRUSSELLE” levering af.



PASTER PYPE EN ZIJN TIJD 1854-1926

DEEL I



Onder de grote mannen die onze visserij gekend heeft, treedt ongetwijfeld de figuur van Paster Pype op de voorgrond.

Welke plaats deze eenvoudige priester in de harten van de stoere vissers veroverd had, bleek duidelijk op de treurige dag van zijn ter aardebestelling. De deelneming was enorm. Uit alle lagen van de bevolking stroomden de erbetuigingen toe.

Waarom had deze schitterende persoonlijkheid die grootse hulde te danken? Aan zijn onbaatzuchtige echte liefde, de basis van zijn onvermoeid werken en streven.

E.H. Hendrik Pype, „Paster Pype” in de volksmond en „Menhère Herrie” voor de vissers, was geen kind van de zee, want hij werd geboren op 12 januari 1854 te Geluwe, bij Menen, op de wijk Terhand, een gehucht van een paar 100 zielen, gelegen op de baan Geluwe-Beselare.

Zo vertelt de geboorteakte: „T'jaer achttienhonderd vier en vijftig, den dertienden januari, vier uren namiddag, voor ons Joannes-Baptiste Vuylsteke, burgemeester, ambtenaar van den burgerlijken stand der Gemeente van Geluwe, arrondissement van Yperen, Provincie van West-Vlaanderen, verschenen Carolus-Ludovicus Pype, oud zeventendertig jaren, landsman geboren en wonende te Geluwe, welke ons vertoond heeft een kind van 't mannelijk geslacht, geboren gister ten acht uren 's avonds. Van hem verklaarder en van Ursula Deltour, oud ééneëndertig jaren, geboortig van Harelbeke, zijne huisvrouw, dus welk kind hij verklaard heeft te willen geven de voornamen van Henricus-Fredericus. Gezeide vertooning en verklaring gedaan in 't bijwezen van Charles van Ryckeghem, oud vijfenveertig jaeren, gemeentesecretaris en van Désiré Huys, oud tweeëntwintig jaeren, schrijver, beiden en voornoemden van Geluwe, welke met den vader en ons dezer akt getekend hebben naer de gedane voorlezing”.

Ch. Van Rijckeghem
C. Pype - D. Huys
J. Vuylsteke

De kleine Henri groeide op zoals alle jongens van Terhandhoek. Zo sleet de jongen zijn dagen op het hof van zijn vader. Hij groeide mee met de gewassen van het veld en leerde de natuur kennen en liefhebben.

Toen hij 13 was, kreeg hij de toestemming van zijn ouders om voor priester te mogen leren. Van de Gemeenteschool ging hij naar het College te Menen en later naar het Seminarie te Roeselare.

Zijn roeping deed hem de geestelijke waardigheid aanvaarden en op 7 juni 1879 werd hij tot priester gewijd. Op 21 augustus van datzelfde jaar werd hij als leraar benoemd aan het College van Nieuwpoort.

Hij was aan de zee, maar nog niet op de juiste plaats, want op 12 november 1884 kwam hij naar Oostende als onderpastoor van Sint Petrus en Paulus. Het duurde echter niet lang of hij werd de vriend van de gehele vissersbevolking.

Na zijn kerkdienst ging hij naar de wijken waar de vissers woonden. Leunend over de halve deuren in hun lage woonst, babbelde hij met de naastige huisvrouw.

's Morgens vroeg stond hij in de vismijn of op de kaai om het bezige volk gade te slaan.

Zijn vingers streelden de krullen van de vissersjongens. Zo leerde hij zijn volk kennen. Alles leerde hij van hen, hun noden, hun werk, hun hoedanigheden, hun fouten, hun godsdienst, hun gevaar en hun taal.

(vervolg op blz. 11)

Eén van de duizend Bank Brussel Lambert-kantoren is in uw buurt.

Zijn raadgevingen en diensten kunnen u het dagelijkse leven vergemakkelijken.

U bent er van harte welkom.

Denk eraan.

De BBL denkt aan u...

Ostend Stores en Ropeworks

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE

Maatschappelijke zetel: Ø (059) 32.12.10
Fabriek: Oudenburgsteenweg, 31 – Ø (059) 50.88.26
82403 OSRW
82165 POLYOS
Telex: 81028 PEFLOS
Telegramadres: PEFLOS - Oostende

Harde vezelspinnerij sisal, manilla, polyethylene, polypropylene en nylon

MECHANISCHE FABRICAGE VAN NETTEN, NYLON GARENS, TOUWWERK EN NETTEN

Gedeponeerd merk



SPECIALITEITEN:

Voor de Zeevisserij:

Manilla, sisal, polyethyleen en nylon trawltwine - Touwwerk -
Alle soorten netten - Staalraad - Alle visserijgereedschap

Voor de Landbouw:

Bindgarens en pick-upgarens in sisal en synth. garens

Voor de Nijverheid:

Inpakgarens en Tapijtgarens in sisal en synth. garens

Sport: Allerlei netten

SCHEEPSWERVERN



SEGHERS

Slipwaykaai 4, 8400 Oostende

Ø 059/32.13.30

Privé na 18 u. :

Jacques Seghers : 059/70.74.14

Jean Seghers : 059/23.49.43

– *Scheepsherstellingen*

– *Scheepsbouw*

– *Industriële werken*

– *Houtbewerking*

– *Herstelling en revisie*

van alle dieselmotoren

Hij zag hoe jongens van 12-13 jaar, zonder enige voorbereiding op visvangst gingen. Voor hen was het de eerste keer, het grote avontuur waarvan zij droomden.

Maar voor de ouderen, die daar langs de kaai als sukkelaars rondzwierven, was het avontuur voorbij.

Hij zag ook de verschrikkelijke armoede die onder deze bevolking heerste, alsook de schreeuwende misbruiken die ze te lijden hadden. Het gebeurde vaak dat zij een veertiental dagen in zee geweest waren, met een slechte vangst terugkeerden en geen cent kregen; tenzij de reder voor de slijtage van zijn schip en zijn voorzien deel voor het dekken van de kosten.

Een vissersgezin was toen samengesteld uit vader en moeder en tien tot twaalf kinderen, waarvan het huishouden beredderd werd door een meisje van 10 jaar, die eten kookte gedurende moeders afwezigheid, deze laatste leurrede met vis of stond de gehele dag aan de waskuip voor 80 centiem om de behoefte van haar gezin te kunnen voorzien.

Paster Pype was vol medelijden met die arme vissersgezinnen, en zijn troostend woord ging steeds gepaard met zijn mildgevende hand. Zo verlieten zijn eerste jaren als onderpastoor.

E.H. PYPE AALMOEZENIER TER ZEE

Wanneer E.H. Pype zijn benoeming als aalmoezenier ter zee kreeg, begon het varen op 22 mei 1886. Zijn taak bestond erin dienst te doen op de visserijwachtschepen.

In die tijd waren dit er 2 nl. „VILLE D'ANVERS" en de „VILLE D'OSTENDE". Het stoomschip „VILLE D'ANVERS" deed een wintercampagne van september tot met april en de brikschoener „VILLE D'OSTENDE" deed de zomerdienst. Na 1918 deed de „ZINNIA" dat.



Het visserswachtschip „VILLE D'ANVERS".

Deze schepen doorkruisten de Noordzee in alle richtingen en moesten toezicht uitoefenen op de visserij. Ze hadden eveneens de

opdracht de geschillen te beslechten, de vissers in nood bijstaan, en de zielezorg van de manschappen en de vissers te behartigen.

Nu pas kwam hij in zijn element en kon hij zijn grote energie ontplooiën. Buiten zijn priesterwerk had hij een grote drang naar kennis. Hij begon met de studie van alles wat zeevaart en kennis van de zee aanging.

Stap voor stap leerde, zag en ondervond hij, zodat hij een flink bevaren zeeman werd. De

rondborstige en goedhartige pastoor Pype werd door zijn gemoedelijk optreden spoedig de vriend van de voltallige bemanning van de wachtschepen en stilaan werd hij de vertrouwensman van de vissers.

Wanneer de gelegenheid zich voordeed liet hij zich in volle zee aan boord van de vissende sloepen roeien.

„K brengen julder een bezoek", wist hij te zeggen.

En hij sprak met hen, over hun werk, hun leven, hun geluk, hun verlangens. En die mannen voelden zich gelukkig en gesterkt. Dan kreeg hij een diepere kijk op de sociale toestand van deze harde werkers, voelde wat er ontbrak en verbeterd kon worden.

Om de maand kwam het wachtschip naar de thuishaven Oostende binnen, om na enkele dagen voor een nieuwe tocht te vertrekken. De aalmoezenier die aan wal stapte werd dan door zijn collega vervangen, want ze waren met 2 en vaarden beurtelings.

Pastoor Pype had dan de gelegenheid om zich helemaal aan de vissersbevolking te wijden.

(vervolg volgende week)



Het visserswachtschip „VILLE D'OSTENDE" in 1911.

Niets van deze tekst
of foto's
mag overgenomen worden
zonder schriftelijke toelating
van de uitgeefster.

VAN MENSEN, SCHEPEN EN DE ZEE

WORTELS

Het is mistig, het stormt, er gebeurt een aanvaring, een schip vergaat. We kijken er allemaal van op. Even staat de wereld stil. Dan gaat het leven verder. Ieder keert naar zijn eigen taak, zijn eigen zorgen. Zo gaat dat.

Even terugblikkend is men wel eens versteld van allemaal dat leed aangericht door een boze zee, menselijke overmoed, soms onbekwaamheid, dikwijls overmacht.

Was het verleden week, verleden maand of verleden jaar dat we schreven over het vergaan van zoveel vissersvaartuigen en een Belgische loodsboot in het jaar 1911? Toen ook onze eigen grootvader nooit meer terugkeerde. Hij en zijn bemanning en nog zoveel andere zeelui hadden daar aan de Akkaertbank de zeeduivel ontmoet. Wie praat daar nu nog over? O, ja, toch wel. Onze eigen (oude) moeder die het allemaal meemaakte en daar nu nog, heden ten dage, na zoveel jaren de dramatische inslag nog voelt nazinderen. Het kan slijten, zoals men zegt alhier, maar men vergeet het nooit meer. Dit is het lot van hen die „odi et amo” hun bestaan aan de onbarmhartige zee hebben toegezegd.

Zo is het ook niet bij die ene scheepsramp van 1911 gebleven en deze gebeurtenis was ook niet het eerste zeedrama in onze contreien, ook niet het laatste.

Waarom wij altijd loods en geschiedenissen oprakelen in ons eigen beste visserijblad? Omdat eerst en vooral ons loodswezen gegroeid is uit de zeevisserij en daar eigenlijk nog altijd met de wortels in vast zit. En hoe dan ook, 't blijft toch allemaal dé grote zeemansfamilie.

RAMP (2)

In een tijdspanne van dertien jaar eiste de zee een zeer zware tol van het Belgisch Loodswezen, dat was tussen de jaren 1898 en 1911. Voor en na deze jaren was het trouwens ook niet allemaal koek en ei geweest. Al deze rampen werden nog eens in herinnering gebracht door toedoen van onze oude scheepsmakker Gust Geryl die er helemaal niks mee inziet aan het sterfbed van de tijd te gaan zitten en uit de spinnewebben van boekerijen en archieven vergeten drama's op te halen.

1911 was rampzalig maar 1857 moest er niet voor onderdoen. Toen werd het beloodsingswerk nog helemaal uitgevoerd met behulp van zeilschepen. Op nieuwjaarsdag van dit jaar voer de Belgische zeilloodsboot N° 5 uit Oostende naar haar kruisstation met een bemanning van acht zielen waarvan een loodsschipper, twee matrozen en vijf loodsen. Tien dagen later moest het vaartuig terug de haven van Oostende aandoen.

Op datum van 4 januari van dat jaar werd de „Oostendse” loods A. Dyserinck bemand aan boord van het Britse schip „Volant”. Hij beloodste het vaartuig tot tegen de kaai in Oostende. Enkele uren nadat hij „zijn” schip veilig had afgemeerd stak een verschrikkelijke storm op over de Noordzee die de vorm zou aannemen van een echt tempeest. Alle vissersvloepen zochten gauw een „opper” in de kusthavens.

Zeilloodsboot N° 5 die verwacht was vertoonde zich echter niet op de kust. Kon er iets gebeurd zijn? Op 17 januari, dus reeds 7 dagen, was het schip „overstier”, schreef de „Gazette van Brugge”: „Men zegt dat het loodsschip N° 5 zeer oud en versleten was, en dat het zelfs reeds buiten dienst gesteld was geweest, door de Belgische Loodsdienst te Vlissinghe, ook dat sedert lang het gouvernement kennis had van de slechten staat dezes vaartuig...”

Hoe dan ook, men bleef zonder nieuw van het schip. Als loodsboden in zee waren nam men ze bijna altijd aan de wal maar sedert acht dagen was er geen zeil meer te bespeuren aan de horizon. Eens de storm uitgeblazen begon te Oostende de angst toe te nemen.

Maar er kwam nieuws uit Duinkerken.

RAMP (3)

Inderdaad in de nacht van 7 op 8 januari, dat is 2 dagen voordat de zeilloodsboot terug moest keren van haar kruisstation, voer het Franse „Duvivier” Duinkerken binnen. Het nieuws uit deze haven kon alleen maar het vermoeden versterken dat er een ramp moest gebeurd zijn.

De bemanning verklaarde dat hun schip voor de Belgische kust een mast had overvaren die vervolgens gezonken was. Het zeil waarmee deze mast opgetuigd was van dezelfde tuigage alsdat van zeilloodsboden en vissersvaartuigen. Wie nog enige hoop koesterde zag dit allengs verdwijnen.

Maar de trieste bevestiging van de scheepsramp kwam uiteindelijk van de oostkust, van Blankenberge. Pieter Declerck uit Blankenberge, een visser, zag op 19 januari 1857 een scheepsdek drijven in zee. Hij nam het op sleeptouw en bracht het naar zijn thuishaven, Blankenberge. De inspec-

teur van het loodswezen te Oostende Ruurds, herkende het dek als hebbende toebehoord tot de loodsboot N° 5. Aan het dek bleken bovendien een paar sokken en een zuidwester te zijn vastgehecht en deze kledingsstukken werden dan ook herkend.

De zee gaf haar prooi bij stukjes en beetjes prijs want Jacob Laforche bracht enkele dagen later een stuk binnen van de reddingsboot die behoorde tot de loodsboot N° 5.

In het staatsblad van 6 februari 1857 verscheen een verklaring van schipper C.J. Sesée van de loodsboot N° 8, met thuishaven Vlissingen. Daarin verklaarde deze gezagvoerder dat hij in de namiddag van 5 januari 1857 met zijn vaartuig in het noordtenwesten van Oostende bevond. De wind liep toen tegen de zon rond van westelijke richting naar oostnoordoost. Hij had de ganse dag de Belgische loodsboot in 't zicht gehad. Zij lag op 2,5 mijl in het westzuidwesten van zijn positie.

Tegen de avond zette de storm op. Hij was verplicht zeil te reven maar toch nog genoeg zeil te houden om boven de „Duinkerke banken” te blijven.

Tegen middernacht begon het tot overmaat van ramp, nog hard te sneeuwen. Op 6 januari 1857 heeft hij dan met zijn loodskotter gezeild over de westpunt van de hinderbank.

Hij vermoedt dat de Oostendse loodsboot, die 's avonds tevoren nog aan zijn lijzijde lag, niet boven de banken is geraakt. Er woedde inderdaad een zeer harde sneeuwstorm. Schipper Sesée vermoedt dan ook dat de vergaene loodsboot het voorzeil niet heeft kunnen voeren dat bij slecht weer de drift van het vaartuig had moeten verminderen. Hij was dan ook de mening toegedaan dat het schip door de hoge golven stuk geslagen werd. Als plaats van de ramp gaf hij de Dyckbank ter hoogte van Duinkerken op.

(vervolg op blz. 13)



RAMP (4)

Het vergaan van loodsboot N° 5 verwekte te Oostende een grote ontroering. Negen zeelieden verdronken, daarvan zijn slechts de namen van 7 bemanningsleden bekend. Zij lieten 7 weduwen en 28 kinderen achter. Onmiddellijk werd een comité opgericht met het doel de materiële noden van de getroffen huisgezinnen te lenigen.

Het comité bestond uit de heren Emile Debrouwer, Picart, Vanderheyden en Vandenabeele. In korte tijd werd 4.000 frank ingezameld. Inschrijvingslijsten werden gestuurd naar de reders te Brugge, Gent en Antwerpen.

De ramp met Loodsboot N° 5 gaf bovendien aanleiding tot een interpellatie van volksvertegenwoordiger Van Iseghem tot minister Vilain. De Oostendse volksvertegenwoordiger drong aan op een pensioen ten behoeve van de weduwen. De minister verklaarde zich akkoord om een pensioen toe te kennen gelijk aan de helft van het loon dat de opvarenden verdienden. Tevens drong Van Iseghem aan om de zeilschepen van de loodsen te vervangen door stoomvaartuigen. De minister antwoordde dat er reeds een stoomloodsboot in de vaart werd gebracht. Indien dit schip voldoende gaf, zou men geleidelijk aan alle zeilloodsboten vervangen.

ZONDAG (1)

Zondag aan zee zouden we zo zeggen. Wat we verleden zondag zo allemaal uitgericht hebben? Merci, dat ge daarnaar informeert. We hebben ons om te beginnen, bezondigt aan luiheid, we zijn behoorlijk langer dan het gepermitteerd is in ons eigen (warm) kooitje blijven vertoeven. Met niets anders aan de hand dan onze eigen luiheid. We hoorden de boze noordooster tegen de stalen huid van ons schip, het was bitter koud en buiten de wind was geen enkel geluid van buiten hoorbaar al was het niet meer zo vroeg. Bevreemdend was 'd afwezigheid van 't meeuwengekrijs. Temeer dat we wisten dat ze er waren. Ze zijn er altijd!

Ze scheerden in stomme vlucht over het dek, anderen zaten in bolletjes gedoken, kouwelijk op het luik.

Onze eeuwige gezellen waren duidelijk niet opgezet met het koude vriesweer. Ge moet er eens op letten hoe weinig praats meeuwen hebben als 't koud is.

ZONDAG (2)

En al dat andere gevogelte van de hemel. Daarvan is helemaal niks meer te bespeuren. Vermoedelijk hebben ze dit schone platte land dat van ons schijnt te zijn, reeds lang voor de koude kwam verlaten voor beter oorden. Met de noorderzon.

Natuurlijk zijn we op deze zin- en zonloze zondag ook naar 't strand geweest. Ver, langs de eblijn vochten ze een strijd op leven en dood, een onverbiddelijke struggle for life, op deze futloze zondag. We nemen aan dat al het zomergevogelte, vinken, leeuweriken, zeezwaluwen en lijsters naar het zuiden gevlogen zijn.

Met brede zorgeloze vleugelslag.

En de zevende dat zal er ene van rust zijn. De ne savoir pourquoi mon coeur a tant de peine, zoals de dichter zei. Zondag aan zee.

Onze noorderlijke somberheid kan alleen maar genezen worden door de Middellandse Zee, dacht zelfs Nietzsche.

ZONDAG (3)

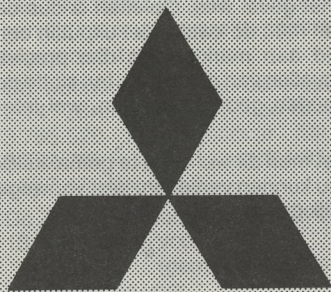
Vliegt gij ook naar het zuiden zoals de vogels?

Wij wachten alleen maar op uw vriendelijke uitnodiging, we zijn niet opdringerig van aard, eenieder kent onze nederige bescheidenheid.

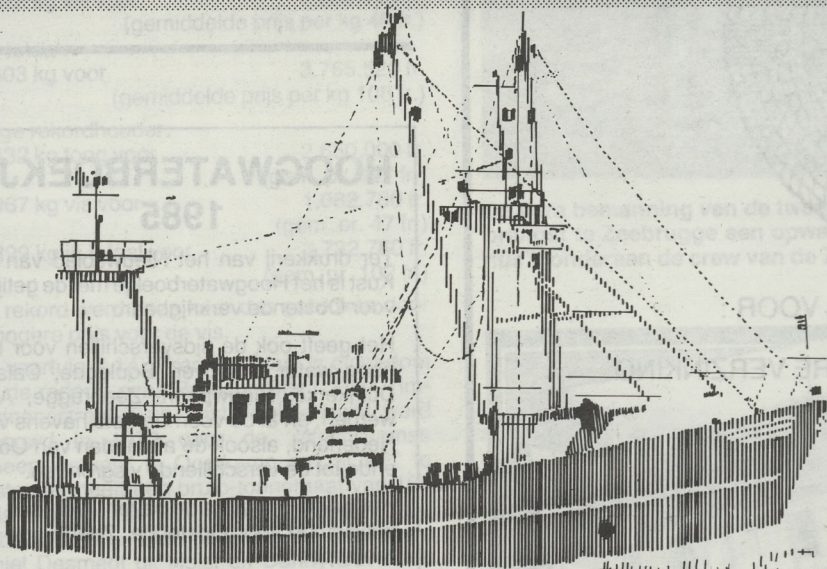
We wachten op uw uitnodiging om mee te vliegen naar 't zuiden, gelijk het gevogelte des hemels, met brede zorgeloze vleugelslag.

We hebben niks tegen ons brede noordzeestrand en de eindeloze dijk. Zelfs niet in de winter, 's zondags.

Maar waarom zouden we hier moeten blijven?



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 059-32 08 20 - 32 39 79

telex: 81229

MHI SAMOFA DIESEL BV

Postbus 20, 3840 AA HARDERWIJK-NEDERLAND

telefoon: 09-313410-13041

telex:47330 smofa nl

zuinig en betrouwbaar

GROTE TONGENCONCENTRATIES IN DIEPE WATEREN

EEN HERHALING VAN HET FENOMEEN 1962-63 ?

Velen zullen zich zeker nog wel de winter 1962-1963 herinneren, de bevolking in het algemeen, vanwege de uiterst strenge winter die zelfs in Nederland aanleiding gaf tot een catastrofe in de oesterteelt, en in de visserij in het bijzonder, vanwege de massale aanvoer van tongen.

Deze aanvoer was zo enorm dat men, tijdens en na de verkoop in de vismijn van een eerste lading nog altijd voortwerkte aan het gutten van de overige tongen, werk waarmede men onmogelijk had kunnen klaar komen vanwege de hoeveelheid.

De tongen waren dan natuurlijk goedkoop en op een bepaald ogenblik kon men er zelfs aan 12 fr. het kg. kopen!

Het zal zeker wel geen zo een vaart lopen als in 1962-63 toen de barre winter tot in maart aansloopte, maar nadat men vorige week reeds

bokkentrelers, onder meer te Zeebrugge telde, die 10.000 en meer kg. binnenbrachten, waardoor grote besommingen werden verwezenlijkt, krijgen we deze week nu terug een rekordbesomming van de Z.46 „Neptunus” van de rederij Neyts Leopold, die met meer dan 13.000 kg. tong aan de afslag kwam.

Vanwaar deze grote concentratie van tongen in zee? De tong is een zeer gevoelige vis die water met temperaturen beneden de 4° C. schuwt. Door de zware vriestemperatuur wint de koude aan diepte in het water, zodanig dat het in geringe diepten tot op de zeebodem te koud wordt voor de tong. Deze vlucht dan naar de geulen tussen de banken en vormt daar grote concentraties aan tong, waarvan de bokkentrelers dankbaar gebruik maken om deze in de netten te krijgen. Het is duidelijk dat dit zich

later zal wreken, maar het is even begrijpelijk dat voor de visser het onmiddellijk gewin telt en dat allen van deze gelegenheid dankbaar gebruik maken om zoveel mogelijk van de buit binnen te halen.

Ook na 1962-63 heeft de massale tongenaanvoer zich nadien zwaar gewreekt. Naderhand werd er nog zeer weinig tong binnen gebracht en de tong werd, vanwege de schaarse en dus vanwege de prijs een luxe-artikel. We zijn zeker niet tegen de visser, maar toch durven we hopen dat het ditmaal niet zo een vaart loopt dat de tongenstand in de Gemeenschapswateren praktisch uitgeroeid raakt. Anderzijds zit men nu met een EEG-kwotumregeling die in feite de totale plundering van de tongenstand kan beletten, dank zij de vangstgrens opgelegd door de toegekende kwota. Maar dan zit men met de kater, dat de regeringen zich te vroeg verplicht zullen zien de tongenvisserij, aan de hand van te snel overschreden kwota, te verbieden. En wat dan voor de betrokken tongenvissers? Des te meer omdat de vrees bestaat dat er een inzinking in de prijs zou kunnen optreden met als gevolg dat de visser, voor éénzelfde kwantum binnengebrachte tong heel wat minder zal oprapen dan wanneer hij dit kwantum verspreid zou aangevoerd hebben.

Men kan natuurlijk moeilijk voorstellen of maatregelen uitlokken om de tongenvisserij voor een bepaalde periode te verbieden, maar zoals in verscheidene landen, aanvoerkontingenten vastgelegd worden per man en per vaartuig, zou men dit misschien wel eens kunnen overwegen indien de grote aanvoer blijft aanhouden. De prijs van de tongen is voor het ogenblik nog niet zo direkt teruggevallen, maar is toch ook niet op de hoogte zoals het rond deze tijd in vorige jaren het geval was. Opletten is dus de boodschap dat men de kwota niet uitput in een zeer korte tijd aan marktprijzen die, precies door het terugvallen van de prijzen, ten slotte de visser niet zouden gediend hebben, wel integendeel!

We menen dat men dit wel eens te gemakkelijk uit het oog zou kunnen verliezen, juist vanwege het onmiddellijk gewin.

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**.

Ø (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

HOOGWATERBOEKJE 1985

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

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

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

Dit zeer nuttig zakboekje is in ALLE BOEKWINKELS verkrijgbaar voor de prijs van 40 fr. (BTW inbegrepen).

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

NIEUWE REKORDOPBRENGST IN STEDELIJKE VISMIJN

Op maandag 28 januari 1985, heeft het vaartuig Z.46 „Neptunus” een rekordopbrengst geboekt in de stedelijke vismijn van Zeebrugge. De besomming bedroeg 3.732.780 fr., tegenover het vorig rekord van 3.412.990 fr., geboekt op 19.5.1980 door het vaartuig Z.105 „Atlas”.

De Z.46 „Neptunus” bracht aan wal:
 13.432 kg tong voor 2.650.000 fr.
 (gem. pr. per kg: 197,29 fr.)
 22.967 kg vis voor 1.082.780 fr.
 (gem. pr. per kg: 47,15 fr.)

Totale vangst en verkoopscijfer:
 36.399 kg 3.732.780 fr.
 (gem. pr. per kg 102,55 fr.)

Vorige rekordhouder:
 19.229 kg tong 3.281.750 fr.
 gem. pr. 170,66 fr.
 6.055 kg vis 131.240 fr.
 gem. pr. 21,67 fr.
 25.284 kg in totaal 3.412.990 fr.
 gem. pr. 134,98 fr.

Het huidige verkoopscijfer van de Z.46 overtreft niet alleen de rekordbesomming te Zeebrugge, maar is tevens het nationaal rekordverkoopscijfer, dat onlangs werd geboekt te Oostende door de Z.67 en 3.445.181 fr. bedroeg.

Het vaartuig Z.46 is eigendom van reder Leopold Neyts, Vuurkruisersstraat 5 Heist, gemeente Knokke-Heist, werd gebouwd in 1983 op de scheepswerven De Graeve, heeft een bruto-tonnemaat van 256 en is uitgerust met een motor van 1200 PK.

Waar het vorige keer vijf jaar duurde om een rekordverkoopscijfer van een vaartuig te breken, nl. van 19.5.80 tot 28.1.85, werd thans in twee dagen tijd opnieuw een rekordopbrengst per vaartuig geboekt.

Op woensdag 30.1.85 behaalde het vaartuig Z.14 „Brandon Star” een besomming van 3.765.520 fr., tegenover het rekord van 3.732.780 fr. geboekt op 28.1.85 door het vaartuig Z.46 „Neptunus”.

De Z.14 „Brandon Star” bracht aan wal:
 13.786 kg tong voor 2.736.740 fr.
 (gemiddelde prijs per kg 198 fr.)
 20.822 kg vis voor 1.028.780 fr.
 (gemiddelde prijs per kg 49 fr.)

of in totaal:
 34.603 kg voor 3.765.520 fr.
 (gemiddelde prijs per kg 108 fr.)

Vorige rekordhouder:
 13.432 kg tong voor 2.650.000 fr.
 (gem. pr. 197 fr.)
 22.967 kg vis voor 1.082.780 fr.
 (gem. pr. 47 fr.)
 36.399 kg in totaal voor 3.732.780 fr.
 (gem. pr. 102 fr.)

Het rekord werd deze keer dus gebroken door de hogere prijs voor de vis.

Het vaartuig Z.14 „Brandon Star” is eigendom van de rederij „pvba Brandon Star”, Felix Timmermansstraat 13 uit Heist, Knokke-Heist, werd gebouwd in 1973 door de „Westvlaamse Scheepswerven” te Oostkamp en „SCAP” te Oostende, heeft een bruto-tonnemaat van 187 en is uitgerust met een motor van 900 PK. De „pvba Brandon Star” bestaat uit de reders Achiel Desmedt uit Heist en Danny Devos uit Heist, deze laatste is tevens stuurman.



De fiere bemanning van de twee treilers die in amper twee dagen evenveel keer de rekordopbrengst te Zeebrugge een opwaartse kiek gaven. Boven de bemanning van de Z.46 „Neptunus”; onderaan de crew van de Z.14 „Brandon Star”, de nieuwe rekordhouder.

Traditioneel in kwaliteit

Uniek in prijs

De klasse en de stijl van de authentieke bouwtraditie, riante architectuur en optimale isolatie inbegrepen.



pvba BOUWKANTOOR
Eddy POLLÉ

de
 meester-
 bouwer

Dullaert 47 9900 EEKLO
 Tel (091) 77 77 47

„HET VISSERIJBLAD”

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

BOUW voor gratis documentatie

Naam _____

Adres _____

Tel _____

STEILE OPGANG VAN DE POWER-BLOCK IN DE VISSERIJ

Als we spreken van een steile opgang van de power-block in de visserij dan is dit zeker niet bedoeld voor de Belgische visserij. Visserij-scheepskranen telt de Belgische visserij nog niet. Inderdaad is de kleine power-block die onlangs aan boord kwam van de nieuwe, 14-meter lange N.49 zeker geen maatstaf om toch maar te zeggen dat men deze eveneens in de Belgische visserij aantreft. Nochtans behoort dit thans tot de regelmatige uitrusting van de trawlers, vooral van de purse-seiners op de pelagische visserij. Thans krijgt vooral de Zweedse

H.I.A.B. scheepskraan met veelvuldige mogelijkheden een ruime toepassing. Het betekent, kort uitgedrukt, meer vis met minder inspanning en heel wat minder gescheurde netten. In de Zweedse-Hiab reeks treffen we de „110”, „180” en „360” aan. De eerste heeft een inhaalkapaciteit van 6.000 kg met een armlengte buiten boord van 1,7 m. Met echter een armlengte (uitschuifbaar) van 8,30 m. heeft hij toch nog altijd een hefvermogen van 1.250 kg. Dit wordt op 8,40 m. armlengte 2.060 kg voor de „180” en 2.700 kg voor de „360” dit evenwel op 11,80 m. Voor de „180” is de hefkracht op 1,70 m. reeds 10.000 kg.

Het werk door deze kranen geleverd maakt het gemakkelijker, sneller van uitvoering en veiliger. Waar vroeger 8 man nodig waren, doet men het nu met 4 man en met heel wat minder gevaar voor kwetsuren voor de bemanningsleden en beschadigingen aan het net. Specifiek voor wat de seine-pursers betreft, laat dit inzetten van minder mankracht, het sneller aan boord halen en veiliger werken nu ook al renderende visserij toe op kleinere en minder dichte visscholen. de wendbaarheid van de kraan en armen en de inzetmogelijkheid voor vele taken maakt de investering ten zeerste verantwoord. Het aan boord nemen van de netten, vanaf de kade of het op de kade zetten van de zware netten vanaf boord, evenals andere taken van hijsen en/of verplaatsen van zware materialen wordt ook door de scheepskraan uitgevoerd, zoals op één der foto's hierbij weergegeven.

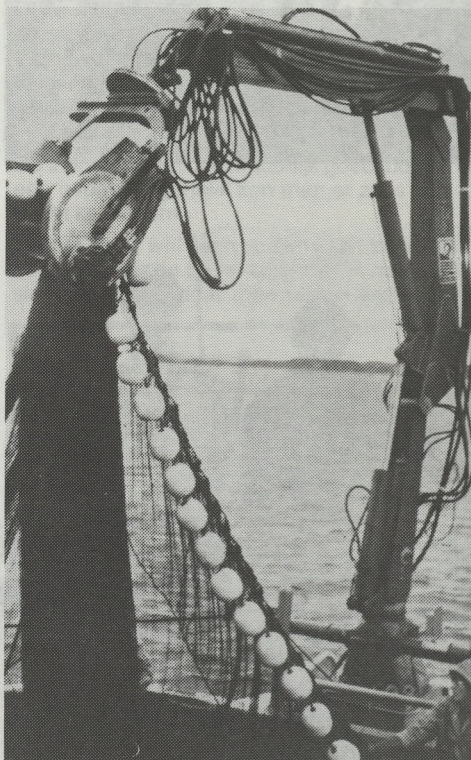


Fig. I en II: de power-block in werking bij het inhalen en buitenzetten van het net.

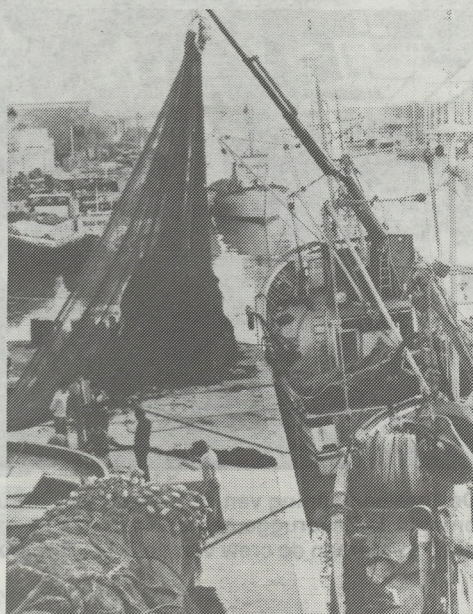


Fig. III: de power-block met uitschuifbare arm in gebruik aan de kade voor laden en lossen.

Zaterdag 9 februari 1985 wordt in de Stedelijke Visserijschool „John BAUWENS”, Mercatorlaan 15 te Oostende opnieuw uitgekapt met een prijskaarting manillen. Inschrijvingen zijn mogelijk van 19.30 uur tot 20.30 uur. Er zijn 5.000 fr. prijzen voorzien, terwijl het inleggeld 50 fr. bedraagt. In een tweede zaal kunnen niet-kaarters hun gading vinden op teerlingbak, trou-madame of vogelpik. Een disc-jockey zorgt er voor de nodige ambiance.

VISSERSECHTPAAR UIT DE PANNE VIERDE GOUDEN BRUILOFT

Het echtpaar Jozef Vanhove-Popieul, woonachtig te De Panne heeft tijdens het afgelopen weekeind ruim feest gevierd. Aanleiding hiervoor was het vijftigjarig huwelijk van de echtelingen die in de Westhoek bijzonder goed zijn gekend. Jozef Vanhove en zijn echtgenote stammen immers regelrecht af uit rasechte vissersgezinnen. Ook vader Vanhove oefende destijds de vissersstiel uit en maakte ondermeer een tiental reizen naar de IJslandse visgronden.

Het was dan ook een normaal verschijnsel dat Jozef Vanhove, op amper 14-jarige leeftijd, ook de vissersjumper aantrok en zodoende de visserstraditie van zijn familie voortzette. Na zijn huwelijk met Emma Popieul, zelf nazaat van een heuse vissersfamilie, verliet Jozef Vanhove De Panne en ging, zoals vele van zijn gezellen, wonen op de gekende Oostende Opexwijk (Vuurtoren). Dat gebeurde in 1935. Tijdens de jongste wereldoorlog vluchtte Jozef Vanhove met zijn familie naar Engeland waar hij verder ter visserij vaarde.

Toen Jozef Vanhove een finaal punt achter zijn vissersloopbaan zette trok hij terug naar het vertrouwde De Panne waar zijn zoon Henri een gekende vishandel uitbaat. Jozef Vanhove is evenwel nooit helemaal de visserij uitgestapt want nu nog kan men hem regelmatig aantreffen in de buurt van de „Rampe” waar hij de amateurvissers met raad en en daad bijstaat, puttend uit zijn eigen rijke ervaring als visser. En ook zijn echtgenote blijft contact houden met de visserij want vaak springt zij zoon en dochter bij in de drukkende vishandel aan de Zeelaan. Afgelopen zondag stond het echtpaar Vanhove-Popieul, samen met twee kinderen en even veel achterkleinkinderen, centraal in een gezellige viering van hun gouden jubileum en, hoe kan het anders, meerdere anecdoten uit een rijke en boeiende visserscarrière werden weer boven gehaald.

Namens onze redactie, een hartelijk proficiat aan Jozef en zijn echtgenote en nog vele jaren.

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

BARCO



pvba **CAZAUX JVC**

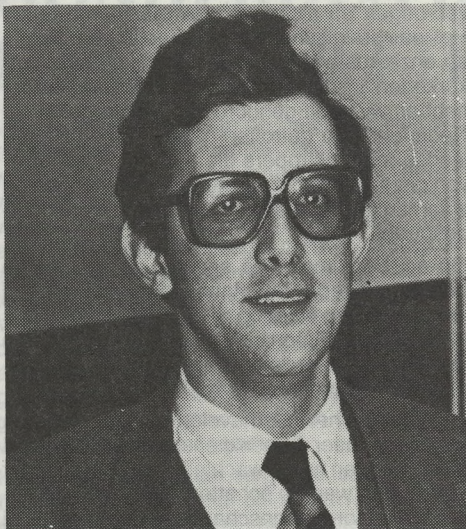
ENIG EKSCLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK

rack-s

Vindictivelaan 11
OOSTENDE — ☎ 059-70.37.59.

HERSTELDIENTST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN

VERLAAT RIJKSKOMMISSARIS CARLY DE ONDERZOEKSRaad VOOR ZEEVAART TE OOSTENDE?



De kans is erg reëel dat de heer Carly, alsnog adjunct-rijkscommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Oostende, binnen zeer afzienbare tijd verhuist naar de Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Antwerpen.

Bij Koninklijk Besluit van 12 november jl. werd hij inderdaad bevorderd tot rijkscommissaris en het is de traditie dat deze ambtenaar dan zetelt bij de Onderzoeksraad te Antwerpen waar de zaken van de handelsvaart behandeld worden. Te Oostende is het doorgaans de adjunct-rijkscommissaris die de te behandelen zaken beoordeelt en een sanctie vordert. Het is zo goed als zeker dat de vertrouwde figuur van de h. Carly eerlang niet meer te Oostende zal te zien zijn en dat is bijzonder spijtig. Het is immers zo dat de heer Carly, zoon van een Oostendse loods en als dusdanig zeer vertrouwd met het toch wel speciaal milieu van de zeevisserij, in de korte periode die hij te Oostende zetelde, zich op een perfecte manier de visserijmentaliteit heeft

eigen gemaakt. De heer Carly kroop als het ware in het vel van de visser en toonde zich vaak zeer begrijpend voor vele situaties. Niettemin, kon de heer Carly ook een streng man zijn als hij oordeelde dat sommige zaken niet langer door de beugel konden; zoals bijvoorbeeld de eendeloze reeks overtredingen die onze vissers begaan tegen het verkeersscheidingsstelsel. Een zaak die de Belgische visser inderdaad een slechte faam geeft en dan kende de heer Carly – terecht – weinig medelijden.

Al met al echter – en dat viel uit te maken uit de gesprekken die wij met de raadsleden hadden – is de heer Carly een soepel en vooral begrijpend rijkscommissaris geweest en niet zelden gebeurde dat hij met een „brok in de keel” adviezen voorlas waarin helaas mensenlevens te betreuren vielen.

Straks gaat de heer Carly dus fungeren als rijkscommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Antwerpen. In zijn plaats komt vermoedelijk de heer J. Van de Velde die bij hetzelfde Koninklijk Besluit werd aangesteld als adjunct-rijkscommissaris.

Onze beste heilwensen dus t.a.v. de heer Carly in zijn verdere loopbaan en een hartelijk welkom aan zijn opvolger, de heer Van de Velde.



belgisch-nederlandse zeemansalmanak 1985

De editie 1985 werd, zoals ieder jaar, volledig nagezien en verbeterd en bevat ± 1.400 blz.

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

GEEN ENKEL EXEMPLAAR WORDT TOEGEZONDEN ZONDER VOORAFGAANDE BETALING.

WAAR VERKRIJGBAAR?

De „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak” is verkrijgbaar:

IN BELGIË:

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

Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende.

OVA, Vismijn, Oostende.

Martin en Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen.

Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

IN NEDERLAND:

IJmuiden Stores, Trawlerkade 44, IJmuiden.

Maritiem, Vissersweg 46, te Scheveningen.

Observator, Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam.

Van Beelen, Middenhavenweg 58, IJmuiden.

Coöperatieve Inkoopvereniging, Texel.

BRAND AAN BOORD VAN ZEEBRUGS VISSERSVAARTUIG

Begin deze week is aan boord van de Zeebrugse treiler Z.162 „Van Dyck” van de rederij Gheselle Norbert brand uitgebroken in de motorkamer. Dat gebeurde terwijl het vaartuig gemeerd lag in de thuishaven. De brandweer kon de averij beperken maar er deed zich wel een geweldige rookontwikkeling voor. Men neemt aan dat de brand is ontstaan nadat zich een defect in de brander had voorgedaan. De schade wordt geraamd op ruim 400.000 fr.

„VAN MANNEN EN DE ZEE”

door Marcel Poppe
(tweede druk)

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

Het boekje is verkrijgbaar tegen de prijs van 159 fr., BTW inbegrepen, + 18 fr. verzendingskosten, te storten op nr. 000-0418987-44 van de drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

Eveneens verkrijgbaar bij:

Hand in Hand, Rederskaai 21, 8380 Zeebrugge.
Standaard Boekhandel, Kapellestraat 103, 8400 Oostende.

Internationale Boekhandel, Ad. Buylstraat 33, 8400 Oostende.

Boekhandel Corman, Ad. Buylstraat 51, 8400 Oostende.

OVER DE OVEREENKOMST MET NEDERLAND QUA AFSTAND 1.000 TON KABELJAUW

In december 1984 heeft België duizend ton van zijn vangstkwotum kabeljauw afgestaan aan Nederland omdat het vangstkwotum van onze noorderburen uitgeput was. We hebben trachten te achterhalen wat de bijzonderheden van deze overeenkomst waren, namelijk de tegenprestatie door Nederland voor deze toekenning. Aan de hand van een vraag gesteld door Mevr. Tyberghien-Vandenbussche, senator voor het kiesarrondissement Oostende-Veurne-Diksmuide kregen we nu een duidelijker inzicht hieromtrent. Voor onze lezers laten we hier dan ook vraag en antwoord geworden, met ons commentaar onderaan.

Vraag:

Betreft: Zeevisserij. – Overeenkomst met Nederland.

In talrijke kranten verscheen het bericht omtrent een overeenkomst tussen de administratie van ons ministerie van Landbouw en de Nederlandse autoriteiten.

Die overeenkomst wordt officieel een ruil genoemd van visquota. De Belgen staan 1.000 ton van hun kabeljauwquotum af aan de Nederlandse visserij die haar eigen quotum uitgeput heeft in ruil voor een belofte van 1.000 ton kabeljauw volgend jaar.

Mag ik de geachte staatssecretaris verzoeken mij een antwoord te verstrekken op de volgende vragen:

1. Is deze informatie juist?

2. Weer is er een bespreking aan de gang in verband met de eventuele beperking van eurokotters in onze 12-mijlzone voor vissen op tong. Waarover juist gaat de bespreking? Is dit een onderdeel van de eerstgenoemde overeenkomst?

3. Wat is de juiste toedracht in dit verband met een haringquotum?

4. Door wie en hoe gebeurt de controle en vaststelling van de uitputting van een bepaald quotum, zoals het tongquotum in het Bristolkanaal b.v.?

5. Is het juist dat hieromtrent geen overleg gebeurt met de betrokken vissers of hun vertegenwoordigers? Wat is de reden hiervoor? Hoe worden zij dan ingelicht?

Antwoord: 1. In ruil voor 1.000 ton van het Belgisch kabeljauwquotum in de Noordzee, werd door Nederland aan België het volgende toegezegd:

a) Vóór 1 februari 1985 wordt een regeling uitgewerkt, waarbij de visserijdruk van Nederlandse boomkorvaartuigen in de Belgische 12-mijlzone, gestabiliseerd wordt;

b) Indien België in de loop van 1985, qua vangstmogelijkheden, een haringtekort zou ondervinden in het zuidelijk gebied van de Noordzee, dan zal van Nederlandse zijde een Belgisch verzoek om overdracht vanuit het Nederlands desbetreffend haringquotum, positief worden beantwoord.

Hierbij dient te worden aangestipt dat, ook na de overdracht van bedoelde 1.000 ton kabeljauw aan Nederland, het aan België in de Noordzee toegekend kabeljauwquotum door onze vissersvloot alleszins niet zal worden opgevestigd.

2. Op 26 november II. zijn besprekingen gestart tussen Nederland en België in verband met een betere bescherming van de kustvisserij. Deze besprekingen zouden uiteindelijk vóór 1 februari 1985 moeten leiden tot een regeling

die onze kustvisserij een leefbare toekomst verzekert.

3. De jongste jaren is de bedrijvigheid van de Belgische vissersvloot inzake haringvangst opnieuw sterk toegenomen. Spijts het feit dat ons land een goed haringquotum kon bekomen, bestaat echter wel de mogelijkheid dat in 1985 deze visserij voortijdig zou moeten stopgezet worden. Een uitwisseling, op grond van artikel 5 van de verordening (EEG) nr. 170-83 van de Raad d.d. 25 januari 1983, zou dan hiervoor een oplossing kunnen bieden.

4. De vangstgegevens verstrekt door de vissersvloot, samen met gegevens uit de logboeken van de vissersvaartuigen, worden door mijn diensten te Oostende verzameld en maandelijks, in de daartoe voorgeschreven vorm, toegezonden aan de EG-Commissie.

Wanneer voor een bepaalde vissoort in een bepaald gebied het nationaal quotum is opgevestigd, verbiedt de Commissie, via een verordening het voortzetten van bedoelde visserij in dat gebied.

5. Het beheer van de quota berust bij de Lid-Staat. Anderzijds wordt, wat betreft het benutten van de quota, het georganiseerd bedrijf maandelijks terdege ingelicht aangaande de geactualiseerde stand van zaken.

In verband met deze ruil schreven we in een vroegere uitgave dat we in ruil voor onze 1.000 ton kabeljauw niets anders bekwamen dan beloften en goede inzichten. Aan de hand van het antwoord die de diensten van de staatssecretaris voor landbouw, de hr. De Keersmaecker aan Mevr. de senator bezorgden, worden wij slechts in onze mening en thans overtuiging gestaafd, dat Nederland zich nergens tot iets concreets heeft verbonden. Onze vissers zeggen „beloften en rotte appels”. Ten hoogste zou de visserijdruk van de Nederlandse boomkorvaartuigen in de Belgische 12-mijlzone, gestabiliseerd worden. We leggen hierbij de nadruk op "de druk". Druk was er en blijft er. Anderzijds zien wij niet hoe Nederland, aan de bijgekomen

nieuwe Eurokotters zal kunnen vermijden dat zij hun kollega's van het vorige jaar zullen komen vervoegen en aldus de druk zullen verhogen. Het was praktisch reeds onmogelijk voor België en onze kustwacht om de illegale grote boomkorkotters uit de 12-mijlzone te houden. Verder hebben wij nooit gehoord van maatregelen die Nederland zou getroffen hebben tegen Nederlandse tongstropers die aan de „korte arm” van onze kustwacht zijn kunnen ontsnappen en waarvan de identiteit aan Nederland werd doorgegeeld.

Op de, door mevr. de senator geformuleerde belofte vanwege Nederland als zou het volgend jaar, (de vraag werd op 6/12/1984 gesteld) dus in 1985, duizend ton kabeljauw van hun kwotum terug geven, is er zelfs geen woord in het ministerieel antwoord terug te vinden.

Wijzelf zien het overhevelen van duizend ton kabeljauw meer als een dienst aan een bevriend land, waarvan wij verwachten dat zij deze dienst zullen naar waarde schatten. Vermits onze vissers hierdoor niet geschaad werden, omdat zij ons kabeljauwkwotum niet aankunnen, of tenminste in 1984 niet aankonden, wensen wij hier zeker geen drama van te maken, niettegenstaande wij overtuigd zijn dat er niets uit de Nederlandse bus zal komen en dat de argumenten die de hr. Dekeersmaecker naar voor brengt er alleen maar zijn om het gezicht te redden.

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

NIEUW en ENIG IN BELGIE

Alleen bij de Generale Bankmaatschappij

Een nieuwe service
„DE FAMILIALE ZEKERHEID VOOR ZELFSTANDIGEN”

U, zelfstandige, voor een kleine premie
bekomt U een grote zekerheid.

Voor een jaarlijkse premie van maar 1.400,- F.
is de toekomst van Uw gezin voor 2 jaar
verzekerd.

Vanaf heden kunt U dit verzekeringskontraat
afsluiten bij Uw „G”-bankkantoor. Aarzel niet
hierop in te schrijven.

Generale Bankmaatschappij



Mijn Partner

Spaanse vrachtvaarder „Pachita” loosde olietanks in Zeebrugse achterhaven...

HONDERDEN DODE VOGELS LOKKEN HEFTIG PROTEST UIT

Vertegenwoordigers van de Belgische Natuur- en Vogelreservaten hebben zich begin deze week bijzonder boos gemaakt toen in het havenkompleks van Zeebrugge honderden dode vogels werden aangetroffen; besmeurd met een vette brij die afkomstig is van het lozen door een Spaanse vrachtvaarder van olie in de achterhaven. De afgevaardigden van de Natuur- en Vogelreservaten toonden zich verbolgen omdat, zo zegden zij, door de Zeebrugse havenautoriteiten niets werd ondernomen tegen de gezagvoerder van het Spaans vaartuig dat ongehinderd kon uitvaren, nadat in de achterhaven de tanks werden gezuiverd.

Het is inderdaad zo dat dergelijke lozingen wettelijk verboden zijn maar dat neemt niet weg dat meerdere bevelvoerders van vrachtschepen en andere eenheden deze voorschriften niet of nauwelijks naleven en de gewoonte hebben hun tanks te laten reinigen in gebieden die vlak bij de kust zijn gelegen met uiteraard bijzonder schadelijke situaties voor gevolg. Het is inderdaad niet de eerste keer dat hoeveelheden olie onze stranden bevuilden en bovendien een hinder vormen voor de kleinere scheepvaart. Helemaal een onaannemelijke bedoening is het natuurlijk dat de kapitein van de „Pachita” ongehinderd en vooral ongestraft tot het spoelen van de tanks kan overgaan... in de achterhaven van Zeebrugge.

Hierdoor heeft zich een olievlek gevormd van ongeveer 150 bij 400 meter en op sommige plaatsen is deze brij ruim één centimeter dik. Maandag verspreidde de olie zich over nagenoeg het ganse oppervlak van de Zeebrugse achterhaven. Wanneer de „Pachita” precies de tanks heeft gespoeld is niet met zekerheid te zeggen. Men neemt aan dat de feiten zich al enige dagen eerder hebben voorgedaan maar het was pas toen de zeevogels, die zich in de achterhaven ophielden, hinder begonnen te ondervinden van de brij, dat de achterdocht van de milieumensen werd gewekt en er een actie werd gevoerd. Men is vooral verbolgen omdat de havenautoriteiten van Zeebrugge niet onmiddellijk zijn opgetreden zodat het Spaans vaartuig, zaterdag al, ongehinderd de haven kon uitvaren.

De olie heeft al vele vogels het leven gekost en men neemt aan dat in de komende dagen nog méér zeevogels het slachtoffer zullen worden van deze onverantwoorde daad. Veearts Van Gompel van de Belgische Natuur- en Vogelreservaten verklaarde maandag dat het een echt schandalige daad is van de Spaanse bevelvoerder en betreure verder dat door de havendirectie niet de minste stap werd ondernomen om deze laakbare daad te beteugelen. Naast de dode vogels verkeren nog vele andere in zgn. „olienood”.

Bovendien betreuren de natuurmensen dat men in de haven van Zeebrugge niet de beschikt over een installatie voor het reinigen van de scheepstanks niettegenstaande daarop reeds gedurende vele jaren wordt aangedrongen nadat de noodzaak werd aangetoond. Trouwens, zo zeggen de natuurmensen, een dergelijke installatie is niet eens zo duur en het zou een heleboel ellende kunnen besparen want het is inderdaad niet denkbeeldig dat gelijkaardige feiten zich ook voordoen in de kustwateren en dat zou dan wel eens nefaste gevolgen kunnen hebben voor de fauna- en flora in de nabijgelegen kustwateren waardoor de visserij dan rechtstreeks zou getroffen worden.

E.E.G.

■ Van de 1,3 miljard B.fr. steun aan de visserij-nijverheid die de E.E.G. deze semester heeft toegekend, gaat Italië met het leeuwenaandeel lopen, namelijk 520 miljoen B.fr. voor 126, eerder kleine projecten. Dit is de subsidie ten bedrage van 25% of van 50% door de E.E.G. verstrekt, dit laatste ten honderd voor de achtergebleven gebieden. Hiervan gaan 74 subsidies naar modernisaties van vissersvaartuigen en 52 voor nieuwbouw, bijna allen voor zuid Italië. Frankrijk krijgt 275 miljoen voor 63 projecten, derde komt Groot-Brittannië met 210 miljoen B.fr. voor 59 projecten gevolgd door België en Denemarken met elk 78 miljoen fr. voor respectievelijk 8 en 52 projecten. Hetzij voor wat België betreft een gemiddelde van bijna 10 miljoen fr. per project.

AQUAKULTUUR IN KOELWATER KERNCENTRALE DOEL ?

De Belgische kust is eigenlijk niet geschikt voor aquakultuur behalve enkele kweekvijvers in de streek van Voeren voor forellen, treft men geen aquakultuur aan. De vraag stelt zich dan ook of er kans is zit dat dit binnen kort veranderd, gezien het eksperiment dat thans ondernomen werd met het opgewarmd koelwater van de kerncentrale van Doel bij Antwerpen.

Natuurlijk wanneer de mensen horen spreken over koelwater van een kerncentrale is hun eerste reactie er één van vrees of die vis die in dit water gekweekt wordt, soms niet aangetast zou kunnen zijn. Men denkt hierbij natuurlijk in de eerste plaats aan kernafval en zware metalen. Daarom dat we ook onmiddellijk duidelijk maken dat het koelwater gewoon water is, dat, na eerst onder hoge temperatuur tot stoom te zijn gebracht, naderhand weerom afkoelt, zonder dat dit water in het eigenlijk produktieproces deelneemt en ergens ook maar kan besmet worden door nucleair afval. We vinden hat dan ook verkeerdt dat dagbladen een uitdrukking gebruiken als „zonder dat er een NOEMENSWAARDIG gevaar bestaat voor radioactiviteit”. Men mag gerust zeggen dat er totaal geen bestaat.

Viskweek

In samenwerking met de Katholieke Universiteit Leuven heeft E.B.E.S. die de kerncentrale van Doel uitbaat, een viskweekproject gestart, dit met deelname van de Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Vlaanderen. Midden 1983 werden 10 kg pootaal en een zeventigtal zeebaarzen uitgezet. Ook diende nagegaan hoe een aangepast voedsel aan het water diende toegevoegd. Inderdaad wanneer men in één enkel seizoen de groeierkte van de vis wenst vermenigvuldigd te zien met 3 tot 4 is het duidelijk dat voor dergelijk aangescherpt groeiproces eveneens meer voedsel nodig is dan het water dat men gebruikt (Scheldewater) bevat. Opgewarmd water, dat men anders normaal terug naar de Schelde laat afvloeien, aktiveert de groei van de vis en dit, samen met een aangepast bijkomend voedsel geeft commercieel gezien, uitstekende resultaten. Van deze proefondervindelijke stadium tot de commerciële is nu het doel van een volgend stadium. Men zou met de studie hiervan thans beginnen, die tegen eind september klaar zou zijn, waarna met een industriële kweek zou kunnen begonnen worden, dat wil zeggen natuurlijk eerst met de infrastructuurwerken.

**REDERS en
VISSERS.**

voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND
VISMIJN 71, OOSTENDE - Ø 32.11.01

**VISSERSVAARTUIG KOPEN
OF VERKOPEN ?**

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

Ø (050) 54 41 17 - 54 41 92

- volledig en deskundig advies en bijstand -

INVOEGESTELLING VAN DE VANGSTLOGBOEKEN

Het staat nu definitief vast dat het vangstlogboek vanaf 1 april 1985 in voege komt. Het is de schipper die instaat voor het invullen van dit vangstlogboek en die verantwoordelijk is voor de juistheid van de cijfers. Het is ook hij die vervolgd zal worden wanneer blijkt dat de cijfers niet overeenstemmen met de werkelijkheid en dat dit met opzet gebeurde.

Schippers kunnen beboet worden voor het niet-bijhouden of het vals bijhouden van het logboek en van de landingscijfers met een boete van 150.000 B.fr.

Voor het ogenblik werden reeds 20.000 EEG-logboeken gedrukt en in Groot-Brittannië is men reeds begonnen met het uitreiken van zowat 4.000 logboeken.

WIE DIENT LOGBOEKEN IN TE VULLEN?

De schippers van alle vaartuigen met een geregistreerde lengte van meer dan 17 m. evenals de schippers van vaartuigen van meer dan 10 meter die voor meer dan 24 uur in zee gaan.

Vaartuigen van tien meter en minder moeten dus geen logboek invullen noch landingsverklaringen van de hoeveelheid vis. Het logboek moet minstens éénmaal per 24 uur ingevuld worden. Een landingsverklaring moet ingevuld worden nadat alles uit het vaartuig gelost is en samen met een uittreksel uit het logboek ingediend worden. In totaal 4 kopies, één voor de plaatselijke administratie, één voor de visserijdienst, één voor de schippers eigen dossier en een vierde om, minstens één jaar aan boord te blijven. Het zijn enkel de vissoorten die opgeno-

men zijn in de kwotareglementering die moeten ingedragen worden in het logboek. Verder is het, het volle gewicht van de vis die moet ingedragen worden, ofwel het aantal van de bakken vis met een standaardgewicht. Wanneer 50 kg. en meer vis achtergehouden wordt, dus niet officieel gelost, moet deze hoeveelheid eveneens aangegeven worden. Ook dient aangegeven of de vis gelost en aan land gebracht werd op zijn geheel, gekopt, gegut of gefileerd. Eveneens dient het I.C.E.S.-gebied aangegeven te worden waar de vis gevangen werd. De waarheid hiervan zal nagegaan worden zowel van uit de lucht als door inspectie aan boord zelf.

ENKELE REACTIES

In Engeland is de voor de deur staande intrede in visserijkringen en in het bijzonder in de vakpers, tamelijk goed ontvangen omdat men bij onze overbuur er van overtuigd is dat de overbevissing en de illegale bevissing doorgaans gebeurt door de vissers van de andere lidstaten. Anderzijds behoort volgens de Britse visser 66% van de vis uit de Gemeenschapswateren toe aan Groot-Brittannië en kan een verscherpte controle op de overbevissing alleen maar een bescherming zijn van overwegend Britse vis. Hoe het feitelijk zal aflopen voor de Britse seiners die op zee hun haringvangst en makreelvangst overladen op de fabrijschepen, zal zeker wel een geheim blijven van de betrokken Britse (doorgaans Schotse) schipper. Een ander vooraanstaand vertegenwoordiger van de Britse visserij, relativeert de zaak op deze wijze, dat hij aangeeft dat het logboek een noodzakelijk kwaad is, maar toch een noodzaak. Wel

wordt er vanwege de autoriteiten enkele maanden begrip en geduld gevraagd totdat de betrokken schippers ingespeeld zijn op hun nieuwe verplichtingen.

Anderzijds wordt er ook op gewezen dat het systeem van het logboek reeds sinds jaren ingang heeft gevonden in Noorwegen en Zweden. Als men een Noorse of een Zweedse schipper vraagt of dit hem enerlei moeilijkheden bezorgt, dan antwoorden zij allen ontkennend. Het is misschien wel even wennen, maar ten slotte wordt het een routine.

IERLAND

■ Verscheidene Ierse treilers gaan door met het vissen van makreel op de Minch. Vorige week werd aldus nog 1.350 ton overgeladen op fabrijschepen uit het oostblok in Loch Broom. Verder zijn er eveneens drie Nederlandse fabrijschepen gemeerd in Stornoway om de Ierse vangsten te kopen. Ook 10 Schotse spannen vissen in het gebied van de Minch, maar op de haring.

■ Niet minder dan 33 fabrijschepen waren vorige week gemeerd in Loch Broom. Verder werden nog 6 fabrijschepen verwacht waaronder een eerder kleine eenheid uit Oost-Duitsland en vijf zeer grote schepen uit Rusland. Het is duidelijk dat de aankomst van deze nieuwe vloot de prijzen op de markt minstens zal op hoogte houden.

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)

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

FRANKRIJK noordkust

3/58 Noordzee. W van Berguesbank. Wrak.

Op 51°16,12'N — 2°16,06'E aanbrengen een ondiepte van 200 dm «Wk».
(Belg. krtn. D11 en D102).

(Ned. B.a.Z. 589/84).

BELGIE

3/59(T) Nieuwpoort. Zeewaartse schietoefeningen.

Zie B.a.Z. 1/48, 1/49 en 1/50-1984.

Gedurende de periode van 18 februari tot en met 1 maart 1985 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie, als volgt:

- week van 18 tot 22 februari 1985: maandag 18, dinsdag 19, woensdag 20, donderdag 21 februari 1985, in de kleine sector.
- week van 25 februari tot 1 maart 1985: maandag 25, dinsdag 26, woensdag 27, donderdag 28 februari en vrijdag 1 maart, in de kleine, midden en grote sector.

Deze schietoefeningen worden gehouden van 09.00 h., plaatselijke tijd tot zonsondergang, zonder onderbreking.

(Med. A.A. Sch. Nieuwpoort. — 23.01.85)

3/60(T) Westhinder-Vlissingen route. Lichtboei uitgelegd. Golfmeter.

Tijdelijk uitgelegd (duur ± 3 maanden) in de positie 51°29'10"N — 2°18'00"E, een gele lichtboei, Fl (5) 15s, 250 m 070° van de lichtboei «Garden City», dekkend een hydrografisch instrument (golfmeter).

De scheepvaart wordt verzocht op veilige afstand voorbij te varen en noch anker noch vistuig in de nabijheid te gebruiken.

(Loodswezen Oostende — 11.1.85)

MARKT- EN VISMIJNECHOS

ZOEKT TE KOOP

STALEN VISSERSVAARTUIG MET BOKKEN.

Bouwjaar vanaf 1970.
Motor tussen 500 en 600 PK.

Z.w. Tel. (050) 33.23.30.

OOSTENDE

Schraalhans was op bezoek in de Oostendse vismijn deze week. Vrijdag een viertal vangsten, waaronder eentje van IJsland, maandag een negental (kleine) vangsten en dinsdag en woensdag telkens nog één vangstje. Wijting en gul waren de meest voorhanden soorten, de prijs ervoor betaald lag heel wat hoger dan vorige week. Kleine wijting steeg zelfs tot 38 fr., de grote sortering kreeg tot 60 fr. Kabeljauw is opnieuw boven de 100 fr. grens geraakt, grote gul noteerde tot 90 fr. Betere resultaten dan gewoonlijk voor de Westschepen die nu al eens boven de 600.000 fr. geraakten.

De kanaalaanvoer beperkte zich tot een drietal vangsten, waarvan twee met tong en één met rog. Keilrog en rog die wel ietwat beter verkocht werden dan vorige week maar toch nog weinig interessante prijzen (voor de reder) kregen. Keilrog hooguit 75 fr., de grote rog meestal rond de 60 fr. en de andere sorteringen van 19 naar 45 fr.

Voor de tongen bleven de prijzen nagenoeg op hetzelfde peil als verleden week met lappen en grote tong rond de 260 fr., de driekwart- en bloksortering rond de 230 fr. en voor/kleine tussen 155 en 180 fr. De slips werden verkocht rond de 145 fr.

Iets meer staartvis dan vorige week waarvoor tussen 180 en 285 fr. betaald werd, tarbot noteerde tot 526 fr., de meeste sorteringen moesten het doen met prijzen tussen 190 en 350 fr. Pladijs is schaars geweest, de prijs bleef schommelen tussen 35 en 55 fr. wat erg goed is nu deze soort wat aan de magere kant is.

Voor de haringvisser was het weer heel wat minder dan vorige week. Hooguit een 150 benen per koppel in de afslag, wel een prijs die iets hoger lag dan gewoonlijk en tot 16 fr. bedroeg. Een renderende week is het echter alleszins niet geweest. Nog minder was het dat voor de kustvisserij die amper voor twee kleine garnaalvangstjes zorgde. De garnaalprijs liep op tot 230 fr. wat rekening houdend met de grootte een flinke prijs is. Vis wordt helemaal niet naar de mijn gebracht door deze schepen die blijkbaar nog bezig zijn met de winterslaap.

VRIJDAG 25 JANUARI 1985

| | dag. | vis | tong | fr. |
|---------|------|-----|------|-----------|
| IJSLAND | | | | |
| O.216 | 19 | 550 | — | 1.891.594 |
| WEST | | | | |
| O.279 | 6 | 110 | — | 228.975 |

| | | | | |
|-------|----|-----|-------|-----------|
| O.114 | 15 | 320 | — | 591.614 |
| Z.196 | 14 | 300 | 4.000 | 1.602.343 |

MAANDAG 28 JANUARI 1985

| KANAAL | | | | |
|--------|----|-----|-------|-----------|
| O.135 | 16 | 280 | — | 929.826 |
| Z.183 | 16 | 180 | 2.000 | 1.628.051 |
| O.518 | 16 | 160 | 1.800 | 940.013 |
| KUST | | | | |
| O.500 | 2 | 15 | — | 52.415 |
| WEST | | | | |
| N.597 | 12 | 240 | — | 622.366 |
| N.752 | 11 | 150 | — | 349.508 |
| O.306 | 13 | 270 | — | 685.846 |
| N.706 | 12 | 280 | — | 663.595 |
| N.40 | 11 | 150 | — | 485.640 |
| O.26 | 13 | 180 | — | 476.059 |

DINSDAG 29 JANUARI 1985

| | | | | |
|-------|---|-----|---|---------|
| WEST | | | | |
| O.369 | 9 | 150 | — | 416.295 |

WOENSDAG 30 JANUARI 1985

| | | | | |
|-------|---|-----|---|---------|
| WEST | | | | |
| O.123 | — | 160 | — | 472.040 |

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op vrijdag 25 januari 1985

| | |
|---------------------------|---------------|
| Grote schelvis | 62,00/ 73,00 |
| Mid. schelvis | 53,00/ |
| Kleine schelvis | 20,00/ 42,00 |
| Kabeljauw | 52,00/ 75,00 |
| Gul | 55,00/ 56,00 |
| Wijting | 44,00/ |
| Schaat | 51,00/ 61,00 |
| Zeebaars | 67,00/ 68,00 |
| Leng (witte) | 55,00/ 64,00 |
| Blauwe leng | 71,00/ 82,00 |
| Schartong (Schotse schol) | 20,00/ 26,00 |
| Heilbot | 175,00/249,00 |
| Koolvis | 42,00/ |
| Hondstong (mieten) | 37,00/ 58,00 |
| Zeewolf | 86,00/ 94,00 |
| Staart | 215,00/228,00 |

Verwachtingen

VRIJDAG 1 FEBRUARI

WEST: O.108 (100 vis - 3500 tong) - O.127 (60 vis - 1000 tong) - O.303

MAANDAG 4 FEBRUARI

CONTAINER: 20 ton IJslandse kabeljauw
KANAAL: O.33 - O.137 - O.118 - O.206 - O.309
NOOP HEAD: O.318 (vermoedelijk)
WEST: Z.502 - O.35 - N.45 - O.51 - N.36 - N.719

DINSDAG 5 FEBRUARI

WEST: O.274 - N.723

ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

VRIJDAG 25 JANUARI 1985

| | | | | | |
|-------|-----|-------|-----|----|------------------|
| Z.198 | KRP | 100 | 60 | 7 | 251.945 |
| Z.126 | W | 1.000 | 300 | 15 | 1.029.655 |
| Z.189 | W | 3.000 | 280 | 15 | 972.373 |
| Z.519 | W | 4.500 | 390 | 15 | 1.448.960 |
| Z.47 | W | 8.000 | 430 | 14 | 2.444.855 |
| | | | | | 6.147.788 |

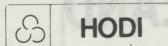
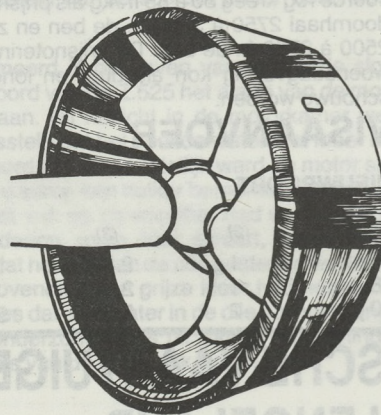
MAANDAG 28 JANUARI 1985

| | | | | | |
|-------|-----|--------|-----|----|-------------------|
| Z.162 | W | 7.000 | 500 | 17 | 2.286.850 |
| Z.92 | W | 6.000 | 520 | 18 | 2.818.170 |
| Z.99 | W | 8.500 | 500 | 14 | 2.224.690 |
| Z.243 | KRP | 200 | 200 | 12 | 636.730 |
| Z.46 | W | 11.500 | 700 | 17 | 3.732.780 |
| Z.510 | KRP | 200 | 150 | 11 | 625.715 |
| Z.559 | KRP | 200 | 150 | 11 | 613.035 |
| | | | | | 12.937.970 |

VAN VOORDEN GROEP

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

ONZE KWALITEIT IS UW KRACHT



HODI

Straalbuizen en straalbuisroeren voor zeer effectieve rendementsverbeteringen.

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

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

DINSDAG 29 JANUARI 1985

| | | | | | |
|-------|---|-------|-----|----|------------------|
| Z.507 | W | 100 | 140 | 12 | 748.030 |
| Z.408 | W | 400 | 25 | 10 | 313.470 |
| Z.289 | W | 5.500 | 600 | 18 | 2.734.893 |
| Z.89 | W | 7.000 | 400 | 12 | 2.435.430 |
| Z.12 | W | 150 | 10 | 9 | 167.860 |
| Z.568 | W | 150 | 10 | 9 | 138.590 |
| | | | | | 6.538.273 |

WOENSDAG 30 JANUARI 1985

| | | | | | |
|-------|-----|--------|-----|----|-------------------|
| Z.181 | KRP | 100 | 210 | 12 | 590.565 |
| Z.573 | KRP | 100 | 160 | 11 | 446.930 |
| Z.14 | W | 10.000 | 550 | 17 | 3.765.520 |
| Z.307 | KRP | — | 145 | 10 | 488.065 |
| Z.78 | KN | 50.000 | 450 | — | 2.439.618 |
| Z.48 | W | 3.500 | 370 | — | 2.011.100 |
| Z.462 | W | 1.200 | 300 | 12 | 1.015.330 |
| Z.564 | W | 300 | 30 | — | 294.980 |
| Z.321 | W | 900 | 200 | 10 | 655.400 |
| Z.30 | W | 3.500 | 280 | 11 | 1.453.820 |
| | | | | | 13.141.328 |

NIEUWPOORT

VRIJDAG 25 JANUARI 1985

VIS
N.738 2.872 kg. 140.084 fr.

Op de vrijdagmarkt loste enkel één vaartuig van de West zijn vangst. Varia haalde 190 à 240 fr./kg en griet 235 à 280 fr./kg. Voor grote pladijs werd 50 à 60 fr./kg betaald, voor drieling- of middenslagpladijs 2600 à 2750 fr. de ben en voor visjes 1500 à 1600 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 5000 à 5500 fr. de ben geboekt en gul tegen 2250 à 4750 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 2400 à 2600 fr. de ben genoteerd en kleine wijting tegen 1300 à 1400 fr. de ben. Tong-schar haalde 131 à 140 fr./kg, grote zandschar 2100 à 2250 fr. de ben en kleine zandschar 1600 à 1750 fr. de ben. Er werd opnieuw nog geen garnaal aangevoerd en dit reeds sedert 2 januari. Dit brengt met zich teweeg dat voor de garnaalvisser de maand januari een heel slechte maand werd.

MAANDAG 28 JANUARI 1985

VIS
N.346 2.056 kg. 99.017 fr.

Op de maandagmarkt werd weinig vis aangevoerd. Slechts één Westvaartuig loste zijn slechte weervangst. Tong der sortering nr. 1 à 5 haalde 286 à 290 fr./kg en varia 180 à 210 fr./kg. Tong-schar kreeg 100 à 170 fr./kg, middenslag-

tarbot 210 à 240 fr./kg en griet 150 à 230 fr./kg. Voor grote pladijs werd 3250 à 3500 fr. de ben geboekt, voor drieling- of middenslagpladijs 3000 à 3250 fr. de ben en voor visjes 2000 à 2200 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 5750 à 6250 fr. de ben opgekocht en gul tegen 3000 à 4500 fr. de ben. Rog die in geringe mate werd aangevoerd bekam 70 à 75 fr./kg. Voor grote wijting werd 2800 à 3000 fr. de ben opgetekend en voor kleine wijting 1300 à 1400 fr. de ben. Grote zandschar werd tegen 2350 à 2500 fr. de ben genoteerd en kleine zandschar tegen 1400 à 1550 fr. de ben, terwijl voor norhaan 2750 à 3000 fr. de ben werd opgetekend. De vraag overtrof ruimschoots het aanbod en alle bekomen prijsnoteringen konden lonend genoemd worden.

WOENSDAG 30 JANUARI 1985

VIS
N.52 3.625 kg. 450.837 fr.
N.88 736 kg. 45.295 fr.
N.590 736 kg. 45.295 fr.

Op de woensdagmarkt losten één bokkenvisser en één koppel spanvisser hun vangst. Tong nr. 1 kreeg 252 à 255 fr./kg en tong nr. 2 262 à 265 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 250 à 280 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 246 à 260 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 210 à 215 fr./kg en kleine tong 190 fr./kg. Voor grote tarbot werd 540 à 550 fr./kg geboekt, voor middenslag tarbot 255 à 265 fr./kg, voor varia 160 à 220 fr./kg en voor griet 190 à 250 fr./kg. Vlaswijting werd tegen 2000 à 2500 fr. de ben genoteerd en kongel tegen 1300 à 1700 fr. de ben. Voor grote pladijs werd 1900 à 2300 fr. de ben geboekt, voor drieling- of middenslagpladijs 2300 à 2500 fr. de ben en voor visjes 1350 à 1700 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 5250 à 5500 fr. de ben geveild en gul tegen 3000 à 4750 fr. de ben. Voor de voorkleine gul werd 2800 à 3150 fr. de ben opgetekend. Grote wijting kocht men tegen 3050 à 3150 fr. de ben aan en kleine wijting tegen 2000 à 2100 fr. de ben. Voor staartvis werd 250 à 310 fr./kg neergepend, voor tongschar 80 à 170 fr./kg en voor robaard 90 à 95 fr./kg. De schaars aangevoerde rog kreeg 80 à 85 fr./kg als prijsnotering, doornhaai 2750 à 3000 fr. de ben en zeehond 2500 à 2750 fr. de ben. De prijsnotering op de woensdagveiling kon als duur en lonend beschouwd worden.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

| | (1) | (2) | (3) | (4) |
|---------|-----|-------|---------|-----|
| 25 jan. | 1 | 2.872 | 140.084 | |
| 28 jan. | 1 | 2.056 | 99.017 | |
| 30 jan. | 2 | 5.097 | 541.427 | |

GETIJEN TE OOSTENDE

FEBRUARI

| NM | 1 vrijdag | 0936 | 391 | 0351 | 154 |
|-------|--------------|------|-----|------|-----|
| | | 2222 | 394 | 1631 | 142 |
| | 2 zaterdag | 1048 | 407 | 0502 | 141 |
| | | 2322 | 410 | 1735 | 126 |
| | 3 zondag | 1142 | 429 | 0601 | 119 |
| | | | | 1824 | 106 |
| <hr/> | | | | | |
| | 4 maandag | 0007 | 431 | 0648 | 092 |
| | | 1227 | 453 | 1906 | 085 |
| VM | 5 dinsdag | 0046 | 453 | 0731 | 065 |
| | | 1309 | 476 | 1945 | 066 |
| | 6 woensdag | 0123 | 473 | 0812 | 039 |
| | | 1350 | 495 | 2024 | 050 |
| | 7 donderdag | 0201 | 491 | 0855 | 016 |
| | | 1432 | 507 | 2107 | 040 |
| | 8 vrijdag | 0243 | 503 | 0942 | 001 |
| | | 1517 | 513 | 2151 | 037 |
| | 9 zaterdag | 0328 | 508 | 1029 | 004 |
| | | 1602 | 510 | 2236 | 042 |
| | 10 zondag | 0415 | 505 | 1115 | 004 |
| | | 1649 | 499 | 2320 | 057 |
| <hr/> | | | | | |
| | 11 maandag | 0502 | 494 | — | — |
| | | 1738 | 479 | 1201 | 025 |
| LK | 12 dinsdag | 0554 | 473 | 0006 | 078 |
| | | 1832 | 451 | 1250 | 055 |
| | 13 woensdag | 0653 | 446 | 0101 | 103 |
| | | 1937 | 420 | 1351 | 086 |
| | 14 donderdag | 0809 | 420 | 0214 | 120 |
| | | 2058 | 399 | 1508 | 109 |
| | 15 vrijdag | 0939 | 411 | 0340 | 122 |
| | | 2223 | 399 | 1628 | 115 |
| | 16 zaterdag | 1059 | 422 | 0501 | 106 |
| | | 2328 | 414 | 1738 | 108 |
| VM | 17 zondag | 1158 | 440 | 0608 | 083 |
| | | — | — | 1833 | 097 |
| <hr/> | | | | | |
| | 18 maandag | 0014 | 432 | 0701 | 061 |
| | | 1243 | 456 | 1914 | 087 |
| NM | 19 dinsdag | 0053 | 449 | 0742 | 044 |
| | | 1322 | 469 | 1949 | 077 |
| | 20 woensdag | 0128 | 466 | 0819 | 032 |
| | | 1358 | 477 | 2023 | 067 |
| | 21 donderdag | 0202 | 479 | 0854 | 024 |
| | | 1432 | 482 | 2058 | 058 |
| | 22 vrijdag | 0239 | 486 | 0929 | 022 |
| | | 1507 | 482 | 2132 | 053 |
| | 23 zaterdag | 0313 | 487 | 1002 | 027 |
| | | 1540 | 477 | 2207 | 054 |
| | 24 zondag | 0347 | 481 | 1032 | 039 |
| | | 1610 | 468 | 2239 | 065 |

VERKLARING

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

BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE :

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

BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE :

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

VERSCHIEDENE BELGISCHE VAARTUIGEN VERKOCHTEN IN ENGELAND

Vorige week waren verscheidene Belgische visserstvaartuigen aan de afslag te Grimsby in Groot-Brittannië. Vier vaartuigen voerden samen 2.007 van onze bennen aan, waarvoor een totaal bedrag besomd werd van 6,088 miljoen B.fr. voor een gemiddelde prijs van 3.000 fr. de ben.

Beste besomming werd door de O.231 „St.-Carolus” van de rederij Hennaert-Delbol verwezenlijkt, namelijk 1,890 miljoen B.fr. voor een aanvoer van 670 van onze bennen, hetgeen een gemiddelde prijs per ben van 2.820 fr. betekent.

De Z.105 „Atlas” van de gelijknamige rederij,

geraakte aan een brutobesomming van 1,868 miljoen B.fr. voor een aanvoer van 573 bennen, hetgeen een gemiddelde prijs betekent van 3.260 fr.

De Z.48 „Wodan” van de rederij Dolfijn pvba, maakte 1,550 miljoen B.fr. voor een aanvoer van 530 van onze bennen, hetgeen een gemiddelde prijs per ben betekent van 2.920 fr.

Tenslotte kreeg Grimsby een vierde Belgisch vaartuig aan de afslag, de Z.60 „Blue Angel” van de gelijknamige rederij pvba Blue Angel. Dit vaartuig zette slechts 234 bennen van 50 kg in de afslag waarvoor 780 duizend B.fr. verwezenlijkt werd, hetzij een gemiddelde prijs per ben van 3.330 fr.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

| | 28 jan. | 29 jan. | 30 jan. |
|-------------------|---------|---------|---------|
| Lappen | 256 259 | ..... | ..... |
| Grote | 258 259 | ..... | ..... |
| 3/4 | 230 237 | ..... | ..... |
| Bloktongen | 225 230 | ..... | ..... |
| Vóór-kleine | 175 182 | ..... | ..... |
| Kleine | 155 162 | ..... | ..... |
| Slips | 140 147 | ..... | ..... |

ZEEBRUGGE

| | 28 jan. | 29 jan. | 30 jan. |
|---------------------|---------|---------|---------|
| Grote | 255 262 | 266 259 | 261 270 |
| Bloktongen | 256 265 | 266 260 | 264 269 |
| Fruittongen | 235 248 | 247 232 | 227 252 |
| Schone kleine | 190 206 | 227 217 | 213 237 |
| Kleine | 168 174 | 189 176 | 226 196 |
| Tout petit | 142 158 | 164 150 | 167 162 |
| Slips | 135 147 | 156 140 | 145 149 |

NIUWPOORT

| | 28 jan. | 29 jan. | 30 jan. |
|----------------|---------|---------|---------|
| Tong I | 290 | ..... | 252 255 |
| Tong II | 290 | ..... | 262 265 |
| Tong III | 290 | ..... | 250 280 |
| Tong IV | 286 | ..... | 246 260 |
| Tong V | 286 | ..... | 210 215 |
| Slip ..... | ..... | ..... | ..... |

PLADIJS

OOSTENDE

| | 28 jan. | 29 jan. | 30 jan. |
|-----------------------|---------|---------|---------|
| Platen | | 49 54 | ..... |
| lek (groot-klein) ... | | 48 53 | 54 |
| Derde slag | | 30 41 | ..... |
| Platjes | | 19 22 | 39 |

ZEEBRUGGE

| | 28 jan. | 29 jan. | 30 jan. |
|-----------|---------|---------|---------|
| I | 31 40 | 37 43 | 38 41 |
| II | 29 37 | 30 27 | 38 40 |
| III | 29 32 | 32 31 | 41 42 |
| IV | 23 26 | 20 21 | 28 29 |
| V ..... | ..... | ..... | ..... |

NIUWPOORT

| | 28 jan. | 29 jan. | 30 jan. |
|---------------------|---------|---------|---------|
| Moeien ..... | ..... | ..... | ..... |
| Grote pladijs | 65 70 | ..... | 38 46 |
| Platjes | 40 44 | ..... | 27 34 |
| Drielingen | 60 65 | ..... | 46 50 |

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ De voorbije vorstperiode heeft lelijk huis gehouden aan boord van de kusttreiler O.472 „Jan Bart II”. Toen de schipper zich aan boord begaf van het vaartuig dat gemeerd lag in de Oostendse haven, werd vastgesteld dat de vloeistof uit het kompas was gevloeid en dat bovendien het glas gebroken was. Men neemt aan dat een en ander gebeurde ingevolge de strenge vorst.

■ De N.49 „Erna”, de gloednieuwe kusttreiler van de Rederij „La Marée” kreeg tijdens de jongste reis af te rekenen met dubbele averij. Tijdens het winden van de boelen in de stuurboordlenterouw, door een of andere omstandigheid, bekneld geraakt rondom de draaiende winchkop. Daardoor werd een dermate hevige trekkracht uitgeoefend op de A-mast dat deze naar voren boog en plooidde. Onmiddellijk werd de winch uitgeschakeld en de onder spanning staande lenter gevierd. Niettemin kon men de visserij verder bedrijven maar toen deden zich moeilijkheden voor met de motor. De temperatuur van het koelwater en de uitlaat kwam abnormaal hoog zonder dat men de oorzaak kon vaststellen. Noodgedwongen werd de visserij gestaakt en koers gezet naar de thuishaven.

■ Toen schipper-eigenaar Legein August van de N.106 aan boord van zijn vaartuig kwam dat gemeerd lag in de Nieuwpoortse vissershaven, werd vastgesteld dat er zich een lek had voorgedaan ter hoogte van de waterlijn aan de achtersteven van bakboordzijde. Door de deining van het water, veroorzaakt door een sleeboot die het ijs aan het breken was, kwam er via het lek water in het vaartuig. De bijgeroepen brandweer slaagde er in het vaartuig te draaien met bakboordzijde tegen de kaai terwijl de stuurboordbok iets werd gezakt zodat het lek boven de waterlijn kwam te liggen. De reder slaagde er met eigen middelen in het lek te dichten.

■ Op de terugreis naar de thuishaven sloeg de schroef van de Z.589 op een onder water zittend

voorwerp. Aangezien het vaartuig geen snelheid meer kon halen riep de schipper de assistentie in van de Loodsenwacht te Zeebrugge maar die kon niet ter hulp komen wegens de slechte weersomstandigheden. De schipper besloot dan maar op eigen kracht de thuishaven te vervoegen waar veilig werd afgemeerd. Er werd vastgesteld dat de schroef zwaar beschadigd was.

■ Gemeerd in de haven van Oostende sloeg aan boord van de Z.525 het alarm van de motor plots aan. Bij nazicht in de motorkamer werd vastgesteld dat het zeekoelwater niet meer buiten boord liep. Onmiddellijk werd de motor stop gezet waarop een duiker bemerkte dat zich een plastic zak op de wierfilter had vastgezet. Na verwijdering, even voor afvaart, werd vastgesteld dat het peil van de olie gestegen was en de olie bovendien een grijze kleur had hetgeen er op wees dat zich water in de olie had vermengd. Een onderzoek wees uit dat de acht cilindermantels van de motor lek waren.

■ Aan boord van de Z.564 kreeg men een defect aan het roer waardoor men noodgedwongen de Engelse haven van Newhaven diende binnen te lopen. Gezien men op eigen krachten niet naar de thuishaven kon afvaren werd de sleepluip ingeroepen van de Z.321 van de rederij Noordvisserij. Laatstvernoemd vaartuig sleepte de Z.564 op naar de haven van Zeebrugge.

■ Op weg naar visvak 828 hoorde men aan boord van de O.303 een zware klop in het achterschip. Onmiddellijk werd de schroef uitgeschakeld en nazicht verricht. Er werd vastgesteld dat een eind tros met keten zich op de schroef had vastgezet.

■ Aan boord van de Z.465 sloeg plots het alarm van de motor aan waarop een onderzoek uitwees dat de zoetwaterpomp defect was waardoor de motor niet meer gekoeld werd. Het vaartuig bevond zich toen in de buurt van de havenkop van Zeebrugge. Assistentie werd ingeroepen van een redeboot die het onklaar geraakte vaartuig naar de vissershaven sleepte.

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

☎ 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

| | Oostende | | Zeebrugge | | Oostende | | Zeebrugge | | Oostende | | Zeebrugge | | Nieuwpoort | | Nieuwpoort | |
|------------------------|----------|-------|-----------|-------|----------|-------|-----------|-------|----------|-------|-----------|-------|------------|-------|------------|-------|
| | 28 jan. | | 28 jan. | | 29 jan. | | 29 jan. | | 30 jan. | | 30 jan. | | 28 jan. | | 30 jan. | |
| Tarbot grote | 397 | 526 | 540 | 563 | ..... | ..... | 489 | 499 | ..... | ..... | 521 | 546 | ..... | ..... | 540 | 550 |
| Tarbot middel | 255 | 302 | 395 | 500 | ..... | ..... | 267 | 358 | ..... | ..... | 293 | 365 | 210 | 240 | 255 | 265 |
| Tarbot klein | 125 | 229 | 211 | 235 | ..... | ..... | 247 | 172 | ..... | ..... | 181 | 207 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Griet groot | 191 | 199 | 240 | 271 | ..... | ..... | 238 | 254 | ..... | ..... | 267 | 261 | 230 | ..... | 250 | ..... |
| Griet middel | 136 | 147 | 189 | 217 | ..... | ..... | 174 | 177 | ..... | ..... | 185 | 188 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Griet klein | 91 | 112 | 85 | 107 | ..... | ..... | 130 | 100 | ..... | ..... | 140 | 100 | 150 | ..... | 190 | ..... |
| Schelvis groot | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schelvis middel | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schelvis klein | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Heek grote | 130 | 143 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Heek middel | 100 | 107 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Heek klein | 62 | 83 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Lom | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Leng | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Rog I | 61 | 65 | ..... | ..... | ..... | ..... | 43 | 58 | ..... | ..... | 36 | 57 | 75 | 85 | 80 | 85 |
| Keilrog | 49 | 72 | ..... | ..... | ..... | ..... | 83 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Rog | 48 | 81 | ..... | ..... | 48 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Tilten | ..... | ..... | 44 | 50 | ..... | ..... | 38 | 35 | ..... | ..... | 29 | 46 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Scherpstaart | 20 | 64 | 64 | 67 | 36 | 50 | 48 | ..... | 51 | ..... | 47 | 61 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Halve mans | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Teelt | 30 | 37 | ..... | ..... | 44 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Katrog | 12 | 32 | 12 | 17 | 26 | ..... | 39 | ..... | ..... | ..... | 11 | 10 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Kabeljauw | 94 | 117 | 87 | 89 | 112 | ..... | 42 | 74 | 107 | 109 | 87 | 80 | 115 | 125 | 105 | 110 |
| Gul (groot) | 88 | 93 | 72 | 81 | 95 | 101 | ..... | ..... | 93 | 98 | ..... | ..... | 90 | ..... | 90 | ..... |
| Gul (middel) | 70 | 81 | 70 | 77 | 78 | 86 | 67 | 62 | 74 | 88 | 92 | 76 | 60 | 60 | 60 | 60 |
| Gul (klein) | 28 | 65 | 34 | 37 | 27 | 67 | ..... | ..... | 28 | 48 | 38 | 41 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Hozemondhamme | 171 | 285 | 189 | 299 | ..... | ..... | 200 | 330 | ..... | ..... | 148 | 349 | ..... | ..... | 250 | 310 |
| Wijting groot | 34 | 52 | 49 | 54 | 52 | ..... | 46 | ..... | 58 | 64 | 47 | ..... | 56 | 60 | 61 | 63 |
| Wijting klein | 25 | 12 | 27 | 34 | 34 | 38 | ..... | ..... | 42 | ..... | 28 | ..... | 26 | 28 | 40 | 42 |
| Schar | 31 | 43 | 26 | 34 | 43 | ..... | 30 | ..... | 46 | ..... | 34 | 35 | 31 | 50 | ..... | ..... |
| Steenschol | 70 | 160 | 60 | 165 | ..... | ..... | 78 | 176 | 87 | 182 | 84 | 167 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeehaai | 70 | 78 | 55 | 57 | ..... | ..... | 59 | ..... | 70 | 76 | 75 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Hondshaai | 24 | 42 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Doornhaai | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Pieterman | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Makreel | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Horsmakreel | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeekeeft | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schaat | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeebaars (klipvis) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Kongeraal | 15 | 40 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schartong | 18 | 50 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 80 | 170 |
| Volle haring | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| IJle haring | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Haringshaai | 13 | 20 | ..... | ..... | 10 | 14 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Steenholk | 30 | 40 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 39 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Heilbot | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Steur | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Koolvis | 59 | 64 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeewolf | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Pollak | 61 | 84 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zonnevis | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Koningsvis | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Vlaswijting | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeeduivel | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schotse schol | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeehond | ..... | ..... | 19 | 27 | ..... | ..... | 40 | 41 | ..... | ..... | 14 | ..... | ..... | ..... | 50 | 55 |
| Bot | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 10 | 15 | 12 | 15 |
| Rode Poon (roobaard) | 54 | 61 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 90 | 95 | ..... |
| Grauwe poon (knorhaan) | 30 | 42 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 35 | 45 | ..... | ..... |
| Rode knorhaan | 32 | 81 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Posten | ..... | ..... | 20 | 26 | ..... | ..... | 27 | ..... | ..... | ..... | 26 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 22 januari** werd aangevoerd: 3 kisten tarbot en griet, 47 kisten kabeljauw, 2 kisten wijting, 7 kisten schar en 5 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 26,00.
Per 40 kg:
tarbot 840-408, griet 360-324, kabeljauw twee 162, kabeljauw drie 168-160, kabeljauw vier 154-144, kabeljauw vijf 136-100, wijting vier 112, schar 130-92, bot 26, kuit 80.

De besommingen waren:

UK 48 + UK 49 f 1.700; VD 19 + VD 73 f 2.600; IJM 27 + WR 160 f 2.100.

Aan de **woensdagmarkt van 23 januari** werden aangevoerd: 950 kisten kabeljauw, 6 kisten schelvis, 8 kisten wijting, 16 kisten schar, 521 kisten haring en 14 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg:
kabeljauw één 144-110, kabeljauw twee 148-144, kabeljauw drie 160-134, kabeljauw vier 134-122, kabeljauw vijf 122-57, schelvis vier 132-122, wijting vier 128-76, schar 81-65, bot 26, haring twee 27-23.

De besommingen waren:

KW 4 en KW 149 f 6.950; UK 90 en UK 307 f 13.700; UK 138 en UK 208 f 9.300; VD 19 en VD 73 f 1.200; WR 160 en IJM 27 f 8.900; WR 210 f 12.000; IJM 154 f 22.600.

Aan de **donderdagmarkt van 24 januari** werd aangevoerd: 240 kg tong, 55 kisten tarbot en griet, 297 kisten kabeljauw, 11 kisten schelvis, 12 kisten wijting, 117 kisten schol, 9 kisten schar en 39 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 26,65-23,89, grote tong 14,69-13,65, grootmiddel tong 14,78-13,50, kleinmiddel tong 12,96-11,94, tong één 11,41-10,70, tong twee 9,39-8,48.

Per 40 kg:
tarbot 882-432, griet 440-250, kabeljauw één 198-114, kabeljauw twee 180-140, kabeljauw drie 164-120, kabeljauw vier 156-134, kabeljauw vijf 132-84, schol één 104-84, schol twee 112-98, schol drie 94-80, schol vier 66-41, wij-

ting vier 140, schelvis vier 100-96, schar 124-102, hammen met kop 292-180, roggen 104, tongschar 322-161, steenbolk 77, poontjes 61.

De besommingen waren:

KW 4 + KW 149 f 7.600; KW 25 f 61.600; KW 173 + KW 214 f 12.000; UK 49 f 3.900; WR 160 + IJM 27 f 2.600.

Aan de **vrijdagmarkt van 25 januari** werden aangevoerd: 22.840 kg tong, 118 kisten tarbot en griet, 221 kisten kabeljauw, 15 kisten schelvis, 103 kisten wijting, 1.721 kisten schol, 58 kisten schar en 337 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 27,55-26,14, grote tong 15,27-14,30, grootmiddel tong 14,28-12,98, kleinmiddel tong 12,57-11,85, tong één 10,90-10,05, tong twee 8,64-8,20.

Per 40 kg:
tarbot 926-398, griet 409-220, kabeljauw één 280-210, kabeljauw twee 184-156, kabeljauw drie 162-136, kabeljauw vier 162-130, kabeljauw vijf 136-70, schelvis vier 92-88, schol één 100-80, schol twee 112-94, schol drie 94-92, schol vier 80-44, schar 94-52, tongschar 344-206, wijting vier 120-100, hammen met kop 314-192, steenbolk 90-72, roggen 170-48.

De besommingen waren:

ARM 23 f 119.500; KW 45 f 145.800; UK 90 + UK 307 f 3.900; Verder drie Texelaars en twee Goedereeders die te samen f 240.000 besomden.

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 20 t.m. 26 januari 1985

| | kg. | gem. prijs |
|-----------------|-------|------------|
| Export Garnalen | 4.113 | 9,05 |
| Schol | 4 | 2,89 |
| Schar | 688 | 2,24 |
| Bot | 98 | 0,83 |
| Kabeljauw | 4.851 | 3,55 |
| Wijting | 440 | 2,30 |
| Zeebaars | 3 | 9,36 |
| Zalm-Forel | 31 | 4,17 |
| Kuit | 4 | 2,30 |
| Steenbolk | 4 | 1,60 |
| Schelvis | 94 | 2,16 |
| Diversen | 3.733 | — |

LAUWERSOOG

Maandagmorgen kon vroeg begonnen worden met het sorteren en afwegen. Er waren veertien schepen aan de markt met ruime vangsten. De opbrengsten waren echter niet hoog. Kleine torren gul van minimum prijs tot f 1,23 per kg, torren gul tot f 1,85. Middelgul bracht tot f 2,35 en grote gul tot f 2,71 per kg op. Bij de platvissoorten leverde schol I gemiddeld f 2,16 per kg op, schol II f 2,46, schol III f 1,95 en schol IV f 1,17. Weegbot bleef boven de f 29 en de kleinste tongen gingen over in andere handen voor gemiddeld f 8,45. De besommingen van de schepen waren redelijk met als uitschieter een kabelvisser met een weekresultaat van f 52.995.

Dinsdag een zeer beperkte aanvoer. Woensdag 21 aanlandingen, waarvan twee duitse schepen met kabeljauw. Veel schepen waren dinsdagavond binnengelopen i.v.m. de wederom toeneemende wind. De aanvoer was vrij groot met iets oplopende prijzen. De kleinste soorten gullen konden tot veertig cent meer opbrengen en de grotere soorten zelfs veertig cent. Ook donderdag nog een ruime aanvoer van rondvis met wederom hogere opbrengsten. Kleine torren gul bracht nu gemiddeld f 1,50 per kg op, kabeljauw V f 2,36, middelgul f 3,25 en grote gul f 3,68.

De overige schepen liepen vrijdagmorgen vroeg binnen. Dat bij een gering aanbod en betere verkoopmogelijkheden voor o.a. de markthandelaren de prijzen snel kunnen veranderen bleek vrijdag. Kleine torren gul lag dertig cent hoger in de markt dan donderdag. Kabeljauw V en middelgul zelfs twee kwartjes, terwijl de grote gul op f 4,36 eindigde. Voor brandschelvis betaalde de handel gemiddeld f 2,30 en wijting bleef ruim boven de twee gulden. Het hoogste resultaat bedroeg f 61.959 en werd gemaakt door een span.

Nadat donderdag de wind afnam zijn nog een aantal schepen ter visserij uitgevaren. De vangst van deze schepen is zaterdag gelost en opgeslagen in de koelcellen voor verkoop op maandag.

Slechts een schip heeft deze week nog geprobeerd wat garnalen te vangen. Het resultaat was 56 kg. Bij een te lage temperatuur trekt de garnaal naar dieper water en zo zal het nog wel enkele weken duren, voordat deze visserij weer lonend uitgeoefend kan worden.



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...

NEDERLAND

GOEDEREDE

DONDERDAG 24 JANUARI 1985

| VISSOORT | KGS | Guldens | Gem. |
|--------------|-----|---------|-------|
| Tong I | | | 10,72 |
| Tong II | | | 8,52 |
| Tarbot I | | | 26,50 |
| Tarbot II | | | 20,81 |
| Tarbot III | | | 12,51 |
| Tarbot IV | | | 9,12 |
| Tarbot afw | | | 7,25 |
| Griet I | | | 10,04 |
| Griet II | | | 6,69 |
| Schol 4 (G) | | | 1,20 |
| Kab 1 (G) | | | 4,30 |
| Kab 2 (G) | | | 4,47 |
| Kab 3 (G) | | | 3,98 |
| Kab 4 (G) | | | 3,43 |
| Kab 5 (G) | | | 2,38 |
| Kab (afw) | | | 88 |
| Wijt. 4 (G) | | | 2,32 |
| Schar 1/D | | | 1,92 |
| Poon 2 | | | 2,13 |
| Rog I | | | 3,95 |
| Rog II | | | 2,00 |
| Koolv. 1 (G) | | | 1,75 |
| Schel. 3 (G) | | | 1,95 |
| Bot | | | 69 |
| Zalm-Forel | | | 6,13 |
| Tongschar | | | 6,55 |
| Schol 1 (O) | | | 2,17 |
| Schol 2 (O) | | | 2,16 |
| Schol 3 (O) | | | 1,96 |
| Schol 4 (O) | | | 1,08 |
| Haai + P | | | 4,00 |
| Krabb | | | 1,57 |
| Inktvis ZW | | | 2,86 |
| Kuit/Lever | | | 2,23 |
| Steenbolk | | | 1,32 |
| Diversen | | | 5,23 |
| Garn BNL 2 | | | 6,25 |

VRIJDAG 25 JANUARI 1985

| VISSOORT | KGS | Guldens | Gem. |
|----------------|----------------|------------------|-------|
| Tong GR | | | 15,21 |
| Tong GM | | | 13,64 |
| Tong KM | | | 12,10 |
| Tong I | | | 10,56 |
| Tong II | | | 8,44 |
| Tarbot I | | | 28,36 |
| Tarbot II | | | 21,64 |
| Tarbot III | | | 12,60 |
| Tarbot IV | | | 9,99 |
| Tarbot afw | | | 7,94 |
| Griet I | | | 9,60 |
| Griet II | | | 6,68 |
| Schol 4 (G) | | | 1,22 |
| Kab 1 (G) | | | 4,03 |
| Kab 2 (G) | | | 3,94 |
| Kab 3 (G) | | | 3,73 |
| Kab 4 (G) | | | 3,42 |
| Kab 5 (G) | | | 2,20 |
| Kab (afw) | | | 90 |
| Wijt. 4 (G) | | | 1,55 |
| Schar 1/D | | | 1,64 |
| Poon 2 | | | 2,08 |
| Rog I | | | 4,00 |
| Rog II | | | 1,82 |
| Koolv. 1 (G) | | | 2,19 |
| Schel. 3 (G) | | | 2,30 |
| Bot | | | 72 |
| Zalm-Forel | | | 9,00 |
| Tongschar | | | 6,61 |
| Schol 1 (O) | | | 2,08 |
| Schol 2 (O) | | | 2,24 |
| Schol 3 (O) | | | 2,06 |
| Schol 4 (O) | | | 1,20 |
| Haai + P | | | 3,26 |
| Krab | | | 2,46 |
| Inktvis ZW | | | 3,26 |
| Kuit/Lever | | | 3,41 |
| Steenbolk | | | 97 |
| Hammen | | | 16,96 |
| Diversen | | | 4,85 |
| TOTAAL: | 337.819 | 1.271.095 | |

■ De drijvende steiger voor visserij en binnenvaart in de zeehavens van Delfzijl in Nederland, kan geen subsidie bekomen van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling omdat men geen openbare aanbesteding uitgeschreven heeft. Hierdoor zal een bijkomende uitgave moeten geschieden door het Havenschap Delfzijl, door de gemeente Urk, de Staat en de Provincie, elk voor een evenredig bedrag van de, aan de neus voorbij gegane subsidie van 26,5 miljoen B.fr. (1,5 miljoen gulden). De officiële ingebruikstelling gebeurde reeds op 25 januari.

■ In Nederland kreeg de heer Ploeg, die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, de „Poedelprijs” toegewezen. Het zijn de parlementaire journalisten die elk jaar de prijzen verdelen onder de mannen van het jaar. De „Poedelprijs” zou echter zoets zijn als bij ons in Vlaanderen de „Lamme Goedzakprijs”, dat wil zeggen eerder een negatieve onderscheiding. Waarschijnlijk wel vanwege de stiefmoederlijke behandeling van de visserij, alhoewel de heer Ploeg hier nu niet persé zou moeten voor opdraaien.

■ Er zou vastgesteld zijn dat, telkens na hard winterweer zoals wij nu in de voorbije weken gekend hebben, er onmiddellijk hierop een sterke jaarklasse ontstaat van platvis, in het bijzonder van tong. Dit zou nu ook weer het geval kunnen zijn. Door de grote koude trekt de platvis naar dieper water waar de invloed van de koude boventemperatuur zich niet zo onmiddellijk manifesteert. Deze concentratie is echter een meevallertje, in het bijzonder voor de tongvisser. Zo komt het dan ook dat men thans grote tongvangsten noteert in de Noordzee. In Zeebrugge was er zelfs een tongvisser met meer dan 12 duizend kgr. aan de markt. Anderzijds is het echter duidelijk dat deze massale vangsten zich wreken en er aardig wat minder tong zal te vangen zijn binnen enkele maanden in de Noordzee en vooral dan onder de kust. Na de overweldigende koude van de winter 1962-63 en de massale tongvangsten van toen, kregen we hiervan de weerbots en het duurde enkele jaren vooraleer de tongstand zich gedeeltelijk hersteld had.

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

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

1. De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1985. Prijs 1.200 fr. + 72 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen. Verzendingskosten 140 fr. (België) Verzendingskosten 175 fr. (Nederland)
2. De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1982. Prijs 1.000 fr. + 60 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen. Verzendingskosten 140 fr. Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.
3. Hoogwaterboekje 1985 - 40 fr.
4. Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen. Verschillende soorten zeevis. Schaal- en weekdieren. Sportvissen. Zoetwatervissen. Prijs 500 fr. + 102 fr. verzendingskosten. Visgronden. Prijs 350 fr. + 102 fr. verzendingskosten.
5. „Een hart aan Zee” door Ere-burgemeester Pierre Vandamme. Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 35 fr. verzendingskosten.
6. Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe. Prijs 150 fr. + 9 fr. BTW + 20 fr. verzendingskosten.
7. De Nieuwe Zeekaart door E. Brouckxon. Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.
8. Praktische Zeevaartkunde door E. Brouckxon. Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.
9. Wat IJslandvaarders vertelden door Willem Lanzsweert. Prijs 200 fr. + 12 fr. BTW + 20 fr. verzendingskosten.
10. Met de Mercator naar de Stille Zuidzee, door A. De Bock. Prijs 330 fr. + 20 fr. BTW + 27 fr. verzendingskosten (België). Prijs 330 fr. + 43 fr. verzendingskosten (Nederland).

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIE

■ Tussen 40 en 60 vaartuigen bevisten de visgronden van de Falklands, Britse eilanden ter hoogte van Argentinië, dit in de beschermde zone. Onder de schepen die binnen de 150 mijl uit de kust van Falkland visten (de Falklands hebben nog altijd geen beschermde 200-mijlszone) bevonden er zich vaartuigen uit de Sovjet-Unie, Polen, Japan, Taiwan, West- en Oost-Duitsland, Spanje, Italië, Bulgarije, Denemarken, Noorwegen, Zweden, Finland en de Filipijnen! Een bont internationaal allegaartje die er tevens op wijst dat de wateren van de Falklands-eilanden een en ander te bieden hebben voor de visserij.

■ In Groot-Britannië zal het budget voor marietiem onderzoek in de komende jaren gevoelig verminderd worden. Voor 1986 wordt de voorziene begroting met 5% verminderd en in 1987 nogmaals, maar dan met 10%. Er moet echter nog uitgemaakt worden in welke gebieden dat zal toegepast worden. Thans wordt er 720 miljoen aan marietiem onderzoek uitgegeven, zodat de vermindering naar rato van 15% toch een dikke honderd miljoen B.fr. wordt.

■ In Engeland is de schipper van een klein kustvisserijvaartuig over boord geslagen. De vijftienjarige zoon, die samen met zijn vader de visserij bedrijft, kon de kustwacht verwittigen die

onmiddellijk de reddingsboot uitzond. Ondertussen zocht de zoon naar een spoor van zijn vader. Bij het aanleggen van de reddingsboot werd de zoon met zacht geweld van boord gehaald, twee man van de reddingsboot op het kustvisserijvaartuig gezet, waarop het speuren naar de schipper werd verder gezet. Men kan zich voorstellen wat het voor de jongen moet geweest zijn en dat deze gebeurtenis hem zeker het ganse leven zal vervolgen.

■ Op de kust van het eiland Wight zijn 50 vaten aangespoeld met een scheikundig produkt. Eén van deze vaten was lekkend. De vaten zouden een produkt op basis van ammonium bevatten. Elk vat had een inhoud van meer dan 200 liter. Men veronderstelt dat de vaten bij zwaar weder van het dek van een vrachtschip losgekomen zijn en in zee terecht kwamen, alhoewel anderen het bij een gewilde sluikstorting houden.

STERKE OF TE STERKE HARING JAARKLASSEN?

Men gewaagt thans reeds van een zeer sterke haring-jaarklasse 1982, deze die de driejarige haring zal vormen en aan het voortzettingsproces zal deelnemen. Men heeft het over meer dan 600 duizend ton in de Noordzee op komst zijnde driejarigen.

Dat zal wel als muziek in de oren klinken voor de maatjes-haringvissers in het bijzonder en van de haringvisserij in het algemeen.

Inderdaad, zeshonderdduizend ton is niet niets en kan wellicht het resultaat zijn van een te sterke bescherming van deze vissoort. We mogen niet vergeten dat er toch ook moet gedacht worden aan het feit dat, te veel van het één, schaad aan het andere, dus aan het multi-specie-denken.

Vanwege de marine-biologen hebben we, vooral in de laatste jaren, geleerd dat de ene vissoort de andere verdringt of kan verdringen.

We hebben eveneens meermaals kunnen lezen dat de haring een bijzonder vraatzuchtig dier is en zwaar huishoudt onder de eieren en larven van de andere vissoorten. Hierop inhakende zouden we dan ook bijna geneigd zijn de hoop

uit te drukken dat de haring binnen bepaalde perken gehouden wordt.

Inderdaad mogen we gerust aannemen dat er heel wat meer dan 151 duizend ton vorige jaar uit de Noordzee gehaald werd, dan er ook het vorig jaar meer haring weggevisst werd dan toegelaten was, en toch stelt men vast dat de haringstand wel bijzonder sterk is toegenomen.

Het is niet omdat opvang van haring moet gevreesd worden dat men de visserij moet beperken. Een verantwoorde visserij dient niet zoveel hierop te steunen, maar wel in de eerste plaats op de levensruimte die men aan elke vissoort moet trachten toe te meten, zowel van die die jagers zijn op andere soorten als van die soorten die gejaagd worden.

Normaal zorgt de natuur voor een selectie wanneer er absoluut geen menselijke tussenkomst is, maar nu is er wel menselijke tussenkomst (het wegvissen) en is de mens dan ook verplicht een menselijke hand te houden aan deze selectie (multispecie) en te zorgen om de haring binnen de perken te houden om een eventuele haringexplosie te vermijden.

NOORSE BOORTORENS VERZAKKEN IN ZEEBODEM

Er werd vastgesteld dat de petroleumboortorens en platformen van de Noorse maatschappij Ekofisk, langzamerhand dieper in de zeebodem zinken.

Sinds het begin van de oliewinning maakt dit reeds tussen de 2 en 3 meter uit. Alhoewel dit nog niet zo meteen verontrustend is, dient er toch nagegaan te worden of dit niet het begin van een beweging is, die met de tijd aan intensiteit zou winnen.

Er zal dus beslist moeten uitgezien worden op welke manier men dit kan tegengaan. Indien het verzinken in de zeebodem aanhoudt dan zou met de huidige installaties na een aantal jaren geen oliewinning meer kunnen gebeuren.

Een eventuele sluiting van het olieveld van Ekofisk zou niet alleen zwaar aankomen voor de uitbatende maatschappij zelf, maar ook voor de Noorse staat die hieruit tientallen miljarden trekt per jaar.

Zowel de maatschappij Ekofisk als de Noorse regering hebben er dus alle belang bij dat er aan het verzakken van de booreilanden een einde zou kunnen gesteld worden.

■ In Groot-Britannië werd het toppersultaat van alle Britse vaartuigen verwezenlijkt door de „Grampian Warrior”. Hiervoor was dit vaartuig 294 dagen op zee voor een brutobesomming over het ganse jaar 1984 van 65 miljoen B.fr. In 1984 maakte dit schip het heel wat minder goed, met slechts 54 miljoen B.fr.



Het „Grampian Warrior” vaartuig met de grootste opbrengst in 1984 in Groot-Britannië.
Foto: Fishing News, Highway Road, 87 Black Friars Road, Londen SE1 8HB.

INVLOED VAN BODEMVISTUIGEN OP HET BODEMLEVEN

In „Visserij” uitgave 5.6.1984, het voorlichtingsblad voor de Nederlandse Visserij, Ministerie van Landbouw, Directie Visserij, vonden wij een artikel dat in feite een eind zou moeten stellen aan de strijd tussen voor- en tegenstanders over het feit of bepaalde vistuigen (er wordt hier natuurlijk speciaal op de wekkerkettingen gewezen) de jonge vis en de bodemfauna en flora zouden vernietigen of onherstelbare schade toebrengen.

De controverse of deze visserij, al of niet, schadelijk is wordt door dit artikel, ons inziens, duidelijk beantwoord en daarom wensen wij het niet te onthouden aan onze lezers. Hier volgt dan dit artikel aan de hand van Dr. S.J. De Groot van het R.I.V.O. IJmuiden:

GESCHIEDENIS

Reeds zeer lang bestaan er klachten over de invloed van vistuigen die jonge vis en bodemfauna zouden beschadigen en wel in die mate dat er te vrezen zou zijn dat de visserij er onder zou lijden.

Ten aanzien van de aantasting van jonge vis door te vissen met te kleine mazen zijn de klachten gegrond. Door internationale verdragen ten aanzien van minimum maaswijdte en minimum maten voor vis wordt getracht aan dit bezwaar tegemoet te komen en het uit te bannen.

Verder onttrekt deze problematiek zich aan de huidige vraagstelling. Blijft de invloed van het vistuig op de bodemfauna en flora.

In 1376 beklagden Engelse vissers zich erover bij hun koning Edward de Derde, dat een net open gehouden door ongeveer 5 meter lange en zware boom „wondyrchoun” geheten, zo diep door de bodem werd getrokken, dat bij het vissen „het levende slijm en de planten die groeien op de bodem onderwater er mee worden vernield”. De wondyrchoun is niets anders dan de boomkor (ANON., 1921).

Maar niet alleen in Engeland waren er klachten over de boomkorvisserij. In Nederland, nog midden in de strijd voor de onafhankelijkheid, moest de Prins van Oranje reeds bemiddelen.

In een brief van hem gedateerd 19 april 1583 lezen wij onder andere: „Wilhelm bij de Gratie Godts, Prince van Orangien, Graven van Nassau, etc. ende mede geleecken is bij informatie... dat dagelijksch verscheyden visschers komen visschen... wesende de selve Netten met Hout openghestelt... hebbende onderaen hangen wel sestien ofte seventien ponden Loots, met groote steene daer benefens, daer mede de selve visschers deur den gront gaan strijcken... daer mede sy den kleyen Schol ende Bot vangen, nemende voorts daer mede uyt den gront op het Aes waer mede de Visch ghevoedt wordt, maeckende sulcks den gront gheheel rau in sulcker manieren, indien 't selve sulcks gecontinueert worde, dat men in korten tijdt ghelijcke Visch niet meer vangen en soude”.

Eind 19e eeuw deden zich in Engeland weer klachten voor over de schade aan de bodem van vistuigen. Een commissie werd opgericht om een ander te onderzoeken.

Wij zijn dan aangeland aan de vooravond van het marien biologisch en het visserijbiologisch onderzoek.

In 1938 onderzocht GRAHAM de invloed van de wekkerkettingen op het scholvoedsel (GRA-

HAM, 1955). Hij viste rond lichtscheperen, omdat daar normaal het vissen verboden is en in een gebied bekend om zijn visserij.

GRAHAM vergeleek de hoeveelheid beschikbaar scholvoedsel in deze twee typen gebieden (dat wil zeggen, de bodemfauna). Hij kon geen verschil constateren, dan dat alleen in de gebieden waar de visserij werd uitgeoefend er veel meer dode en gekneusde zeeëgels en kokerswormen voorkwamen.

Alle andere onderzochte soorten, te weten 15 zeer fragiele soorten werden niet of niet noemenswaard aangetast. Kolonies van Sabellaria (een in buizen levende worm) worden wel beschadigd, maar het herstelvermogen was groot.

De onderzochte zeeëgels waren van een formaat welke ze volkomen ongeschikt maakt als scholvoedsel. GRAHAM onderzocht onder andere Mactra, Ophiura (stekelhuidigen), Portunus, Eupagurus (kreeftachtigen).

HUIDIGE SITUATIE

Het meest recente onderzoek naar de invloed van trawlen op de zeebodem is uitgevoerd in de jaren 1970-1973 en wel in ICES verband.

Reden was dat op de 58e jaarvergadering van de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee (ICES) in 1970 in Kopenhagen een resolutie werd aangenomen, waarin met nadruk door het „Liaison Committee” verzocht werd aan de leden van het „Gear and Behaviour Committee” (thans „Fish Capture Committee”) om informatie te verschaffen over de invloed van de trawls en dreggen (korren) op de zeebodem (ICES Council Resolution 1970/5:1).

Oorzaak van deze resolutie was de ernstige Franse klacht dat, met name de Nederlandse tongenvissers met hun zware kettingen en kettingsmatten onherstelbare schade aan de zeebodem zouden veroorzaken.

Tot op dat moment was het visserijonderzoek van de aan de Noordzee liggende landen dit nog nooit gebleken.

Achteraf weten wij nu dat de reden een politieke was, gebaseerd op enkele waarnemingen in een baai op Corsica (geen getij, nauwelijks waterstroming) waar Franse vissers de bodem met trawls hadden vernield.

Het motief was de succesvolle boomkorvisserij op tong en schol van de andere lidstaten af te remmen en te bemoeilijken. Het profijt van de ICES-resolutie is echter dat er door Engeland, België en Nederland uitvoerig onderzoek is uitgevoerd, wat uiteindelijk leidde tot een volledige weerlegging van de Franse klacht.

Op grond van de bevindingen concludeerde die jaarvergadering en het toenmalige ICES overkoepelend comité, het „Liaison Committee” dat verder onderzoek niet noodzakelijk was en dat de klacht ongegrond was.

Het was onjuist een waarneming van schade door vistuigen in een tijdloos gebied, een nauwe baai, te vertalen naar de condities op de Noordzee. Wel werd aangetoond dat kleine, nauwe baaien, kwetsbaar zijn. De visserijuitoefening door zware vissersschepen kan de bevisbaarheid van de bodem voor kleine vaartuigen voor goed onmogelijk maken.

DE BELANGRIJKSTE BEVINDINGEN

In 1970 publiceren ARNTZ & WEBER hun onderzoek naar het voedsel van kabeljauw en schaar in de Kieler Bocht (Oostzee).

Zij treffen in kabeljauwmagen relatief veel Noordkromp resten aan (Cyprina islandica) en komen tot de veronderstelling dat dit zijn oorzaak vindt in de bevissing van hun proefgebied.

De afgelegde weg van een trawl, 6-8 km, werd verdeeld in 4 stukken van gelijke lengte. Hier werden 8,0; 7,8; 4,1; 12,6 Cyprina/m² gemiddeld aangetroffen.

Het spoor van het trawlbord was ca. 15 cm diep (totaal insnijding tot top omwoeling) en 30 cm breed. Dat wil zeggen 510 m² werd door een trawlbord omgeploegd. Dit zou betekenen dat 4.080; 3.978; 2.091; 6.426 schelpdieren uit het zand werden geploegd, of te wel 16.575 stuks/bord of 33.150 stuks totaal. Stel dat 1% van de dieren gekneusd worden, dan worden er bij een trekduur van 1 1/2 uur, 332 noordkrompen verpletterd.

Dit zijn de dieren die door ARNTZ & WEBER in de magen van hun kabeljauwen werden aangetroffen. Het is zeer aannemelijk dat ook andere dieren, met name wormen worden ongeploegd.

Al deze dieren vormen zeer geschikt visvoedsel. Dit verklaart het verschijnsel dat wij ook kennen in de Nederlandse visserij dat een schip dat schuin achter een ander vissend schip vist, meer vangt dan het eerste schip. Vissen komen af op de lokstroom van gekneusde dieren die zij met hun reukvermogen kunnen bemerken.

In hetzelfde jaar, publiceerd BRIDGER (1970) de bevindingen van zijn proeven naar het effect van wekkerkettingen op de zeebodem. Wekkerkettingen werden reeds lang toegepast om de visnamigheid van netten (trawl en boomkorren) op te voeren.

BRIDGER gebruikte een „Fleetwood 8 vadem trawl” (lengte 14,6 m, grondpees 13,6 m), borden (1,5 m × 0,8 m) - rechthoekig, en wekkerkettingen van 6-17 mm diameter. Om de effecten van het vistuig waarmee gevist werd na te gaan werd gebruik gemaakt van duikers.

De gebruikte wekkerkettingen veroorzaakten geen grotere vangst van kleine tot middelgrote keien, maar wel verplaatste zij deze over de zeebodem.

Dit was een van de vermoedens uitgesproken door vissers. De wekkerkettingen een grondpees waren zwaarden dan gebruikt door de kleine kustvissers.

Hoe lichter de ketting en de grondpees (51 mm), des te meer stenen zullen worden opgewipt en in het net komen. Een grote, zware, dikke grondpees (76 mm) zal er voor zorgen dat minder stenen in het net komen.

De hoeveelheid bodemfauna die werd opgevist nam tot het tienvoudige toe als een zware wekkerketting werd gebruikt ten opzichte van geen wekkerketting voor in het net.

In een volgende bijdrage zullen we het onderzoek weergeven dat in 1971 uitgevoerd werd door het R.I.V.O. (De Groot en Appeldoorn) waarin de schaden voorkomen veroorzaakt aan de ongewervelde en gewervelde bodemdieren.

(wordt vervolgd)

BESCHERMKLEDIJ

en

Werkkledij

voor

Vissers

bij de
Reders-
koöperatieven

S. C. A. P.

H. Baelskaai 27
8400 OOSTENDE

Tel.(059) 32.29.51 - 32.09.31

Telex 81.229

Ook

voor AANNEMERS,

INDUSTRIELEN

en WERKGEVERS

BESCHERMKLEDIJ voor VISSERS met PUNTEN :

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

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

De punten zijn om te zetten bij :

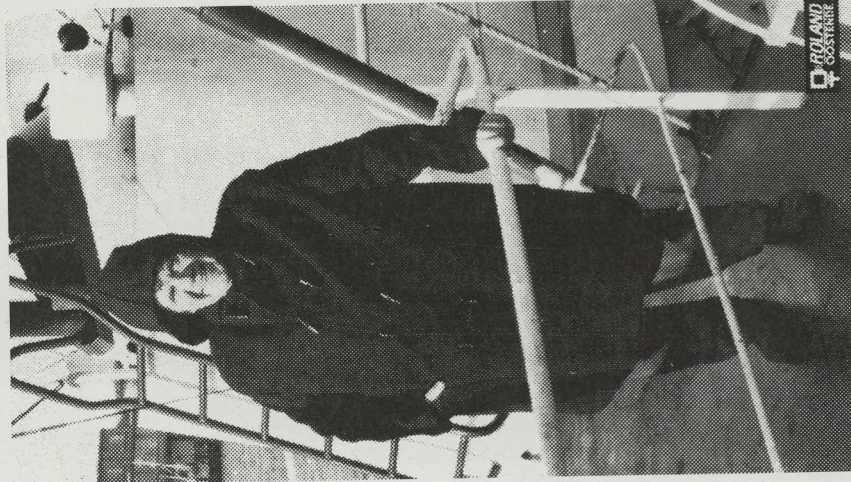
S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende
HAND IN HAND, Zeebrugge

In de magazijnen van SCAP zijn ook nog
te verkrijgen

ANDERE WERKKLEDIJ voor VISSERS,
WERKLIEDEN, WERKGEVERS, AANNEMERS

DERGENTZEEP : 10 Liter
EUROCOLORVERF
HEMPELS VERF - alle kleuren
REGENKLEDIJ (broek en vest)
WOLLEN DEKENS
MESSEN PIJKENAAS

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





HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



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



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

