GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

→ Visnijv.



het visserij blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ
EN VAN DE GROEPERING DER VISNIJVERHEDEN

De Vriendenkring van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke

VRIJDAG 9 JUNI 1978 — PRIJS 40 FR. — Nr. 21 — 45e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

1

REDERS en
VISSERS,
voor uw
SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING
wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 80 11 01

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 36 — OOSTENDE
TEL. (059) 70 88 21

★

HERSTELLINGEN — INRICHTEN

★

Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

tel. (050) 54 41 17 - 54 41 92

— volledig en deskundig advies en bijstand —

(7773V)

De Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak 1978

De 40e jaargang van dit lijvig boekwerk bevat dit jaar meer dan 1.300 bladzijden en wordt op alle vissersvaartuigen, zowel de Nederlandse als de Belgische, welke de Noordzee en de Atlantische Oceaan bevaren tot aan Afrika, gebruikt. Ook de Belgische Zeemacht, de Loodsdiensten en mailboten hebben dit werk aan boord.

De prijs is vastgesteld op 700 fr. waaraan dient bijgevoegd 42 fr. B.T.W. en 65 fr. verzendingskosten, te storten op postcheck-nummer 000-0418987-44 van het «Nieuwsblad van de Kust», Hendrik Baelskaai 30, Oostende.
De B.T.W. is niet verschuldigd voor schepen. (90 fr. voor buitenland).

HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR :

A. IN BELGIE

— ter drukkerij «Nieuwsblad van de Kust», Hendrik Baelskaai 30 te Oostende ;
— Beroepsvereniging «Hand in Hand», Tijdokstraat 34, te Zeebrugge ;
— O.V.A. Vismijn, Oostende ;
— MARTIN & Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen ;
— Fa BOGERD, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen ;
— Boekhandel Antwerpse Lloyd, Eiermarkt 23, 2000 Antwerpen.

B. IN NEDERLAND

— IJmuiden stores, Trawlerkade 44, IJmuiden ;
— Harri Prins, Hendrikkade 90, Amsterdam ;
— Nieuwe Rotterdamse Instrumentenfabriek Observator, Steenhouwersstraat 15, (Hoogvliet) Rotterdam.

Geen enkel eksemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK
Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOUDSTE
— HET BEST BEWERKBAAR

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

het visserijblad

Vrijdag 9 juni 1978 - Nr. 21

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. — 3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 132 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 70 77 13 - 70 77 14 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 — B.T.W. 412.522.588
DIREKTEUR : PR. VANDENBERGHE

Het gevaar van het storten van afvalstoffen in de Noordzee

In ons nummer van 26 mei deden we het groot gevaar uitschijnen van het storten van afvalstoffen in de Noordzee, die meer en meer een stortplaats geworden is van allerlei chemische afval.

Wij gaven ook kennis van de vragen hieromtrent door volksvertegenwoordiger De Zutter aan de bevoegde minister gesteld.

Naar aanleiding hiervan verscheen in het Bulletin Vragen en Antwoorden van 30 mei hiernavolgend **antwoord** :

1) Tot nu toe werden er in totaal elf aanvragen tot het dumpen van afvalstoffen in de Noordzee, gericht aan het Bestuur van het Zeewezen en de Binnenvaart. Daarvan werden drie vergunningen geweigerd, zes toegestaan en twee dossiers zijn nog in behandeling.

2) De volgende bedrijven hebben thans een vergunning tot het dumpen van de afvalstoffen welke naast hun firmanaam vermeld worden :

— **Kronos N.V. Langerbrugge** Afvalwater met 22,5 % zwavelzuur en afvalmodder wilke 19,7 % vaste stoffen en 5,2 % zwavelzuur bevat.

— **Hooker Chemical N.V. Genk** Afvalwater met 1,5 % fenol, 0,5 % methanol, 0,3 % glycolin, 0,1 % vaste stoffen.

— **Koninklijke Nederlandse Gist en Spiritusfabriek N.V. Brugge** Afvalwater met een koncentratie van 35 à 40 % vaste stoffen met volgende samenstelling : 25 % kiezelguhr, 12 % aktieve koolstoffen 13 % aluminiumhydroxide, 50 % biologisch afbreekbare organische stoffen.

— **Bayer N.V. Antwerpen.** Afvalwater met volgende samenstelling : 18-22 % zwavelzuur;
1-2 % ijzerionen;
0,2-0,5 % aluminium-ionen;
0,2-0,5 % magnesium-ionen;
0,1-0,3 % titaal-ionen;
0,02-0,03 % mangaan-ionen;
0,02-0,09 % vanadium-ionen;
0,005-0,02 % chroom-ionen;
± 2 % gesuspendeerde stoffen waarvan :

± 50 % SiO_2;
± 20 % TiO_2;
± 20 % Al_2O_3;
rest : onoplosbare Fe, Mg, C verbindingen.

— **Agfa-Gevaert N.V. Mortsel,** Afvalwaters met volgende samenstelling :
gebonden ammoniak : 38 gr./lit.;
vrij ammoniak : 18,5 gr./lit.;
kalium : 12,4 g./lit.;
broom : 23,5 g./lit.;
nitraat : 33,3 g./lit;
sulfaat : 76,7 g./lit.

In een verkeerslaan maar droeg wel de voorgeschreven seinen van een niet maneuvreerbaar vaartuig. Verder vormde het vaartuig helemaal geen hinder voor het scheepvaartverkeer. De rijkskommissaris is van oordeel dat schipper André Beernaert geen beroepsfouten heeft begaan en stelt hem bijgevolg buiten zaak.

DEBAEDTS T MEER

Geboren te Bredene in december 1914, was hij de opvolger van zijn vader August, die op de Prinses Elisabethlaan Sas-Slijkens, sedert 1912 een metaalgieterij uitbaatte. In 1949 werd de zaak overgeplaatst naar de Victorialaan aan de vissershaven. Sedert zijn dertiende jaar was hij in vaders bedrijf, vervolmaakte zich door studie en avondkursussen en had tevens als grote hobby het roeien. Hij was ten andere bestuurslid van de RNSO en nog steeds ondervoorzitter. Hij was ook een uitstekend schutter bij de KMVK Sas Slijkens, waar hij verscheidene jaren Sire en in 1956 Keizer werd.

Hij was daarenboven een bezadigd en zeer knap zakenman.

Gans de visserij kende hem en was hem genegen, want wanneer men bij hem moest terade gaan, dan was men ernstig voorgelicht.

Zijn sterk gestel werd nochtans door een slepende ziekte vlug ondermijnd, want van dokter en geneesmiddelen moest hij niet weten.

Zijn heengaan laat een leemte in zijn mooi bedrijf. Ook in sportmiddens, waar hij zeer geliefd was, zal men hem voortaan missen.

Aan zijn dame, kinderen en familie, biedt ons blad zijn innige deelneming aan in de zware rouw welke hen komt te treffen.

Voor wanneer Kustwacht-maatregelen ?

maandagen langer duurt dan op andere dagen heeft niets met het systeem of de vorm van het verkoopsysteem te zien, maar wel omdat er dan doorgaans meer vaartuigen aan de markt zijn. We zien niet goed in wat dit aangehaald argument van het langer-duren van de maandagmarkt betekent. Verder stellen de kleine kopers hier, dat, uitzondering gemaakt voor de OVA de grote kopers niet zoveel belang hechten aan een iets langer durende verkoop, maar in de eerste plaats aan een gevaar voor opdrijving van de prijzen door meer konkurrentie in te roepen. Inderdaad hoeft men maar eens na te gaan hoe lang de vis van de grote kopers in de hal blijft staan NA de verkoop ! Het weghalen van de vis, zelfs door een bepaalde zeer grote koper, kan de verkoop niet volgen. Een iets langere verkoop zou dus niet hinderen.

2) dat kleine partijen meestal goedkoper verkocht worden, is een flagrante leugen. Ook de OVA weet dat best, zodanig zelfs, dat men bij kleine partijen altijd enkele honderden franken hoger opgaat. Enkele uitzonderingen kunnen hier niet ingeroepen worden om de grote algemene regel tegen te stellen. Waarom zegt men dan gewoonlijk bij kleine partijtjes «voor een klein winkeltje» !

3) de leurhandel koopt slechts op maandag : de leurhandel koopt voor het grootste deel op maandag en inderdaad minder op de volgende dagen. We mogen zelfs zeggen op woensdagen en donderdagen praktisch niet, maar dit is slechts een half argument omdat er dan geen schepen aan de markt zijn. In dit verband moeten we ook de besluiten die uit de statistieken gegeven door de havendirectie getrokken worden, als echt misleidend voorstellen. Men ontleent inderdaad die statistieken aan een toestand waarin men het de leurhandel praktisch niet mogelijk gemaakt heeft te kopen. Graag zouden we de statistieken eens wensen te kennen met een systeem van verkoop per 5 bennen. Dat de groothandel altijd het grote cijfer zal halen, is natuurlijk juist.

in de mogelijkheid zijn om te kopen, zou dit nog beter zijn belangen dienen. In ieder geval is het normaal te verwachten dat de grote kopers en zelfs de OVA voor een verkoop in grote partijen zijn. Het tegendeel zou ons laten veronderstellen dat deze mensen niet goed weten waar hun belangen liggen, dat wil zeggen de konkurrentie in de afslag zo klein mogelijk te houden en voor de afslag deze zo snel mogelijk te laten gebeuren. Dat men echter zo ver gaat, hiervoor valse argumenten te gebruiken, zoals het doorgeven dat kleine partijen een mindere prijs krijgen, dan herhalen we de vraag waarom de afslagers dan hoger inzetten bij verkoop van kleine partijen.

We verwachten nu van hen dat ze in het vervolg lage zullen inzetten of minstens gelijk, zoniet zijn ze niet konsekwent met zich zelf.

Dat ondergetekende, die een kleine koper is, voor de belangen van deze kategorie opkomt, is normaal en heeft natuurlijk ook met het belang van de kleine koper te doen. Hij herhaalt echter dat meer roepers in de afslag slechts de reder kunnen dienen, daagt eenieder uit om aan te tonen dat kleinere partijen, in het algemeen gezien, lager geprijsd worden, en zegt, dat bij een verkoop van 5 bennen, de grote kopers nog altijd zoveel bennen kunnen kopen als er in de markt staan, met een maksimum van 100. Stelt tevens vast, dat de belangen van de kleine koper niet aan bod komen in de Vissershavenkommissie. Hij verwondert er zich tevens over dat in Zeebrugge, dat niet moet onderdoen kwestie voor aanvoer van vis tegenover Oostende, de kleine koper er wel aan zijn rechten komt met het daar in voege zijnde verkoopsysteem en dat, wat goed is voor Zeebrugge dat zeker ook wel kan zijn voor Oostende.

Een leurder, L.W.

N.B. Hierop en op de triestige houding van de Maffia der Rederscentrale die beweert de **algemene ?** belangen te dienen, inzake de verkoopbeurten, in ons volgend nummer een antwoord.

VOOR WANNEER KUSTWACHTMAATREGELEN ?

(Vervolg van blz. 1)

schouten over een snelle moderne boot beschikken, die terzelvertijd een reddingsboot is. Zorg dat er in afwachting samenwerking tussen Zeemacht en Waterschoutsambt komt en niet zoals nu het geval is. Bij vaststellingen of verdachte meldingen uit zee, moeten onze Waterschoutsambten nu beroep doen op de Zeemacht, een waterschoutsagent zenden naar het afgedankt Zeemachtsschip, die dan twee uur later zee kan kiezen omdat de officier van dat schip zelf geen politiemacht heeft.

Ondertussen zijn de vogels gaan vliegen Arm Zeewezen en arme Zeemacht waaraan we elk jaar enkele miljarden besteden om nog niet in staat te zijn onze territoriale wateren van 60 km te kontroleren!

Minister Spitaels verplicht elke gemeente over te gaan tot tewerkstelling. En wat zien we ?

De Zeewezendiensten nemen honderden vissers uit het bedrijf weg in plaats van tijdens de winter werklozen in de RVA op te leiden om deze diensten op de mailboten aan te vullen.

En de Waterschoutsambten krijgen weinig of geen personeel en als er dan nog komen, zijn ze onbevoegd om die job waar te nemen, zoals men onbekwaam is yachten, smokkel, territoriale wateren, enz., politioneel te kontroleren bij gebrek aan materiaal en personeel. En om zich dan toch verdienstelijk te maken, gaat men aan boord van vissersvaartuigen om op een onbekwame en soms voortvarende wijze netten te kontroleren en kleine mensen duizenden franken schade te berokkenen, zonder dat dit gewettigd is. Zijn dat de maatregelen en de bevoegdheden van onze Maritieme diensten ?

En is het op die wijze dat onze parlementairen wandelen worden gezonden ?

Dit zijn de vragen welke met recht en reden mogen gesteld worden.

P.V.

HET GEVAAR VAN HET STORTEN VAN AFVALSTOFFEN IN DE NOORDZEE

(Vervolg van blz. 1)

Weze tenslotte nog vermeld dat de voorwaarden op basis van een „gentlemens agreement" werden bedongen. De publikatie in het „Belgisch Staatsblad" d.d. 4 mei 1978 van de wet van 8 februari 1978 houdende goedkeuring van het Verdrag ter voorkoming van de verontreiniging van de zee tengevolge van het storten vanaf schepen en luchtvaartuigen en van de bijlagen opgemaakt te Oslo op 15 februari 1972, zorgt thans voor een wettelijke grondslag. De reeds afgeleverde vergunningen zullen in die zin aangepast worden.

Tot hier het antwoord van de minister.

WEINIG KONTROLE

De bewering van de minister als zouden die operaties onder bestendige kontrole staan, kunnen we in 't geheel niet bijtreden. Dit is onwaar. Wij zouden van de minister willen vernemen uit wat die bestendige kontrole bestaat, met welke middelen, en welke organismen hem gemeld hebben dat al wat hierboven vernoemd is als afvalstoffen, als zodanig bij het storten gekontroleerd werden of worden.

Talrijke instanties werden om advies gevraagd.

Ze zijn alle ongunstig en dat van het Rijksstation ontwijkend bij gebrek aan voldoende inlichtingen. We vragen ons bijgevolg af waarom deze dan geraadpleegd werden en of zij daarin bevoegd zijn. Het zijn niet de gemeentebesturen die daarin een **bevoegd** oordeel kunnen geven.

Een ongunstig advies werd gegeven door de gemeentebesturen van Knokke, Middelkerke, Koksijde, De Panne, De Haan, op basis van de schrik voor het toeristisch kliënteel. Maar de zaak is veel omvangrijker.

Brugge deelde mede dat ze niet bevoegd was advies te geven.

Blankenberge tekende formeel verzet aan meldend, dat de wetenschappelijke rapporten en analyses een onwerlegbaar bewijs leveren dat de Noordzee zwaar bevuild is.

Ieder nieuwe lozingsvergunning brengt het natuurlijk evenwicht van de Noordzee verder in 't gedrang.

Oostende meldde dat het haar niet mogelijk was een ernstig advies te geven, verwijzend naar het Rijksstation, dat met bevoegd technisch rijkspersoneel de lozing zou moeten kontroleren vanaf de inscheping tot en met de lozingsoperatie op zee.

Het Rijksstation in kwestie liet de minister van Verkeer weten, dat vooraleer een advies kon uitgebracht, eerst een toxikologische onderzoek op kosten van de betrokken firma dient te worden verricht.

Door inspekteur-generaal Simoen van het Min. van Openbare Werken werd geantwoord dat de in dit antwoord opgenomen produkten meer dan tien ten honderd organische oplosmiddelen bevatten **en dus moeten beschouwd worden als giftige afval in de zin van de wet van 22-7-1974.**

Inspekteur - generaal Simoen schrijft verder :

„De N.V. AHLERS die hier optreedt als „beroepsverwerver" voor de Union Carbide Belgium werd erkend bij ministerieel besluit van 8 maart 1978 onder de uitdrukkelijke voorwaarde de verworven giftige afval enkel te laten wegwerken via het verbrandingsschip „M.S. VULGANUS".

Daar er krachtens de wet van 22-2-78 houdende goedkeuring van het Verdrag ter voorkoming van de verontreiniging van de zee tengevolge van het storten vanaf schepen en luchtvaartuigen en van de bijlagen, opgemaakt te Oslo op 15-2-72, nog geen uitvoeringsbesluiten verschenen moeten hier de bepalingen van voornoemde wet en K.B. toegepast worden„

Uit dien hoofde kunnen we niet begrijpen hoe een minister al dergelijke adviezen negeert. En waar zijn hier de syndikaten om die kwestie voor de visserij van uitzonderlijk belang, in dezelfde zin te steunen, zij die zo beschermend optreden voor de gezondheid van ons volk en voor de belangen van onze visserij. (?!?)

P.V.

A. IN BELGIE

— ter drukkerij «Nieuwsblad van de K te Oostende ;
— Beroepsvereniging «Hand in Hand» brugge ;
— O.V.A. Vismijn, Oostende ;
— MARTIN & Co, Brouwersvliet 28, 200
— Fa BOGERD, Brouwersvliet 36-38, 20
— Boekhandel Antwerpse Lloyd, Eiern

B. IN NEDERLAND

— IJmuiden stores, Trawlerkade 44, IJ
— Harri Prins, Hendrikkade 90, Amster
— Nieuwe Rotterdamse Instrumentenf houwersstraat 15, (Hoogvliet) Rotte

Geen enkel eksemplaar wordt toegezon betaling.

VICTORIALAAN 36 — OOSTENDE
TEL. (059) 70 88 21

★

HERSTELLINGEN — INRICHTEN

★

Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven
Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

tel. (050) 54 41 17 - 54 41 92

— volledig en deskundig advies en bijstand —

(7713V)

EVERES

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

— HET KOU
— HET BES

VIS ETEN IS VERANT

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Vorige week donderdag kwam de Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Oostende bijeen onder het voorzitterschap van de h. Vandercruyssen. Drie zaken werden behandeld waaronder twee voor vordering door rijkskommissaris Bentein. Deze vorderde eerst inzake het ongeval dat zich voordeed aan boord van de Z.405 „Kamina" Tijdens de visserij kreeg matroos Rombaut een stuk ketting van het veiligheidssysteem van de bokkeninstallatie op zijn hoofd en is sedertdien verlamd aan het onderlichaam. Schipper Calsu, die terzake nog eens onderhoord wordt, bevestigt dat de ketting inderdaad door brak maar dat die volgens zijn mening nog in goede staat was. Kort voordien had hij de kettingen nog onderzocht. Dat onderzoek moet volgens de Raad echter zeer onnauwkeurig zijn gebeurd. Het is helaas niet meer mogelijk bewuste ketting te kontroleren gezien de schipper ze na vervanging over boord gooide, en dat wordt door de Raad met een zeer kwalijk oog bekeken.

x x x

Vervolgens vorderde Rijkskommissaris Bentein in twee zaken. Een eerste betrof de aanvaring die zich voordeed tussen de O.216 „Henri-Jeanine" en de Griekse tanker „Federal Seaway' ter hoogte van het eiland Stroma aan de Schotse kust. Volgens de h. Bentein voer de treiler bijna uitsluitend met behulp van radar terwijl de snelheid van 12 knopen helemaal niet was aangepast aan de zichtbaarheid die amper 100 meter was. Iets is zeker : aan beide zijden werden fouten begaan die niet overeenstemmen met een goede zeemanschap en is het eens te meer bewezen dat men overmatig gebruik maakt van de radar die alleen een hupmiddel is. Bij slechte toepassing van de radar kan dit toestel zelfs een nadeel blijken. Schipper Lauwereins van de „Henri-Jeanine" draagt in ieder geval gedeeltelijke verantwoordelijkheid en daarom vordert de rijkskommissaris tegen hem een minimumschorsing van zeven dagen

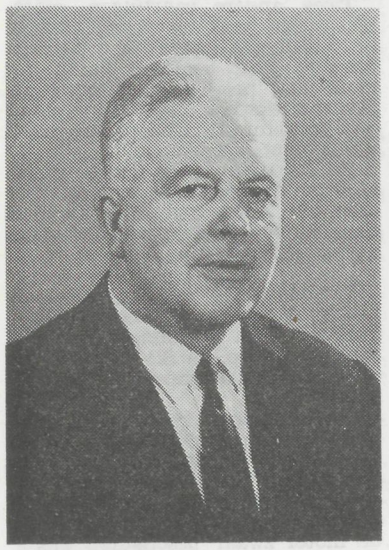
x x x

Ook inzake een andere aanvaring vorderde de rijkskommissaris. Het ging met name om deze tussen de Z.324 „De Wielingen" en een onbekend gebleven tanker in het Nauw van Kales. De treiler was weliswaar vissend in een verkeerslaan maar droeg wel de voorgeschreven seinen van een niet maneuvreerbaar vaartuig. Verder vormde het vaartuig helemaal geen hinder voor het scheepvaartverkeer. De rijkskommissaris is van oordeel dat schipper André Beernaert geen beroepsfouten heeft begaan en stelt hem bijgevolg buiten zaak.

CARLO DEBAEDTS IS NIET MEER

Vrijdag jl. is in de ouderdom van 63 jaar Carlo Debaedts, in leven de uitbater van de schroevengieterijDebaedts, aan de Victorialaan in het vissershavengebied gelegen, overleden.

Een grote menigte had er aan gehouden, heden woensdag, in de St Antoniuskerk van Opex, een laatste groet te brengen aan de knappe en zeer bekwame nijveraar



Geboren te Bredene in december 1914, was hij de opvolger van zijn vader August, die op de Prinses Elisabethlaan Sas-Slijkens, sedert 1912 een metaalgieterij uitbaatte. In 1949 werd de zaak overgeplaatst naar de Victorialaan aan de vissershaven. Sedert zijn dertiende jaar was hij in vaders bedrijf, vervolmaakte zich door studie en avondkursussen en had tevens als grote hobby het roeien. Hij was ten andere bestuurslid van de RNSO en nog steeds ondervoorzitter. Hij was ook een uitstekend schutter bij de KMVK Sas Slijkens, waar hij verscheidene jaren Sire en in 1956 Keizer werd.

Hij was daarenboven een oezadigd en zeer knap zakenman.

Gans de visserij kende hem en was hem genegen, want wanneer men bij hem moest t rade gaan, dan was men ernstig voorgelicht.

Zijn sterk gestel werd nochtans door een slepende ziekte vlug ondermijnd, want van dokter en geneesmiddelen moest hij niet weten.

Zijn heengaan laat een lleemte in zijn mooi bedrijf. Ook in sportmiddens, waar hij zeer geliefd was, zal men hem voortaan missen.

Aan zijn dame, kinderen en familie, biedt ons blad zijn innige deelneming aan in de zware rouw welke hen komt te treffen.

BRIEF VAN EEN LEURDER

De verkoopregeling in de afslag

Men schrijft ons

De beslissing genomen door de Oostendse Vismijnkommissie in verband met een verkoop per 5 bennen in plaats van per 10, is in feite een «onder-onsje» geweest van de groothandel en de OVA met de zegen van een grote reder. Dit is minstens het besluit dat de vertegenwoordigers van leur- en kleinhandel kunnen trekken aan de hand van de besprekingen. Ondergetekende stelt er dan ook prijs op enkele argumenten van de groothandel en OVA tegen te spreken.

1) de markt zal een langer tijd in beslag nemen. Er is inderdaad wel enige kans dat de verkoop iets langer kan duren. Als de grote kopers echter hun normaal kontingent in de afslag nemen, dan gaan even grote partijen weg, laat ons stellen per 100 ben, als voorheen. Dat de markt nu op de maandagen langer duurt dan op andere dagen heeft niets met het systeem of de vorm van het verkoopsysteem te zien, maar wel omdat er dan doorgaans meer vaartuigen aan de markt zijn. We zien niet goed in wat dit aangehaald argument van het langer-duren van de maandagmarkt betekent. Verder stellen de kleine kopers hier, dat, uitzondering gemaakt voor de OVA de grote kopers niet zoveel belang hechten aan een iets langer durende verkoop, maar in de eerste plaats aan een gevaar voor opdrijving van de prijzen door meer konkurrentie in te roepen. Inderdaad hoeft men maar eens na te gaan hoe lang de vis van de grote kopers in de hal blijft staan NA de verkoop ! Het weghalen van de vis, zelfs door een bepaalde zeer grote koper, kan de verkoop niet volgen. Een iets langere verkoop zou dus niet hinderen.

2) dat kleine partijen meestal goedkoper verkocht worden, is een flagrante leugen. Ook de OVA weet dat best, zodanig zelfs, dat men bij kleine partijen altijd enkele honderden franken hoger opgaat. Enkele uitzonderingen kunnen hier niet ingeroepen worden om de grote algemene regel tegen te stellen. Waarom zegt men dan gewoonlijk bij kleine partijtjes «voor een klein winkeltje» !

3) de leurhandel koopt slechts op maandag : de leurhandel koopt voor het grootste deel op maandag en inderdaad minder op de volgende dagen. We mogen zelfs zeggen op woensdagen en donderdagen praktisch niet, maar dit is slechts een half argument omdat er dan geen schepen aan de markt zijn. In dit verband moeten we ook de besluiten die uit de statistieken gegeven door de havendirectie getrokken worden, als echt misleidend voorstellen. Men ontleent inderdaad die statistieken aan een toestand waarin men het de leurhandel praktisch niet mogelijk gemaakt heeft te kopen. Graag zouden we de statistieken eens wensen te kennen met een systeem van verkoop per 5 bennen. Dat de groothandel altijd het grote cijfer zal halen, is natuurlijk juist. Dergelijke vergelijkingen gaan mank. Moest men echter de vis door de leurhandel verwerkt en verkocht op een hoop zetten, dan zou het nogal wat maken in het cijfer van de statistieken. We wensen ook te laten opmerken, dat heel wat leurders en kleinhandelaars geen koperskaart nemen, juist omdat het verkoopsysteem niet voor hen geschikt is. Het is dus in feite galgenhumor argumenten te ontlenen aan statistieken die het resultaat zijn van een niet-vrije verkoopstoestand. Het eerst een bepaalde kategorie van kopers moeilijk of onmogelijk maken om naderhand aan te tonen dat deze in feite niet mededoen of niet geinteresseerd zijn, is zelfs nog wat meer dan galgenhumor. Dat volgens een bepaalde zeer grote koper, de afslag in nog grotere partijen zou moeten gebeuren, geven we graag zijn belangen toe Mocht er nog slechts één enkele in de mogelijkheid zijn om te kopen, zou dit nog beter zijn belangen dienen. In ieder geval is het normaal te verwachten dat de grote kopers en zelfs de OVA voor een verkoop in grote partijen zijn. Het tegendeel zou ons laten veronderstellen dat deze mensen niet goed weten waar hun belangen liggen, dat wil zeggen de konkurrentie in de afslag zo klein mogelijk te houden en voor de afslag deze zo snel mogelijk te laten gebeuren. Dat men echter zo ver gaat, hiervoor valse argumenten te gebruiken, zoals het doorgeven dat kleine partijen een mindere prijs krijgen, dan herhalen we de vraag waarom de afslagers dan hoger inzetten bij verkoop van kleine partijen.

We verwachten nu van hen dat ze in het vervolg lage zullen inzetten of minstens gelijk, zoniet zijn ze niet konsekwent met zich zelf.

Dat ondergetekende, die een kleine koper is, voor de belangen van deze kategorie opkomt, is normaal en heeft natuurlijk ook met het belang van de kleine koper te doen. Hij herhaalt echter dat meer roepers in de afslag slechts de reder kunnen dienen, daagt eenieder uit om aan te tonen dat kleinere partijen, in het algemeen gezien, lager geprijsd worden, en zegt, dat bij een verkoop van 5 bennen, de grote kopers nog altijd zoveel bennen kunnen kopen als er in de markt staan, met een maksimum van 100. Stelt tevens vast, dat de belangen van de kleine koper niet aan bod komen in de Vissershavenkommissie. Hij verwondert er zich tevens over dat in Zeebrugge, dat niet moet onderdoen kwestie voor aanvoer van vis tegenover Oostende, de kleine koper er wel aan zijn rechten komt met het daar in voege zijnde verkoopsysteem en dat, wat goed is voor Zeebrugge dat zeker ook wel kan zijn voor Oostende.

Een leurder, L.W.

N.B. Hierop en op de triestige houding van de Maffia der Rederscentrale die beweert de algemene ? belangen te dienen, inzake de verkoopbeurten, in ons volgend nummer een antwoord.

DE MISERIE BEGINT

Twee yachten in moeilijkheden

Zoals we reeds vroeger schreven heeft de zeilsport, de jachten en allerlei pleziervaartuigen een enorme uitbreiding genomen. In de havens van de kust zijn er duizenden die vooral bij weekends uitvaren.

Dat daaronder avonturiers op zee, onbekwamen en wat weten we al, te vinden zijn, is begrijpelijk.

Dat er onder al die schepen, ook okkasie motoren toestellen of afgedankte vaartuigen zijn, waaromtrent weinig tastbare kontrole bestaat, is ook een feit. Dat er daarrenboven zijn, welke weinig of geen noties hebben van zeevaartreglementen of gevaren der zee, staat nog meer vast.

Maar dit alles brengt veel kopzorgen mee 't zij voor de zeevaartpolitie, de loods- en reddingdiensten en zelfs de brandweer, zonder te spreken van de moeilijkheden welke ze soms ook andere zeevarenden berokkenen. Het wordt een wekelijkse en dagelijkse kost te horen en te lezen van reddingen, brand moto. defecten en opslepingen of opzoekingen naar zogezegde vermisten.

Olangs nog werden al de landen van rond het Kanaal gealarmeerd waar een vaartuig dat om hulp had gevraagd, van zich niet meer had laten horen en tenslotte veilig in de haven was beland terwijl zelfs helicopters en de kustwachters er naar zochten, zonder dat er iemand verwittigd werd.

En zo kunnen ellenlange verhalen daarover neergepend van allerlei avonturen, die aan de staat veel geld kosten. Het dagblad «Het Volk» had het vorige week omtrent de zeilers en wat twee Bruggelingen zeilers, daarover dachten.

Het schreef o.m. :

In zeilerskringen groeit het besef, dat men voor de dagelijkse kleine mizeries die men te water kan ontmoeten, niet langer beroep kan blijven doen op de hulp van de staatreddingsdienst. Het heeft weinig zin om voor een gebroken mast of een klemgeraakte schroef meteen de grote middelen van de reddingsdiensten op te trommelen.

Daarom lopen enkele watersport liefhebbers met plannen rond om een eigen vrijwillige reddingsdienst op te richten. Zo origineel is het idee nu ook weer niet : zowel in Frankrijk, Nederland als Engeland bloeien dergelijke vrijwillige reddingsdiensten, die men min of meer zou kunnen vergelijken met onze vrijwillige brandweerkorpsen inzake structuren en organisatie.

Het blijkt trouwens dat de twee initiatiefnemers, de Bruggelingen Jan Corveleyn en Frank Mercier, zich vooral hebben laten inspireren door het Britse voorbeeld, waar men de voortreffelijk georganiseerde Royal National Life-Boat Institution kent. Beiden willen hun eigen organisatie dezelfde naam geven met daarachter afdeling België, precies omdat ze hun opzet willen kaderen in een Europees perspectief.

NOODZAAK

Jan Corveleyn met onze plannen doen we helemaal geen afbreuk aan het schitterend werk dat de staatsreddingsdiensten vrijwel dagelijks presteert. We willen alleen dat de zeilers zelf een eigen organisatie oprichten, een eigen reddingsdienst Binnen niet meer dan een paar jaar zullen zullen de kust, ongeveer 6.000 zeilers en andere jachten liggen, wat eigenlijk betekent dat er wel elke dag ergens een of andere jacht moeilijkheden zal kennen Misschien niets meer dan en afgewaaide mast, een defecte motor of zo. En nu moet de staatsreddingsdienst voor dergelijke kleinigheden steeds maar uitrukken, wat handenvol geld kost aan de gemeenschap. Een vrijwillige reddingsdienst, op voorwaarde dat hij goed is uitgerust, zou veel van die gevallen kunnen verhelpen, zonder dat het een cent kost. Voorwaarde is natuurlijk ook, dat die reddingsdienst goed georganiseerd wordt en dat er nauwe samenwerking is met de officiële redders.

ZONES

In een aanvangsfase zien Corveleyn en Mercier twee reddingsstations, zo centraal mogelijk gelegen in de zone, die ze moeten bedienen . een te Nieuwpoort (voor de kustzone bewesten Oostende) en 'n te Blankenberge (voor de zone oostwaarts van Oostende) telkens uitgerust met een inshore lifeboat.

Ze hebben hun blik laten vallen op een type reddingsboot, dat in Engeland in bedrijf is, ondermeer in de zuidoostelijke haventjes Ramsgate, Margate en dergelijke, een scheepje dat 50 kilometer per uur loopt (drie keer sneller dan de reddingsboten die de staat nu ter beschikking heeft) en dat bijzonder geschikt blijkt voor snelle hulp aan kleine vaartuigen in nood. Voor de organisatie van die reddingsdienst is natuuurlijk «het» probleem : de centen.

Corveleyn als het gaat zoals in Engeland, dan kan de reddingsdienst zichzelf bedruipen door bijdragen van de jachtsmen, de jachtclubs, de kustplaatsen en door de verkoop van allerlei propagandamateriaal. Enige steun uit Brussel zou natuurlijk ook welkom zijn.

Het idee blijkt aan te slaan. De Vlaamse Vereniging voor Watersport heeft meteen al 25.000 frank gestort. Corveleyn en Mercier willen nu proberen om bij Verkeerswezen hun idee ingang te doen vinden.

Tot daar deze gedachten, die een grote waarheid inhouden.

Maar daarmee zijn de talrijke avonturen met yachten en allerlei andere met motoren voortgedreven boten niet opgelost en is het een dringende noodzakeilijkheid strenge maatregelen te nemen, zowel in het belang van redding-, loods- en vliegdiensten zelf, die daarvoor op het huidig ogenblik niet ingericht zijn en nochtans de vele miseries voor de boeg gegooid worden.

— PV

TWEE JACHTEN IN MOEILIJKHEDEN

Het motorjacht «Nautilus» van Melchior Vandenbranden, Voorkompenlaan 31 te Schoten, geraakte maandagnamiddag op 300 meter van de kust ter hoogte van de Wellingtonrenbaan te Oostende, wegens stuurbreuk in moeilijkheden De brandweer van Oostende slaagde erin een sleeptouw van het vaartuig over te brengen naar de toegesnelde redeboot, die het jacht veilig in de haven kon binnenslepen.

Ongeveer op dezelfde plaats was zondagavond een 8 m lang zeilboot toebehorende aan Helene Augustino wegens de mist op het strand vastgelopen. Een tussenkomst van de brandweer om het vaartuuig vlot te krijgen. mislukte De boot kon evenwel met de hulp van de brandweer maandagmorgen bij hoog water losgeraken

VOORNAAM HUWELIJK

Het is op zaterdag 1 juli dat in de kerk St Hubert te Wespelaar te 11 uur het huwelijk ingezegend wordt van Mej. Duquenne, kleindochter van Mijnheer en Mevrouw Raymond Bauwens, reder en dochter van Mr en Mw Jean-Pierre Duquenne, met de jonge heer en burggraaf Olivier de Spoelberck van Wespelaar. Aan de ouders, grootouders en het jonge paar, biedt ons blad zijn beste gelukwensen.

MARITIEME VOORDRACHTEN

In het kader van de beveiliging van Mensenlevens op Zee hebben twee voordrachten plaats :

● **HET NIEUW BETONNINGSSYSTEEM**
met diaprojektie door kapt. G. VAN EECKHOUTTE op vrijdag 9 juni om 20 uur in de projectiezaal van de Stedelijke Visserijschool John Bauwens, Mercatorlaan 15 te Oostende.

● **HET AUTOMATISCH OPBLAASBAAR REDDINGSVLOT**
met film en demonstratie van vlot en ander reddingsmateriaal in het zwembad van het Hotel Ter Streep, Leopold II laan 14 te Oostende op vrijdag 16 juni om 20u30.
Deze demonstratie staat onder leiding van kapt. VAN EECKHOUTTE G., deskundige van het Comité voor de Bevordering van de Arbeid van de Provincie West-Vlaanderen.
Programma :
— Film
— Te water laten van het vlot.
— Inventaris van het vlot.
— Raadgevingen.
— Nog ander reddingsmateriaal.
— Rondvraag.

Deze voordrachten worden ingericht door de Stedelijke Visserijschool John Bauwens en zijn gratis toegankelijk voor alle belangstellenden

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Schadegevallen in de zeevisserij

Dat onze visserijschepen meer en meer af te rekenen hebben met allerlei uitwerpsels op zee, is een feit.

Niemand schaamt zich, om plastiek, olie, versleten trossen en wat weten wij al, over boord te gooien met al de dure gevolgen welke we kennen.

Dagelijks moeten schepen havens aandoen met schroeven die onklaar zijn gekomen en als gevolg van dit alles zware motorschade.

Ook zijn er nog wrakken die niet op de kaart gebracht zijn.

Zo moest de O.309 tijdens de laatste reis kennis maken met een wrak waarin zijn visboel terechtkwam en zware schade opliep. Vijf dagen later kwam tijdens de visserij een tros in de schroef.

Het schip moest tenslotte de haven van Oostende aandoen waar duikers buiten de sassen, de trosstukken konden verwijderen.

In plaats van naar zee te kunnen terugkeren, hadden twee bemanningsleden de plaa gepoetst, zodat het schip moest blijven liggen.

Dit zijn de avonturen welke veel van onze reders ten huidige dage meemaken.

Twee andere vaartuigen moesten vorige week een dag langer blijven liggen omdat een bemanningslid voor het aan boord komen, naar het hospitaal moest afgevoerd worden, daar zijn maag van te weinig te drinken (?) moest uitgepompt worden.

De Z.481 van reder Degraeve Gerard moest met korre in de schroef door de Z.501 van Eric Dobbels naar de vissershaven van Zeebrugge gesleept worden.

Van de Z.548 toebehorend aan Luickx Henri werd ingevolge het vastslaan aan een onder water zittend voorwerp, de SB-bok geplooid en naar de Oostendse haven gevaren.

De Z.583 van de rederij Hertsens moest na raadpleging van de werkhuizen SCAP de haven van Oostende aandoen, waar vastgesteld werd dat een inlaatklep van de motor zwaar beschadigd was.

OVERLEDEN

Wij vernemen het overlijden van de heer Jozef Vlietinck, rustend reder, wiens laatste vaartuig, de ex Z.583 «Sonny Boy" was welke op de werf Debacker te Heist gebouwd werd en tenslotte verkocht te Brixham in Engeland.

De heer Leon Vlietinck was 82 jaar en werd heden donderdag te Heist ten grave gedragen.

Aan zijn familie biedt ons blad zijn innige deelneming aan in de zware rouw.

Bij het ter perse gaan vernemen we ook 't overlijden in de ouderdom van 82 jaar van Mevrouw Paula Saliau, echtgenote van Jacobus Maesen, gewezen reder.

De teraardebestelling had deze donderdagmorgen te 10 uur plaats ter parochiale kerke van St Godelieve te Oostende.

Aan Jacobus Maesen en zijn kinderen biedt ons blad zijn innige deelneming aan in de zware rouw welke hen komt te treffen.

FOLKLORISTISCHE HAVENFEESTEN TE BLANKENBERGE

In samenwerking met het Handelaarsverbond van Haven en Gebuurte op 9, 10, 11 en 12 juni hebben te Blankenberge Folkloristische Havenfeesten plaats.

Programma :

10 - 11 juni : Oud Stadhuis, Kerkstraat 41 : Tentoonstelling modelboten. Inrichting : Model Yachting Club Blankenberge.

Vrijdag 9 juni : om 19u.30 - Havenkwartier - Muzikale rondgang, Etalage, gevel- en interieurwedstrijd in het teken van zee en visserij.

10 - 11 - 12 juni : Havenkwartier - Antiekmarkt.

10 - 11 juni : Havenkwartier *Oude ambachten.*

Zaterdag 10 juni :

om 10u.30 - vertrek aan het Stadhuis Stoet naar en bloemenhulde aan het Monument der Vissers.

om 11u.30 : Aperitief op het Staketsel.

om 12u.30 . Havenkade - Vissersmaaltijd in open lucht.

15 u. : Havenkade - Doop van het nieuw reuzenkind «Seven» in aanwezigheid van de reuzen «Korno» en «Colette» met de medewerking van de Kon. Toneelkring «Onder Ons».

— Oude zeemansliederen worden uitgevoerd door de Kon. Harmonie Neptunus Kinderen, Kon. Harmonie, St. Cecilia, Kon. Zangkoor Kring XX, Zangkoor «Uitkerkse Kantorij» en uitgebeeld door de Dansschool «Sylphide».

— Oude kinderspelen

— Cafébezoek door de reuzen met peter en meter en genodigden op de doopplechtigheid.

20 u : vertrek aan het stadhuis Vissersfolklorestoet.

— 20u.30 Havenkade : Volksbal met het kliekje «De Bremer Straatmuzikanten»

Zondag 11 juni :

— 11u.30 Dekanale St. Rochuskerk : Vissersmis.

— 14 u. : Havenkade - Volksspelen voor het publiek — Visbak voor het publiek.

— 15 u. . Havenkwartier — Wandelconcert door Neptunus Trompetters en Majoretten Blue Girls.

Deze feesten zullen onvermijdelijk een grote menigte naar Blankenberge lokken.

KORTE BERICHTEN

ZWARE BOETEN OP ILLEGAAL VISSEN VAN MANXZALM

De overheid van het eiland Manx heeft zware boeten bepaald voor illegaal vissen op de zalm in de Manx-wateren. De boete beloopt 32 duizend B. Fr., met inbeslagneming van de gevangen vis en de netten.

Deze sactie maken deel uit van de nieuwe vergunningsreglementering op de zalmvisserij uitgevaardigd door de Manx-regering. Hieronder komt ook een verbod op de zalmvisserij voor, voor schepen boven de 50 voet of zowat 15 meter lengte.

RUSSISCH FAKTORIJSCHIP MOET FAROE-WATEREN VERLATEN

Zoals we vroeger mededeelden, zou het Russisch faktorijschip, de 10.000 Brt metende „Riga" de vangsten blauwe wijting van de Britse treilers overladen voor verwerking tot vismeel zoals dit werd gedaan voor de makreel. Enerzijds door het te laat komen van „Riga" en anderzijds door een onvoorziene vroege uitwijking van de scholen blauwe wijting uit de Britse wateren naar het Faroë-gebied, kon dit niet doorgaan zoals gepland. Voor de visserij in de Faroë-wateren hebben echter slechts 6 Britse seinevisserijvaartuigen een vergunning. De Russische „Riga" vergezelde deze Britse vaartuigen naar de Faroë, maar werd door dit laatste land verzocht deze wateren te verlaten. Aldus is onverwachts een vroeg einde gekomen aan de Brits-Russische visserijsamenwerking. Het is inderdaad zo, dat het een winstgevend zaakje was voor de vissers wanneer zij de gevangen vis onmiddelijk konden laten overpompen of overladen ter plaatse op de visgronden zelf. Het Russisch vaartuig ligt nu te Aberdeen en weet voorlopig niet waar naar toe. Men overweegt het vaartuig echter naar North-Shiels te sturen voor het sprotseizoen. De sprot laat echter ook lang op zich wachten en de 2 grootste Britse seiners, de „Sette Mari" en de „Taits" hebben tevergeefs op sprotscholen gejaagd. Het kan nog weken duren vooraleer de sprot in voldoende dichte scholen verschijnt om vangsten door grote seiners lonend te maken. De Britse vertegenwoordiger van de Russische belangen in Groot-Brittannië noemt het wegsturen van de „Riga" uit de wateren van de Faroë een politieke beslissing, terwijl dit eveneens een schadepost blijkt te zijn voor de Britse vissers. Het is inderdaad zo, dat de blauwe wijting zich moeilijk laat overladen van uit het schip, maar des te gemakkelijker van uit de kuil van het vissende vaartuig.

De verwijdering van de „Riga" uit de Faroë-wateren maakt deze laatste operatie nu echter onmogelijk.

BINNENKORT E.E.G.-VERBOD OP GEBRUIK VAN IJZER VOOR VISBAKKEN

Zoals dit reeds gebeurd is bij E.E.G.-verordening voor de bakken waarin vlees vervoerd wordt, wordt binnenkort vanwege de EEG een verbod op het gebruik van ijzer om de visbakken kloeker samen te houden, verwacht. Dit zal wel voor de bedrijven die deze markt- en vervoerbakken maken, zekere problemen stellen. Ondertussen is er in Aberdeen reeds een firma op de markt die de visbakken met lijm last en waarvan de productiekapaciteit hierdoor tot het dubbele is gestegen.

INTERNATIONAAL SYMPOSIUM IN SYDNEY

In Sydney in Australië zal van 21 tot 24 juni een internationale bijeenkomst gehouden worden met als onderwerp de toezichtssystemen en de kontrole-uitvoering van de uitgebreide kustwateren. Australië is inderdaad één van de laatste landen, die zal overgaan tot de uitbreiding van haar visserijlimieten tot 200 mijl. Voor dergelijk kontinent, omgeven door een uitgestrekte kustlijn, wordt de efficiënte bescherming van de visserijlimieten werkelijk een probleem. Dit is dan ook de reden waarom Australië verscheidene landen uitgenodigd heeft om kennis te nemen uit de eerste hand met het door hen in voege gesteld kontroolsysteem en te trachten van de door deze landen opgedane ondervinding, te leren. Sprekers uit Indonesië, India, Denemarken en Canada komen op dit symposium aan de beurt. Volgens Australië zelf zullen weinige landen bereid gevonden worden bilaterale akkoorden af te sluiten en, ofwel te betalen voor hun visserijrechten of ekonomische voordelen hiervoor in de plaats geven, zo zij niet overtuigd worden dat, dank zij een efficiënt kontroolapparaat, hun schepen niet meer vrij zullen kunnen komen vissen in de Australische wateren. De kosten van het beschermingssysteem zullen uitvoerig gedekt worden door de vergunningsrechten.

DE IVOORKUST ZIET TOEKOMST IN DE TONIJN

De haven Abidjan op de Ivoorkust langs de Afrikaanse Westkust, is nu reeds de voornaamste tonijnhaven geworden van Afrika en zal weldra de 2de voornaamste uitvoerder worden van verwerkte tonijn. Het zijn vooral de tonijnvissersvaartuigen van Frankrijk, Spanje en natuurlijk ook van het eigen land de Ivoorkust, die de voornaamste aanbrengers zijn van de tonijn. Maar ook de vloten van de Verenigde Staten, Marokko, Senegal, Japan en Zuid-Korea die in de Zuid-Atlantische Oceaan op tonijn vissen, doen de haven van Abidjan aan. Aldus wordt er meer dan 70 duizend ton van deze tonijn jaarlijks in Abidjan aan wal gezet. Meer dan 16 duizend ton werd door eigen vaartuigen uit de Ivoorkust afgezet, dank zij de inzet van 7 zeer modern uitgeruste seintonijnvaartuigen. In elk geval is de tonijnvloot van dit Afrikaans landje de meest moderne van dit kontingent.

De regering zal de tonijnvangst verder aanmoedigen door de reders subsidies ter beschikking te stellen. Voor het ogenblik beschikt Abidjan over een moderne konservenfabriek die dagelijks 100 ton tonijn verwerkt. Nog dit jaar hoopt men met een tweede tonijninleggerij klaar te komen die op haar beurt 60 ton daags zal verwerken. Hierdoor zal de Ivoorkust de 2de belangrijkste tonijnuitvoerder worden ter wereld. Het is duidelijk dat, gezien de goedkope arbeidskrachten, deze inleggerijen, niet alleen toekomst hebben, maar het de inleggerijen in de industriële landen weerom moeilijker zullen maken. Het is dan ook niet te verwonderen dat de eigen industrie, in een onmogelijke toestand gezet door de hoge lonen en de niet-aflatende syndikale eisen, ten slotte zullen moeten participaties zoeken in de verwerkende nijverheid in de ontwikkelingslanden of met hun fabriek gaan uitwijken.

Noorwegen

NOORWEGEN BETAALDE 50 MILJOEN VOOR SCHADEN AAN NETTEN

De Noorse regering heeft voor bijna 50 miljoen B.fr. aan de visserij uitbetaald wegens schaden aan netten en vistuig opgelopen door de werking van de oliebooreilanden. Er waren zowat 1400 aanvragen binnengelopen voor schadevergoeding waarvan er een duizendtal aanvaard werden. De gemiddelde schadevergoeding per erkende schade was dus rond de 50.000 B. fr. De ze uitkeringen dateren van schaden opgelopen in 1975 en 1976, zodat er nog al wat tijd over gaat vooraleer de schadebedragen uitgekeerd worden. Schrootafval op de bodem was één van de voornaamste oorzaken. De meeste schade geschiedde aan het vistuig van de treilers en ook wel aan makreelnetten.

Engeland

BRITSE DIEPZEETREILERS IN DE KUSTWATEREN

Door het weren van de Britse diepzeetreilersvloot uit IJslandse, de Russische wateren en door beperkende maatregelen opgelegd in de Noorse wateren, worden meer en meer van deze grote schepen ingezet in de eigen wateren en dit dikwijls tamelijk dicht bij de kust. Dit heeft reeds aanleiding gegeven tot protesten uitgaande vn onze kust- en middenslagvisserij, die hierin een kompetitiegevaar ziet. Gilbert Buchan, de president van de Schotse visserijfederatie heeft dan ook een beroep gedaan op de diepzeerederijen, opdat zij zouden afzien de visgronden van de kleinere en middenslagvaartuigen te bevissen.

Volgens deze woordvoerder is het grootkapitaal bezig een bijkomend probleem voor de visserij te stellen in een Noordzee en in kustwateren, die reeds overbevist zijn. Hij breekt dan ook een lans in de richting van het stopzetten van een verdere escalatie in deze richting. Tevens wijst hij er op, dat op deze manier de zogezegde bescherming van de visstocks niet gediend zijn. Dit probleem werd bij de overheidsinstanties hangend gemaakt. Het is vooral op de makreel, de sprot en de blauwe wijting dat de diepzeetreilers, na aanpassingswerken, gaan vissen en hier dan natuurlijk met een slecht oog bekeken worden, vooral door de Schotse seiners, die van deze visserij toch het beste hebben genomen en een uitstekend seizoen hebben gemaakt.

CANADESE GEMIDDELDE HARINGPRIJS VERDRIEDUBBELD

In vergelijking met 1975, is de opbrengstprijs van de Canadese haring verdriedubbeld en gestegen tot 370 B.F. het 100 kg. Dit is vooral het gevolg van het feit, dat heel wat haring die vroeger voor de vismeelfabrieken opgekocht werd nu voor verbruikersdoeleinden van de hand gaat. Vroeger ging inderdaad meer dan 80 % van de haringvangst naar de vismeelfabrieken. Ook voor andere soorten bereikt men nu hoger gemiddelde prijzen, onder meer voor de inktvis, dank zij de uitvoer naar landen die door de invoering van de 200 mijlszone, nu zelf deze visserij niet meer kunnen beoefenen. Dit is, voor wat de inktvis betreft het geval voor de uitvoer naar Japan.

WEER TWEE NIEUWE GRIMSBY-TREILERS VOOR SCHROOT

De grote « Consolidated Fisheries »-rederij uit Grimsby heeft besloten 2 diepzeetreilers naar de schroothoop te verwijzen. De vaartuigen zullen op eigen kracht naar Portsmouth varen naar de sloperswerf. Het zijn beide diepzeetreilers van de 42-meter-klasse en gebouwd in 1962. De rederij wordt aldus herleid tot 9 vaartuigen. De schepen worden naar de schroothoop verwezen vanwege de grote onderhoudskosten noodzakelijk om de vaartuigen in goede staat te houden. Eén van deze vaartuigen was in 1977 zelfs nog de topvisser van de maatschappij met meer dan 26 miljoen uit 12 reizen, namelijk de « Spurs ». Het was de moeilijkheid om nog visgronden en een voldoende vangstkwotum te bekomen die de maatschappij er toe bracht beide vaartuigen op te leggen. Grimsby verliest aldus weerom 2 diepzeetreilers, terwijl nog zolang niet geleden, ook 2 diepzeetreilers, de « Prince Charles » en de « William Wilberforce » voor de sloop werden afgevoerd.

GUNDELACH ONTMOET BRITSE MINISTER JOHN SILKIN

Met de voorziene ontmoeting van de landbouw en visserijministeries te Brussel van 19 tot 21 juni voor de deur, is de heer Gundelach, landbouwkommissaris van de E.E.G., maar tevens verantwoordelijk voor de visserij, zijn licht gaan opsteken in verscheidene Westerse hoofdsteden. Op 1 juni was de heer Gundelach in Kopenhagen, waar hij over de visserijkwesties een onderhoud had met de Deense minister voor de visserij, de heer Sven Jacobsen. Op 2 juni was hij dan voor een bezoek te Parijs waar hij besprekingen hield met de Franse visserijminister en op 6 juni had hij een onderhoud te Londen met de Britse minister die de visserij in zijn bevoegdheid heeft, de heer John Silkin. Te Brussel zelf is men niet hoopvol gestemd, kwestie van een bijdraaien door de Britse minister. Anderzijds kan vooral de Deense minister niet bereid gevonden worden om verdere koncessies aan het Brits standpunt te geven, gezien de spektakulaire manifestatie van een 2 duizend Deense vissers die verscheidene havens blokkeerden en de veerdiensten met Noorwegen en Zweden lam legden. Dit protest was juist gericht tegen het drastisch verminderen van de Deense kwota in de Baltische Zee en de mislukking of het uitblijven van E.E.G.-onderhandelingen met de Baltische staten waar sinds verleden jaar geen enkel bilaterale of multilaterale besprekingen werden gehouden. Wat nu de kansen tot slagen van een gemeenschappelijke visserijpolitiek onder de « Negen » betreft, wijzen we toch nog maar eens, voorzichtigheidshalve, op het uitstel van de bijeenkomst der betrokken ministers te Brussel, die gepland was voor 22 mei. Dit uitstel werd uitgevaardigd tengevolge van een totaal gebrek aan vooruitgang in de voorbesprekingen met Groot-Brittannië.

Of het op 19-21 juni beter wordt, ligt in de handen van de Britse minister John Silkin, vermits de andere E.E.G.-landen overtuigd blijven dat ze reeds genoeg over de brug gekomen zijn ten voordele van Groot-Brittannië.

OLIEMOEILIJKHEDEN VOOR BRITSE VISSERS

Een laag van dikke olie op de zeebodem voor de kust van Suffolk stelt de plaatselijke vissers voor heel wat problemen. Aldus verloor een kustvaartuig door bezoedeling praktisch haar gehele vangst, terwijl de bemanning nog tevergeefs gedurende 24 uur lang, de netten trachtte vrij te krijgen van de olie. Op een zelfde ogenblik kon een ander kustvaartuig maar 4 slepen doen in plaats van de normale 10 en moest eveneens naar binnen komen met bezoedelde netten nadat de laatste sleep over boord gezet werd. Nog een ander vaartuig heeft reeds zes stellen netten aan de kant mogen zetten. Zelfde netten werden in een detergentsap gedurende 5 uur afgekookt, maar nog altijd zijn de bezoedelde netten niet volledig vrij van de olie. Het besluit van deze vissers is ten slotte dat ze elders anders zullen moeten gaan vissen. Ook te Frasersburgh is men niet te spreken over olie, maar dan over de oliewinning in de Noordzee van de boortorens en booreilanden. Een kustvaartuig kwam binnen met zware schade aan de netten als gevolg van het opvissen van schrootafval en blikken platen van verscheidene m2 groot. Men had 6 uur nodig om de netten aan boord te krijgen terwijl de landingsboom beschadigd werd. Door de Schotse redersfederatie werd klacht neergelegd en zal er een eis aan het kompensatiefonds voor vergoeding van de geleden schade gesteld worden. Dit fonds betaalt echter slechts de schade aan de netten uit, maar het visverlet en andere boordschaden komen niet in aanmerking. Het is begrijpelijk dat de kustvisserij, die het voornaamste slachtoffer is van het over boord zetten van allerlei schrootafval door de booreilanden, tenslotte haar geduld begint te verliezen.

EEN VETERAAN-VISSERSVAARTUIG OP DE SHOW TE ABERDEEN

Ter gelegenheid van de visserijtentoonstelling die zal gehouden worden te Aberdeen van 14 tot 18 juni, zal men de gelegenheid krijgen, de thans oudst gekende veteraan uit de visserij te bezoeken. Het gaat hier om de, nochtans niet meer aktieve „Westward-Ho". Deze „smack", bij ons beter gekend en in herinnering te brengen als „smik" werd in 1884 gebouwd en eindigde de visserij in 1945 op het einde van de IIde wereldoorlog. Het 82 Brt vaartuig werd nooit gesloopt en na enkele jaren van opliggen hersteld. Het vaart nu nog altijd met behulp van de zeilen, terwijl toch een kleine hulpmotor toegevoegd werd om in de haven te kunnen manoeuvreren en aanleggen. Hoe een vissersvaartuig in 1884 gebouwd werd en met welke primitieve middelen men toen de visserij met mankracht uitoefende, is toch wel het bekijken waard. Men verwacht dan ook heel wat bezoekers voor deze veteraan.

OOK VANDALISME IN BRITSE VISMIJNEN

Op klachten van vissers en losperseneel werd de viskade verboden voor het publiek te Withby. Dit was nochtans een voorname toeristenattractie voor de haven, maar ongekontroleerde vandalenstreken, losgooien van meertouwen, het in de kade werpen van bennen, losmateriaal en vistuig door vandalen, evenals het hinderen bij het lossen van de vis, hebben de verantwoordelijke autoriteiten er toe besloten, de kade te verbieden aan allen die er niet voor werkzaamheden noodzakelijk zijn. Ook hygienisch gezien besliste men dat het beter was, de toeristen, de groepen en personen vreemd aan de werking van de vismijn, niet meer binst het lossen en de verkoop toe te laten. Hierbij komen er ook klachten over het verdwijnen van bepaalde voorwerpen en zaken.

Ook hier zou men dit moeten doen, maar daarover is al veel geblaat, maar weinig positiefs verricht.

Nederland

PRIJZEN VOOR BEST VERZORGDE VIS IN NEDERLAND

Het Produktschap voor vis en visprodukten reikte verleden week zaterdag aan 8 rederijen, prijzen uit voor de beste verzorgde vis.

Dit is iets dat wij hier aan onze kust niet kennen en dat toch wel navolging zou mogen verdienen. Alle maatregelen en voorzieningen genomen om goed verzorgde vis aan wal te brengen, zijn in feite op hun plaats. In Nederland krijgen niet alleen de rederijen een geschenk, maar eveneens de schipper en de bemanningsleden. Dit gebeurde volgens de grootte van het vaartuig en het aantl ingezette bemanningsleden. Ter gelegenheid van deze prijsuitreiking sprak de voorzitter van het Produktschap, de heer De Jong, een rede uit over de huidige toestand in de visserij en bevestigde zijn geloof in de toekomst van de Nederlandse visserij. Over de prijsnoteringen van 1977 was hij niet ontevreden, maar hij wees toch op de geringe resultaten die uit de samenwerking met de E.E.G. voortvloeien. Volgens spreker mag 1977 toch geen slecht jaar genoemd worden. Voor de onderscheiden rederijen sprak de hr C. Den Dulk uit Katwijk. Hij zag, als rederij, de toestand niet zo geruststellend in als de heer De Jong het deed, terwijl hij zich aan geen voorspellingen wenste te wagen, alhoewel hij toch ook nog zijn geloof in de toekomst van de Nederlandse visserij bevestigde.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Frankrijk

SPANJAARD OPGEBRACHT IN FRANKRIJK

Het lijstje van de opgebrachte illegale Spaanse vissers in Frankrijk wordt altijd langer .Dit gebeurde nu met het Spaans vissersvaartuig „Iparraguire" die, liefst 120 mijl binnen de Franse 200 mijlszone, ten westen van het eiland Yeu en ten oosten van het eiland Bell-Ile, door een Frans patrouillevaartuig gevat werd. De Spaanse schipper kon geen vergunning voorleggen en werd dan ook opgebracht naar Saint-Nazaire, waar onder meer een kleine duizend kg. vis aangeslagen werd. Er worden een bepaald aantal vergunningen aan de Spanjaarden uitgereikt om in de Franse wateren te vissen, maar heel wat Spanjaarden mengen zich tussen de vaartuigen die over een vergunning beschikken.

INCIDENTRIJKE JACHT OP GESTOLEN ZEILER

Een koppel uit Parijs had in de Franse haven „Trinité-sur-Mer" een zeiler van 12 meter gestolen en stiekem de haven verlaten. Op klacht van de eigenaar ging de zeepolitie en de douane op verkenning in de Golf van Morbihan waar de zeiler ontdekt werd ter hoogte van „Etel".

De zeiler ging echter niet in op de verzoeken van de zeepolitie en de douane om terug een Franse haven aan te doen. Hierop werd een gewapende vedette van de douane naar de plaats gestuurd, maar ook aan de verwittigingsschoten werd op de zeiler geen gevolg gegeven.

Gezien de zeiler weldra de territoriale wateren zou verlaten, werd aan de eigenaar gevraagd of hij geen bezwaar had tegen een werkelijke beschieting van zijn yacht.

Gezien de eigenaar hiermede akkoord ging, werd op de zeiler geschoten en kon deze aldus opgebracht worden. Het koppel uit Parijs werd in de gevangenis gestopt.

Volgens een eerste ondervraging was hun inzicht het vaartuig, dat een waarde had van bijna 3 miljoen B. fr. voor een prijsje in Portugal te verkopen.

MAZOUTBOLLEN OP DE STRANDEN VAN CALAIS

In het Nauw van Cales werd verleden week de aanwezigheid vastgesteld van een groot aantal mazoutbollen waarvan men onwetend is over de afkomst. Een gedeelte van deze geklonterde olieprodukten is op de stranden van Calais terecht gekomen waar de diensten van de burgerbescherming overgegaan zijn tot het opkuisen en afvoeren. Sommigen brengen dit feit nog altijd in verband met de olieramp van de „Amoco-Cadiz". Door de overheid werd echter de oorzaak noch de vervuiler vastgesteld.

DE GROTE FRANSE VERVUILERS GAAN ONGESTOORD VERDER

Niettegenstaande een veroordelend vonnis, gaan de grote Franse vervuilers, onder wie de industriereus „Than et Mulhouse" ongestoord verder met het lozen in de Seine en Seinebaai van ontzagelijke hoeveelheden scheikundige afvalstoffen. Meer nog, zo er in de laatste trimester van 1977 zowat 445 duizend ton phosfaatgypsen in de Seinebaai terechtkwamen door „Than et Mulhouse" was dit voor de eerste trimester 1978 tot 570 duizend ton gestegen en dit niettegenstaande een veroordeling door de rechtbank. De „Than et Mulhouse" evenals de andere fabrieken, voelen zich sterk door de steun van de syndikaten die zich hardnekkig gekant hebben tegen een eventuele sluiting der bedrijven en hiervoor bereid zijn harde middelen te gebruiken .Typerend in deze gevallen van lozing van afvalstoffen is onder meer, dit van de papierfabriek van Alizay. Daar werd een zuiveringsstation gebouwd voor 80 procent gesubsidieerd door de Staat. Dit zuiveringsstation wordt echter niet in werking gesteld door de fabriek omdat het onderhoud en de bezetting hiervan ongeveer 50 mil-B.fr. per jaar zou kosten. De fabriek verkiest liever jaarlijks 28 miljoen B.fr. aan lozingsrechten aan het beheer van de Seinebaai te betalen. De vissers van de Seinebaai blijven hiermede het voornaamste slachtoffer van de onwil van de grote vervuilers, op wie een uitspraak van de rechtbank geen effekt heeft door een voorlopige schorsing van de toepassing hiervan.

FRANKRIJK WENST VLOOT TE BOUWEN VOOR BESTRIJDING ZEEVERVUILING

Op de werven van Duinkerke zou men klaar zijn met een projekt om 'n fabriekschip te bouwen dat zou ingezet worden voor de bestrijding van de zeevervuiling. Hierbij komen dan nog twee slepers, vlottende afsluitingen en een catamaran-vaartuig. De uitvoering van dit projekt zou 20 maand in beslag nemen. Dit alles is in de eerste plaats een gevolg van de zware olieramp met de „Amoco-Cadiz". De 2 sleepboten met de rubberen vlottende afsluitingen op sleeptouw, zouden in vorm van een „V" rond de oliemassa varen en deze dus opslepen, zodanig, dat de olie naar het achterste punt van de „V" zou gestuwd worden, waar deze koncentratie opgepompt zou worden door het fabrieksschip, die dan op zijn beurt de opgepompte olie in kleinere tankscheepjes zou overpompen. Deze laatste zouden de olie naar de raffinaderijen brengen. De gezamelijke kost voor de uitvoering van dit projekt wordt geschat op 1,4 miljard B.fr. Er zou ook een helikopter aan boord van het fabrieksschip zijn om zware olievlekken op te sporen. Het olieschip zou 2000 ton per uur kunnen oppompen en 20 duizend ton kunnen stockeren.

Het is duidelijk dat dergelijke operatie slechts bij redelijk goed weder zou kunnen uitgevoerd worden.

Ierland

IERS VISSERIJ-PROTEST TEGEN EVENTUEEL SPAANSE E.E.G.-TOETREDING

In de twee eerste weken van mei alleen reeds werden 7 Spanjaarden in Ierse wateren opgebracht wegens illegaal vissen. De Ierse 200 mijlszone is voor vissersvaartuigen waarvan het land niet tot de E.E.G. behoort, verboden, alhoewel veel Spaanse schippers zich daaraan niet houden. De pogingen ondernomen door Spanje om tot de E.E.G. toe te treden en die ondermeer door West-Duitsland en Groot-Brittannië gesteund worden, veroorzaken in Ierse visserijkringen een bepaalde onrust. Men wijst er daar inderdaad op, dat Spanje op zijn Noorden Westkust van de Atlantische Oceaan, zowat over 1400 vissersvaartuigen beschikt die, in geval van toetreding, tot de E.E.G., geschikt zijn om tot in de Ierse wateren te komen vissen. In zelfde kringen vreest men dat Spaanse toetreding tot de E.E.G. binnen een 3-tal jaren tot de mogelijkheden behoort.

IERS MAKREELPROJEKT

Door de afwezigheid van haring krijgt de makreel meer belangstelling .Het is om deze reden dat in Ierland proeven uitgevoerd werden met 6 vaartuigen op de makreel tot op de 100 vademlijn. Deze proeven gebeurden op de Labadie Bank, oostwaarts van Castletownbere en zuid en zuid-oost van de Smalls. De resultaten waren bijzonder goed en van Castletownbere werden onder meer 12 duizend bakken gelost en door een Bulgaars vaartuig overgenomen. Verrassend was ook wel het feit dat de makreelvangsten veel haring als bijvangst telden.

IERSE MINISTER MAANT TOT VOORZICHTIGHEID IN NIEUWBOUW

De Ierse minister van visserij, de heer Lenihan, heeft voorgesteld, liefst zo voorzichtig mogelijk te zijn met investeringen in nieuwbouw en in verwerkingsbedrijven zolang de nieuwe visserijreglementering voor de gemeenschapswateren nog niet volledig gekend en door de leden aanvaard is. Dit is niet in bijzonder goede aarde gevallen, vooral dan bij de scheepswerven die voor het ogenblik toch nog over een goed orderboek beschikken. De Ierse scheepskringen wijzen er op dat de Ierse visserij beter dient uitgerust in de eerste plaats om de moderne en grote schepen van de andere lidstaten van de E.E.G. het hoofd te kunnen bieden, tevens omdat het totaalkwotum aan Ierland toegekend een uitbreiding van de Ierse vloot mogelijk maakt. Men neemt neemt minister Lenihan zijn uitspraak kwalijk en wantrouwend tegemoet. Nochtans liet minister Lenihan zich op een andere gelegenheid zeer optimistisch uit in verband met de toekomst van de Ierse visserij. Dit gebeurde op de prijsuitreiking voor de beste visschotel ingericht door de scholen. Daar zegde hij onder meer, dat het resultaat van de E.E.G.-besprekingen te Brussel zeer gunstig zal uitvallen voor de uitbouw en de toekomst van de Ierse visserij. Op dezelfde bijeenkomst werd eveneens gewezen op het belang van het zoeken naar afzetgebieden in het buitenland voor de vis ,zowel vers, diepgevroren of verwerkt. De minister voorzag eveneens dat altijd meer verse vis beschikbaar zou worden voor verwerking en dat men hier in het bijzonder mede rekening zou houden.

Duitsland

WEST-DUITSE REDERIJ ZOEKT BELANGEN IN KANADA

De grote West-Duitse rederij en verwerkingsbedrijf « Nordsee » zoekt belangen in Canadese rederijen en verwerkingsbedrijven. Aldus werd aan een rederij uit Newfoundland, de « Ocean-Harvesters » een bod gedaan voor een aandeel die het de « Nordsee » zou mogelijk maken een zekere invloed te verwerven. Het zou hier gaan om een kapitaal van 1,3 miljard B.F. Daar tegenover staat echter de stelling van de Canadese minister voor visserij Romeo Leblanc die geen voorstander is om de Canadese uitgebreide 200 mijlszone te zien bevissen door buitenlanders onder Canadese vlag ! Het is ook de reden waarom de Canadese minister tegen gemengde maatschappijen is. Het Canadees rijk vispontentieel zou op deze manier toch weerom door buitenlanders uitgebaat worden, aldus Leblanc.

DENEMARKEN

VISSERIJ-TENTOONSTELLING EUROFISH TE KOPENHAGEN

Van 26 juni tot 1 juli 1979 zal de Eurofish-visserijtentoonstelling in Denemarken in de „Centra-Bella"-hallen van Kopenhagen doorgaan. Deze tentoonstelling wordt om de 2 jaar gehouden en ging in 1977 te Halifax in Canada door. Daar werd deze bezocht door 25 duizend personen uit 41 verschillende landen, terwijl er 187 standen te bezichtigen waren uit 14 landen. Men verwacht een nog groter sukses te Kopenhagen omdat men zich hier in het centrum bevindt van de West-Europese visserij met grote visserijnaties zoals Denemarken, Noorwegen, West-Duitsland, Groot-Brittannië en Frankrijk.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Enkele weetjes :

Weet U dat men in Hongkong per inwoner 49 kgr vis verbruikt per jaar ? Dat de Japanners gekend als grote visverbruikers slechts aan 36 kg per kop komen ?

Dat in de uitvoer van visprodukten in Indië, de garnaal diepgevroren voor 90 t.h. van de waarde voorkomt ?

Dat Canada een plan ontworpen heeft voor de bouw van een vissershaven met aanhorigheden voor 350 vissersvaartuigen waarvan velen meer dan 60 meter lang ?

Dat de aanleg van deze «Vancouver-haven» in Brits-Columbia zowat 7 miljard B. Fr. zal kosten?

Dat de Britse hektreilers «S. Forester», een 54 meter diepzeetreiler, een maand geleden, het Brits brutobesommingsrekord herhaalde met 5,8 miljoen B. Fr. door de verkoop van 3.800 bennen vis van 50 kgr ?

Dat dit vaartuig hiermede zijn eigen voorgaand rekord ter zake versloeg met..... 1.500 B. Fr. ?

Dat Indië, 100 nieuwe treilers aan zijn vloot zal toegevoegd hebben in de periode 77-78 ? Dat hiervan 70 uit het buitenland zullen komen en 30 op eigen werven gebouwd ?

Dat Indië een bezoek kreeg van een Spaanse missie die aanbood deze nieuwe moderne vissersvaartuigen te helpen bouwen ?

Dat Nederland, Denemarken en Noorwegen buitenlandse orders voor nieuw te bouwen vissersvaartuigen op zak steken, maar nog niet gehoord van België ?

Dat de Derde Zeerechtkonferentie reeds 4 jaar duurt en 7 zittingen telt ?

Dat het einde van deze 3e Zeerechtkonferentie nog niet in het zicht is ? En wat kost dit niet aan de gemeenschap ?

Dat bij de stichting van de UNO 58 staten aangesloten waren die er nu 145 geworden zijn, en dat honderden besluiten van de 3e Konferentie op het Zeerecht de 2/3 van de stemmen van de aangesloten staten dienen te verkrijgen ?

Dat men de Indische vloot schat op 200.000 niet gemotoriseerde en 12.000 gemotoriseerde vissersvaartuigen ?

Spanje

SPAANSE HULP AAN DE VISSERIJ

Voor 1978 voorziet Spanje verscheidene tussenkomsten voor de visserij waarvan de cijfers ons nogal groot voorkomen. Aldus wordt een krediet van 1,76 miljard B. fr. voorzien voor de visserijsektor waarvan het leeuwenaandeel voor nieuwbouw ! Een subsidie van 1,8 miljard B. fr. wordt verdeeld om de verhoogde aanschaffingskosten voor brandstof te bestrijden ! Voor een herstrukturering in de vissektor voor meer efficiëntie wordt een bedrag van 350 miljoen B. fr. voorzien. Verder worden nog kredieten voorzien voor visserijprogrammas en voor de ontwikkeling van de visfarmerij.. Hiervoor is samen 365 miljoen B. fr. voorzien en daarenboven nog 125 miljoen voor de uitbouw van de beschermingsvaartuigen.

In België is voor de visserij die een bron is van deviezenaanvoer, niets voorzien.

Italië

ONVERANTWOORDELIJKE STAKING IN ITALIE

In Italië heeft men op 28 mei een staking ingericht van alle vuurtorens en alle radio's die de zeeberichten doorgeven. Er was dus geen enkele radiosignalisatie op zee en de vuurtoren en lichtbakens waren buiten werking gesteld, als gevolg van een eisenprogramma vanwege het bedieningspersoneel. We menen dat er toch grenzen zijn aan bepaalde voorgenomen stakingen en dat het stakend personeel hier in feite blijk heeft gegeven van totale onverschilligheid wat de veiligheid van zoveel zeevarenden betreft. Voorwaar een staking die een Overheid die zich zelf respekteert niet zo maar mag laten voorbijgaan en een disciplinaire aktie of een aktie voor de rechtbank is hier zeker op haar plaats.

ITALIE VERTROUWT NEDERLANDSE HANDEL NIET MEER

Knoeierijen bij de visexport

Wij lezen in «De Stem» Nederlands dagblad van 31 mei 1978.

De Nederlandse export van diepgevroren vis naar Italië ondervindt momenteel grote moeilijkheden omdat de Italianen er achter zijn gekomen dat in ons land op grote schaal geknoeid wordt met uitvoerdocumenten.

Dat kan omdat het Produktschap voor Vis en Visprodukten aan afgelegen controleposten blanco zgn. «certificates for deep frozen fish» (een soort gezondheidsverklaring) afgeeft, die wél al gestempeld en ondertekend zijn.

De bonafide vishandel vindt het nu welletjes. Bij «hun» grensovergang Vipiteno worden de problemen steeds groter.

Italiaanse veterinaire keurders vertrouwen aan de grens geen enkel Nederlands document meer. Zij willen de lading zien, ook al staan er bij wijze van spreken 35 stempels op het formulier. Dat heeft tot gevolg dat een 20-tons vrachtwagen zo beladen moet worden dat er maar 8 ton lading in kan. De concurrerende Denen zijn hierbij de «lachende derde».

Volgens Kees Mackaay, directeur van Interfrigos in Badhoevedorp, een van de grote visexporteurs naar Italië, wordt in Denemarken bij het inladen de lading zeer scherp gecontroleerd, in tegenstelling tot ons land.

Makaay kan niet begrijpen waarom het Produktschap zo zorgeloos omspringt met de certificaten.

Begin deze maand liep een visgroothandel uit Den Helder door een tip aan de Italiaanse douane tegende lamp. Vrachtwagen en lading worden in beslag genomen. Volgens het certificaat zou de wagen vol zitten met schilfilets, maar het bleek haai (moro) te zijn. Dat is een vis waar de Italianen erg dol op zijn, maar waarvan de invoer bijzonder moeilijk is vanwege het te hoge kwikgehalte van de vis. De importeur in Italië zit nu in de gevangenis. De Nederlandse exporteur zegt dat hij op verzoek van de Italiaan zijn wagen met haai heeft volgeladen.

Kees Mackaay gaat volgende week in Rome praten met de Italiaanse veterinaire dienst. Volgens hem distantieert het Produktschap zich en gaat de malafide handel gewoon door.

Voorzitter De Jonge van het Produktschap voor Vis en Visprodukten begrijpt niet waar Mackaay zijn verhalen vandaan haalt. «Klachten over blanco certificaten heb ik nog nooit gehoord. De vis gaat weg op certificaten en steekproefgewijze wordt er gecontroleerd».

Mackaay : «Mijn vader en ik zitten al heel wat jaartjes in het vak en hele «wagonladingen» vis gaan op blanco documenten de grens over. Ik beschouw dit als smokkelen. Het Produktschap doet niets. Wel moet ik elke keer 2,2 promille van het factuurbedrag betalen voor het certificaat. Tweemaal per week verstuur ik een partij van 95.000 gulden naar Italië, aldus Mackaay.

Ook de Keuringsdienst van Waren krijgt een veeg uit de pan. «Als er uit het buitenland een lading vis voor mij arriveert, dan moet ik dat melden. Ook in Nederland mag vis geen hoger kwikgehalte hebben dan 0,7 miligram per kilo.

Zonder kommentaar.

BRITSE DIEPZEEVRIEZER INGEZET OP GROENLAND-GARNAAL

De Britse diepzeevriezer « Goth » van deB.U.T.-rederij heeft enkele aanpassingswerken ondergaan om ingezet te worden op de garnaalvangst op Groenland. Deze grote treiler werd reeds met sukses ingezet op de makreelvangst op de zuidkust van Engeland, nadat het vaartuig vroeger goede resultaten op IJsland maakte. Thans wil men de garnaalvangst proberen in navolging van een andere diepzeetreiler van dezelfde firma, de «Ross Valiant» die echter in 1975 aan een rederij van de Faroë verkocht werd en die met sukses door de nieuwe eigenaars de garnalenvangst op Groenland uitoefent. De gevangen garnaal wordt onmiddellijk in bokken bevroren en er werd reeds een overeenkomst getroffen met Britse verwerkers voor de afname van de vangst. De diepvriezer « Goth » is een zeer recent vaartuig en nog maar 4 jaar oud. De firma B.U.T. tracht, door afwisselend op de makreel, onder vergunning op Noorwegen en nu op garnaal voor Groenland, het vaartuig op de visserij te houden.

KOMT ER EEN HARINGVANGSTVERBOD OP DE WESTKUST VAN SCHOTLAND ?

De E.E.G. overweegt ook een totaal haringvangstverbod op het vissen van haring op de Westkust van Schotland, terwijl eveneens de nog toegelaten haringvangst in Ierse wateren tot de helft zou herleid worden. De bekendmaking hiervan zou reeds op de bijeenkomst te Brussel van 19 juni gebeuren. Een bijkomend gevaar voor de Britten en Schotten ligt hier dan in een tegenmaatregel vanwege Noorwegen die dan maar de E.E.G.-visserij benoorden de 62° in Noorse wateren zou kunnen verbieden of drastisch beperken. Inderdaad mag Noorwegen nu een zeker kwantum Schotse haring vissen, hetgeen met de uitvaardiging van een totaal haringvangstverbod ten zeerste de Noorse belangen zou schaden. Volgens Schotse vissers zouden zij hierdoor niet alleen meer geen haring mogen vissen, maar terzelfdertijd de vangst op kabeljauw en schelvis in Noorse wateren aan hun neus zien voorbijgaan. Volgens zelfde woordvoerder zou een verbod op de haring van de Schotse Westkust slechts haalbaar zijn wanneer de haring terug in de Noordzee mag gevist worden. Op de 54 duizend ton Schotse westkustharing mochten de Britten (voornamelijk Schotten)er toch 39 duizend ton wegvissen. Het zou in ieder geval een gevoelige klap betekenen voor de vissers als dit kwotum nog moest wegvallen.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Het is niet veel bijzonders geweest deze week in die Oostendse vismijn. De aanvoer lag beneden alles en was bovendien zeer eenvormig. Vrijdag twee vangsten, maandag vier, dinsdag drie en woensdag twee. Een indrukwekkend aantal dus in het geheel. Een aanvoer die in hoofdzaak bestond uit heel kleine gul die een flauwe prijs kreeg. Flauwe prijs die al eens verantwoord was wegens de niet te beste kwaliteit. Kabeljauw was eveneens zeer goedkoop en kreeg amper tussen 3[illegible] en 42 F. Het kan trouwens niet veel anders gezien de lage prijs van de ingevoerde Deense kabeljauw. Voor schelvis lagen de prijzen hoger dan verleden week, grote sortering kreeg tussen 50 en 52 F, de andere sorteringen tussen 25 en 42F. Koolvis is in prijs gestegen en haalde tot 31 F.. Ook leng, bijzonder schaars evenwel, was meer gewild.

De tongen waren in veel geringere hoeveelheid aangevoerd, niet alleen omdat er weinig tongvangers aan de afslag waren maar ook omdat de vangsten sterk geslonken zijn. Bovendien gingen de prijzen op de woensdagmarkt voor sommige soorten nog gevoelig dalen waardoor bloktong, voor-kleine en driekwartsortering tot 20 F goedkoper was. Minder prettig voor de reders en bemanning van de O.114 die woensdag 4.400 kg tong loste.

De spanvissers blijven grote vangsten aanvoeren, de gulprijs blijft aan de lage kant. Gezien de hoeveelheid die gelost wordt en de dikwijls korte duur van de reis, blijven de resultaten renderend.

De garnaalvisserij blijft kleine vangsten aanvoeren, een vijftal schepen bedrijven momenteel deze visserij. De garnaalprijs is al een stuk gedaald en varieerde tussen 119 en 238 F het kg.

OOSTENDE

VRIJDAG 2 JUNI 1978

KANAAL					
O.82	80	140	2920		670.497
NOORDZEE					
N.708-709		9	1000		1.021.480

MAANDAG 5 JUNI 1978

IJSLAND					
O.318	18	450	——		697.088
NOORDZEE					
O.141-O.369	14	1360	——		1.222.604
WEST					
N.736	3	120	——		180.708
N.719	7	405	——		538.080

DINSDAG 6 JUNI 197[illegible]

NOORDZEE					
N.3-O.279	8	1030	——		1.057.790
WEST					
Z.183	12	170	2240		578.437
MONKEY BANK					
O.232	14	290	——		359.750

WOENSDAG 7 JUNI 1978

O.114	18	8	5	4400	736.564
WEST					
O.123	8	325	——		404.440

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 1 JUNI 1978

	kgr tong	ben. vis	zee-dag.	Besom.
Z.596 We	1800	200	12	587.390
Z.315 No	2300	250	12	705.615
Z.576 Ka	2000	190	16	709.267
Z.162 Ka	3000	220	16	1.109.713
Z.554	250	10	2	44.760
Z.400	300	10	2	50.350
				2.901.709

VRIJDAG 2 JUNI 1978

O.317 IJsl			55	——	140.300
50 kisten rode poon					
2 st heilbot					
Z.201 Ku	250	10	1		62.690
Z.126 We	2500	140	13		567.418
Z.510 We	2700	80	10		668.385
Z.575 Kr	——	90	10		319.413
Z.536 Ku	100	——	1		20.280
Z.55 We	1200	40	8		282.930
Z.573 Kr	——	100	10		391.226
Z.445 Ku	100	——	1		23.540
Z.581 Kr	——	65	10		283.982
Z.481 Ku	250	10	1		47.115
Z.548 Ku	200	10	1		50.850
Z.551 Ku	750	10	1		43.580
				z	4.213.095

MAANDAG [illegible] JUNI 1978

Z.580 Ku	70[illegible]	125	12		347.380
Z.560 We	——	90	11		199.015
Z.431 We	1700	120	12		432.250
Z.570 Ku	900	35	6		263.400
Z.196 We	2000	130	14		943.820
					2.185.865

DINSDAG 6 JUNI 197

Z.12 Ku	1500	50	4		278.220
Z.578 Ku	1400	60	——		433.624
Z.568 Ku	300	130	——		297.960
Z.402 Kr	——	100	——		440.285
Z.600 Kr	——	75	——		349.810
Z.506 No	1600	230	——		752.000
Z.551 Ku	350	10	2		61.580
Z.400 Ku	200	5	1		44.990
Z.554 Ku	200	10	2		50.280
					2.708.749

WOENSDAG 7 JUNI 1978

B.5 No	1500	180	10		657.090
Z.525 We	2500	70	12		505.230
Z.536 Ku	250	10	2		62.570
Z.569 Kr	——	145	11		611.910
Z.564 We	2800	100	12		666.630
Z.30 No	1400	180	13		690.130
Z.519 We	1800	140	12		555.510
Z.481 Ku	300	10	2		50.480
Z.474 Ku	150	10	2		31.970
Z.201 Ku	300	15	2		62.660
					3.894.180

ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER/ FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten voor de week van 11 tot 17 juni 1978.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 4.15 8.35 11.05 15.40 20.45.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 5.15 8.15 11.15 14.15 17.15 20.15.

Op 11 juni bijkomende afvaart te 23.15.

Op 12, 13, 14, 15 en 16 juni bijkomende afvaarten te 2.15 23.15.

Op 17 juni bijkomende afvaart te 2.15.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Dagelijks te 1.45 6.00.

Op 12, 13, 14, 15, 16 en 16 juni bijkomende afvaart te 3.45.

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Dagelijks te 1.00 10.45 12.40 16.45 en 19.45.

Afvaarten te 0.20 9.20 12.20 15.20 18.20 21.20.

Op 12, 13, 14, 15, 16 en 17 juni bijkomende afvaarten te 3.20 6.20.

Afvaarten uit Folkestone :

Dagelijks te 19.00 23.30.

Op 11, 12, 13, 14, 15 en 16 juni bijkomende afvaart te 21.15.

VISAANVOER TE OOSTENDE

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
2-6	3		1.802.757			
5-6	5		2.798.070			
6-6	4		2.135.539			
7-6	2		1.236.414			
	14		7.972.780			

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

1- 6	3	313	35.674			
2- 6	6	6.322	457.846			
5- 6	8	17.337	5011187			
6- 6	2	335	21.452			
7- 6	7	28.718	1.506.867			

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

1- 6	1	121	22.627	187,—	187,—
2- 6	1	114	22.666	190,—	207,—
5- 6	2	124	19.474	154,—	159,—
7- 6	1	25	5.325	213,—	213,—

REDERS LEEST UW VAKBLAD

VORDAP
SCHEEPSSCHROEVEN
VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek
Oude Stationsweg 15
Zaltbommel Holland
☎ 00-31-4180-2654

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
☎ 00-31-1150-94117

Reparatie-werkplaats voor België
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7, Rupelmonde
☎ 031-752051 - 742051

(5723V)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis grote	
Schelvis midden	48.—51.60
Schelvis klein	40.—44.60
Kabeljauw	35.—37.20
Gul	30.60-34.—
Wijting	23.60-33.40
Schaat	73.30
Zeebaars	40.20-42.—
Leng	28.—31.60
Schartong	31.20
Heilbot	179.—
Koolvis	25.40-32.—
Hondstong	35.—45.60
Zeewolf	
Staart	

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	5-6-1978	6-6-1978	7-6-1978
Lappen		187 -192	181 -183
Grote		202 -211	195 -199
3/4		189 -191	169 -175
Blok		168 -174	143 -149
Voor-kleine		136 -137	114 -122
Kleine		129 —,—	111 -127
Slips			

Zeebrugge

Grote	190 -195	190 -193	186 -188
Blok	198 -210	199 -205	198 -200
Fruit	188 -207	192 -197	190 -194
Schone kleine	153 -167	142 -156	151 -156
Kleine	127 -141	126 -135	132 -135
Tout petit	109 -119	113 -119	112 -113
Slips	102 -107	102 -105	102 -104

Nieuwpoort

Tong I			
Tong II	180 —,—	176 —,—	183 —,—
Tong III	200 —,—	190 —,—	197 —,—
Tong IV	210 —,—	190 —,—	177 —,—
Tong V	190 —,—	190 —,—	136 —,—
Kleine	160 —,—	147 —,—	120 —,—
	112 -125	103 —,—	102 -120

PLADIJS

Oostende

	5-6-1978	6-6-1978	7-6-1978
Grote		23,——,—	
Grote iek		19,60—,—	
Kleine iek		24,40—,—	
Derde slag		25,20—,—	31,80—,—
Platjes			18,20—,—

Zeebrugge

I	33,—34,—	28,—35,—	31,—33,—
II	29,—30,—	29,—32,—	30,—32,—
III	27,—37,—	27,—28,—	25,—28,—
IV	17,—18,—	20,—22,—	18,—20,—
V			

Nieuwpoort

Moeien			
Grote pladijs	34,——,—		26,——,—
Platjes	42,——,—		20,—30,—
Drielingen	18,—25,—		20,——,—

NIEUWPOORT

DONDERDAG 1 JUNI 1978

Kustvisserij

N.788	14.721
N.349	10.875
N.700	10.078

VRIJDAG 2 JUNI 1978

N.470	154.475
Z.505	255.699
N.700	5.174
N.88	19.154
N.1	16.646
N.349	6.698

Eén vangst van een Westvisser, één bokker en vier kleine kustvissers stonden op de vrijdagmarkt met alles samen 6.300 kg vis, met inbegrip van 2500 kg tongen. De rare vis, was er slechts in beperkte mate. Grote tarbot kreeg 230 F, klein 150 F de kg. De tongprijzen kenden een inzinking, vooral de 4e en 5e soort. Volgende prijzen werden gegeven : de grootste soort 180-184, de 2e 192 tot 200, de 3e 184 à 194, de 4e 144 à 154, de 5e 125 à 130 en de kleine tongen 110 à 113 F. Alle andere gewone vis. was er slechts in kleine hoeveelheden. Een paar bennen moerroggen kregen 3200 F de benne en voor de tilten werd 3000 F gegeven. Waar de temperatuur omhoog is geschoten, krijgen de visprijzen de weerslag, maar in omgekeerde zin. Het eindcijfer was 457.846 F.

MAANDAG 5 JUNI 1978

Z.550	63.073
N.590	178.438
N.723	197.181
N.1	10.572
N.349	12.107
N.700	10.385
N.788	12.498
N.88	16.933

Op de maandagmarkt werd 17.300 kg vis verkocht, waarvan de grootste pak gullen waren. Tongen waren er bitter weinig, op en top : 600 kg die van 160 à 210 F de kg verkocht werden. De kleinste soort 120 F. Rare vis was er slechts in beperkte mate. Op grote wijting werd er heel luid geroepen en dit aan 2550 F de benne. Kleine wijting vn 710 à 1100 F de benne, volgens kwaliteit. Zeehonden 1300 F, speerhaaien 1400 F de benne. Platvis was er ook bitter weinig en dit ging weg aan ongeveer 40 F de kg. Kabeljauw 2400 en 2700 F, gulsoorten van 1500 à 1100 F. De voorkleine van 900 à 1050 F. Rogsoorten, kwamen tegen de 65 F, maar van alle vangsten waren er slechts kleine hoeveelheden, zodat ze gemengd verkocht werden. Tongscharren waren ook niet in trek en de drie soorten kregen dan ook maar 60, 35 en 22 F de kg.

Het eindcijfer gaf 501.187 F.

DINSDAG 6 JUNI 1978

Kustvisserij

N.1	9.936
N.788	11.516

WOENSDAG 7 JUNI 1978

Z.16	1.064.746
N.759	254.700
N.761	137.126
N.349	11.404
N.1	7.751
N.700	12.916
N.88	18.224

De woensdagmarkt kreeg 28.700 kg vis te verwerken. De Z.16 had 6.700 kg tongen, wijl de andere vaartuigen de gullesoorten losten. Er was heel wat keus van tarbot en grieten en andere varia. De tongen kregen de volgende prijzen, de grootste 183, de 2e 196, de 3e 176, de 4e 134, de 5e 120 en de kleine tongen kregen 100 en 102 F. Kabeljauw 2400 F de benne. Gullen van 1600 à 1070 F. De voorkleine van 920 à 1080 F. Grote wijting van 1870 à 2300 F, kleine 1000 à 1240 F de benne. Weinig rogsoorten, die rond de 60 F de kg gekocht werden. Platvis van 25 à 30 F de kg. Speerhaaien 1400 à 1700 F. Zeehond van 1000 à1200 F. Robaard van 3? à 80 F de kg. Dit voor de woensdagmarkt met een eindcijfer van 1.506.867 F.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 9 JUNI 1978

NOORDZEE : Z.209/Z.509 (900 m., t.t.z. 20 kab., 120 shelfcod, 760 gul).

O.243/N.752 (700 m.).

KANAAL : Z.502 (5.000 tong, 40 vis).

WEST : Z.583 (2.500 tong, 110 vis, t.t.z. 50 gul, 30 platvis, 10 steenschol, 20 varia).

MAANDAG 12 JUNI 1978

IJSLAND : O.81 (660 m., t.t.z. 550 kab.-gul, 25 kools, 25 schelvis en totten, 50 bonen, 10 heilbot, 10 st. grote heilbot).

O.216 (250 m.).

KANAAL : Z.499, O.274, O.118, O.83 (1.000 tong, 170 vis : 20 staart, 15 gul, 20 meiden, 15 platvis, 10 zeehonden, 15 steenschol, 35 schotse schol, 40 varia).

WEST . N.579, N.597, O.229, N.736.

NOORDZEE : O.285/O.26, O.275/O.135, O.37/Z.62.

DINSDAG 13 JUNI 1978

KANAAL : O.33, O.134.

NOORDZEE : O.206/O.309, N.40/N.41.

WEST . O.66.

WOENSDAG 14 JUNI 1978

Vermoedelijk :

NOORDZEE : O.127/O.303, N.706/O.306.

WEST : O.128, Z.38.

REDERS
LEEST UW
VAKBLAD

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge		Nieuwpoort
	5-6-1978	5-6-1978	6-6-1978	6-6-1978	7-6-1978	7-6-1978	5-6-1978	7-6-1978
Tarbot : groot (123)		195 -208		200 -202		176 -188		220 —,—
middel (123)		131 -175		126 -146		130 -152	165 —,—	170 —,—
klein (123)		103 -121		111 -122		111 -125	120 —,—	110 —,—
Griet : groot (123)		95,—112		108 -115		99,—109	125 —,—	90,—125
middel (123)		85,—90,—		86,—100		76,—92,—		
klein (123)		68,—76,—		56,—72,—		56,—69,—		
Schelvis : groot								
middel								
klein								
Heek : groot								
middel								
klein								
Lom								
Leng			31,——,—					
Rog (I)		74,——,—		74,—78,—		74,—77,—	65,——,—	63,——,—
Keilrog (123)		76,——,—						
Rog (23)								
Tilten (23)		68,—69,—		65,—70,—		66,—67,—	65,——,—	55,——,—
Scherpstaart (23)		77,——,—		74,—76,—		62,—69,—	65,——,—	50,——,—
Halve mans (23)		57,——,—		49,—54,—		42,—44,—	65,——,—	40,——,—
Teelt (2)								
Katrog (2)		32,——,—		28,—32,—		24,—26,—		
Kabeljauw	30,60-41,—	53,——,—	29,—36,80	40,—43,—	36,20—,—	45,——,—	54,——,—	50,——,—
Gul (groot)	13,20-40,60	44,——,—	13,80-31,40	42,—44,—	20,20-35,60	31,—36,—	20,—30,—	20,—32,—
Gul (middel)		32,—38,—		26,—31,—		28,—30,—		
Gul (klein)		25,—31,—		20,—22,—		24,—26,—		
Hozemondhamme			100 —,—		122 -140			
Wijting : groot	28,80-45,60	40,—42,—	33,60-47,80	38,—42,—	25,20-45,50	36,—39,—	52,——,—	38,——,—
klein		14,—18,—		18,—20,—		16,—20,—	14,—22,—	14,—20,—
Schar	15,40-33,60	12,——,—	14,—31,60	12,——,—	14,—18,60	14,——,—	11,—25,—	15,——,—
Steenschol	24,—92,60	80,—83,—	13,—76,40	81,——,—		74,——,—		
Zeehaai	22,40-35,80	27,—37,—		28,——,—	40,——,—	28,—32,—	28,——,—	28,——,—
Hondshaai					9,80—,—			
Doornhaai								
Pieterman								
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekreeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal								
Schartong								
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk			14,20—,—					
Heilbot								
Koolvis								
Steur								
Zeewolf			43,40—,—					
Pollak			32,—37,60					
Zonnevis								
Koningsvis								
Vlaswijting								
Zeeduivel		55,—183						
Schotse schol								
Zeehond		16,——,—		16,——,—		18,—20,—	25,——,—	25,——,—
Bot							6,——,—	6,——,—
Rode Poon (robaard)		30,——,—		25,——,—		24,——,—	30,——,—	18,—40,—
Grauwe Poon (knorh.)		6,— 9,—		9,——,—		9,——,—	8,——,—	7,——,—
Rode Knorhaan								
Posten		9,—12,—		10,——,—				
Langoesten (midden)								
(klein)								

Lees "HET VISSERIJBLAD„

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 5 juni werd aangevoerd : Vanuit de Ierse Zee : 17.200 kg tong, vanuit de Noordzee 6.295 kg tong; 180 kisten tarbot en griet; 3.211 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 708 kisten wijting; 1.255 kisten schol; 71 kisten schar; 103 kisten makreel en 125 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per kg : Ierse zee tong : grote 13,44-13,28; grootmiddel 14.72-14,68; kleinmiddel 10.28-10.17; tong één 9,26-9.07; tong twee 8,50-8.31.

Vanuit de Noordzee : Tarbot 12,71-12,18; grote tong 13,58-13,19; grootmiddel tong 15.02-14.66; kleinmiddel tong 10.62-10.11; tong één 9,62-9,00; tong twee 8,39-7,98.

Per 40 kg : tarbot 400-149; griet 192-111; kabeljauw één 104-84; kabeljauw twee 122-54,80; kabeljauw drie 76-54.80; kabeljauw vier 70-43; kabeljauw vijf 60-45; schol één 90-77; schol twee 90-81; schol drie 80-72; schol vier 70-56; schelvis vier 96; wijting drie 45-37,60; makreel twee 43-21,60; schar 52-28; krab 33; wolf 84; rode poon twee 74-58; rode poon drie 42-28; steenbolk 25-24; mullen 104-80; haai 108-60; hammen met kop 120-76; leng 66.

De besommingen waren : KW 22 26.000; KW 24 21.700; KW 25 69.800 KW 45 69.800; KW 51 24.800; KW 55 23.200; KW 88 21.200; KW 13 10.300; KW 117 37.800; KW 137 21.400; KW 149 23.100; KW 152 13.200; KW 173 22.100; KW 175 56.600; KW 189 21.100; KW 206 28.600; KW 214 26.300; KW 221 20.800; KW 226 18.300; SCH 256 26.100; IJM 44 22.100; IJM 115 22.900; IJM 15.700.

Door 87 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd : 23.975 kg tong; 274.734,33, 15.04-7.57; 13.699 kg tarbot : 97.091, 13.08-4.05; 62.325 kg schol : 112.291, 2.48-1.21; 81.605 kg kabeljauw : 109.948,59, 4.85-1.03; 7.000 kg griet: 26.568,60, 5.19-1.78; 12.155 kg schar: 10.323,21, 1.09-0.89; 4.610 kg wijting: 5.506,05, 1,86-0.94; 1.020 kg harder: 307,15, 5,61-2.81; 157 kg tongschar: 576,07, 4.57-1.98; 212 kg hulleta : 1.167,42, 6,01-4.23; 136 kg honemand : 253,28, 1,88-1,86; 80 kg lang: 111,50, 1,41-1,38; 73 kg rog : 178,13, 2,45-2,13; 75 kg koolvis : 103.50, 1,70-1,30; 57 kg krabpoot 189,81, 3,53; 18.178 kg diversen : 122.638,16.

Aan de vrijdagmarkt van 2 juni werd er aangevoerd : 3.805 kg tong; 112 kisten tarbot en griet; 2.832 kisten kabeljauw; 587 kisten wijting; 1.037 kisten schol; 98 kisten schar; 240 kisten makreel; 2 kisten schelvis; 112 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kilogram : grote tong 13,59-13,27; grootmiddel tong 14.95-14.50; klein middel 10.55-10.20; tong 1 9.83-8.90; tong 2 8.41-8.03; tarbot 12.96-12.57; zalm 19.60-9.36.

Per 40 kilogram : tarbot 400-116; griet 215-72; kabeljauw 1 108-84; kabeljauw 2 122-90; kabeljauw 3 108-57; kabeljauw 4 84-55; kabeljauw 5 72-40; schol 1 100-69; schol 2 110-67; schol 3 93-63; schol 4 75-51; schelvis 4 96; wijting 3 52-34; makreel 1 51-47; makreel 2 38-21.60 makreel 3 22,80-19,20; schar 52-26; tongschar 235-96; rode poon 1 148-108; rode poon 2 92-57; rode poon 3 67-24; mul 264-244; steenbolk 33-32; poon 24; haai 114-78; krab 41-38.

Per stuk : haai 322.

De besommingen waren : 10 Texelaars maakten een bedrag van 130.000; KW 29 16.400; KW 145 12.800; KW 4 17.200; KW 185 26.800 VD 19 3.700; IJM 18 1.500; IJM 19 9.900; IJM 154 18.900; UK 7 11.300; UK 18 1.340; UK 20 2.300; UK 73 8.900; UK 138 18.800; UK 159 10.500; UK 234 1.700; Spanvissers UK 135 en UK 145 3.350; IJM 207 en IJM 209 11.100.

Aan de donderdagmarkt van 6 juni werd aangevoerd : 700 kg tong; 11 kisten tarbot en griet; 488 kisten kabeljauw; 195 kisten wijting; 235 kisten schol; 46 kisten schar; 107 kisten makreel en 108 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg : tarbot 13.43-13.14; grote tong 13.38-13.36; grootmiddel tong 15.10-14.95; kleinmiddel tong 11.36-10.78; tong één 11.43-9.64; tong twee 8.71-7.92; zalm 23-19.53.

Per 40 kg : tarbot 383-200; griet 232-160; kabeljauw één 132; kabeljauw twee 180-160; kabeljauw drie 142-120; kabeljauw vier 102-76; kabeljauw vijf 74-53; schol één 134-124; schol twee 128; schol drie 98-84; schol vier 74-67; wijting drie 65-43; schar 68-43; makreel één 65; makreel twee 62-45; bot 29-24; rode poon twee 148; rode poon drie 63; poontjes 25-23; horsmakreel 7,60-5,60; mullets 286.

De besommingen waren : KG 9 1.240; OD 6 10.100; UK 17 en UK 18 13.400; UK 23 14.500; UK 135 en UK 145 13.300; UK 137 13.600; UK 234 6.900; VD 19 5.300; VD 20 1.400; WR 123 1.900; YE 25 1.250; IJM 18 1.520.

Aan de woensdagmarkt van 31 mei werd aangevoerd : 500 kg tong; 5 kisten tarbot en griet; 286 kisten kabeljauw; 103 kisten wijting; 114 kisten schol; 44 kisten schar; 9 kisten makreel en 73 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg : tarbot 12,80-12,50; grote tong 13.45 13.34; grootmiddel tong 15.14-14.90; kleinmiddel tong 11,48-11,25; tong één 11,33-10,58; tong twee 9,08-8.30.

Per 40 kg : tarbot 432-241; griet 234-161; kabeljauw één en twee 222-161; kabeljauw drie 122-102; kabeljauw vier 90-76; kabeljauw vijf 82-60; schol één 152-130; schol twee 142-128; schol drie 122-98; schol vier 71-58; wijting drie 68-46 schar 57-31; makreel twee 90-65; bot 27-25; horsmakreel 18-10.40; mullets 276-226; rode poon drie 83-43; steenbolk 40.

De besommingen waren : KW 221 14.500; KG 9 2.100; VD 19 12.500; VD 20 1.880; WR 13 1.280; WR 93 3.200; WR 123 1.460; YE 25 2.040; IJM 18 7.340.

KAART DER VLAAMSE BANKEN

Deze zijn opnieuw verkrijgbaar in de drukkerij van « Het Visserijblad », H. Baelskaai 30, Oostende.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 29 mei tot en met 2 juni
Door 87 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

23.976	kg	TONG	f	271.734,33	f	15,04—7,57
13.699	kg	TARBOT		97.091,45	f	13,08—4,05
62.325	kg	SCHOL		112291,60	f	2,48—1,21
81.805	kg	KABELJAUW		109.948,59	f	4,85—1,03
7.000	kg	GRIET		26.568,60	f	5,19—1,78
12.155	kg	SCHAR	f	10.323,21	f	1,09—0,60
4.610	kg	WIJTING	f	5.506,05	f	1,86—0,94
1.020	kg	HARDER		3.075,15	f	3,61—2,81
157	kg	TONGSCHAR		576,07	f	4,57—1,98
212	kg	MULLETS	f	1.167,42	f	6,01—4,25
136	kg	HOZEMOND		253,28	f	1,88—1,86
80	kg	LENG		111,50	f	1,41—1,38
79	kg	ROG		178,13	f	2,43—2,13
75	kg	KOOLVIS		103,50	f	1,70—1,30
57	kg	KRABPOOT	f	189,81	f	3,33
225.564	kg		f	651.756,85		

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

Momenteel zijn prachtige geplastifieerde visserijmappen verkrijgbaar (70 cm. × 100 cm.) in kleurendruk bij

Drukkerij P.V.B.A.
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST"

H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE - TEL. 059/70 77 13 - 14

Deze visserijmappen zijn ook verkrijgbaar door storting van de overeenstemmende prijs op postrekening 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust".

Het gamma omvat volgende mappen :

A. VISSERIJMAPPEN à 400 F. (B.T.W. inbegrepen)

NOORD-AMERIKAANSE VISSOORTEN
ZEEVIS
SCHAAL- EN WEEKDIEREN
SPORT- EN LIJNVISSERIJ

B. VISSERIJMAPPEN à 300 F. (B.T.W. inbegrepen)

KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE NOORD-ATLANTISCHE OCEAAN
ZEEDELICATESSEN

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd met 50 F. portkosten.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

REDERS !

VOOR DE SCHOONMAAK VAN UW SCHEPEN GEBRUIK

Hempels Verven

verkrijgbaar bij

S.C.A.P.

H. Baelskaai 27, Oostende – Tel. 70 29 51

VOOR ROMP : ONDER WATER

HEMPELS PLATIN PRIMER **130 - 136 en 146 F. per Kg.**

HEMPELS ANTIFOULING **142 en 210 F. per Kg.**

VOOR ROMP : BOVEN WATER
DEKHUIZEN, DEKKEN, MASTEN, SCHOTTEN, MACHINEKAMERS, enz.

RED LEAD **169 F. per Kg.**

HEMPALIN UNDERCOATING **145 F. per Kg.**

HEMPALIN GLOSS ENAMEL
alle kleuren **167 F. per Kg.**

VOOR VISRUIM :

SPECIALE WITTE VERF **89 F. per Kg.**

B.T.W. niet inbegrepen



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 192.29

■

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

■

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

■