

HET VISSERIJBLAD



52e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 15 MAART 1985 - NR. 11

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en deponhouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)
(7772V)

REDERS en
VISSERS.

voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

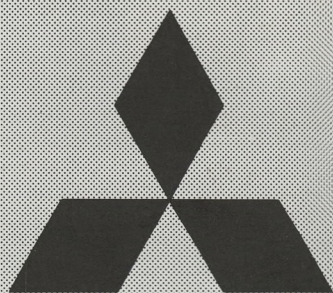
VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

EVEREST

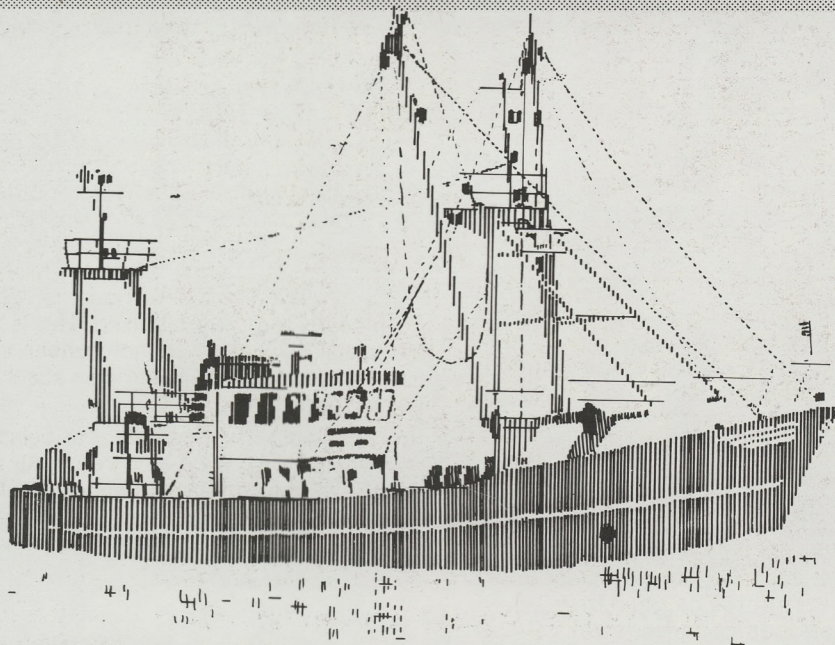
Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
☎ 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar



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

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 15 maart 1985 – Nr. 11

VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ HULP IN NOOD WERKT MEE AAN KOSTENBESPARENDE MAATREGELEN

Eendrachtig werken aan basis van succes!

Het is geen groot nieuws meer als wij zeggen dat de exploitatiekosten van een vissersvaartuig, zegmaar de grote bokkentreilers, nog nauwelijks op te brengen zijn. Geen groot nieuws meer en toch is dat thema zo'n beetje de rode draad die zich dagelijks doorheen de gesprekken slingerd met centraal daarin de brandstofprijzen die ongeremd de hoogte in gaan en sedert enkele jaren de voornaamste druk uitmaken op de jaarbalans.

Het ligt dus voor de hand dat er andere maatregelen dienen genomen te worden om de reder minstens een aanvaardbare exploitatie te kunnen waarborgen en daar heeft de verzekeringsmaatschappij **Hulp in Nood** – sedert ruim veertig jaar toonaangevend op het vlak van de verzekering van vissersvaartuigen – op een adequate manier op ingepikt. Met andere woorden, de trend die vele jaren door wijlen directeur Vandenberghe werd gevolgd, wordt door het nieuwe beheer onverminderd voortgezet met dat verschil dat er ondertussen reeds enkele maatregelen werden genomen die straks voelbaar zullen inwerken op de exploitatie van de vissersvaartuigen die hun vaartuig bij Hulp in Nood verzekeren. Hulp in Nood is inderdaad bezig de polis „te kuisen”, anders gezegd, enkele voorzieningen die destijds inderdaad voer voor discussie hebben geleverd werden, na overleg in de beheerraad die voortaan met de grootste bevoegdheid is bekleed, aangepast, dus verbeterd.

Belangrijk is bijvoorbeeld dat, vorig jaar, de premievoeten voor zes van de acht voorziene categorieën vissersvaartuigen gevoelig werden verlaagd hetgeen uiteraard een weerslag heeft op de te betalen verzekeringspremie. Helaas diende een verhoging toegepast voor de oudste twee categorieën maar dat gebeurde pas nadat, aan de hand van een schadestatistiek, werd uitgemaakt dat uitgerekend die categorieën vaartuigen, een kwalijke post zijn voor de verzekering. Niettemin, ook de premievoeten voor die twee categorieën zullen opnieuw bekeken worden.

Daarnaast werden meerdere artikelen van de polis herzien en aangepast ten voordele van de verzekerden en, via de weg der geleidelijkheid, zal dat in de toekomst voortgezet worden zodat Hulp in Nood, die reeds zeer concurrentiële voorwaarden kan aanbieden, binnen zeer afzienbare tijd over een verzekeringspolis zal beschikken die niet haalbaar is voor de andere verzekeringsmaatschappijen.

Nu reeds kreeg Hulp in Nood reactie van een reder uit Zeebrugge die, door omstandigheden, meende vorig jaar zijn polis te moeten opzeggen en onderdak te zoeken bij een andere maatschappij. Het hoort hier niet namen te noemen maar bedoelde reder, aangesproken door Hulp in Nood, diende eerlijk toe te geven dat hij voor zijn twee vaartuigen, ondergebracht bij een andere maatschappij, ruim 200.000 fr. méér moet betalen aan verzekeringspremie dan dit bij Hulp in Nood het geval zou zijn. En dat dan voor een polis die op vele vlakken de concurrentie met Hulp in Nood niet kan doorstaan.

Op meerdere vlakken schrijven wij en dan denken wij hier bijvoorbeeld aan volgende zaken:

– gezien het coöperatief karakter van Hulp in Nood en mede door het spaarzaam beleid van het beheer staat nu reeds vast dat de leden, op de algemene vergadering die eind mei zal plaatsgrijpen, een restorno zullen genieten van 10 procent op de betaalde premies. Met andere woorden, voor de reders die de exploitatie van een grote bokkentreiler hebben te dragen, betekent dat al direct een teruggave van ruim 100.000 fr. en dat **zonder enige verplichting**. Daarnaast is het de bedoeling van Hulp in Nood om, in schijven, het alsnog geblokkeerde voorbehoudingsfonds, een schuld tegenover de leden dus, uit te betalen in de loop van de komende drie jaar. Dit jaar zal een eerste schijf van ongeveer 30 procent van de tegoeden uitbetaald worden en dat **naast de reders eerder genoemde restorno's hetgeen in de totaliteit een serieus spaarpotje zal betekenen**.

– daarnaast is er de franchise of vrijstelling die door alle maatschappijen wordt toegepast voor de post **Eigen Schaden**. Bij Hulp in Nood bedraagt die franchise 100 fr. per brutoton; met andere woorden, méér dan ongeveer 28.000 fr., en dan hebben wij het hier over de grootste bokkentreilers, wordt niet in mindering gebracht van het schadegeval. Welnu, bij andere maatschappijen is die franchise gesteld op een forfaitaire aftrek van zo maar eventjes 50.000 fr. voor diezelfde grote bokkentreilers hetgeen beduidt dat, wanneer zo'n vaartuig een schade heeft van 50.000 fr. of minder, men niet eens aan de deur van de verzekeringsmaatschappij moet kloppen. Bij Hulp in Nood geldt dat slechts vanaf ongeveer 28.000 fr. met uiteraard een verhoudingsgewijze toepassing voor de kleinere vaartuigen. Voor de kleine middenslagvisserij en de kustvisserij ligt die franchise dus inderdaad heel wat lager en dat heeft natuurlijk een determinante invloed bij de afhandeling van de schadegevallen. Sommige maatschappijen gaan zelfs verder en passen ook een **franchise toe bij opslepingen hetgeen bij Hulp in Nood onder geen enkel beding geldt**.

– bovendien werd tijdens een van de jongste beheerraadszittingen beslist dat de meerdere verplichtingen, die vroeger wel in de polis waren opgenomen, thans weggelaten werden. Met andere woorden, de verzekerden hebben, voor wat betreft de uitbating van hun vaartuig, geen enkele verplichting en kunnen dus vrij beslissen welke maatregelen dienen genomen voor de meest voordelige uitbating. Het is de uitdrukkelijke wens van het beheer van Hulp in Nood dat de leden een absolute vrijheid genieten.

En, wij sluiten met nog een zeer belangrijke vaststelling: in de loop van 1985 zal door Hulp in Nood aan scheepskredieten voor nieuwbouw, aankoop van tweedehandsvaartuigen en de inbouw van

(vervolg op blz. 2)

VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ HULP IN NOOD
WERKT MEE AAN
KOSTENBESPARENDE MAATREGELEN

(vervolg van blz. 1)

scheepsmotoren in totaal 10.320.000 fr. worden toegekend aan de leden van de maatschappij. Dat is een dienstverlening die meerdere jaren geleden werd ingebouwd in het beleid van Hulp in Nood en mede daardoor heeft de maatschappij helpen bijdragen in de modernisering van onze vissersvloot. Geen enkele andere maatschappij is kapitaalkrchtig genoeg om gelijkaardige service te verlenen aan de leden met de bijkomende aantekening dat deze kredieten, gespreid over een ruime terugbetalingstermijn, verleend worden tegen een intrestvoet van 5 ten honderd.

Rest de determinante vraag! Welke andere verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen kan de voorwaarden en service geven die door Hulp in Nood wel gegarandeerd worden?

Ons antwoord is kort maar krachtig: **NIE-MAND!**

De bedoeling van huidige bijdrage is gewoon de reder er attent op maken dat slechts een eendrachtig beleid, gestoeld op een coöperatieve geest, kan bijdragen tot een gezonde exploitatie van de vissersvaartuigen want verzekeren bij Hulp in Nood geeft meteen de garantie dat het vaartuig **goed en vooral volledig is verzekerd tegen alle denkbare risico's op grond van een goedkope verzekeringspremie, een soepele en eerlijke afhandeling en, als extraatje, een niet te versmaden teruggave na afsluiting van het boekjaar. Met andere woorden, Hulp in Nood probeert een bijdrage te leveren om de uitbating van de vissersvaartuigen te helpen saneren en dat moet minstens de behoefte scheppen om te komen spreken met het beheer van de maatschappij. Het kan nieuwe horizons openen die voorheen, bij gebrek aan contact, onbekend waren gebleven.**

GALGENHUMOR UIT EEG-MIDDEN!

Vergroting van visserijvloot voorgesteld?

Alle onzin is zeker nog niet uit de wereld. Dit bewijst nu onder meer een rapport van het Economisch en Sociaal Comité van de E.E.G. Aan de hand van een lezing van dit rapport moeten we ons toch de vraag stellen of al die Comités dan in een afzonderlijk ivoren torentje werken en meer nog wat het werkelijk nut van bepaalde Comités betekent!

Volgens dit Comité moet de visserij dringend herstructureerd worden. Op zichzelf wellicht een normale vaststelling. Dat dit echter moet gebeuren in de zin van een vergroting van de E.E.G.-visserijvloot, doet wel even naar adem snakken en laat ons toe de vraag te stellen of de mensen uit dit Comité wel ooit over kwotamoeilijkheden, bescherming van visstocks en noodzakelijke visserijbeperkingen gehoord hebben. Men zou toch geneigd zijn hierop ontkenkend te antwoorden. De Comitéleden vertrekken van de stelling dat er een vangsttekort is van één miljoen ton in de E.E.G. en dat er dus een vlootuitbreiding dient te komen om in dit tekort te voorzien. Zo simpel is dit. Volgens het Comité zal zelfs de opname van de Spaanse en Portugese visserijvloeten dit tekort niet kunnen opvangen.

Voor ons is het precies of men het van hieruit te Keulen hoort donderen. Een onverwachts steuntje voor de Spaanse visserij. Seffens zullen we nog een delegatie naar Spanje moeten sturen om de vissers toch maar aan te zetten, liefst met hun volledige vloot naar de Gemeenschapswateren op te stomen om de erge zorgen van dit Comité weg te nemen, en te helpen voorzien in het tekort van één miljoen ton vis. En men zou hiermede dan nog twee vliegen in één klap kunnen slaan, want dan kunnen we meteen alle biologen en de inspecteurs en de wachtschepen naar huis sturen en zowel de nationale als de EEG-budgetten die met een voortdurend deficit te worstelen hebben, een steuntje in de rug geven.

Er wordt ook door dit Comité voorgesteld dat de EEG-lidstaten de opleiding van jongeren voor de visserij verbeteren en aanmoedigen, iets waar we mede kunnen instemmen, alhoewel het doel dat wij hierbij voor ogen hebben niet hetzelfde is als dit van het bewuste Comité. Waar we echter niet kunnen volgen is de zin voor gigantisme die van dit Comité uitgaat. Het moeten heel grote visserijmastodonten worden want het Comité stelt de afschaffing voor van de subsidies voor de bouw van vaartuigen minder dan 33 meter. Het moeten dus allemaal grote vaartuigen worden, die, in de optiek van dit Comité in verre zeeën buiten de Gemeen-

schapswateren kunnen gaan vissen. Er zouden dan ook mogelijkheden bestaan voor deze vaartuigen om via „joint-ventures” met het buitenland, buiten de Gemeenschapswateren te gaan vissen. Hierin kunnen wij deze heren wel volgen, maar zeker niet wanneer dit ten koste van het verouderen van de eigen gemeenschapsvloot dient te gebeuren, door de afschaffing van subsidies voor de bouw van vaartuigen minder dan 33 meter. Ook de toetreding van Spanje tot de EEG heeft hierin niets te zien, omdat het grootste gedeelte van deze vloot slechts ogen heeft voor een plundering van de Gemeenschapswateren, ten koste van de thans bestaande EEG-visserijvloot. Verder houden wij het er bij, dat de schaalvergroting voorgesteld door dit Comité en het opzoeken van verre visserijen een zeer riskante onderneming wordt, waaraan enorme budgetten zullen moeten gespendeerd worden en waarvan we praktisch zeker zijn dat het falikant zal uitlopen. Dit geld kan zeker nuttiger aangewend worden, vooral als hierbij dan nog de best geschikte en meest renderende, of ook nog, minst verlieslatende visserijvaartuigen aan hun lot en veroudering dienen overgelaten te worden, door de afschaffing van bouwsubsidies, ten voordele van de min dan 33-meter!

Men moet al een hele kraan zijn om op de hoge en verre zee een renderende visserij te kunnen uitoefenen en daarom ook wordt deze visserij vooral en zeker in hoofdzaak door vloeten uitgeoefend, die ofwel staatsvloeten zijn zoals de trawlers uit het Oostblok, ofwel uitgerust met bemanningen uit landen met lage lonen, waarbij we ook de Spaanse visser rekenen, en zelfs de Japanse visser.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft dan ook de zaak bekeken van uit de hoek van de behoeften, terwijl er heel wat meer facetten aan verbonden zijn.

NIEUWE KAART DER VLAAMSE BANKEN

De nieuwe kaart der Vlaamse Banken, dd. januari 1985, is te bekomen ter **DRUKKERIJ VAN HET NIEUWSBLAD VAN DE KUST, HENDRIK BAELSKAAI 30, OOSTENDE** en mits comptante betaling.



REPARATIE
MONTAGE
ONDERHOUD
SERVICE

en dat
24 uur per dag...

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

CONTROLE OP DE INGEVOERDE VIS

Volksvertegenwoordiger Lemoine richtte zeer onlangs een parlementaire vraag tot de Staatssecretaris voor Volksgezondheid en Leefmilieu, toegevoegd aan de Minister van Sociale Zaken in verband met de controle die wordt doorgevoerd op de vis welke in ons land wordt ingevoerd.

Voornoemd volksvertegenwoordiger liet zich hierbij als volgt uit:

1. Waar en door wie worden de controles uitgevoerd op door ons land ingevoerde levende vis, bestemd voor het verbruik?

2. Zijn de Belgische normen ter zake identiek met die van de andere E.E.G.-landen en conform aan de Europese richtlijnen?

3. Welke hoeveelheden vis werden tijdens de jaren 1983-1984 geweigerd en uit welke landen werd hij ingevoerd?

ANTWOORD VAN DE MINISTER

Onder verwijzing naar de verschillende punten van zijn vraag kan ik het geacht Lid de volgende inlichtingen verstrekken:

1. Het sanitair toezicht bij de invoer van levende vis, bestemd voor de consumptie, wordt uitsluitend waargenomen door dierenartsen die hiertoe aangewezen zijn door de Minister van Volksgezondheid en de Minister van Financiën die tegelijkertijd de douanekantoren en -hulpkantoren aanduiden langs waar de invoer van vis toegelaten is (zie het ministerieel besluit van 1 augustus 1978 en de wijzigingen ervan).

Het sanitair toezicht grijpt plaats in deze douanekantoren of op een andere, door het Bestuur der Douane en de Minister tot wiens bevoegdheid de Volksgezondheid behoort aanvaarde plaats (bijvoorbeeld de vestigingsplaats van de viskwekerij of het visverwerkend bedrijf);

2. De Belgische normen zijn niet vergelijkbaar met deze die door de andere Lid-Statens gehanteerd worden daar we geen kennis hebben van de normen die in andere E.E.G.-lid-staten worden gebruikt.

3. Op dit punt van de vraag zal het antwoord rechtstreeks aan het geacht Lid worden verzonden.

REGLEMENT BETREFFENDE HET VISRECHT IN DE NIEUWE POLDER VAN BLANKENBERGE

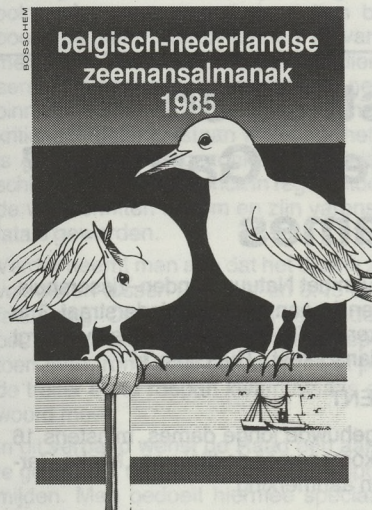
De Provinciale Visserijcommissie van West-Vlaanderen heeft voor het seizoen 1985 de overeenkomst verlengd met de Nieuwe Polder van Blankenberge in verband met het huren van het visrecht in de onbevaarbare waterlopen. De overeenkomst is van toepassing vanaf 1 januari 1985 tot en met 31 december 1985.

Meer bepaald betreft het hier de waterlopen binnen de omschrijving van het poldergebied van de Nieuwe Polder van Blankenberge. Benaderend komt dit overeen met het grondgebied van de gemeenten De Haan, Blankenberge, Zuienkerke, Jabbeke, het gedeelte van Brugge ten westen van het Boudewijnkanaal en ten noorden van de spoorweg Brugge-Oostende en het gedeelte van de gemeenten Oudenburg en Bredene.

Door deze overeenkomst kunnen nu alle hengelaars, die in het bezit zijn van een gewoon staatsverlof, in deze waterlopen hengelen mits de volgende uitdrukkelijke voorwaarden:

1. wanneer men de openbare weg verlaat is steeds de voorafgaandelijke schriftelijke toelating vereist van de oevereigenaar(s);
2. er mag enkel gehengeld worden vanaf de oever d.w.z. dat het verboden is te hengelen vanop een vaartuig, een vlot, staketsel of elk ander voorwerp dat de normale waterafvoer kan verhinderen. Bovendien moeten alle private vaartuigen, vloten en andere voorwerpen die gebruikt werden bij het vissen uit de waterlopen worden verwijderd;
3. het is verboden te vissen met het kruisnet in deze waterlopen.

De Provinciale Visserijcommissie van West-Vlaanderen hoopt verder op de sportieve medewerking van alle hengelaars.



belgisch- nederlandse zeemans- almanak 1985

De editie 1985 werd, zoals ieder jaar, volledig nagezien en verbeterd en bevat \pm 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 BELGIE:

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.

MEDEDELING VOOR KANDIDAAT SCHIPPERS TER KUSTVISSERIJ

Met het oog op het examen van Schipper ter Kustvisserij wordt een cursus gestart op maandag 15 april 1985 te 8.45 u. in de Visserij school, Kursaalstraat 55, 8390 Knokke-Heist 2.

Om te kunnen deelnemen aan het examen moet de kandidaat ten minste 45 maanden scheepsdienst rechtvaardigen, waarvan ten minste 21 maanden ter visserij dek.

Inlichtingen kunnen bekomen worden op voornoemd adres.

Inschrijvingen tot deze cursus kunnen gebeuren op de school zelf, elke schooldag tussen 9-12 uur en 14-16.30 u.

TOEZICHT OP DE TERRITORIALE ZONE

Zeer onlangs richtte volksvertegenwoordiger Gabriëls een parlementaire vraag aan de minister van Verkeerswezen in verband met de mogelijkheden waarover België beschikt voor het toezicht op eventuele misbruiken in onze territoriale zone.

Bedoelde vraag luidt als volgt:

Indien ons land meester wil blijven van zijn maritieme drempel, in het bijzonder met de verbreding van de territoriale zee tot 12 mijl, zal het zich enige andere opsporingsmiddelen moeten aanschaffen, en daaronder zeker vliegtuigen en/of helikopters, die niet alleen de vervuiling kunnen waarnemen maar ook het intens zeeverkeer beter kunnen controleren. Onze huidige zeemachthelektors zijn te licht en worden ook te oud. Permanente luchtverkenning is uitgesloten, in het bijzonder 's nachts.

1. Op welke wijze wordt momenteel toezicht gehouden op de zogenaamde maritieme drempel voor onze kust? Op welke wijze wordt toezicht gehouden in de territoriale wateren?

2. Welke overtredingen van welke omvang zijn vastgesteld sinds 1970 in onze territoriale wateren?

3. Hoe vaak is binnen de territoriale wateren reeds een schip gestrand, gebroken en gezonken sinds 1970?

4. Is er permanente luchtverkenning in onze wateren? Door wie wordt dit uitgevoerd? Hoeveel manschappen zijn er ter beschikking? Welke toestellen worden hiervoor gebruikt?

5. Op welke wijze wordt 's nachts permanente luchtverkenning uitgevoerd boven onze zeewateren?

6. Is het juist dat België over geen enkele mogelijkheid beschikt om 's nachts overtredingen vast te stellen via vliegtuigen?

7. Wat bedraagt de investering om via speciale camera's 's nachts verkenning uit te voeren?

8. Hoe valt het te verklaren dat België een beroep heeft moeten doen op het Brits vliegtuig van de «Pollution Control Unit» en de Franse Canadair?

9. Zijn er in België firma's, die dit soort activiteiten kunnen uitvoeren? Zo ja, hoe valt het te verklaren dat deze firma's niet ingeschakeld worden?

luchtmacht om per heliocopter nachtelijke controlevluchten uit te voeren. Last but not least behoort het vaststellen van overtredingen in de territoriale zee algemeen gezien tot de bevoegdheid van de zeevaartpolitie en deze beschikt voor de uitoefening van haar opdracht slechts over twee politiebotten, niet over vliegtuigen of helikopters.

7. Er werden tot nog toe door mijn departement nog geen investeringen gedaan.

8. De overeenkomst betreffende de samenwerking bij het bestrijden van verontreiniging van de Noordzee door olie gesloten te Bonn op 9 juni 1969 is de juridische basis voor de interregionale samenwerking tussen de Lid-staten waaronder België.

Deze samenwerking zou bestaan in het beschikbaar stellen van arbeidskrachten, voorraden, materieel en wetenschappelijke adviezen ter bestrijding van de gevolgen van het lozen van olie en andere schadelijke en gevaarlijke stoffen.

9. Het is om juridische redenen uitgesloten privé-firma's te belasten met opdrachten die in principe tot het politietoezicht behoren dat door het staatsgezag aan zijn organen, voornamelijk de zeevaartpolitie, is opgedragen. Bovendien zal de uitoefening van de controle ook op bedrijfseconomische gronden niet kunnen gescheiden worden van het vaststellen, van overtredingen door de wettelijk daartoe bevoegde personen.

Totdaar het antwoord van de Minister.

TE KOOP WEGENS NIEUWBOUW: Goed onderhouden houten KUSTVAARTUIG

38,25 BT - 230 pk - met bokken
volledig uitgerust voor garnalen-
en tongvisserij

☎ (058) 23 60 92

Het Garnaalfeest '85 en de verkiezing van „Mieke Garnaal” en haar eredames

Oostduinkerke heeft met zijn garnaalvisserij te paard een uitzonderlijke naam verworven bij de liefhebbers van folklore in binnen- en buitenland, vandaar de benaming „Oostduinkerke - Garnalenbadplaats”.

Het alombekend „Garnaalfeest” dat ter ere van de „paardevisserij” in 1950 ontstond, groeide in die jaren uit tot één der meest typische folkloristische manifestaties van het land.

Gespreid over een gans week-end zal dit feest op 22 en 23 juni aanstaande voor de 36ste maal worden gevierd.

De verkiezing van „Mieke Garnaal” de koningin van dit gebeuren en haar twee eredames, die traditioneel in het kader van deze tweedaagse manifestatie plaatsgreep, zal dit jaar voor het eerst en in avant-première op de 2de zaterdag van het Paasverlof, 't zij op 13 april a.s. te 21 u., in de feestzaal van het Natuurvrienden-Visserijshuis (Westhinderzaal), worden georganiseerd.

Een geanimeerd dansfeest zal deze verkiezing omkaderen.

Wellicht een verheugend nieuws voor de jonge dames-studentinnen die in het verleden, wegens de examenkoorts van de junimaanden, de kans verloren om mee te dingen naar de begeerde titel van „Mieke Garnaal”, ambasadrice van Oostduinkerke.

Alle jonge schonen van binnen en buiten de badplaats houden alvast deze datum vrij in hun kalender.

Wie wordt „Mieke Garnaal '85” Wie worden haar twee „Eredames”?

Zoals eerder reeds gemeld gaat dus op zondag 13 april 1985 de verkiezing door van „Mieke Garnaal '85 en haar twee Eredames” in de

feestzaal van het Natuurvrienden-Visserijshuis, dat gelegen is aan de Westhinderstraat 3 te Oostduinkerke. De muziek wordt er verzorgd door het dansorkest „The Gipsy's”.

REGLEMENT

1. De ongehuwde jonge dames, minstens 16 jaar oud, komen voor de titel van „Mieke Garnaal '85” in aanmerking.

2. De kandidaten zullen onderworpen worden aan selectieproeven gaande van het kusttoerisme tot de bijzonderheden van de garnaalvisserij te paard.

3. „Mieke Garnaal” en/of eredames moeten bereid zijn, om bij gelegenheid, de gemeente te helpen vertegenwoordigen op feesten of andere manifestaties in binnen- en buitenland.

Zij zullen vanzelfsprekend aanwezig zijn op de diverse manifestaties georganiseerd in het kader van het 36ste Garnaalfeest op 22 en 23 juni aanstaande.

4. De titel van „Mieke Garnaal” wordt maar één enkele maal toegewezen.

5. De kandidaturen met handgeschreven curriculum vitae worden verwacht op het kantoor: V.V.V. Koksijde-Oostduinkerke, Oud Gemeentehuis, 8458 Oostduinkerke. ☎ (058) 51 11 89.

6. Preselectie op 30 maart '85, te 11 u., op het oud-gemeentehuis te Oostduinkerke.

Waardevolle prijzen, ten bedrage van 50.000 fr. zijn aan deze verkiezing verbonden!

Bijkomende inlichtingen zijn te bekomen bij: De Heer Etienne Vanneste, Schepen voor Toerisme, Zeedijk 23, 8358 Oostduinkerke (Koksijde). Tel. (058) 51 11 83.

ANTWOORD VAN DE MINISTER

Hierop antwoordde minister De Croo als volgt:

Het geacht Lid gelieve hierna in dezelfde volgorde als zijn vragen, de antwoorden te vinden:

1. In de territoriale zee wordt het algemeen politietoezicht uitgeoefend door de Zeevaartpolitie overeenkomstig haar organiek reglement van 10 september 1929 (art. 4, 13^o). Zij beschikt daartoe over twee politiebotten.

2. De overtredingen in onze territoriale wateren slaan hoofdzakelijk op inbreuken tegen de verkeersregels. Ze worden voornamelijk begaan door pleziervaartuigen.

3. Een twintigtal schepen (vissersvaartuigen inbegrepen).

4 en 5. Mijn departement doet niet aan luchtverkenning boven onze territoriale wateren.

6. De vraag rijst eigenlijk in welke mate vliegtuigen kunnen bijdragen tot de opsporing en de vaststelling van misdrijven van een aard waartomtrent het geacht lid eigenlijk zelf in het ongewisse blijft. Er bestaat geen akkoord met de

BINNEN HALEN VAN DE NETTEN IS Z.424 „ZEEPAARD” FATAAL GEWORDEN

Woensdag heeft de Onderzoeksraad voor de Zeevaart uitspraak gedaan inzake de scheepsramp met de Z.424 „Zeepaard” die zoals bekend op 13 januari zonk ingevolge een hevige stormweder. Bij die ramp verloren vijf vissers helaas het leven. Later werd het wrak gelocaliseerd en geïdentificeerd door een eenheid van de Zeemacht, en nog enige tijd later werd het stoffelijk overschot van één van de vijf opvarenden geborgen door Engelse vissers. Van de vier overige bemanningsleden werd alsnog geen spoor gevonden. Men neemt aan dat zij in het vaartuig op de zeebodem rusten.

De feiten deden zich voor toen meerdere vaartuigen vissend waren in de buurt van de Humbermonding. Plots stak een hevige storm op en inderhaast gingen de vaartuigen schuilen onder de Engelse kust. Toelating werd gevraagd en ook verkregen om met de netten buiten de boord de kustwateren binnen te varen maar men neemt aan dat schipper Vandierendonck eerst nog zal gepoogd hebben de netten toch binnen boord te halen. Hierdoor evenwel is een kritieke situatie ontstaan waardoor het vaartuig is gekapseisd en gezonken. Het feit dus dat schipper Vandierendonck in regel wilde zijn met de voorschriften is hem en zijn varensgezellen fataal geworden.

Verder neemt men aan dat het drama zich heeft voltrokken tussen 9.10 uur en 9.45 uur van die fatale dag. Om 9.10 uur had een andere schipper nog radiokontakt met het „Zeepaard” en toen men, rond 9.45 uur andermaal probeerde de treiler op te roepen kwam helaas geen antwoord meer.

In dit verband wenst de Raad een aanbeveling te geven om dergelijke scheepsrampen te vermijden. Men bedoelt hiermee speciaal art. 14 par. 4 van de EEG-Verordening 171/83 van 25/1/1983. Daarin is inderdaad voorzien dat in de kustgebieden van de lidstaten niet mag binnen gevaren worden zonder dat het vistuig degelijk binnen boord is vastgesjord. Op grond van de traditie „nood breekt wet” meent de Raad dat de Belgische overheid zou moeten tussen komen bij de Europese Visserijraad en aandringen opdat de vaartuigen, in noodsituaties, de kustwateren zouden mogen binnenvaren zonder de toelating hiervoor van de betrokken kuststaat te moeten afwachten.

IS ZEEBRUGSE SCHIPPER AL DAN NIET ZIEK?

Een volgende zaak betrof een vrij pijnlijke situatie die zich heeft voorgedaan rond de figuur van schipper Jean-Pierre Vantorre die tevens eigenaar is van de Z.431 „Judith”. Deze schipper wordt er van verdacht, ingevolge ziekte, niet bij machte te zijn voornoemd vaartuig op een normale manier te voeren. In dat verband werd reeds vroeger klacht neergelegd bij het Waterschoutambt te Zeebrugge waarop alle opvarenden werden onderhoord. Woensdag was het de beurt aan motorist Degraeve die enkele maanden mee vaarde aan boord van de „Judith”. Getuige beweert dat het, tijdens een reis van ongeveer tien dagen, wel gebeurde dat de schipper drie tot vier keer een aanval kreeg en dat hij toen niet in staat was de werkzaamheden

uit te voeren; ondermeer zoals bij het binnenhalen van de netten moest toen een matroos de navigatie verzekeren. Wel, zo zegde getuige, liep de schipper steeds zijn normale wachtbeurten en waren er nooit geen ruzies tussen getuige en de schipper. Verder zegt motorist Degraeve dat hij bij andere personen wel gevallen van epilepsie heeft gezien maar dat de symptomen die schipper Vantorre vertoonde totaal verschillend waren. Hij viel wel neer maar er moest geen hard voorwerp tussen de tanden gestoken worden. Alleen bleef de schipper slapen en was met geen middel wakker te krijgen maar, zo besluit getuige, ik heb nooit geen geneesmiddelen in het verblijf van de schipper aangetroffen.

VISSERS SPEELDEN „COWBOY EN INDIAN”

Een andere zaak betrof de laakbare feiten die zich voordeden aan boord van de Z.418 „Blue Bird”. De schipper en de opvarenden vonden toen niets beter dan twee brandblusspuiten, al spelend, leeg te spuiten en, omdat daarvoor een verklaring zou moeten gegeven worden, werd toen maar het fornuis in brand gestoken. Eigenlijk zou allicht niemand hiervan lucht hebben gekregen maar de reder las nadien in de dagbladen dat, volgens de bemanning, het fornuis helemaal onbruikbaar was geworden en zelfs een gevaar betekende. Dat werd de eigenaar van het vaartuig te gortig en hij liet een onderzoek instellen. Aanvankelijk bleven alle opvarenden bij hun oorspronkelijke verklaring maar druppelsgewijs kwam de waarheid uiteindelijk toch naar voren. Ook matroos Johan Vandaele, die woensdag werd onderhoord, moest zijn originele verklaring wijzigen nadat hij door rijkskommissaris Carly werd bedreigd met vervolging wegens meened. Toen gaf getuige toe dat hij leugenachtige verklaringen heeft afgelegd. Wel legde hij de Raad voor dat die valse verklaringen werden afgelegd op aandringen van de schipper.

OOSTENDSE VISCONSERVEN VOOR ETHIOPIË

Onze visconserven vertrekken naar Ethiopië. Dit is het resultaat van een initiatief van de ondernemingsraad van de venootschap United Foods te Brugge die het personeel gemobiliseerd heeft om aan voorkeursprijs (3 Belgische frank per doos) duizenden dozen visconserven te kopen om ze naar Ethiopië te sturen. Oxfam zal de verzending verzekeren van België tot aan de bestemming.

De directie van de onderneming heeft van haar kant laten weten dat de maatschappij een supplementaire evenwaardige gift zou doen voor iedere doos „aangeboden” door zijn personeel.

Wij hopen dat dergelijk initiatief van menselijke solidariteit een sneeuwbal effect mag hebben.

ZEEBRUGSE TREILER KWAM TE DICHT BIJ EEN BOORTOREN

Vervolgens besteedde de Raad ook nog aandacht aan een voorval dat zich voordeed met de Z.30 „Westhinder” met schipper Vandierendonck als bevelvoerder. Dat vaartuig werd er van verdacht te dicht bij een boortoren te zijn gevaren waarop prompt klacht werd neergelegd door de Engelse autoriteiten. Het heet dat die mensen zeer boos zijn bij dergelijke overtredingen. De schipper, die onderhoord wordt, weet echter bitter weinig te vertellen over de feiten gezien op het ogenblik der feiten een van de opvarenden de wacht liep. Helaas weet de schipper niet meer wie toen op de scheepsbrug stond.

UURTABEL DER OVERVAARTEN

Voor de week van 17.3 tot 23.3.85

SCHEPEN

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 17.3
- Dagelijks te 10.05 u. (1)
- Dagelijks te 14.00 u. (2)
- Op 21.3.85 bijk. afv. te 18.30 u.
- Op 21, 22 en 23.3.85 bijk. afv. te 01.30 u.
- (1) Op 21 en 23 maart geen reservatie voor auto's.
- (2) Op 22 maart geen reservatie voor auto's.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 08.00 u., behalve op 17, 18 en 23.3
- Op 22.3 bijk. afv. te 05.00 u.
- Op 22 en 23.3 bijk. afv. te 00.01 u.
- Op 23.3 bijk. afv. te 08.30 u., te 12.00 u. en te 20.30 u.
- Op 21 en 22.3 bijk. afv. te 17.00 u.
- Op 17, 18, 19 en 20.3 bijk. afv. te 18.00 en te 23.30 u.
- Dagelijks te 20.00 u., behalve op 23.3

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:

- Op 17, 18, 19 en 20.3 bijk. afv. te 01.30 u.
- Op 17, 18, 19, 20 en 21.3 bijk. afv. te 05.15 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks:

- Dagelijks te 11.15 u.
- Dagelijks te 15.15 u. (1)
- Dagelijks te 18.15 u., behalve op 22 en 23.3
- Op 21, 22 en 23.3 bijk. afv. te 23.00 u. (2)
- (1) Op 21 en 23.3 geen reservatie voor auto's.
- (2) Op 22.3 geen reservatie voor auto's.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 01.00 u.
- Dagelijks te 13.00 u. behalve op 17 en 18.3
- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 17.3
- Dagelijks te 22.00 u., behalve op 23.3
- Op 18, 19, 20 en 21.3 bijk. afv. te 07.00 u.
- Op 22.3 bijk. afv. te 10.00 u.
- Op 23.3 bijk. afv. te 16.00 u.
- Op 21, 22 en 23.3 bijk. afv. te 19.00 u.

Afvaarten uit Folkestone:

- Op 17, 18, 19 en 20.3 bijk. afv. te 22.45 u.

PASTER PYPE EN ZIJN TIJD 1854-1926

DEEL VII



De reis van E.H. Pype naar de Lofoten met het visserswachtschip „VILLE D'ANVERS" van 28.1.1897 tot 4.3.1897.

P.S. 't Is onnodig te zeggen dat Louis en ik het allerbeste stellen aan boord van de „INGRID" waar kapitein Lever een echte vriend van ons is geworden.

Tweede brief van E.H. Pype aan de Vissers-gilde te Oostende

Svolvoer, Maandag 11u1/2

Heeren en vrienden

Wij zijn eindelijk op de Lofoten gekomen, maandag ten 11 1/2 ure.

Bergen

Als ik U laatst schreef, wij waren in Bergen aangekomen, Bergen lag 4 voet onder de sneeuw... tot groot vermaak van jong en oud. Sedert 1890 had er nog zooveel sneeuw en misschien ook sedertdien had er nog zooveel beweging in stad niet geweest. Iedereen was op loop, of liever op sleden, sneeuw schaverdijnen, ijswagens. Alle vervoer, tot de minste pakjes toe, zijn per ijssele vervoerd, ook de trams staan op sleden en glijden snel en zacht over de straten. Wij hebben den donderdag in Bergen doorgebracht om de laatste schikkingen te nemen voor de reis. Mijnheer de Consul W. Kounon, Mijnheer H. Bull, overste der visserijschool, en Mijnheer H. Fleischer, secretaris der „Societeit voor de Visserij's Vooruitgang" hebben mij de schoonste aanbevelingsbrieven gegeven voor hun vrienden in de Lofoten. Zij verdienen waarlijk mijnen warmsten dank

Naar de LOFOTEN

Den donderdagnacht zijn wij uit Bergen gevaren naar Trondhjem toe, al door de fjorden door. Prachtig schoon de hoge bergen, rotsen en klippen in 't witte gekleed met die schoone heldere zon die er op te glinsteren staat! Schoone, maar altijd hetzelfde op het laatste... sneeuw... sneeuw. De dorpjes die wij voorbij lopen zijn bijna ondergesneeuwd en wederom zien wij al sleden en mannen die langs de helling der bergen neer komen gevlogen op hunne sneeuwschaatsen! Wij zijn den vrijdag tegen den avond in Aalesund binnen gelopen, een groote visschersplaats hier in 't verre Noorden met een groot getal visschers-stoomboten, eene schoone vloot kotters die den Engelsman zou jaloers maken. Schoone kaaien verlicht met den electriek. Men laadde 2 à 400 traantonnen bestemd voor Lofoten. In Christiansund waar wij 's anderendaags 's morgens om 7 1/2 u aankwamen, kwam nog meer al zo'n tuig aan boord, fornuizen en ketels om traan te koken, pressen om levers uit te pressen, filters, enz... Wij ontmoetten hier een Vlaming of lie-

ver neen... een Noorman die 11 jaren in Rotterdam en Antwerpen geweest was en plat vlaamsch sprak.

Den zaterdagavond ten 6 ure liepen we binnen in Trondhjem, de grootste stad van 't Noorden. Jammer maar dat het avond was. Nu zijn wij toch een wandeling gaan doen. Hier ook lag er sneeuw en nog meer dan in Bergen, ook meer beweging. In de straten, breed gelijk de Avenue de la Reine lagen bondels haver al op de boomen. 't Is eten voor O.L. Heerens vogeltjes dat de menschen daar ophangen. Goeie Noorliën. Aan den hoek der „Hongengade" zat een arme sukkelaar op een vierkante blok sneeuw manhoogte. Met de rechterhand stak hij naar de voorbijgangers eene busse uit waarop er stond „voor de hongerlijdende", zijn linker elleboog rustte op de knie en in zijn mond een neuzebrandertje. Lang wit haar viel tot op zijn schouders. De bedelaar was gemaakt van... ijs en sneeuw! Maar men zou gezwoeren hebben dat het een meesterstuk was, gebeiteld uit marmor. „Great attraction" naar de ijsman!

Is het niet koud in Noorwegen? Te Bergen voelden wij geen koude, min misschien dan gij nu in Oostende. Te Trondhjem 63°25' N.B. deden ik en Louis ook aan elkaar de bemerkting dat het waarlijk niet koud was. De thermometer zei het anders. Hij merkte 12 onder 0. Verleden donderdag was het 's morgens ten 8 uren, 22 onder 0 en 's noens nog 16°C. De drooge lucht, de heldere sterren, de schoon glinsterende zon maken dat men niet zoo gevoelig is aan de koude. Ge ziet wel, uit het bovenstaande, dat wij gedurig schoon weder hebben en de barometer belooft ons dat het zal voortduren. Iets waarmee ik nog niet kan overeenkomen, 't is met de tijd, de uren van de dag. Noorwegen volgt het uur van Midden-Europa, dat maakt dat het hier een uur vroeger is dan in Oostende. Als het 9 uren is, begint de zon nog maar uit te kijken van boven de bergen en 's avonds is het ook al veel vroeger donker. De dagen zijn ten andere veel korter dan bij ons.

Te Trondhjem zijn wij aan boord gegaan van den „VESTERALEN" die ons nu recht op de Lofoten eilanden gebracht heeft. VESTERALEN, gelijk de Lofoten is een prachtig schip, wel uitgerust, in grote luxe. We zijn ter Zaterdagavond om 12 uren vertrokken en den Zondag om 11 uren kwamen wij in de IJszee. De IJszee zonder ijs. Wij lopen nog gedurig al binnen door, tussen de barre rotsen, altijd

DE REIS VAN PASTER PYPE NAAR DE LOFOTEN

Op donderdag 28 januari 1897, ondernam E.H. Paster Pype met het visserijwachtschip „VILLE D'ANVERS" een studiereis naar de Lofoten, om er de visserij en visnijverheid te bestuderen, dit ten bate van onze vissers en vishandel. De reis ging vanuit Oostende, via Rotterdam, Stavanger, Bergen, Aalesund, Kristiansund, Trondhjem, Bod en Svolvoer op de Lofoten eilanden.

Maar laten we hier Paster Pype zelf aan het woord.

Hier volgt het afschrift van zijn brieven die hij aan de Vissersgilde „t Zal wel gaan" te Oostende richtte over het verloop van de reis.

Eerste brief.

Bergen, 1897

Ik heb U immers wat beloofd. Hier is het eerste.

Zaterdag den 30en om 3 uren zijn wij van Rotterdam vertrokken en ten 4u40 langs de „Nieuwe Waterweg" in volle zee gestoken. Maandag 1 februari 's avonds stoomden wij binnen in Stavanger. Wij hebben vast schoon weer gehad en niet meer zee dan in de bassins van Oostende. Onze „INGRID" ging er lief door. Den maandagnoo varen we dicht onder de Noorsche kusten. Die kust, in de zomer zoo lief en zoo schoon, stond nu geheel in 't witte gekleed. Dat scheen de jongens van Stavanger niet te vervelen. Ze waren in de straten, aan 't rijden op sneeuw wagens, ijsperden en tot op stoelen toe, die ze plat legden en waarmee ze in volle vlucht van de hellingen afkwamen.

's Avonds was het helder schoone sterrenhemel. Wij gingen anker op ten 11 uren, maar ten 1 ure waren wij weer binnen in volle jachtsneeuw. Den dinsdagmorgen om 5 uren wederom anker op en naar zee... ten 6 uren wederom dik van sneeuw... ten 8 uren, lag de sneeuw 3 voet dik aan dek. Wij hebben al te zamen ons beste moeten doen om beter weer te commanderen... en 't is ten 11 uren gekomen ook. Wij lopen nu onder den wal langs „Udsire" naar Bergen. Van Bergen hebben we nog 3 1/2 dagen reis en wij zullen in de Lofoten aankomen. Van daar zal ik iets kunnen zeggen over de visscherij. In Stavanger hebben wij vernomen dat de visscherij op de Lofoten reeds druk bezig was.

Intussen groet ik de vrienden van Oostende.

*Uw toegenegen
H. Pype*

met sneeuw bedekt. Wonderbare zeevaart tussen al die rotsen en klippen. Gij schijnt ten volle ingesloten te zijn tusschen hoge bergen, zonder nergens een opening.

Op dat ingesloten meer loopt ons schip altijd in volle vlucht vooruit, vooruit totdat hij met zijnen neuze tegen de klippen aankomt.

Louis en ik zeggen ons soms „gaan die klippen misschien wijken voor de „VESTERALEN“?... en daar... daar komt een opening. De „VESTERALEN“ zit er in en voor uwe oogen staat een nieuw meer open, met schoone witte houten huisjes alhier en aldaar gezaaid in een valleitje.

Wij zijn te Bod, de laatste plaats van het vaste land om 4 uren 's morgens. Bod heeft 4 duidende zielen, maar nu is de gehele stad bijna leeg. Alle zeelieden zijn naar de Lofoten, waar wij nu ook recht op lopen. De volgende keer zal ik iets weten te zeggen over de vischerij in de Lofoten.

Groet de vrienden.

Uw toegeneegen
H. Pype

Derde brief van Paster Pype aan de Vischersgilde te Oostende.

Heeren en vrienden

Henningsvoer, Lofoten
Februari 1897

In de Lofoten

Ik heb U laatst geschreven wanneer wij juist in de Lofoten aangekomen waren, uit Svolvøer. Wij hebben nu hier al een weinig rondgelopen en het een en ander gezien.

't Hotel van Svolvøer

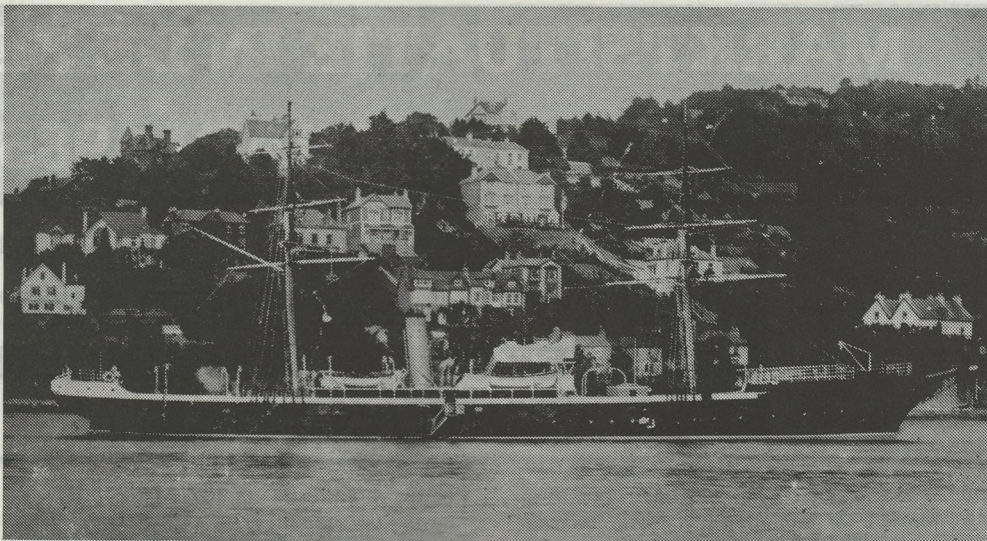
In Svolvøer is er een hotel, juist zoo groot en zoo schoon, niet als de onze op den dijk... Maar er is toch een hotel... en wij waren er seffens thuis. Daar vernamen wij dat een Belgische Gazette van ons gesproken had en gezegd dat het wel deernlijk was voor België aan de eskimo's te moeten leeren visschen. Zij schenen niet te wel gezind te zijn als eskimo's aanzien te worden.

Wij waren nu in Lofoten op die groote vischerij en wilden maar zoo onmiddellijk beginnen les nemen, toen Kapitein-Kommandant Knap ons zegde dat er voor het ogenblik geen enkele visscher uit Svolvøer naar zee ging en zij zelve geen visch konden vinden om te eten. Hij wees ons Reine aan als de beste plaats voor het ogenblik om de vischerij te zien.

Met pak en zak naar Reine

Wij hadden nog juist de tijd om naar ons hotel te loopen en al onze pakken aan boord van een stoombootje te gooien dat op het vertrekken stond naar Rost en Reine. Hadden wij tot nu toe schoon weder gehad, moesten wij ook wel proeven aan het slechte weer op de Lofoten, en slecht weder hadden wij van zoohaast wij buiten vielen. Het sneeuwde... natuurlijk... daar het alle dagen sneeuwt, maar zoo eene deling van blomme heb ik in mijn leven nooit gezien, en erbij zoodanig waaien dat wij 22 uren nodig hadden om de 36 mijlen af te leggen van Svolvøer naar Reine... en toch was het wel goed voor ons dat wij niet al te vlug liepen. Wij zouden daar toegekomen zijn 's nachts om 2 uren. Verbeeld U hoe wij op elkaar zouden staan kijken hebben als men ons uit de baai met den boot aan wal zouden gezet hebben.

In Reine, waar noch hotel, noch herberg is, wat een ongelukkige barrelketen; een huis, drie voet sneeuw en gedurig aan het voort-



De „VILLE D'ANVERS" in Noorwegen.

sneeuwen, 10 graden onder 0, en al dat plezier 's nachts om 2 u. Wij kwamen den dinsdag, 9 februari 's noens toe. Danke God.

De visschers van Reine

Reine... Reine... Reine..., is niet, buiten het vischseizoen. Twee, drie kleine huizetjes. Juist iets gelijk op de Feroe-eilanden. Maar nu is er meer leven. Een deel visschers zijn hun hier komen neerzetten uit andere delen van Noorwegen. Welk een ongelukkig leven hebben die sukkelaars toch! Met verscheidene equipages huren zij een klein huizeke. Hunne kost is er wat gezouten haring, pattatten met kazakken, fladbrood en water uit den bronnen. In het midden staat een ladder waarlangs zij naar hun bed gaan. Als men wel die naam mag gebruiken voor een soort bak boven kepering opgeslagen en waarin ze met 4 tot 6 tegelijk moeten in liggen. Geheel hun huizeke hangt en ligt vol met olielampen, vischtuig, hoeken, vischlijnen, vischgraten, vischkoppen, levers en kijten in vaten. Hunne provisies ligt buiten in koffers. Voor iedere barak staan er zoo 30, 40 van alle kleur en alle grootte en in den sneeuw.



Paster Pype aan boord van de „VILLE D'ANVERS" .

Het visschen te Reine

Er zijn in Reine een 300-tal vaartuigen: beegvisschers (lijnvischers) en nette- of zoals ze hier zeggen gaarnboten. Iets schooner als vaartuig kunt ge niet dromen. 't Zijn open en grote boten. Voor en achter loopt de steven op, recht venetiaanse gondollen. De bemanning voor de beegvissers is van 4 à 6 man. De netvisschers zijn met 5 of 6 man aan boord. 't Zijn hier al, of bijna al, booten die 's morgens varen nadat het signaal gegeven is. In de Lofoten mag niet één man naar zee gaan vooraleer de „OPSYN" of opziener het signaal gegeven heeft en 's avonds komen ze weer binnen.

De Oostendenaars aan het visschen

Op onze eerste reize haalden wij een goed 300 kabeljauws in onze netten binnen. In het eerste net zaten er 36 schoone grote dikke vette kabeljauws. 't Is een plezier dat te zien binnenhalen. Den tweeden keer hadden wij er ten minste ook wel zooveel. Doch waren wij verre van de hoogste te zijn in de Lofoten. In Balstad, dicht bij Reine, had een boot 1500 kabeljauwen, één in Henningstad had er 1000.

(Vervolg volgende week)

Archief E. Vanalderweireldt
bewerkt door
Martine Vandenberghe.

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

MARKTSITUATIE IN DE ZEEVISSERIJ

FEBRUARI 1985

- ONTMOEDIGENDE GARNAALVISSERIJ - BOOMKORVAARTUIGEN TROTSEREN FELLE GASOLIEKOSTENSTIJGINGEN DANK ZIJ RIJKE TONGVANGSTEN

(teneinde seizoenschommelingen te neutraliseren worden de marktgegevens van februari 1985 vergeleken met de overeenstemmende maand van het voorgaande jaar.)

De winter sloeg ook in februari fel toe, toonde de vissersschepen met een ijskorst, die het lastige werk op dek nog extra kwam bezwaren. De hardnekkige koudegolf dreef de vissen tesamen in de warmere waterlagen, waar ze net zoals in januari, op korte termijn gezien, op een rendabele wijze konden in de wacht gesleept worden. De boomkorvaartuigen richtten zich dan ook vooral op de tongvisserij.

In tegenstelling met januari liep de aanvoer van de gehele vloot in Belgische havens, het vangstresultaat van 2.130 zeedagen (-11%) door 156 vaartuigen (-9), met 308 ton terug tot 2.788 ton (-10%), het aanvoerniveau van februari 1983. En dit ondanks de 15% toename van het naar zeedagen gewogen gemiddelde motorvermogen en brutotonnemaat van de vaartuigen van resp. 506 PK tot 582 PK (+76

PK) en van 119 BT tot 137 BT (+18 BT). De aanvoer per zeedag verbeterde nauwelijks met 2% tot 1.300 kg. Doch dank zij het belangrijk vangstaandeel tong en het stilliggen van garnaalvisserstvaartuigen met lage opbrengsten per zeedag, verbeterde de algemene besomming per zeedag met 19% van 73.200 F tot 86.900 F. De totale aanvoerwaarde groeide met 10,5 miljoen aan tot 185 miljoen F (+6%). Daarnaast werden volgens voorlopige gegevens nog 15 vangsten verkocht in Britse havens voor nagenoeg 29 miljoen F.

De totale aanvoer van demersale vis in eigen havens daalde met 7% tot 2.319 ton (-168 ton). De grootste verschuivingen vinden we bij de platvissen. De schol aanlandingen verminderden met 250 ton of 30% tot 581 ton, terwijl er 388 ton tong (+180 ton of 87%) en 257 ton rog (+135 ton of 112%) aan wal werden gezet. Voor de meeste rondvissen viel een aanzienlijke vangstafname te noteren. Kabeljauw, met een aanvoertoe name van 34 ton of 10%, vormde hierop een uitzondering. De haringaan-

voer zakte met 4% beneden het lage aanvoerniveau van 1984 tot 371 ton. De aanlandingen van schaal- en weekdieren werden gehalveerd en bedroegen nog amper 97 ton. De garnaalvangsten waren verwaarloosbaar klein.

De besomming aan witvissoorten klom met 19 miljoen (+12%) tot 175 miljoen F, waarvan 83 miljoen F werd verwezenlijkt met de tongaanlandingen. De tongbesomming verbeterde met ruim 30 miljoen F en compenseerde ruimschoots de aanvoerwaardedalingen van de andere visserijproducten met 20 miljoen F, waarvan 8,6 miljoen F schol en 8,1 miljoen F aanvoerwaardedaling van schaal- en weekdieren. De tongen vertegenwoordigden 13,9% van de algemeen totale aanvoer en omvatten ruim 45% van de totale besomming.

De prijsvorming voor de meeste soorten verliep vrij normaal en was zelfs lichtjes stijgend. Uitzondering vormden de schol waar het fel gedaalde aanbod met een prijsdaling van 3% tot 31 F/kg gepaard ging. Het verdubbelde aanbod van rog lokte een flinke prijsdaling van 40% uit

VERGELIJKENDE ZEEVISSERIJSTATISTIEK OVER DE PERIODE 1983 - 1985 (1) - MAAND FEBRUARI 1985

SOORTEN	febr. 1983			febr. 1984			febr. 1985 (2)		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis	27.014	1.157.013	42,83	107.537	3.857.725	35,87	64.770	2.456.900	37,93
Kabeljauw	413.867	17.843.634	43,11	339.858	17.834.403	52,48	374.321	19.418.595	51,88
Wijting	262.115	7.842.075	29,92	309.145	8.581.825	27,76	205.813	6.528.704	31,72
Leng	7.859	394.269	50,17	14.784	711.977	48,16	10.243	506.181	49,42
Schol	509.569	17.733.731	34,80	831.762	26.935.651	32,38	581.326	18.274.959	31,44
Schar	35.327	902.278	25,54	51.230	1.399.440	27,32	33.975	1.002.402	29,50
Tarbot	16.943	4.910.917	289,85	17.330	5.700.750	328,95	15.107	4.875.719	322,75
Griet	28.794	5.081.787	176,49	33.581	5.931.436	176,63	33.127	5.540.781	107,26
Tongschar	57.958	4.836.708	83,45	52.503	5.183.703	98,73	59.996	6.237.013	103,96
Roggen	109.611	6.177.433	56,36	121.140	6.736.150	55,61	256.887	8.574.528	33,28
Zeeduivel	52.118	9.005.331	172,79	41.996	8.820.714	210,04	30.596	6.967.845	227,74
Noorse schelvis	11.353	652.740	57,49	39.440	2.148.702	54,48	17.171	1.212.487	70,61
Doomhaai	31.932	1.752.667	54,89	18.696	1.144.010	61,19	25.629	1.384.513	54,02
Hondshaai	48.569	1.162.199	23,93	44.695	1.265.864	28,32	23.827	725.381	30,44
Andere	198.608	6.104.059	30,73	255.902	7.592.977	29,67	198.273	6.684.598	43,80
TOTAAL	1.811.637	85.556.841	47,23	2.279.599	103.845.327	45,55	1.931.061	92.390.606	47,84
b. Tong	211.633	52.269.262	246,98	207.584	52.610.635	253,44	387.812	82.980.837	213,97
TOT. DEMERSALE VIS	2.023.270	137.826.103	68,12	2.487.183	156.455.962	62,90	2.318.873	175.371.443	75,63
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	561.201	8.830.245	15,73	388.048	4.650.380	11,98	370.957	4.490.979	12,11
Overige	11.624	136.864	11,77	22.531	197.464	8,76	1.773	29.100	16,41
TOT. PELAG. VIS	572.825	8.967.109	15,65	410.579	4.847.844	11,81	372.730	4.520.079	12,13
3. SCHAAL/WEEKDIEREN									
Garnaal	22.323	2.969.568	133,03	18.877	3.908.518	207,05	1.869	462.707	247,57
Noorse kreeft	4.434	996.055	224,64	17.803	3.117.713	175,12	6.899	1.557.020	225,69
Schelpen	102.427	3.849.130	37,58	83.274	4.646.840	55,80	49.515	2.293.367	46,32
Overige	43.717	1.634.317	37,38	68.709	1.557.184	22,66	38.364	847.834	22,10
TOT. SCHAAL/WEEKD.	172.901	9.449.070	54,65	188.663	13.230.255	70,13	96.647	5.160.928	53,40
ALGEMEEN TOTAAL	2.768.996	156.242.282	56,43	3.086.425	174.534.061	56,55	2.788.250	185.052.450	66,37

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

tot 33 F/kg. De G.P. van de witsoorten zonder tong verbeterde dan ook met 5% tot 47,8 F/kg. Voor de edele platvissoort tong was het drukend prijzeffekt tengevolge het massale aanbod relatief geringer dan van de rog nl. - 15% (214 F/kg). Doch deze afname van de gemiddelde prijs van nagenoeg 40 F/kg blijft zeer aanzienlijk. De G.P. voor de diverse tongsorteringen bedroegen in F/kg resp.:

1 : 269 (-5) of -2%; 2 : 268 (-9) of -3%; 3 : 245 (-28) of -10%; 4 : 225 (-36) of -14%; 5 : 190 (-38) of -17%; 6 : 163 (-33) of -17%; 7 : 152 (-23) of -13%.

De afname van de gemiddelde tongprijs is het resultaat van de gedaalde G.P. per klasse gecombineerd met een relatief belangrijke meer-aanvoer van kleine maten. Had men per grootteklasse dezelfde prijs bekomen, als in februari 1984, dan zou de tongbesomming bijna 10 miljoen F groter geweest zijn.

De G.P. van het totaal van alle bodemvissen verhoogde met 20% tot 75,6 F/kg en is voor 't grootste stuk toe te schrijven aan de ruimere tongaanvoer.

De garnaal- en langoestineprijs trokken resp. met 20% en 29% op tot 248 F/kg en 226 F/KG doch dit was onvoldoende om de aanvoerin-zinking te neutraliseren en een pijnlijke besommingsval te milderen.

Gedurende de maand februari werden 92 ton (+23 ton) visserijproducten of 3,3% van de aanvoer ter ondersteuning van de marktprijs ter destructie afgevoerd. De belangrijkste opgevangen soorten waren schol (57 ton), rog (21 ton), schelvis (6 ton) en wijting (5 ton), hetzij resp. 9,8%; 8,2%; 9,0% en 2,3% van de resp. aangeboden hoeveelheden. De scholdoordraai vonden we in alle grootteklassen 1-2-3-4 terug en bedroegen resp. 9 ton, 9 ton, 21 ton en 18 ton.

Het aantal bordenvaartuigen (40) en hun activiteit in zeedagen 633 waren vrij stagnerend. Doch het gemiddeld gewogen motorvermogen verminderde met 44 PK tot 376 PK (-10%), tengevolge het steeds verder aftakelende belang van de IJslandvloot, die de krachtigste motoren van de bordenvloot telden. De totale aan wal gezette hoeveelheden liepen met 154 ton terug tot 690 ton ter waarde van 35 miljoen F. De aanvoer per zeedag verminderde met 5 bennen tot 21 bennen (-20%). Doch dank zij een toegenomen G.P. van de vangst met 6 F tot 52 F daalde de besomming per zeedag minder heviger met 9% tot 56.000 F.

Slechts 4 vaartuigen van gemiddeld ongeveer 400 PK (-13) bleven in span uitvaren op haringjacht en slaagden erin om in slechts 64 zeedagen (-108) 393 ton (-54 ton) vis te vangen, hetzij 123 bennen per zeedag. De besomming per zeedag bereikte dan ook 74.000 F (+125%), wat niet slecht is voor 't einde van het haringseizoen. Over geheel 1984 besomden de haringvisseris ongeveer 67.000 F per zeedag.

De demersale spanvisserij op kabeljauw door de kleinere vaartuigen (gemiddeld 224 PK) was lonend. De aanvoer per zeedag bedroeg 870 kg ter waarde van 44.100 F (+29%). De garnaalvisserij daarentegen was erg ontmoedigend. Twaalf vaartuigen (-18) vaarden tesamen 30 maal uit en voerden per zeedag 66 kg aan (-78 kg). De besomming daalde met 90% tot 0,5 miljoen F, zodat de besomming per zeedag toch nog 15.500 F (-35%) bedroeg.

De boomkorvloot 93 (+4) verwezenlijkte in 1.320 zeedagen (-1%) een aanvoer van 1.632 ton (-4%) ter waarde van 141 miljoen F (+17 miljoen F of +14%). De vangst per zeedag liep met 3% terug tot 1.240 kg en dit ondanks de toename van de gewogen gemiddelde voortstuwingsvermogeninzet van 660 PK tot 722 PK (+61 PK of +9%). Tengevolge het groter tong-

aandeel in de vangst krom de G.P. van de vangst met 20% van 72 tot 86 F/kg, zodat de besomming 106.500 F per zeedag (+15%) bereikte.

De besommingen per zeedag naargelang de PK-groep van de boomkorvaartuigen zagen er als volgt uit (1) 270-300 PK (63.000 F); (2) 301-599 PK (69.000 F); (3) 600-899 PK (96.000 F); (4) 900-1.100 PK (144.000 F) en (5) 1.200 PK (170.000 F).

De gewogen gemiddelde gasolieprijs krom van 13,57 F/l tot 15,45 F/l of (+1,88 F/l of +13,9%).

Commentaar,

Het belangrijkste feit uit de maand februari is ongetwijfeld, dat de tongvangsten zoals in januari overvloedig waren, maar dat de prijzen al bij al nog betrekkelijk stabiel bleven. 388 ton tong in de maand februari + 420 ton in januari maakt 708 ton waar er slechts 188 + 208 = 396 ton waren in dezelfde periode van vorig jaar. Als we de tongvangsten in de Noordzee nu ruwweg schatten op 600 ton (vermits de grootste vangsten in de Noordzee gebeuren) en als daartegenover het tongquotum voor 1985 plaatsen nl. 1.830 ton dan wil dit zeggen dat in 2 maanden tijd 1/3 van het quotum zou opgevoerd zijn.

Vermits in 1984 het tongquotum in de Noordzee amper voldoende bleek mogen er toch wel wat vragen worden gesteld over deze grote tongvangsten, vooral dan wat de toekomst betreft.

Wij kunnen slechts hopen dat de visserij in het Kanaal en de Ierse Zee spoedig op gang komt en lang op peil blijft (nu de Nederlandse vissers er niet meer op tong mogen vissen) zodat de druk op tong in de Noordzee wat vermindert;

Bij dit alles mogen we ook niet vergeten dat de kustvisserij op dit ogenblik een zeer slechte periode doormaakt.

VERGELIJKENDE CUMULERENDE ZEEVISSERIJSTATISTIEK OVER DE PERIODE 1983 - 1985 ⁽¹⁾ januari t/m februari 1985

SOORTEN	jan./febr. 1985			jan./febr. 1985			jan./febr. 1985 (2)		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis	39.045	1.747.605	44,76	114.948	4.354.733	37,88	94.272	3.392.227	35,98
Kabeljauw	828.639	46.807.076	56,49	669.103	44.140.384	63,14	821.264	42.238.621	51,43
Wijting	572.066	18.164.281	31,75	612.566	20.731.093	33,84	391.434	11.817.266	30,19
Leng	17.096	1.012.139	59,20	22.136	1.203.067	54,35	23.089	1.215.948	52,66
Schol	1.460.586	53.378.228	36,55	1.460.979	57.836.800	39,59	1.550.393	51.811.142	33,42
Schar	79.624	2.234.989	28,07	85.954	2.752.679	32,03	65.097	1.841.242	28,28
Tarbot	33.478	9.962.011	297,57	31.515	10.639.529	337,60	36.223	11.368.276	313,84
Griet	66.076	11.652.601	176,35	55.925	10.441.950	186,71	70.837	11.229.996	158,53
Tongschar	153.198	12.772.834	83,37	105.402	11.045.871	104,80	148.804	14.209.908	95,49
Roggen	222.586	12.739.681	57,23	207.500	12.579.196	60,62	467.536	15.488.564	33,13
Zeeduivel	79.002	15.414.956	195,12	67.714	15.438.964	228,00	72.175	16.259.883	225,28
Noorse schelvis	24.616	1.488.940	60,49	56.870	3.295.640	57,95	19.653	1.380.263	70,23
Doornhaai	57.859	3.282.750	56,74	42.709	2.623.941	61,44	64.373	2.868.649	44,56
Hondshaai	72.797	1.919.691	26,37	63.689	1.910.309	29,99	55.913	1.363.179	24,38
Andere	345.710	10.963.344	31,71	426.037	13.664.205	32,07	396.134	14.489.186	36,58
TOTAAL	4.052.378	203.541.126	50,23	4.053.047	212.658.361	52,47	4.277.197	200.974.350	46,99
b. Tong	471.857	111.053.548	235,35	396.067	100.208.479	253,01	807.996	170.105.196	210,53
TOT. DEMERSALE VIS	4.524.235	314.594.674	69,54	4.449.114	312.866.840	70,32	5.085.193	371.079.546	72,97
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	1.434.935	21.593.184	15,05	989.031	12.163.452	12,30	910.078	10.667.753	11,72
Overige	34.718	432.658	12,46	32.162	320.494	9,96	2.318	39.080	16,86
TOT. PELAG. VIS	1.469.653	22.025.842	14,99	1.021.193	12.483.946	12,22	912.396	10.706.833	11,73
3. SCHAAL/WEEKDIEREN									
Garnaal	54.417	6.120.719	112,48	41.333	7.953.043	192,41	7.437	1.167.704	157,01
Noorse kreeft	9.385	2.081.440	221,78	25.382	4.459.803	175,71	19.461	3.328.747	171,05
Schelpen	150.592	6.139.800	40,77	124.399	6.908.650	55,54	107.567	5.014.977	46,62
Overige	127.469	4.121.844	32,34	116.672	2.906.808	24,91	81.698	1.724.204	21,10
TOT. SCHAAL/WEEKD.	341.863	18.463.803	54,01	307.786	22.228.304	72,22	216.163	11.235.632	51,98
ALGEMEEN TOTAAL	6.335.751	355.084.319	56,04	5.778.093	347.579.090	60,15	6.213.752	393.022.011	63,25

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

VISSERISCHOLEN ZWOMMEN WEER OM SPORTIEVE EER

Vorige week werd, per traditie, andermaal een interscolair zwemtornooi ingericht met deelname van de Belgische visserijscholen en, als buitenlandse deelnemer, de visserijschool uit Vlissingen.

Aldus kwamen de formaties van het K.W. Ibis, de Rijksvisserijschool te Knokke-Heist, de Stedelijke Visserijschool John Bauwens en de Vrije Visserijschool Paster Pype, beiden uit Oostende, aan de start, alsmede de reeds eerder vernoemde school uit Vlissingen. Vermelden wij tussendoor nog dat het K.W. Ibis - zoals gebruikelijk - instond voor de organisatie en dat verlies - wat dacht je? - weeral vlekkeloos.

Met de ambitie die de Olympische sporters siert hebben de leerlingen van de diverse visserijscholen dus die zwemmeeting aangepakt en afgewerkt want de sportieve eer van de school diende hoog in de banier gehesen.

Onderstaand geven wij de eerste drie van iedere leeftijdsgroep:

Leeftijdsgroep 1968

1. Peter Floree (John Bauwens)
2. Albert De Nooyer (Vlissingen)
3. Pedro Rappe (Knokke-Heist)



De Visserijschool uit Vlissingen die algemeen winnaar werd van het jongste interscolair zwemtornooi voor de visserijscholen.

ALLERLEI

■ Alleen reeds voor de eerste negen maanden van 1984 hebben de voornaamste vismeel producerende landen de twee miljoen ton bereikt tegenover slechts 1,7 miljoen ton over dezelfde periode in 1983. Voornaamste producent is Chili met 667 duizend ton in de eerste 9 maanden, dan volgt Peru met 317 duizend ton en Denemarken met 216 duizend ton. We vragen ons af wat dit laatste land betreft, lid van de Gemeenschap hoeveel jonge haring, wijting en andere ondermaatse vis voor menselijke consumptie de vismeelweg is opgegaan.

■ De marinebiologen gaan door met het onderzoek van het klein garnaaletje, de zogeheten „krill“ die men in massale scholen aantreft in de zuidelijke open ijszee ter hoogte van de Baai van Protz. Grootste lengte van dit garnaaletje is 8

Leeftijdsgroep 1969

1. Jackie Grootjans (Vlissingen)
2. Luc Vandenbergh (Ibis)
3. Flip Sinke (Vlissingen)

Leeftijdsgroep 1970

1. Geert Vandendriessche (Ibis)
2. Jacco De Jonge (Vlissingen)
3. Rudy Schiltz (Knokke-Heist)

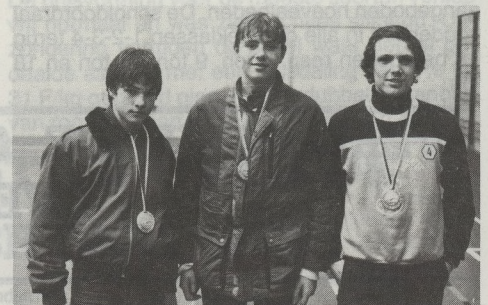
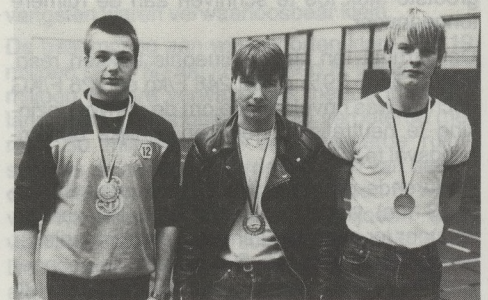
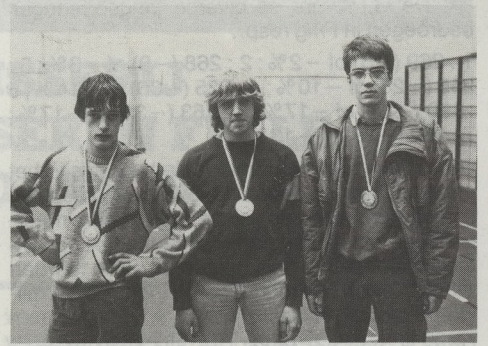
Leeftijdsgroep 1971

1. Christiaan Callens (Ibis)
2. Erwin Minderhout (Vlissingen)
3. Patrick Vandendriessche (Ibis)

Leeftijdsgroep 1972

1. Robbert-Jan Maljers (Vlissingen)
2. Angelo Maene (Paster Pype)
3. Steve Derudder (Ibis)

Algemeen winnaar van het tornooi werd de Visserijschool te Vlissingen, voor respectievelijk het K.W. Ibis, de Rijksvisserijschool te Knokke-Heist, de Stedelijke Visserijschool John Bauwens en de Vrije Visserijschool Paster Pype.



De winnaars in de leeftijdsgroepen 1968 tot 1973 (van boven naar onder)

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Een vrij kalme week in de Oostendse vismijn met alleen maandag een noemenswaardige aanvoer. Toch ook op die dag maat tien vangsten die amper een hele mijn vulden. Vrijdag was dit keer geen enkel schip aan de afslag terwijl dinsdag en woensdag telkens twee vangsten gelost werden.

Meest aangevoerd werden kabeljauw, vlaswijting, wijting en rog. De laatste soort was ook de goedkoopste en kreeg maandag op het einde van de verkoop nog amper opvangprijzen. Kabeljauw was trouwens ook niet om over naar huis te schrijven en kreeg tussen 45 en 80 fr. Kanaalkabeljauw bleef weer merkkelijk goedkoper dan die van de West. Van deze laatste visgrond werd trouwens weer zeer weinig vis gebracht. Vooral gul was erg schaars, grote sortering vooral. Die kreeg dinsdag dan ook algauw tot 80 fr. en meer, de kleinste sortering bleef schommelen rond de 50 fr.

Grote partijen wijting voor die Westschepen. Tweederden van de vangst bestond hier trouwens uit wijting. Kleine sortering kreeg tussen 25 en 30 fr., grote sortering tussen 40 en 55 fr. Kanaalwijting viel terug rond de 35 fr. Vlaswijting blijft stukken goedkoper dan verleden jaar en haalde ook nu slechts tussen 45 en 60 fr. Keilrog van het Kanaal noteerde hooguit tot 75 fr., de grote rog tussen 35 en 60 fr. en andere soorten tussen 15 en 30 fr.

Een zeer kleine hoeveelheid IJslandvis werd in de afslag gezet. De 520 bennen bevatten dan nog een flinke hoeveelheid goedkoop verkochte soorten als koolvis en schotse schol. Hierdoor bleef het gemiddelde onder de 2.000 fr. per ben en geraakte de O.216 maar aan een goeie 900.000 fr. Rode zeebaars was goedkoper dan verleden week en bereikte hooguit 60 fr. De schelvisvangst was veel kleiner dan verleden week en werd verkocht tussen 50 en 65 fr. het kg.

Voor de kustvisserij blijft het wachten op betere tijden.

MAANDAG 11 MAART 1985

	dag.	vis	tong	fr.
IJSLAND				
O.216	19	500	—	975.111
KANAAL				
O.369	16	300	200	658.948
O.123	13	300	200	811.131
O.35	12	320	—	755.230
O.83	17	200	2.000	1.197.250
O.279	17	400	200	1.101.683
O.114	17	500	100	1.052.135
WEST				
N.706	13	240	—	556.290
O.51	15	250	3.000	1.627.329

DINSDAG 12 MAART 1985

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
O.26	11	250	—	493.331
O.427	6	20	1.200	436.371

WOENSDAG 13 MAART 1985

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
N.597	12	180	—	449.435
N.36	14	400	3.500	2.047.946

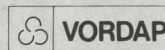
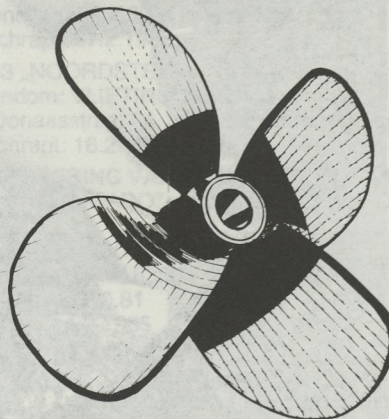
IJSLANDSE VISSOORTEN

Grote schelvis	63,00/	67,00
Mid. schelvis	49,00/	61,00
Kleine schelvis	51,00/	61,00
Kabeljauw	43,00/	70,00
Gul	48,00/	53,00
Schaat	67,00/	
Zeebaars	57,00/	63,00
Leng (witte)	31,00/	37,00
Blauwe leng		
Schartong (Schotse schol)	20,00/	21,00
Heilbot	257,00/	282,00
Koolvis	21,80/	31,00
Hondstong (mieten)	57,00/	59,00
Zeewolf	92,00/	109

VAN VOORDEN GROEP

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

ONZE KWALITEIT IS UW KRACHT



VORDAP

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

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

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

Verwachtingen

VRIJDAG 15 MAART

WEST: Z.296 (125 vis - 2500 tong)
N.709 (250 vis waarvan 100 haai, 90 gul, 40 gutvis)
N.40 (80 vis)

MAANDAG 18 MAART

IJSLAND: O.318 (640 m. waarvan 380 bonen, 220 schelvis, 20 kools, 10 kab., 10 varia)
KANAAL: O.33 - O.118 - O.206 - O.309 - O.518
WEST: O.500 - N.752 - N.708 - N.3 - Z.502

DINSDAG 19 MAART

KANAAL: O.232 - O.306

WOENSDAG 20 MAART

WEST: O.108 (vermoedelijk)

ZEEBRUGGE

VRIJDAG 8 MAART 1985

Z.43		4.000	490	16	1.679.860
Z.324	W	5.000	280	17	1.721.313
Z.568	W	450	85	7	404.300
Z.47		8.000	280	16	2.427.905
Z.141	KRP	50	130	13	469.820
					6.703.198

MAANDAG 11 MAART 1985

Z.200	KN	1.800	300	18	1.506.988
Z.55	K	1.100	80	8	482.270
Z.19	KN	2.000	300	16	1.375.083
Z.48	KN	3.400	300	16	1.659.388
Z.39	KN	2.800	500	16	2.022.399
Z.576	KN	3.000	180	16	1.034.713
Z.53	ZN	10.000	500	16	2.505.420
Z.162	KN	3.500	400	16	1.884.474
Z.60	KN	3.000	300	15	2.153.039
Z.243	KRP	100	190	10	542.783
Z.12	K	300	15	3	184.490
					15.357.547

WOENSDAG 13 MAART 1985

Z.134	KRP	100	160	12	568.488
Z.186	KN	4.500	450	20	2.181.635
Z.573	KRP	100	120	12	562.460
Z.99	W	5.000	400	18	1.792.868
Z.14	K	4.500	350	18	2.180.353
Z.84	KN	3.500	400	18	2.022.463
Z.46	KN	4.000	550	18	2.528.061
Z.89	W	7.500	10	470	2.751.700
					14.588.028

„HET VISSERIJBLAD”

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

NIEUWPOORT

VRIJDAG 8 MAART 1985

VIS		
N.49	823 kg.	53.090 fr.
N.346	3.821 kg.	174.765 fr.

Eén Westvaartuig en één vaartuig die de warrel-netvisserij bedrijft losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Tong der sortering nr. 1 à nr. 2 kreeg 227 à 240 fr./kg en tong nr. 5 228 à 235 fr./kg. Voor de kleine tong werd 198 à 206 fr./kg opgetekend en voor varia 190 à 225 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 2500 à 3000 fr. de ben geboekt, middenslag- of drieling pladijs tegen 3000 à 3250 fr. de ben en visjes tegen 1500 à 1750 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 4750 à 5000 fr. de ben opgetekend en voor gul 2400 à 4250 fr. de ben. De voorkleine gul bekwam 2460 à 2680 fr. de ben. Tongschar noteerde men aan 116 tot 130 fr./kg, grote zandschar aan 2160 tot 2250 fr. de ben en kleine zandschar aan 1700 tot 1800 fr. de ben. Grote wijting werd tegen een marktwaarde van 2250 à 2400 fr. de ben aangekocht en kleine wijting tegen 1520 à 1640 fr. de ben. Rog die in heel geringe mate werd aangevoerd haalde volgende prijsnotering. Moerrog 3250 à 3500 fr. de ben, tilten 3250 à 3500 fr. de ben, scherpstaarten 3000 à 3400 fr. de ben en katrog 2000 à 2100 fr. de ben. Alle bekomen marktprijzen kenden op de vrijdagmarkt een lichte daling in vergelijking met de prijzen der maandag- en woensdagmarkt.

MAANDAG 11 MAART 1985

VIS		
N.575	3.940 kg.	324.039 fr.
N.512	1.622 kg.	187.263 fr.
N.736	4.010 kg.	338.849 fr.
N.563	8.714 kg.	394.857 fr.
N.738	3.460 kg.	160.469 fr.

Op de maandagmarkt losten drie bokkennisers en twee Westvisers samen ongeveer 22.000 kg vis, voor een bruto-waarde van 1.405.477 fr. Er werd in ruime mate tong, varia en Westvis aangevoerd zodat iedere handelaar in de gelegenheid werd gesteld zijn voorraad op te slaan. Tong nr. 1 kreeg 228 à 232 fr./kg en tong nr. 2 236 à 242 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong bekwam 259 à 264 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 258 à 266 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 240 à 248 fr./kg en kleine tong 194 à 200 fr./kg. Grote tarbot bekwam 360 à 420 fr./kg, middenslag tarbot 260 à 300 fr./kg, varia 180 à 210 fr./kg en griet 150 à 258 fr./kg. Vlaswijting werd tegen 2250 à 2800 fr. de ben genoteerd en kongel tegen 2000 à 2700 fr. de ben. Voor tongschar boekte men 100

WESTVLAAMSE VISSERIJCOMMISSIE VIERDE DERTIGJARIG BESTAAN

Zeer onlangs vierde de Westvlaamse Visserijcommissie het dertigjarig bestaan van dit organisme. De Visserijcommissie waarvan sprake werd in 1955 opgericht door wijlen ere-goeverneur Outryve d'Ydewalle. Na de ambtelijke vergadering onder het voorzitterschap van de huidige goeverneur, de heer Olivier Vanneste, werd ook nog hulde gebracht aan de h. Alidoor Decock, lid van de commissie sedert de oprichting. Uit erkentelijkheid werd hem een ere-metale van de provincie uitgereikt.

à 174 fr./kg, voor staartvis 240 à 320 fr./kg en voor knorhaan 2400 à 2600 fr. de ben. Grote pladijs werd tegen 3000 à 3250 fr. de ben opgekocht, drieling- of middenslagpladijs tegen 2800 à 3200 fr. de ben en visjes tegen 1000 à 1500 fr. de ben. Voor kabeljauw werd de marktprijs op 5200 à 5400 fr. de ben gesteld en voor gul op 2600 à 4500 fr. de ben, voor de voorkleine gul werd het 2640 à 2800 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 2300 à 2600 fr. de ben aangekocht en kleine wijting tegen 1300 à 1600 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2200 à 2400 fr. de

ben bekomen en voor kleine zandschar 1780 à 1860 fr. de ben. Op de maandagmarkt werd rog opnieuw slechts in geringe mate aangevoerd. Moerrog kreeg 3750 à 4000 fr. de ben, tilten 2880 à 3300 fr. de ben, scherpstaarten 3000 à 3250 fr. de ben en katrog 2250 à 2500 fr. de ben. Zeehond werd tegen 2700 à 3000 fr. de ben geveild en zee- of zandhaai tegen 1300 à 2000 fr. de ben. Een goede belangstelling vanwege de handelaars en een dure prijsnotering vormden samen de voornaamste kenmerken der maandagmarkt.



MET DE MERCATOR NAAR DE STILLE ZUIDZEE



A. DE BOCK

Verkrijgbaar in België door storting van 330 fr. + 20 fr. B.T.W. + 30 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 of bankrekening 384-1605797-46 van drukkerij „Het Nieuwsblad van de Kust” te Oostende. Voor Nederland door storting van 330 fr. + 75 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44.

Tong- en pladijprices

TONG

OOSTENDE

	11 maart	12 maart	13 maart
Lappen	210 226	226	220 222
Grote	230 235	236 238	229 235
3/4	240 249	245 259	238 246
Bloktongen	246 255	245	215 230
Vóór-kleine	200 209	210 212	186
Kleine	175 180	177 180	173 175
Slips	160 166	170	169

ZEEBRUGGE

Grote	228 249	.....	240 238
Bloktongen	228 237	.....	238 231
Fruittongen	222 239	.....	239 237
Schone kleine	221 234	.....	216 209
Kleine	179 211	.....	184 174
Tout petit	159 173	.....	166 162
Slips	153 166	.....	163 166

NIEUWPOORT

Tong I	228 232	.....	.....
Tong II	236 242	.....	.....
Tong III	259 264	.....	.....
Tong IV	258 266	.....	.....
Tong V	240 248	.....	.....
Kleine tongen	194 200	.....	.....

PLADIJS

OOSTENDE

	11 maart	12 maart	13 maart
Platen	46 58	56	42 53
lek (groot-klein) ...	43 52	48	44 50
Derde slag	37 46	39 48	35 42
Platjes	20 22	23 28	21

ZEEBRUGGE

I	44 50	.....	52 40
II	27 34	.....	48 34
III	24 29	.....	48 31
IV	19 21	.....	27 19
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	50 60	.....	60 65
Platjes	30 35	.....	20 30
Drielingen	60 65	.....	56 64

VERANDERINGEN in „Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen” Maand FEBRUARI 1985

AFSTELLEN MOTOR

Z.185 „EMERALD STAR”
Eigendom: P.V.B.A. Rederij SHAMROCK
Kerstrozenlaan 7, 8400 Oostende
1200 P.K. i.p.v. 1360 P.K.
Zeebrief: 5.2.1985

VERANDERING VAN EIGENDOM

O.552 „MARATHON”
Eigendom: DEVRIENDT Pierre-CALEMYN
Stanleylaan 29, 8400 Oostende
Tel. (059) 32.38.57
Zeebrief: 6.2.1985

GESCHRAPT

O.104 „REBEL”
Eigendom: BRACKX Daniël
Spoorwegstraat 1, 8400 Oostende
Geschrapt: 7.2.1985

O.285 „SUZY”

Eigendom: Rederij VIAENE & KENGEN
P.V.B.A.
Zandstraat 27, 8401 Bredene
Geschrapt: 19.2.1985

N.551 „SANDRA”

Eigendom: P.V.B.A. SANDRA
Processieweg 10, 8250 Eernegem-Ichtegem
Geschrapt: 14.2.1985

O.491 „BARACUDA”

Eigendom: HEINDERSON Freddy
Visserskaai 18, 8400 Oostende
Geschrapt: 27.2.1985

O.77 „YVONNE-ANDREA”

Eigendom: HALLEMEERSCH Yvonne
Christinastraat 2, bus 1, 8400 Oostende
Geschrapt: 27.2.1985

Z.437 „PATER BIL”

Eigendom: P.V.B.A. Pater Bil
Steenstraat 69, 8390 Knokke-Heist
Geschrapt: 27.2.1985

Z.553 „NOORDSTER”

Eigendom: VLIETINCK Louis
St.-Donaasstraat 64, 8380 Zeebrugge-Brugge
Geschrapt: 16.2.1985

VERANDERING VAN EIGENDOM + NAAM

Z.582 „ELDORADO” wordt Z.582 „BEAUFORT V”

Eigendom: SALOMEZ Paula
Pannestraat 152, 8390 Knokke-Heist
Tel. (050) 51.40.81
Zeebrief: 14.2.1985

NIEUW VAARTUIG

O.62 „SEABIRD II” - roepnaam O P C J
Bt. 37,00 - Nt. 11,00 - bouwjaar 1963 - werf 53 -
staal - motor Mitsubishi 280 P.K. - bouwjaar
1984 - boomkorvisserij
Eigendom: BOGAERT Luc
Gelijkheidstraat 118, 8400 Oostende
Tel. (059) 50.72.33
Navigatie-instrumenten: US - R - 2 VHF
Zeebrief: 14.2.1985

ADRESVERANDERING

Z.408 „SPERANZA”
Eigendom: SOREYN Lucien
Weibroekstraat 6, 8390 Knokke-Heist
Tel. (050) 51.15.64

ERRATUM - veranderingen maand JANUARI 1985

Bij nieuw vaartuig Z.76 naam van het vaartuig moet zijn „ZEEJAGER” i.p.v. „ROMEO”.

Blz. 45: bijvoegen

53. Gebr. VAN DE SANDE - Breskens (NI).

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.

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	11 maart		11 maart		12 maart		12 maart		13 maart		13 maart		11 maart		13 maart	
Tarbot groot	415	519	406	506	.....	.....	.....	.....	401	453	463	469	360	420	.....	.....
Tarbot middel	280	368	328	331	351	.....	.....	.....	339	.....	389	329	260	300	.....	.....
Tarbot klein	200	259	182	184	245	.....	.....	.....	190	257	190	170	.....	.....	.....	.....
Griet groot	177	218	230	293	230	.....	.....	.....	185	189	240	295	258	.....	.....	.....
Griet middel	129	170	133	163	197	.....	.....	.....	160	.....	173	219	150	.....	.....	.....
Griet klein	95	117	86	127	156	.....	.....	.....	.....	.....	138	170	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	93	122	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	67	97	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	38	58	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	28	35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	47	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	38	52	26	84	.....	.....	.....	.....	70	.....	59	104	.....	.....	.....	.....
Keilrog	27	79	62	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	20	34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart	15	31	36	84	.....	.....	.....	.....	57	67	68	119	60	65	.....	.....
Halve mans	15	52	20	48	.....	.....	.....	.....	62	.....	48	70	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	55	66	.....	.....
Katrog	10	13	11	19	.....	.....	.....	.....	26	.....	27	45	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	74	81	40	77	98	.....	.....	.....	80	.....	72	80	104	108	.....	.....
Gul (groot)	45	80	40	53	70	83	.....	.....	59	78	84	80	90	.....	.....	.....
Gul (middel)	43	62	38	69	65	77	.....	.....	63	71	41	49	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	25	44	29	50	26	45	.....	.....	26	47	53	34	52	.....	.....	.....
Hozemondhamme	.....	.....	186	271	.....	.....	.....	.....	163	265	.....	.....	240	320	.....	.....
Wijting groot	.....	.....	36	61	.....	.....	.....	.....	.....	.....	33	32	46	52	.....	.....
Wijting klein	.....	.....	21	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22	24	26	31	.....	.....
Schar	30	52	20	30	44	.....	.....	.....	26	52	20	.....	36	48	.....	.....
Steenschol	63	165	23	124	84	169	.....	.....	72	151	20	111	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	65	76	62	66	.....	.....	.....	.....	.....	.....	62	.....	26	40	.....	.....
Hondshaai	40	52	.....	.....	.....	.....	.....	.....	52	65	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	10	36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16	33	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	22	39	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100	174	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	15	31	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17	22	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	47	61	.....	.....	.....	.....	.....	.....	57	59	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	227	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	44	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	40	50	.....	.....	.....	.....	45	.....	.....	.....	54	60	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	16	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	40	46	40	.....	.....	.....	.....	.....	60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	10	33	19	34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	39	.....	48	52	.....	.....
Rode knorhaan	12	72	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	10	23	.....	.....	.....	.....	105	.....	14	28	.....	.....	.....	.....

PROBLEMEN BIJ DE AFSCHAFFING VAN GRIJSVISCIRCUIT IN NEDERLAND

We hebben van het begin af gesteld dat de afschaffing van de grijze visketen, de Nederlandse visserij voor enorme problemen ging stellen. De grijze visketen betrof vis die wel in de Nederlandse afslagen kwam, waarop wel vismijnrechten en andere op betaald werden en waarvan de verkoopcijfers wel aan de fiskale diensten werden doorgegeven. Zo te zien konden geen klachten loskomen en het voordeel voor de visser was het feit dat de aanvoercijfers aan grijze vis NIET doorgegeven werden aan Brussel. Eén en ander had als gevolg dat men naar hartelust kon gaan vissen, nooit door de kwota heen kwam of dit per grote uitzondering en dat men zonder ophouden aan uitbreiding van de vloot kon doen, en immer groter kon bouwen met zwaardere motoren. Aan dit alles is plots een eind gekomen, deels door, vooral een enquête vanwege het buitenland en een grote campagne in Britse vakbladen, alsmede van de tussenkomst van de verleden jaar in functie gekomen EEG-Inspecteurs.

Zolang het systeem feilloos werkte, ook al vanwege het medespelen door de overheden, de afslagen, de A.I.D. (Algemene Nederlandse Inspectiedienst) enz..., was er roerend eensgezindheid onder de vissers. Elk speelde zijn rol en kreeg zijn deel! Hieraan is nu echter plots een einde gekomen omdat de vruchten schaars worden en het duidelijk is dat men op verre na het einde niet zal halen van het jaar met de toegekende kwota en tot stilliggen zal genoopt worden. De koppen worden dan ook geteld en de rangen worden gesloten naar gelang de aard en de vorm van de visserij. De gevolgen hebben zich dan ook reeds gemanifesteerd en het zit er bovenarms op tussen de rondvisserij en de Boomkorvisserij.

EEN ULTIMATUM:

Vorig jaar heeft de Nederlandse rondvisvloot moeten opliggen omdat de kabeljauwkwota uitgeput waren. Dit zal met het in de hand houden van de overbevissing (lees uitschakeling van het grijs viscircuit) nog heel wat erger worden. Daarom ook dat de rondvisserij een ultimatum gesteld heeft aan de huidige redersorganisatie, met als voornaamste eis, een beperking van de toegestane bijvangst aan kabeljauw voor de boomkorvisserij tot maximaal 2 duizend ton, een beperking op de bestaande rondvisserijvloot tot een maximum van duizend PK en een vertegenwoordiging in de organisaties waar de beslissingen worden genomen.

Indien dit niet toegestaan wordt, dan zal de rondvisserijvloot een eigen organisatie stichten. De Federatie en de Vissersbond is dus gewaarschuwd en zij zullen die eisen moeten trachten waar te maken bij de boomkorvissers. Aldus bestaat de kans dat er een scheuring in de Federatie ontstaat.

Het grote probleem is dat door de boomkorvissers bijna 20% van het rondviskwotum opgevoerd wordt en dat hierdoor de rondvisserij zoveel eerder door verplicht stilliggen getroffen wordt. De boomkorvissers wensen echter hun deel van de rondvis niet af te staan en het is duidelijk dat hier de tegenstelling van belangen tot een scheuring en tot strijd zal leiden.

Men tracht nu de rondvissers te sussen door hen voor te spiegelen dat men er zal voor zorgen dat er, door andere leden niet uitgeviste kwota zullen aangetrokken worden. Dit zijn echter vogels die nog vliegen, en daar heeft de rondvisserij geen al te grote boodschap aan. Voor het ogenblik wordt er druk overlegd en

naar oplossingen uitgekeken, die beide partijen zouden kunnen voldoen. Of dit echter haalbaar is, is ten eerste twijfelachtig. Oplossingen als beurtelings varen, het optrekken van de minimummaat van de rondvis, enz... zijn niet voldoende.

De ongebreidelde uitbouw van de Nederlandse vloot en vooral de vele PK's die men in de vaartuigen stopte hebben zich gewreekt en nu zit men in feite met de gebroken potten. Voor ons is de grootste schuldige de Nederlandse Overheid, die deze toestand (grijs viscircuit) niet alleen geduld heeft, maar gedekt en door deze houding praktisch aangemoedigd. Het ware dan ook maar billijk dat deze overheid daarvoor zou opdraaien.

REEDS EEN VERBOD VOOR DE NEDERLANDSE VISSERIJ

Voor de Nederlandse visserij werd door staatssecretaris, de hr. Ploeg reeds een verbod uitgevaardigd op bepaalde visserijen op de zuidkust van Engeland, de Golf van Biskaye en ten westen van Ierland. Aldus mag er geen pladijs meer gevangen worden in de Ierse Zee en geen tong meer in de Ierse Zee en in de Golf van Biskaye. Voor de visserij op de wijting komen thans reeds de wateren rond West-Ierland, de Porcupine-Banken het Bristol en Engels Kanaal in aanmerking. De kabeljauwvangst is verboden rond West-Ierland, de Porcupine-Bank, in het oostelijk en westelijk deel van het Engels Kanaal in het Bristol Kanaal en in de Golf van Biskaye. Thans zijn de aan Nederland toegewezen hoeveelheden vis van de hierboven opgenomen soorten opgevoerd. Nederland zit beduidend vroeger door zijn kwota heen, en dit heeft zeker wel te maken met de afschaffing van het grijs viscircuit. In feite zijn de vissers het slachtoffer van de Nederlandse regering die de vangstregeling heeft laten uit de hand lopen en hierdoor de overuitrusting van de Nederlandse vloot heeft in de hand gewerkt.

TERUGBRENGEN VAN DE PK'S BOOMKOTTERS TOT DE 2000-GRENS

Men denkt er meer en meer aan de uiterste grens van de motoren tot 2000 PK terug te brengen. Als we daarbij denken aan de in afbouw zijnde Arm. 18, een 45-meter kotter die zal uitgerust worden met een motor van 3.360 PK, dan vragen we ons toch af, hoe dit alles met elkaar rijmt? Inderdaad is deze boomkotter voor de visserij in de Noordzee gebouwd, minstens in de Gemeenschapswateren. Subsidies en scheepskredieten werden en worden ook verleend naar verhouding van de lengte en het vermogen van het vaartuig. De vangstberekeningen worden eveneens opgemaakt volgens de mogelijkheden van een kotter met een 3.360 PK-vangstcapaciteit. We stellen ons dan ook de vraag hoe dit nu allemaal moet? Wat hangt er de Nederlandse visserij boven het hoofd? Het uur van de waarheid is aangebroken en de Nederlandse regering, die de grootste schuld treft aan de ongebreidelde uitbouw van de visserij, zou best doen om een rampenfonds aan te leggen. Men mag de zaak niet verder laten rotten, maar snijden als, en waar het moet.

HET ONDERSCHIED TUSSEN BELGIE EN NEDERLAND

Inzake uitrusting van de vissersvaartuigen is er een duidelijk onderscheid tussen de Belgische en Nederlandse visserij. Mocht dit onderscheid slechts op het gebied van het aantal eenheden liggen dan zou dit normaal zijn, vermits de kwota

voor de Nederlandse visserij zoveel hoger liggen dan de Belgische. Het verschil zit echter eveneens in de overuitrusting per beschouwde eenheid. De Belgische visserij heeft als maximum een motor van 1200 PK. In Nederland voor dezelfde eenheden van ongeveer dezelfde lengte is dit gemiddelde 2000 PK. In Nederland bedragen de sleeptuigen dan ook doorgaans enkele meters meer. Er wordt in bepaalde gevallen zelfs gevestigd met openingen van 15 meter! In België met 9 meter. Dit alles bracht mede dat de Nederlandse kwota zodanig overbevestigd werden dat men een niet-officieel verkoopcircuit in de Nederlandse afslagen nodig had (het grijs viscircuit) dat aan de EEG niet doorgegeven werd, om de overbevissing te kamoefleren en mogelijk te maken. Thans blijkt dat het nu juist de boomkotters zijn die bij een aangepaste lengte met een motor van maximum 1250 PK uitgerust zijn, het meest renderen. In Nederland zou men dus best doen om een streep te trekken door het gigantisme van de uitrusting in PK's van de Nederlandse treilers.

NEDERLAND

■ Niettegenstaande bepaalde heksenjagers het handpellen in Nederland graag verboden zagen, is het nog zover niet gekomen. Het nieuw garnalenbesluit dat op 1 april in voege komt laat het handpellen (voorlopig?) nog toe, omdat het machinaal pellen nog altijd niet voor morgen is. Wel zal er meer aandacht verleend worden aan het laag houden van de temperatuur bij het opslaan en het vervoeren van zowel de gepelde als ongepelde garnaal.

■ Voor de Nederlandse garnaalvissers wordt het wellicht moeilijker omdat het nieuw garnaalbesluit dat op 1 april 1985 ingaat, bepaalde richtlijnen voorziet voor het koelen van de gekookte garnaal met zeewater. De kwaliteit van dit zeewater zal aan bepaalde voorwaarden moeten voldoen. Ook door het uitlezen van de garnaal met de hand, vermenigvuldigt het aantal kiemen in de garnaal. Verder zal eveneens een gezondheidscertificaat vereist worden vanaf 1 april voor de in Nederland ingevoerde garnaal. We kunnen hieruit besluiten dat er wellicht minder vreemde garnaal in Nederland zal ingevoerd worden en de Nederlandse garnaal duurder zal worden.

■ In Nederland zijn de verzekeringspremies voor vissersvaartuigen verleden jaar verhoogd en men is hier voorlopig nog niet vrij voor de toekomst. Inderdaad is de Nederlandse visserijvloot op de buitenlandse herverzekeringmarkt niet gekend voor een voorzichtige, mak bestje. De dure schepen met de zware motoren moeten opbrengen en men gaat dan niet voor een gevaarte uit de weg.

■ Ook voor de Nederlandse Onderzoeksraad werd de KW.149 schuldig bevonden aan de aanvaring met het Belgisch vissersvaartuig Z.509. Gezien de weersomstandigheden en het feit dat de peiling van een ander schip in de „sea-clutter” verdween, had de watchman aan boord van de KW.149, minstens de vaart uit het vaartuig moeten halen en de schipper verwittigen. Dat deed hij niet en zag naderhand plots een schip op korte afstand dwars voor hem voorliggen van bakboord naar stuurboord. De schipper van de KW.149 kreeg dan ook een berisping. Ondertussen is de aanvaring door de verzekering van de KW.149 ten voordele van de Z.509 geregeld.

REUZE NEDERLANDSE BOOMKOTTER ARM. 18 TE WATER GELATEN

Donderdagmiddag 7 maart werd bij Bodewes-Scheepswerf Volharding te Toxhol-Nederland, door twee drijvende bokken het casco van de Noordseekotter ARM.18 te water getild. Op zichzelf reeds een evenement en zeker niet een alledaags gebeuren.

De kotter bestemd voor de rederij J. Meulemeester en Zonen uit Arnhem is met een lengte van 45,35 m. over alles en een breedte van 10 meter niet alleen één der grootste Nederlandse kotters, maar, wat vooral opvalt, één van de breedste met zijn 10 meter. De diepgang is 5,67 m. Het vaartuig wordt uitgerust met een Stork-Werkspoor Diesel hoofdmotor van 3.360 pk. Voor dit „beestje” werden brandstoftanks voorzien met een inhoud van 171 duizend liter. Aan de huidige brandstofprijzen, met aftrek van korting, toch nog altijd, rond de 2,6 miljoen B.fr. om van ledig tot vol te tanken (een kleine 150 duizend gulden aan de Belgische prijs berekend). Men heeft berekend dat er per dag bijna een verbruik zal zijn van 100 duizend fr. gasolie!

Visserijbedrijf J. Meulemeester en Zonen heeft reeds de ARM. 15 uitgerust met een Mak-hoofdmotor van 2.400 pk., bouwjaar 1981 in bedrijf, evenals de ARM.16 uit 1974 voorzien van een hoofdmotor van 1300 pk. en de ARM.17 uit 1974 voorzien van een hoofdmotor van 2.000 pk.

De ARM.18 wordt „Joris Senior” gedoopt en het casco zal door machinefabriek „Padmos” verder worden afgebouwd.

VAN HET „GOEDE” VEEL TE VEEL

Het is duidelijk dat het met het in bedrijf brengen van opnieuw dergelijke reuzekotter, de zaken voor de Nederlandse kottervisserij in het bijzonder en de Nederlandse visserij in het algemeen, er niet zullen op verbeteren. Er wordt reeds aangenomen dat er een overcapaciteit is in Nederland zowel in de rond- als in de boomkottervisserij. Men blijft echter ziende blind en we kunnen ons nu de vraag stellen hoe lang dit nog zal duren, vooraleer men gekonfronteerd zal worden met een ineenstorting, dat wil zeggen wanneer men nu werkelijk de hand zal houden aan de kwota, zoals men hier reeds mede begonnen is. Vele biggen maken de spoeling dun en dit zal zeker toepasselijk zijn en worden op de Nederlandse visserij. De nieuwe „ARM.18” is een Noordseekotter en wellicht niet vol-

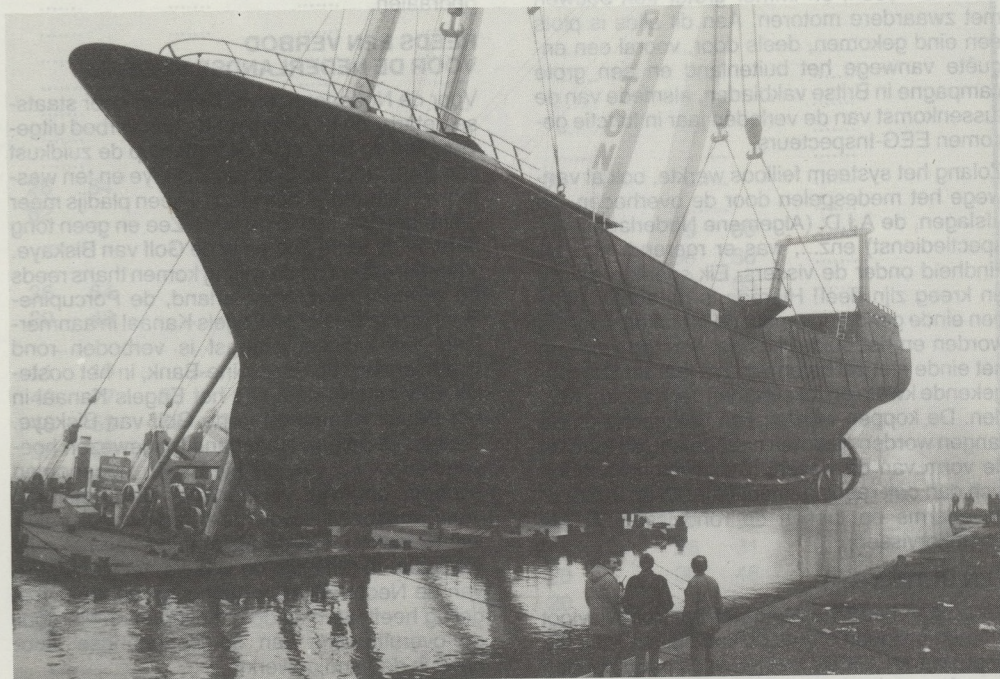
doende polyvalent ingericht voor andere visserijen en voor verre visserijen. Het schijnt ons dan ook dat het altijd meer en meer drummen zal worden om toch ook iets van de te verdelen kleine koek te bekomen. We bewonderen enerzijds de moed en het lef van de rederij J. Meulemeester en Zonen, maar of dit alles verstandig is en iets zal uithalen moet nog afgewacht worden alhoewel wijzelf hiervoor ernstig vrezen. Aan enormiteit is reeds veel verloren gegaan en vooral met het kwotastelsel en de zorg voor de instanding van de visstocks loont het gigantisme absoluut niet. En indien de betrokken rederij slaagt, dan kan het maar ten laste en ten nadele van anderen zijn die iets van hun deel(tje) er zullen bij inschieten. Wie slaat weeral met blindheid...? die men wenst ten onder te brengen!

TWEE NIEUWE „EUROKOTTERS” VOOR NEDERLAND

Bij machinefabriek Gorter te Hoogzand in Nederland, worden de casco's gebouwd voor de Eurokotters „TH.42” en „ARM.25” „Deo-Vo-

lente”, dit in opdracht van Machinefabriek Padmos. De ARM.25 is bestemd voor P. en M. van Belzen en dit casco zal nog in de maand maart te water gelaten worden. Ook al een risico is deze bouw van Eurokotters. Er wordt nu al ernstig gedacht om eens schoon schip te maken in het meetsysteem om de brutotonnage hiervan te bepalen. Een Belgische Eurokotter die op 69,64 Brt ingeschreven werd, kreeg naderhand door de Zeevaartinspectie een nieuwe meetbeurt en kwam aldus op 93 Brt.! We hadden het vroeger bij herhaling over de middenslagschepen om deze Eurokotters te typeren en we blijven hierbij. Hoe kan men inderdaad

over kleine kustvisserij spreken en over de bescherming hiervan, wanneer men toelaat om middenslagschepen in de kleine kustvisserij onder te brengen. De 12-mijlszone is toch een kinderkamer voor jonge vis? Een beetje galgenhumor kan zijn, maar daar moet ergens een grens zijn. Het is zeker aanstootgevend wanneer de overheid, zoals dit tot op vandaag gebeurde, hieraan mede werkt. Aan de ene kant bescherming van de vis en beperkingen uitvaardigde en aan de andere kant met medeweten van dezelfde overheid, de poorten wagenwijd openzetten voor camouflage en sabotage van dezelfde reglementen door dezelfde heren.



De reuzekotter wordt door een drijvende bak, als een speelgoedding te water gezet.



Zelfde kotter bij de verdere afbouw nadat het vaartuig terug op het droge werd gezet. De „ARM.18” is hier reeds voorzien van de brug.

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 4 maart werden aangevoerd: 67.335 kg tong, 183 kisten tarbot en griet, 1.693 kisten kabeljauw, 125 kisten schelvis, 290 kisten wijting, 2.623 kisten schol, 131 kisten schar en 555 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg.: tarbot 29,80-26,40, grote tong 14,50-13,96, grootmiddel tong 13,39-12,73, kleinmiddel tong 12,72-12,29, tong één 10,90-10,54, tong twee 10,06-9,75.

Per 40 kg.: tarbot 980-517, griet 549-320, kabeljauw één 172-116, kabeljauw twee 144-114, kabeljauw drie 140-120, kabeljauw vier 140-118, kabeljauw vijf 132-66, schelvis drie 190-184, schelvis vier 120-60, schol één 140-104, schol twee 136-100, schol drie 116-90, schol vier 92-70, wijting vier 96-32, schar 90-42, kuit 80-70, tongschar 330-152, poontjes 160, kleine kreeft 336-288, krab 52-45, hammen met kop 320-192, roggen 120-15.

De besommingen waren: KW 4 + KW 149 f 21.200, KW 11 f 51.100, KW 22 f 91.800, KW 25 f 143.100, KW 26 f 47.500, KW 34 f 139.300, KW 35 f 126.100, KW 36 f 121.500, KW 45 f 240.400, KW 51 f 3.000, KW 88 f 39.900, KW 113 f 37.200, KW 145 f 104.700, KW 167 f 11.600, KW 173 + KW 214 f 21.200, KW 189 f 41.600, IJM 20 f 22.700, IJM 115 f 80.200, IJM 154 f 3.200; verder twee Engelse kotters, de GY 368 f 64.500, GY 402 f 83.900. (GY staat voor GRIMSBY).

Aan de dinsdagmarkt van 5 maart werden aangevoerd: 172 kisten kabeljauw; 1 kist wijting; 10 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 40 kg.: kabeljauw één 210-158, kabeljauw twee 170-152, kabeljauw drie 170-148, kabeljauw vier 162-148, kabeljauw vijf 152-90, wijting vier 90, schar 110-64, steenbolk 68, bot 28.

De besommingen waren: UK 129 + VD 20 f 6.900; IJM 18 f 2.600.

Aan de woensdagmarkt van 6 maart werden aangevoerd: 106 kisten kabeljauw, 5 kisten schol, 760 kisten haring en 2 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 26,80. **Per 40 kg.:** bot 26, haring twee 31,80-31,60, kabeljauw één 194, kabeljauw twee 176-170, kabeljauw drie 164, kabeljauw vier 170, kabeljauw vijf 162-96, schol één en twee 140, schol drie 148, schol vier 132, tarbot 616.

De besommingen waren: UK 233 + UK 234 f 2.400, YE 25 f 12.200, één Texels haringspan f 24.000.

Aan de donderdagmarkt van 7 maart werd aangevoerd: 17 kisten tarbot en griet, 587 kisten kabeljauw, 374 kisten koolvis, 25 kisten schelvis, 166 kisten wijting, 392 kisten schol, 11 kisten schar, 36 kisten diversen en 1 kist haring.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 25,20. **Per 40 kg.:** tarbot 808-456, griet 456-360, kabeljauw één 186-140, kabeljauw twee 190-124, kabeljauw drie 174-134, kabeljauw vier 168-134, kabeljauw vijf 146-80, koolvis één 75-73, koolvis twee 80-75, koolvis drie 80, koolvis vier 81-76, schelvis één 180, schelvis twee 160, schelvis drie 190-182, schelvis vier 134-130, schol één 108, schol twee 116-110, schol drie 130-92, schol vier 120-63, wijting vier 96-45, schar 140-112, tongschar 272-160, poontjes 120-90, steenbolk 63, schar tong 70, haring

twee 22,80, krab 55, bot 27-26, leng 140-100, hammen met kop 290-264, hake 102.

De besommingen waren: HD 70 f 3.060, KW 72 f 3.950, KW 167 f 17.200, UK 23 f 45.400, UK 138 + UK 208 f 45.600, verder vijf IJmuidense kotters met in het totaal f 70.000 aan besomming.

Aan de vrijdagmarkt van 8 maart werd aangevoerd: 12.105 kg. tong, 40 kisten tarbot en griet, 1.745 kisten kabeljauw, 7 kisten schelvis, 646 kisten wijting, 741 kisten schol, 114 kisten schar, 2.856 kisten haring, 368 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 29,07-27,71, grote tong 15,12-14,61, grootmiddel tong 14,22-13,60, kleinmiddel tong 13,44-12,97, tong een 13,50-11,61, tong twee 12,29-10,51. **Per 40 kg.:** tarbot 1023-554, griet 514-446, kabeljauw een 224-156, kabeljauw twee 194-148, kabeljauw drie 190-140, kabeljauw vier 144-132, kabeljauw vijf 126-86, schelvis vier 132-120, schol een 124-110, schol twee 132-114, schol drie 114-88, schol vier 77-44,40, wijting vier 92-50, schar 96-60, haring twee 34,80-30,20, poontjes 90-59, tongschar 380-165, bot 26, haai 160-148, kuit 78-35, steenbolk 56-50.

De besommingen waren: KW 77 f 7.300, KW 152 f 9.400, UK 90 + UK 307 f 23.200, UK 141 + UK 271 f 48.000, VD 6 f 6.500, VD 19 + VD 73 f 53.000, IJM 18 f 12.900, IJM 44 f 38.900; verder twee Goedereeders en vier Texelaars die tesamen f 270.000 besomden. Bovendien kwamen wederom de twee snikken uit Grimsby, de GY 328 f 34.000 en de GY 402 f 39.800.

Aan de maandagmarkt van 11 maart werd aangevoerd: 21.520 kg tong; 95 kisten tarbot en griet; 886 kisten kabeljauw; 79 kisten schelvis; 210 kisten wijting; 1.312 kisten schol; 47 kisten schar; 750 kisten haring en 319 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: heilbot 19,46; grote tong 14,66-14,18; grootmiddel tong 13,66-13,06; kleinmiddel tong 12,95-12,51; tong één 11,32-10,87; tong twee 10,31-9,63; tarbot 26,27-23,00.

Per 40 kg.: steenbolk 66-65; bot 34; haai 156; poontjes 104-90; schartong 160-154; tongschar 368-168; haring twee 31,80-31,20; tarbot 934-574; griet 510-414; kabeljauw één 188-152; kabeljauw twee 180-142; kabeljauw drie 170-134; kabeljauw vier 154-136; kabeljauw vijf 134-80; schol één 138-112; schol twee 136-114; schol drie 170-140; schol vier 78-60; schelvis drie 170-140; schelvis vier 100-77; wijting drie 118-96; wijting vier 108-70.

De besommingen waren:

KW 4 + KW 149 f 10.200; KW 11 f 32.200; KW 22 f 71.000; KW 25 f 77.100; KW 35 f 92.500; KW 51 + KW 221 f 50.200; KW 88 f 25.600; KW 106 f 11.800; KW 145 f 40.900; KW 167 f 23.000; KW 145 f 40.900 KW 167 f 23.000; KW 173 + KW 214 f 13.600; KW 189 f 30.700; UK 138 + UK 208 f 12.500.

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

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 3 t.m. 9 maart 1985

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	1.963	10,38
Schol		2,52
Schar		1,94
Bot		0,66
Tarbot		11,96
Griet		9,08
Kabeljauw		3,39
Wijting		1,61
Zeebaars		10,43
Zalm-Forel		18,66
Krab		3,82
Kuit		3,62
Steenbolk		1,50
Tongschar		5,51
Diversen		—

LAUWERSOOG

De week begon op maandag (4 maart) met een beperkte aanvoer van 1400 kisten rondvis.

De kleine torrenkul lag gemiddeld op f 1,92 en kabeljauw V op f 2,60. Middel en grote gul lag gemiddeld twintig tot dertig cent hoger in de markt. Het hoogste resultaat bij de spanvissers was f 35.331.

Aan de woensdagmarkt verscheen een platvis-kotter. De vangst was in Denemarken gelost en per vrachtwagen naar Lauwersoog vervoerd voor gesorteerd en verkocht te worden. Voor schol IV bleef de klok op f 1,63 staan en schol III bracht gemiddeld f 2,21 per kg op.

Donderdag werd door een span een behoorlijke partij rondvis aangevoerd. De gul werd hoofdzakelijk door de binnenlandse handel afgenomen. Kleine torrenkul begon op f 2,28 en eindigde op f 1,96. Kabeljauw V begon boven de drie gulden maar zakte al snel naar f 2,80. Voor het span kon een besomming van f 80.861 geboekt worden.

Eerst vrijdag was er weer een ruime aanvoer van twintig schepen. De opbrengst van gul lag onder donderdag. Kleine torrenkul bracht nu gemiddeld f 1,88 per kg op en kabeljauw V f 2,66. De grotere soorten bleven op het niveau van donderdag. Wijting lag stevig in de markt met gestripte tot f 2,30 en dichte tot f 1,56. Braad schelvis kwam zelfs tot f 3,87. Het hoogste resultaat bij de spanvissers bedroeg f 71.194.

Vrijdag was er een Sjiltvisser aan de markt met 1256 kg exportgarnalen. De klok bleef op f 10,22 staan, zodat er een redelijke besomming genoteerd kon worden.

De weekomzet bedroeg f 714.484.

Overzicht gemiddelde prijzen per dag.

	Ma	Wo	Do	Vr
Kleine kabelj. V	1,92	—	2,06	1,88
Kabeljauw V	2,60	—	2,85	2,66
Middel gul	2,79	—	3,49	3,27
Grote gul	2,87	—	3,82	3,75

(vervolg op blz. 18)

NEDERLAND

Kabeljauw II	—	—	—	3,66
Kabeljauw I	—	—	—	2,91
Wijting gestript	2,06	—	—	2,20
Wijting dicht	—	—	2,08	1,47
Schar gestript	1,47	—	—	1,74
Schar dicht	1,46	—	2,05	1,56
Braad schelvis	2,50	2,60	—	3,35
Schol IV	1,73	1,63	—	1,62
Schol III	2,56	2,21	—	2,53
Schol II	2,64	2,60	—	2,75
Schol I	2,73	2,78	—	2,75

GOEDEREDE

DONDERDAG 7 MAART 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			15,10
Tong gm			14,04
Tong km			13,00
Tong I			11,07
Tong II			10,16
Tarbot I			30,22
Tarbot II			22,83
Tarbot III			13,72
Tarbot IV			11,70
Griet I			12,96
Griet II			8,50
Schol 3 (G)			2,67
Schol 4 (G)			1,50
Kab 1 (G)			3,61
Kab 2 (G)			4,23
Kab 3 (G)			3,89
Kab 4 (G)			3,64
Kab 5 (G)			2,76
Kab (afw)			0,91
Wijt. 4 (G)			1,65
Schar 1/D			2,59
Schar 2/D			2,72
Poon 2			0,83
Rog I			2,73
Rog II			1,50
Koolv. 1 (G)			2,56
Schel. 3 (G)			2,67
Bot			0,72
Zalm-Forel			15,00
Tongschar			6,00
Schol 1 (O)			2,82
Schol 2 (O)			2,95
Schol 3 (O)			2,45
Schol 4 (O)			1,60
Wijt. 4 (O)			1,27
Haai + P			3,72
Kuit/Lever			4,80
Steenbolk			1,48
Diversen			5,40
TOTAAL	16.089	46.886	

VRIJDAG 8 MAART 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			14,50
Tong gm			13,31
Tong km			12,77
Tong I			11,24
Tong II			10,08
Tarbot I			27,28
Tarbot II			22,06
Tarbot III			15,56
Tarbot IV			15,20
Tarbot afw			12,13
Griet I			12,07

Griet II	11,40
Schol 4 (G)	1,41
Kab 1 (G)	3,42
Kab 2 (G)	3,45
Kab 3 (G)	3,73
Kab 4 (G)	3,50
Kab 5 (G)	2,64
Kab (afw)	0,90
Wijt. 4 (G)	1,61
Schar 1/D	1,76
Schar 2/D	1,78
Poon 2	1,60
Poon Zw	1,51
Rog I	3,04
Rog II	1,36
Koolv. 1 (G)	2,80
Schel. 3 (G)	2,50

Bot	0,33
Tongschar	7,40
Schol 1 (O)	2,41
Schol 2 (O)	2,67
Schol 3 (O)	2,15
Schol 4 (O)	1,38
Wijt. 4 (O)	1,44
Haai + P	4,00
Krab	2,21
Kuit/Lever	4,35
Harder	3,71
Steenbolk	1,27
Hammen	17,11
Diversen	3,42
Garn. Bnl. 2	10,76
TOTAAL	345.134 1.302.855

Staalraadtuwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

☎ (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIE

■ De Schotse Redersfederatie heeft een Shetland purse-reieler gecharterd om naast de Deense kevervissers voor vismeel-doeleinden eveneens op de kever te gaan vissen. Hiermede wenst de S.F.F. uit de eerste en onvervalste hand, te weet te komen wat de bijvangst tussen de kever aan verbruikersvis werkelijk bedraagt. De betrokken reiler „Aquila” is intussen van haar eerste reis thuis gekomen. De resultaten zullen echter slechts einde der maand vrijgegeven worden.

■ De aanlandingen van Britse vaartuigen in Schotse havens zijn in 1984 opgelopen met 1,7 miljard B.fr. tot 14 miljard. Dit is niet alleen een rechtstreeks gevolg van groter aanvoer per vaartuig, maar eveneens van betere eenheidsprijzen. Men zegt hierbij echter niet met hoeveel de uitbatingskosten in 1984 ten overstaan van het voorgaande jaar opgelopen zijn, vooral dan de gasolieprijzen.

FRANKRIJK

■ In praktisch alle landen begint men in visserij-kringen te morren over de eindeloze stijging van de gasolieprijzen. Dit is nu ook het geval in Frankrijk waar men anderzijds tot nog toe een regeling had die een tegemoetkoming was aan de visserij. Er was de toekenning van een subsidie van 21 Franse centiemen (ongeveer 1,40 B.fr.) en verder was de prijs van de gasolie verbonden aan de index der kleinhandelsprijzen. Dit betekende een enorm voordeel voor de Franse reders omdat deze indexverhoging niet dezelfde hoge bokkensprongen maakte als de prijs van de gasolie zelf. Nu echter werd in Frankrijk de prijs aan de pomp van de brandstof vrijgegeven, hetgeen de index van de kleinhandelsprijzen in zeer ongunstige zin heeft beïnvloed. Aldus is in de eerste twee maanden van dit jaar de gasoliprijs verhoogd met 6,6%, hetzij bijna zoveel als de indexverhoging over gans 1984. Aldus betaalt men thans ook in de Franse havens voor gasolielevering aan boord, een gemiddelde prijs per liter van rond de 15,40 B.fr., verminderd met eventuele kortingen en staats-tussenkomst.

■ In de Franse visserij heeft men berekend dat, om een kg vis te vangen men gemiddeld één liter gasolie nodig heeft. Nu men ook in Frankrijk de gasolie boven de 15 B.fr. dient te betalen, zijn de vangkosten voor één kg vis dus reeds door brandstofverbruik alleen bezwaard met meer dan 15 fr. We hebben het dan natuurlijk nog niet over de andere uitbatingskosten zoals lonen, huur apparatuur, verzekering, sociale lasten, vismijnrechten, enz. Sommige vissoorten die geen kopers vinden, krijgen anderzijds opvangprijzen die in de buurt liggen van de prijs voor een liter brandstof. Wat dan met de andere uitbatingskosten? Moest zoiets in de landbouw gebeuren, dan zou men onmiddellijk schermen en komen aandragen met een rampenfonds. Over dit onderscheid tussen de landbouw en de visserij zullen we het trouwens in een volgende uitgave hebben.

■ Een Franse kustreiler heeft op de visserij in de Golf van Biskaye zowat 60 mijl uit de kust een baal opgevist. De inhoud hiervan bleken drugs te zijn. Deze werden aan de douane overhandigd bij het terug aandoen van de thuishaven „Port-Vendres”. Het stelde zich later uit dat het hier ging om 36 kg cannabis. Waarschijnlijk werd het „goedje” over boord gezet toen één of ander vaartuig of jacht met de mogelijkheid van een inspectie aan boord gekonfronteerd werd.

■ De grote Franse treilers uit Bordeaux, de „Zélande” en de „l'Islande” die voor zes maand in de Canadese wateren gaan vissen, vrezen dat de Franse regering in de toekomst nog moeilijk kwota zal kunnen loskrijgen. Daarom ook dat de rederij deze schepen laat herregistreren op de Franse eilanden St.-Pierre-et-Miquelon die ter hoogte van de Canadese kust in de Noord-Atlantische Oceaan liggen. Inderdaad gezien de wederzijdse 200-mijlszone van Canada en St.-Pierre-et-Miquelon elkaar overlappen, is er een milde visserijovereenkomst tussen beiden getroffen. Hiervan dacht de rederij van de twee grote diepzeevaartuigen via het achterpoortje van de herregistratie te zullen kunnen genieten, maar zij waren er aan voor hun moeite daar de Canadese regering deze beide vaartuigen niet als behorende tot het Franse eilandengebied wenst te erkennen. Dan maar de omgekeerde operatie en beide vaartuigen terug in Bordeaux heringeschreven.

„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.

REDT DE WALVIS, VRAAGT PARLEMENTARIËR

Euro-parlementariërs zijn van plan de Europese Gemeenschap te vragen diplomatieke druk uit te oefenen op Japan, Noorwegen en de Sovjet-Unie om zich te houden aan het besluit van de Internationale Walvis Commissie (IWC) om de commerciële walvisjacht tegen 1986 te staken.

Zowel de Nederlander Hemmo Muntingh, lid van de fractie van niet-ingeschrevenen in het Europees Parlement die voor het Parlement een ontwerp-verslag opstelde over de bezwaren die de drie landen maken tegen het besluit van de IWC, als andere leden van het Parlement verklaren dat zonder de instemming van deze landen het besluit geen zin heeft en de afslachting gewoon voortgang zal vinden.

In januari 1982 legde de Europese Gemeenschap een verbod op alle invoer van walvisprodukten in Europa op in een poging om deze unieke zoogdieren te redden van uitroeiing. Een aantal landen dat van oudsher al jacht maakt op de walvis heeft hem op de in aantal sterk teruglopende walvissen echter voortgezet, met name voor de kust van Groenland, de Faroer-eilanden en de Azoren. Zij betogen dat de belangen van vissers en consumenten meer gewicht in de schaal leggen dan die van natuurbehoud.

De heer Muntingh wijst vooral met de beschuldigende vinger naar Japan, waar walvisvlees bij speciale gelegenheden wordt gegeten als een

delicatesse. Ondanks internationale overeenkomsten is Japan „niet alleen actief betrokken bij de walvisjacht maar schijnt het tevens andere landen aan te moedigen die vervolgens walvisprodukten naar Japan zouden kunnen exporteren”, aldus Muntingh.

De enige doeltreffende manier waarop Europa zou kunnen reageren om de walvis voor uitsterven te behoeden, is het nemen van of het dreigen met economische sancties om zo de drie landen ertoe over te halen de IWC-beslissing te eerbiedigen.

De Europese Gemeenschap zou het voorbeeld van de VS kunnen volgen en maatregelen kunnen treffen om de invoer van vis te verbieden en de vangstquota te reduceren van landen die de IWC-beslissing naast zich neerleggen.

Verder zou druk kunnen worden uitgeoefend op Noorwegen door middel van de verschillende visserij-overeenkomsten die de EG met dit land heeft ondertekend en op Japan dat een enorm handelsoverschot met de Gemeenschap heeft. Een stop op de walvisvangst voor Portugal zou als voorwaarde gesteld kunnen worden voor de toetreding van dat land tot de EG in 1986, stelt Muntingh. Hij erkent dat de Gemeenschap over zeer weinig middelen beschikt om de Sovjet-Unie tot andere gedachten te brengen. Ze kan alleen de Lid-Staten vragen dit onderwerp tijdens bilaterale gesprekken aan te roeren.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIE

■ Met verbazing verneemt de Schotse Redersfederatie thans dat de deskundigen van de Internationale Raad voor de exploratie van de Zee (het I.C.E.S.) nooit om hun advies gevraagd werden door de E.E.G. toen deze de toegelaten bijvangst in de visserij voor vismeeldoelinden optrok tot 18%! En zeggen dat deze 18% nog totaal onvoldoende bevonden wordt door de Deense industriële visserij voor vismeeldoelinden.

■ Op een samenkomst in Folkestone in Groot-Brittannië hebben de kustvissers van zuid-oost Engeland een volledig verbod geëist op de boomkorvisserij in de 12-mijlszone. Ze vroegen wel een nationaal verbod op de boomkorvisserij, maar hun doel is dit minstens te bekomen voor de zuidoostkust van Engeland. Hiermede doet men afstand van gedeeltelijke verbodmaatregel zoals het voorschrijven van een bepaalde lengte van toegelaten vaartuigen, een strenge beknotting van de lengte van de boomkor, of beperking van de motorsterkte, enz... omdat dergelijke maatregel in het verleden genomen, reeds bewezen hebben totaal onvoldoende te zijn en moeilijk controleerbaar.

RUSLAND

■ Te Leningrad wordt er van 6 tot 15 augustus 1985 een visserijtentoonstelling gehouden, waaraan de Russen zelf een grote publiciteit verlenen. Aldus hebben de Russen de Britten reeds uitgenodigd om deel te nemen aan deze tentoonstelling. Dit zou een uitstekende gelegenheid bieden om de Britse producten in de Sovjet-Unie bekend, of beter bekend te maken. Tot nog toe hebben weinig Britse firma's belangstelling voor de Visexpositie van Leningrad betoond. Uiterste datum om in te schrijven en een stand te laten voorbehouden is 13 maart 1985. Rusland wenst de isolatie te doorbreken waarin het op dit gebied verkeert.

ALLERLEI

■ Eind januari maakten de Canadese exporteurs van huiden van zeehondenjongen bekend dat „producenten” van huiden in hun land voortaan hun slachtoffers niet meer zullen doden – niet zozeer uit medelijden voor de zeehondenjongen als wel omdat niemand in Europa de huiden en mantels nog wil kopen. De ecologen kunnen dit nieuws, volgend op het invoerverbod dat werd uitgevaardigd door de Europese Gemeenschap, ongetwijfeld als een overwinning beschouwen. Een Brits Lid van het Europees Parlement, K.D. Collins, zou nog verder willen gaan en een totaal verbod willen uitvaardigen op de verkoop van bontmantels in de Gemeenschap. Twee van zijn collega's, Ernest Mühlén en Konrad Schön, vroegen zich af welke economische en sociale gevolgen hieruit zouden voortvloeien. Volgens de Europese Commissie vormen de fabricage en de verkoop van bontmantels met alle daarmee samenhangende activiteiten zoals de invoer van de huiden of het houden van pelsdieren, het looien van de huiden, de confectie en de levering, voor meer dan 150.000 personen in de Gemeenschap een bron van inkomsten. Deze sector speelt vooral een belangrijke rol in Italië waar meer dan 50.000 mensen werkzaam zijn in de bontsector

en in de Bondsrepubliek Duitsland (40.000 werknemers). De cijfers voor Griekenland (15.000 mensen) en Denemarken (9.000 mensen) zijn, gelet op het aantal inwoners in deze landen, misschien nog wel indrukwekkender. In Frankrijk biedt de bontsector werk aan 20.000 mensen, in Groot-Brittannië aan 6.000, in Ierland aan 5.000, in Nederland aan 3.800 mensen, in België aan 1.700, in Luxemburg aan 100.

■ Over de eerste 9 maanden van 1984 werden alleen reeds in Ierse wateren door de Ierse marine 30 Spaanse treilers voor illegaal vissen (zonder vergunning) opgebracht! Een ander veelbetekend cijfer is het opbrengen van Spaanse vissersvaartuigen, wegens illegaal vissen in Marokaanse wateren. Alleen reeds werden voor die reden in de maand september van 1984 door de Marokkaanse overheid 18 Spaanse treilers opgebracht! Het is dus belangrijk dat men in visserijkringen van de Gemeenschap, met zeer groot wantrouwen de toetreding van Spanje tot de Gemeenschap tegemoet ziet, en in het bijzonder van de Spaanse visserijvloot in de Gemeenschapswateren. De tucht- en bandeloosheid van de Spaanse vissers, zowel wat de eerbiediging van de hen toegekende kwota, als van de reglementen op het vistuig enz... betreft is werkelijk zonder einde.

FRANKRIJK

■ Een tiental kusttreilers uit de vissershaven van het Franse „Arcachon” aan de Golf van Gascogne, heeft in zee het schietveld van de militairen bezet als protest tegen de lankmoedige houding van de Franse marine tegenover de Spaanse treilers die regelmatig, zonder voorzien te zijn van een vergunning, in Franse wateren komen vissen en dan nog zeer arrogant optreden tegenover de Franse vissers. Als reactie van het Franse staatssecretariaat mochten de Franse vissers vernemen dat het niet zeer diplomatiek zou zijn, thans brutaal tegen de Spaanse vissers op te treden, nu de besprekingen voor toetreding van Spanje tot de E.E.G. aan de gang zijn!! We zouden het eerder andersom denken, dat het vanwege de Spaanse vissers niet diplomatiek is thans reeds duidelijk aan te tonen dat zij hun voeten aan reglementen vegeen.

■ De staking die op 20 februari uitbrak aan boord van de Franse treiler die ter hoogte van de Seycellen-eilanden op tropische tonijn visten werd voorlopig op 27 februari opgegeven. Ondertussen heeft een vertegenwoordiging van de rederijen uit Concarneau, samen met een vertegenwoordiger van het visserssyndicaat en de beheerder van het Franse haven Concarneau, het vliegtuig genomen naar de Seychellen om ter plaatse met de vissers te gaan onderhandelen om te trachten een oplossing te vinden voor de zaken die de rederijen en de vissers verdeelen. Dat men te midden van de visserij in staking gaat, zonder regelmatig aanzegging, vinden we meer dan ongepast. De rederijen hebben het inderdaad al moeilijk genoeg.

■ Op Saint-Pierre-et-Miquelon, een Franse eilandengroep ter hoogte van de meest noord-oostelijke provincie van Canada in de Atlantische Oceaan, werd de commissaris van de Frans Republiek door 200 werknemers van het grootste visverwerkingsbedrijf ter plaats, verplicht het eiland te verlaten, na een conflict tussen de werknemers van het bedrijf en de dokkers, over het recht op het lossen van de aangekondigde diepvriestreiler. De Commissaris van de Franse Republiek had voorgesteld dit werk door de dokkers te laten gebeuren, die voor deze gelegenheid zouden aanzien worden als werknemers van het visverwerkingsbedrijf. Tevens zou het bedrijf dan een subsidie toegewezen worden van ongeveer één miljoen B.fr. De werknemers van het betrokken bedrijf hebben dit niet genomen en hebben de Commissaris op een vedette gezet en deze verplicht de eilandengroep te verlaten. Zo eenvoudig is dit!!!

„HET VISSERIJBLAD”

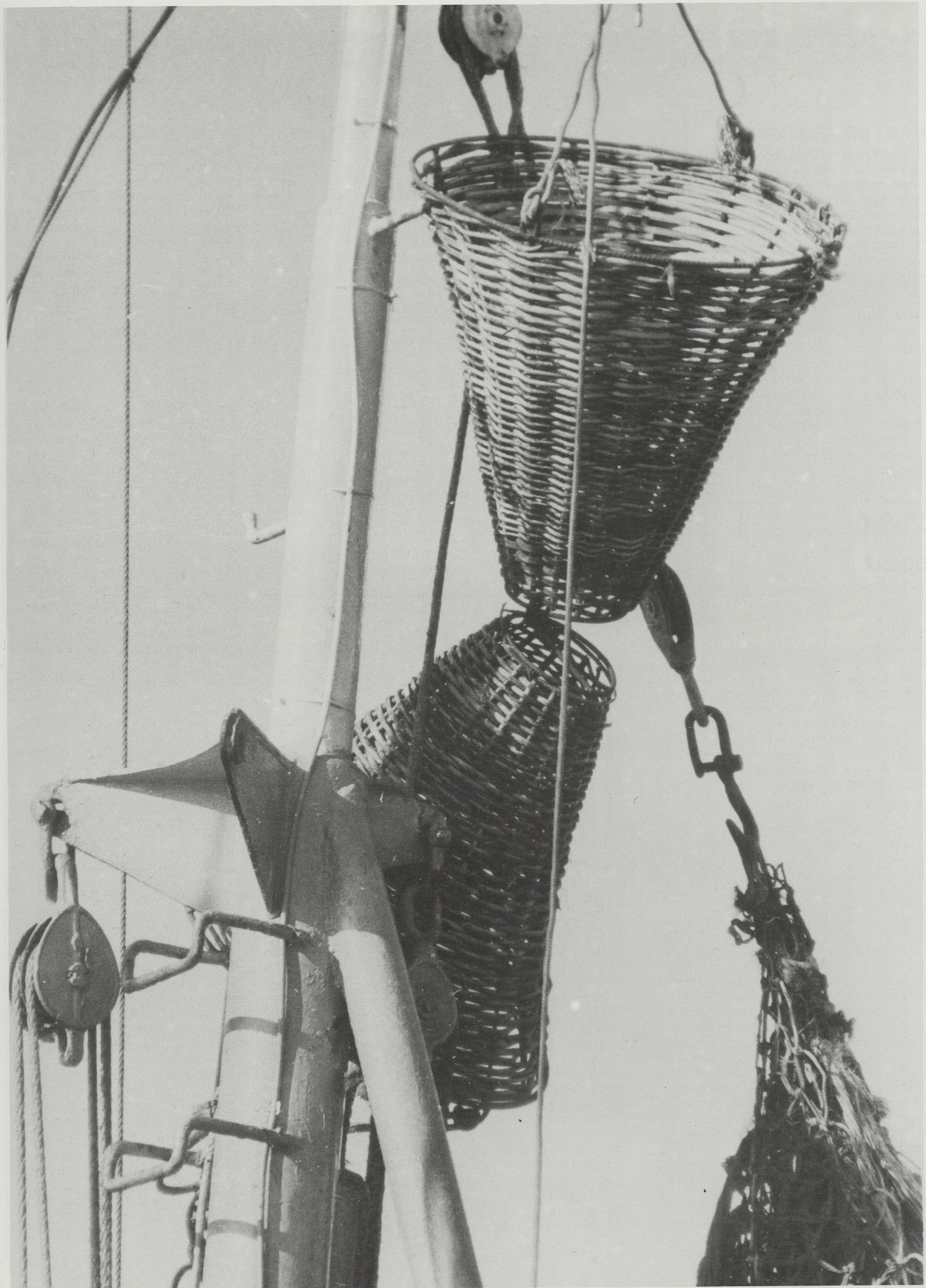
„Het Visserijblad” is ook verkrijgbaar bij dagbladverkopers, per los nummer, te Knokke-Heist, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.

BRITSE TRAWLER VERKEERDELIJK DOOR NOORS WACHTSCHIP OPGEBRACHT

De Britse trawler „Irvana” van de rederij J. Marr and Son, die op haar laatste visreis was, heeft een fameuse tegenslag opgelopen. Volgens het logboek van de schipper was er in totaal voor 43,57 ton vis gevangen, hetzij bijna 872 bennen van 50 kg. Volgens het Noors visserijwachtschip was dit echter aan de hand van een kontrol aan het visruim beduidend meer. De „Irvana” werd dus opgebracht en de vis gelost en in de afslag van het Noorse Hammersfest aan de man gebracht. Toen stelde men vast dat er uit het visruim, juist geteld, bijna 876 bennen gekomen waren. Voor de schipper een bewijs dat het vislogboek praktisch op de gram was bijgehouden en zeker geen reden voor het opbrengen van het vaartuig. De commandant van het Noorse wachtschip putte zich dan ook uit in verontschuldiging, terwijl de Noorse pers die ondertussen reeds haar gal had uitgespuwd, maar

raar op de neus keek. Niettegenstaande het de laatste reis van de „Irvana” was (het schip werd intussen verkocht voor „stand-by-werk” aan de off-shore-petroleumindustrie) is men terug in zee gestoken voor nog een stuk reis. Vermelden we nog dat op de voorlaatste reis, een paar weken terug, eveneens na een visserij op de Noorse kust, dezelfde „Irvana” in haar Britse thuishaven het absoluut rekord van de Britse trawlervloot op haar naam schreef en nu terug op weg was naar een rekordvangst. Inderdaad waren de 876 bennen het resultaat van slechts één enkele week visserij, terwijl er nog een tweede week voor visserij voorzien was.

Of de Britse rederij J. Marr het hierbij zal laten en zal uitkijken naar een mogelijkheid om schadevergoeding te kunnen eisen, moet nog beslist worden.





hin

HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE

☎ (059) 32 16 89 – Telex: 81229

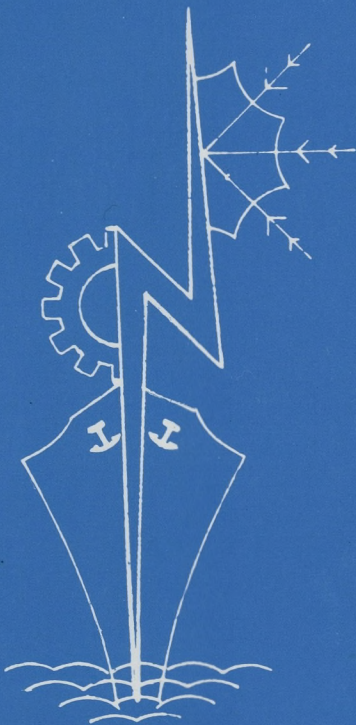


Gedekte risico's:

**eigen schade – schade aan derden –
opslepingen – totaal verlies –
lichamelijke schade aan derden –
navigatietoestellen – zeegoed – vistuig**



**Scheepskredieten worden verleend
aan de leden tegen zeer lage interesten.**



S.C.A.P.

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE

■ **Levering brandstoffen**

Scheepsuitrusting

Tel. (059) 32 29 51 – 32 09 31

■ **Bouwen vissersvaartuigen**

Alle sloopsherstellingen

Tel. (059) 32 39 79 – 32 08 20