

het visserijblad

Vrijdag 23 maart — Nr. 11

EUROPESE VISSERIJCONFERENTIE TE HULL

Verleden week vrijdag begon te Hull een groots opgezette visserijconferentie waarop 250 vertegenwoordigers uit de 9 EEG-landen werden verwacht.

Grote affiche voor deze conferentie waren de namen van 2 grote Europese hoofdrolspelers: de E.E.G.-verantwoordelijke voor de visserij Finn Olav Gundelach en zijn opponent mr. John Silkin, Groot-Brittannië's minister van Landbouw, visserij en voedselvoorziening.

Een eerste tegenvaller was de plots opgestoken sneeuwstorm, waardoor tal van deelnemers, ziek en geradbraakt, uren te laat met de ferryboot aankwamen, terwijl vele Engelse vertegenwoordigers werden opgehouden door treinvertraging, daar de helft van het Engels spoor door sneeuw was geblokkeerd geraakt.

Een tweede tegenvaller was de schamele voorbereiding van de conferentie, waardoor iedereen weinig meer kon of mocht doen dan zijn afgezaagd standpunt uiteenzetten, zonder poging of kans de tegenstrijdigheden te kunnen verzoenen.

Het zal o.i. dan ook niet verwonderlijk zijn dat de eerder bescheiden bijeenkomst te Dublin — van de producentenorganisaties — uiteindelijk veel nuttiger en met beter resultaat zal blijken uit te vallen dan deze internationale visserijconferentie, die als titel droeg «De Europese gemeenschappelijke visserijpolitiek voor de tachtiger jaren».

De beide ere-genodigden zouden, elk op hun manier, pleiten voor het slopen van die enorme muur van wantrouwen en onenigheid die binnen de EEG is gerezen en waardoor een gemeenschappelijk akkoord nog steeds niet is kunnen bereikt worden. Alle twee hielden ze een pleidooi voor een gemeenschappelijk optreden ter bescherming van de visstapel en voor meer wetenschappelijk onderzoek.

NATIONAAL EGOISME

Reeds in zijn inleiding waarschuwde voorzitter Prescott, Engels lid van het Europees parlement, dat er geen beleid te verwachten is, zolang er geen oplossing wordt gevonden voor de betwistingen inzake beschermende maatregelen.

Gundelach repliceerde echter dat de maatregelen, die sommige landen individueel dreigen te zullen nemen, slechts een dekmantel is om nationalistische belangen te kunnen verdedigen. Volgens hem zijn het vooral deze unilaterale beslissingen die een algemeen wantrouwen hebben geschapen, dat momenteel als een wolk boven de EEG hangt en dat alle andere doelstellingen verduistert. Hij hoopte dat de gemeenschappelijke markt er zou in slagen een beleid te ontwikkelen waardoor nationale maatregelen zouden mogelijk worden, echter binnen het algemeen beleid. Hij liet niet mis-verstaan dat de 8 daartoe bereid waren, maar dat Groot-Brittannië blijft dwarsliggen.

John Silkin beweerde juist het tegenovergestelde en zei dat de EEG een algemeen beleid, waarbinnen Engeland (!) nationale maatregelen voorziet, tot op heden in de weg heeft gestaan. Hij meende de EEG te moeten waarschuwen voor haar koppigheid en liet begrijpen dat Engeland niet zal blijven wachten op een algemeen akkoord om de visstapel in de Britse wateren doeltreffender en definitief te beschermen.

(Vervolg blz. 2)

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. — 3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 133 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 —
B.T.W. 412.522.588 DIREKTEUR: PR. VANDENBERGHE

De verleende kredieten voor bouw van nieuwe vissersvaartuigen

Heden donderdag ontvingen de reders die in november van vorig jaar een aanvraag ingediend hadden voor de bouw van een nieuw schip, eindelijk een brief van de minister van Verkeerswezen, waarin hen het krediet wordt toegezegd.

Het is onze lezers bekend dat het technisch comité voor Scheepskrediet voor de kredietverleningen aan zeeschepen onder voorzitterschap van de heer Directeur Generaal Van Craeynest, reeds toen van oordeel was tot 85 t.h. krediet te verlenen, maar toch een onderscheid zou maken volgens het gevraagde procent van het krediet.

Uit dien hoofde werd aan de vijf reders die in totaal zes schepen bouwen een krediet toegekend van 80 t.h. à 3 t.h. aflosbaar in 15 jaar met Staatswaarborg.

Zij die meer willen bekomen dan 80 t.h., dus tot aan 85 t.h., moeten op deze vijf ten honderd meer, een interest betalen van tien ten honderd, het zij de actuele interestvoet van het N.M.K.N.

Ook hieraan wordt de Staatswaarborg verleend. De vier reders die de romp bouwen op de werven van Oostkamp, Belliard Murdoch en hun schepen laten afwerken met plaatsing van motoren, elektriciteit, houtwerk, enz..... bij S.C.A.P., zijn Leopold Neyt, de rederij «Bounty», De Rudder en Vanhove, Depaepe en Camiel Versluys en De Zwerver.

Aan de reders Vandembroucke en Schiltz bouwend op de werf Degraeve te Zeebrugge wordt ook een krediet van 80 t.h. verleend tegen een interest van drie ten honderd.

Uit dien hoofde komt dit niet alleen de werkverschaffing ten goede, maar zal de vloot in 1979 en 1980 toch van vijf nieuwe eenheden voorzien worden, wat een kleine verbetering zal zijn, aannemend de aftakking van een 40 tal schepen tijdens de jongste twee jaar.

EN DE VOZORPREMIE ?

Ook hier heeft de minister van Verkeer, daarin uitstekend door zijn kabinet en administratie voorgelicht, een belangrijke beslissing genomen voor het uitreiken van premies der 80 miljoen frank reserves van de VOZOR.

Jonge schippers en motoristen die een schip in België overnemen van een reder, zullen op de aankoop prijs van dit schip 25 t.h. als aanmoedigingspremie ontvangen met een maximum van 2,5 miljoen frank. Zij die in het buitenland een schip kopen zullen een aanmoedigingspremie ontvangen van tien procent op de aankoop prijs met een maximum van één miljoen frank.

Dit bedrag moet niet teruggegeven worden en vervangt de eventuele FEOGA premie bij nieuwbouw van vissersvaartuigen van 27 m.

Uit dien hoofde kan een jonge schipper of motorist die een bewijs van zeemanschap geleverd heeft, bij de aankoop uit het faillissement der Z.581, de O.181, O.180 en O.182 nut trekken en van dit geschenk gebruik maken met een maximum van 2,5 miljoen wanneer zijn aankoop prijs bv. ten minste tien miljoen frank bedraagt. Zo zijn de Z.589, de Z.581 en de drie schepen van de rederij Van Lul, wanneer ze door een niet reder, maar schipper of motorist gekocht worden, aan dit geschenk onderhevig. En er is meer.

Vaststellende dat er op die vaartuigen nog af te lossen kredieten zijn, van het N.M.K.N., dan zijn we overtuigd dat ook deze instelling dit krediet met de nodige waarborg door de nieuwe eigenaar zal laten overnemen.

(Vervolg blz. 2)

De verleende kredieten voor bouw van nieuwe vissersvaartuigen

Naar we uit bevoegde bron vernemen, staan op de schepen van de rederij Van Lul nog hiernavolgende kredieten af te lossen :

- O.181 : 1.309.000 fr.
- O.180 : 205.733 fr.
- O.182 : 206.500 fr.

Op de Z.581 van de rederij Degraeve is er nog een scheepskrediet af te lossen van ongeveer één miljoen frank.

Wat de eventuele inplanting voor een nieuwe motor betreft in een der schepen van de gefailleerde reders, kan bij aankoop van een nieuwe motor en plaatsing daarvan insgelijks op 8 à 10 jaar een scheepskrediet tegen de normale voorwaarden met Staatswaarborg verleend worden.

Wij menen dat de staat door enkele gegevens en het lofwaardig besluit van de minister van Verkeerswezen de reserven van de VOZOR op die wijze te gebruiken, een nieuwe aanmoediging betekent voor jongeren en voor hen die hun oud schip willen vervangen door een nieuw, het de gelegenheid is om jonge schippers ook reder te laten worden waardoor onze zieke visserij nieuw bloed krijgt, dat het zo nodig had.

— P. Vandenberghe

WATERMAKENDE BRITSE DIEPZEETREILER NIPT VAN ZINKEN GERED

Een watermakende Britse diepzeekreier werd op het nippertje van zinken gered. Het om hier om de 43 meter «Boston Beverley» uit 1971. Het schip kon met eigen pompen, binnendringend water niet meester en had zich langsheen het Oost-Duitse fabrieksschip «Jungle-Welt» gemeerd. Per radio werd om assistentie gevraagd die er kwam vanwege de Falmouth kustwacht. Zeven brandweermannen werden aan boord van de «Boston Beverley» gezet die 3 pompen in werking brachten. Het Britse zee-machtschip «H.M.S. Cuxton» verwoegde naderhand eveneens 't zinkende schip. Langzaam aan kon de «Boston Beverley» die reeds een bepaalde graad slagzij haalde, zich redden en kon het schip ten slotte gered worden. Naderhand werd uitgemaakt dat een rubber ventiel hegeven had waardoor veel water binnenstroomde.

Als men nagaat dat de veiligheid van een schip afhangt of kan afhangen van de slechte staat van

een rubber ventiel dan moet het bij ons toch uit de pen dat het hier om een gebrek aan zorg en onderhoud gaat. Als men rekening houdt dat hierdoor kapitalen van honderd en meer miljoenen kunnen verloren gaan, dan doet dit toch wel vraagtekens rijzen. En wat zal dit rubber ventiel niet kosten aan de rederij, kwestie van gebroken reis, of terugkeer naar de haven enz. ? We kunnen onze reders dan ook niet genoeg wijzen op het nut van een regelmatige controle en zorg over hun vaartuig en onderdelen. Stellen we maar eens voor dat dergelijk ongeval zich zou gemanifesteerd hebben ergens op een verre visserij en in slechte weersomstandigheden. Daar ware niet alleen het vaartuig verloren gegaan, maar zouden er wellicht mensenlevens te betreuren gevallen zijn.

Aan boord van de «Boston Beverley» was 14 man bezetting. De thuishaven van het vaartuig is Fleetwood.

DOLFIJN ZOCHT VERZORGING AAN BOORD VAN VISSERSVAARTUIG

Een Russische diepvriezer heeft een bijzonderheid op zee tegengekomen die wel het vertellen waard is. Het vissersvaartuig «Ar-damatav», dat zich in de zee van Okhotsk bevond bij de «Jurillen», vond het noodzakelijk om in een dode periode, de boeg en romp van het vaartuig, bij kalm weder, beter in de verf te zetten. Men zette een reddingsboot te water om de karwei op te knappen, toen een dolfin plots vergeefs pogingen aanwendde om zich in de boot te werken. Bij nader toezicht zag men het water rood gekleurd en een zware verwonding aan het beest, dat waarschijnlijk door een haai aangevallen was. Met heel wat moeite haalden 5 bemanningsleden

de dolfin, die 175 kgr woog, aan boord.

Iets waartoe het beest zich gewillig liet verleiden. Toen kwam de scheepsdokter aan de beurt die eerst de dolfin een inspuiting gaf, de wonde uitwaste en dichtmaaide. Enige tijd later werd het beest terug te water gezet, terwijl heel wat van zijn maatjes precies vreugdedansen rond de boot uitvoerden.

Men zegt dat de dolfijnen na de mens de meest ontwikkelde hersenen hebben van alle dieren. Men heeft zelfs eens gerapporteerd dat dolfijnen een zeeman van de verdrinkingsdood gered hebben door hem aan de oppervlakte te houden tot hulp kwam opdagen !

EUROPESE VISSERIJCONFERENTIE TE HULL

Spitsvondig was hij in zijn exposé over de historische rechten van de partnerlanden in de 50 mijl, die Groot-Brittannië voor zichzelf opeist. De minister gaf toe dat bepaalde landen op bepaalde visgronden rechten kunnen doen gelden omdat zij sinds honderden jaren deze visgronden bevissen, maar hij was van oordeel dat Engeland zelf binnen 6 - 12 of 50 mijl toch wel de meeste en grootste historische rechten mag doen gelden en derhalve preferentieel in de kwota moet delen. Dat is natuurlijk een visie welke wij niet delen, daar de Engelsen veel meer vis aanvoerden van IJsland en alle andere zeeën in het Noorden dan van in hun omgeving.

SOCIAAL ASPECT

Iedereen moest echter beamen dat de toestand in Grimsby en Hull betreurenswaardig is én voor de vissers, én voor de reders, én voor de aanverwante nijverheid. Tientallen diepzeetrawlers liggen op te roesten en de afgevoelde vissers leven van een armoesteun van 25 £ per week. De sociale toestand in de EEG is immers enorm verschillend van land tot land en in Groot-Brittannië worden werkloze vissers heel wat slechter betaald dan andere werklozen. België is het luilekkerland voor beroepsdoppers.

Gundelach meende zelfs dat hiervoor in de EEG geld moest voorbehouden worden om deze vissers financieel bij te staan en hen te helpen herscholen.

Veel industrie is er echter niet in de streek van Hull, waar men een werkloosheidspercentage meet van ca 20 t.h.

Een algemeen misnoegen en zelfs verbittering is vanuit dit oogpunt dan ook te begrijpen en we menen dat de EEG al heel wat minder weerstand zal ondervinden moest er financieel kunnen bijgesprongen worden én om de huidige armoede te lenigen én om nieuwe jobs te helpen creëren.

Men heeft er in Hull wél over gesproken zoals er reeds tientallen keren over gesproken is geworden in Brussel, maar met woorden hou je de mensen niet langer kalm. Er moet werkelijk iets gedaan worden wil men in Europa een chaos vermijden en tot een algemene consensus komen, waarbij uiteraard de voorwaarden van het Verdrag van Rome niet kunnen verkracht worden. We geloven nochtans niet dat de politici daarin gemakkelijk zullen slagen, terwijl enkele wijze mannen uit het bedrijf zelf ook al sterk uiteenlopende interesse hebben, waardoor het aan één zeel trekken al even utopisch blijkt. Uiteindelijk zal de een en de andere bepaalde rechten verliezen en sommige beperkingen moeten aanvaarden, maar wie het hardst op zijn kop zal krijgen, zal het meeste pijn hebben, zodat het «trekken en steken» nog niet van de baan is.

Ook in ons milieu ontbreekt het aan wijzen die de reders leiden in plaats van laten lijden. Buiten de huidige voorzitter van de Rederscentrale en een Jef De Roose te Zeebrugge, zien we niet in na het heengaan van een C. Menu, van een alom gekende heer R. Bauwens, wie het Belgisch beleid van uit reders-oogpunt kan steunen. De conferentie te Hull en zoveel andere, bewijzen dat we een gebrek hebben aan mensen die op hoger vlak, buiten onze kleine reders om, die moeten verdedigd worden, het belang van de Belgische visserij kunnen verdedigen.

— P. Vandenberghe

REDERS LEEST UW VAKBLAD

GENOEG MET SLOOPPREMIES!

Door de regering werd in de verlopen twee jaar ongeveer 60 miljoen frank besteed voor het slopen van oude vissersvaartuigen met voor gevolg dat weliswaar een 30-tal van die vaartuigen gesloopt werden maar de Belgische vissersvloot verder werd afgekamd, jonge schippers en bemanningsleden het bedrijf verlieten en zij die de slooppremie ontvingen, gezien hun schepen afgeschreven waren, er 'n gedeelte van naar de fiskus mogen afdragen, zodat deze gelden terug in de Staatskas terecht kwamen en die slooppremie grotelijks haar doel heeft gemist.

Wat anders ware het geweest, moesten zij die deze premie ontvingen verplicht zijn geweest, dit vaartuig te vervangen. De slooppremie zou dan kunnen aanzien geweest zijn als een soort feoga premie met een krediet van 80 th. à 3 th. interest van het N.M.K.N.

Dan zouden zoveel jongeren niet afgevloeid zijn naar andere bedrijven, de grote werkloosheid in die bedrijven vermeden en dan zou onze vloot werkelijk vlugger gemoderiseerd zijn.

In bepaalde rederskringen durft men het thans nog aan om aan te dringen opdat de 82 miljoen reserves van de VOZOR nog gedeeltelijk zouden aangewend worden om schepen te slopen.

Hier speelt weeral het eigenbelang van dezen die zulks voorstaan.

Het komt ons voor dat, als men werkelijk nog wil slopen, de tussenkomst van de NMKN met de waarborg van de Staat aan een interest van 3 th., meer dan voldoende moet zijn en het groot tijd wordt dat de

jeugd aangemoedigd wordt in het bedrijf te blijven.

Oostende bezit nog 59 schepen en straks zal deze vloot, zo deze van de rederij Van Lul verdwijnen, er nogmaals drie valabele eenheden verdwijnen. Wie dit niet wil zien, moet terecht gewezen worden. De vishandel, de visserij en de visnijverheid in België is al zoveel geslonken. Verlangt men misschien de ganse visserij door een kortzichtig gedoe naar de vaantjes te helpen.

Wij hopen dat de Hogere Overheid in die zure vraag naar het gebruik van de reserves van VOZOR voor verdere slooppremies niet meer zal bijten om een reder die zijn vaartuig of vaartuigen afgeschreven heeft, nog een mooi geschenk bij te geven.

Dat is niet wat men moet beogen met de modernisering van de Belgische visserijvloot, waar in andere landen alles in het werk gesteld wordt om die vloot te vernieuwen en de oude naar het buitenland te loodsen in plaats van op Staatskosten iemand een mooi pensioen bij te geven.

P. Vandenberghe

● **TE HUUR: GEMEUBELDE KLEINE** appartementen, studio's, kamers en **STUDENTENKAMERS**, douche, speciale winterprijs, nl. 2.000 fr. Z.w. « Mon Séjour », Londenstraat 8, Oost. Inl tel. (059) 50.19.71 - 80.27.52. (7116N-8199V)

DE HAVENUITBREIDINGSWERKEN TE ZEEBRUGGE

Donderdag 8 maart li. werd door de burgemeester van Knokke-Heist, in aanwezigheid van vertegenwoordigers van het Ministerie van Openbare Werken en van de aannemers een einde gesteld aan de opspuitingswerken op het strand van Knokke-Heist.

Deze werken vingen aan in juni 1977.

Knokke-Heist beschikt nu over een strandbreedte van 170 m bij hoog water, wat het opnieuw in een goede toeristische uitbatings-toestand brengt.

Bovendien worden vanaf het Van Bunneplein tot aan de Lekkerbek, ter hoogte van elke straat die loodrecht op de dijk komt, afwisselend houten hagen en rijs-hout geplaatst om de nadelige invloed van de wind te beperken.

Deze werken zullen beëindigd zijn tegen het paasverlof.

Ook de aanleg en het operationeel maken van de werkhaven, is reeds heel ver gevorderd.

Op maandag 26 februari 1979 kwam de eerste goederentrein met stenen uit Wallonië op het werktrein aan.

Dit werktrein dat volledig ope-

rationeel is, werd aangelegd voor het stockeren van de stenen, nodig voor de bouw van de dammen. Deze stenen worden zowel per spoor, per schip als per vrachtwagen aangebracht.

Het heeft een oppervlakte van 40 ha en het is uitgerust met 3 elektronische weegbruggen, waarvan er 2 voor het wegen van de ladingen van de vrachtwagens bestemd zijn. De derde weegbrug weegt de goederentreinen terwijl ze met een snelheid van 5 km per uur er over rijden.

Naast het werktrein, aan de zijde van Heist, werd een geluids-berm aangelegd.

De aanleg van de groenzones rond het terrein, o.a. op de geluidsberm, is eveneens gestart.

Wat de werkhaven betreft werd de bouw van de laatste dam, evenwijdig met de dijk, aangevangen. Deze werkhaven zal gebruiksklaar zijn tegen het einde van het jaar.

Tenslotte valt nog te vermelden dat op 2 april de bouw van de brug over het Boudewijnkanaal te Dudzele start. Deze werken vormen de eerste fase van de omleiding van de spoorweg naar Knokke-Heist.

De bevoorrading in brandstoffen Wil men Onafhankelijke Verdelers uitschakelen ?

We hebben in onze vorige nummers reeds gewezen op de grote wispelturigheid der brandstofprijzen.

Sedert een paar maanden is dat in België een spelletje van wettelijke, zelfs dagelijkse schommelingen, meer op dan af. En dan komt er dit nog bij en dat is, dat de voortverkopers op allerlei wijzen geboycotteerd, gelimiteerd of door de grote maatschappijen prijzen aangerekend worden, die deze zijn van de prijs aan de particulier, in zoverre, dat ze er geld moeten aan toesteken willen ze een klant niet verliezen.

Ook de onafhankelijke verdelers worden hier bij het oetje genomen en niettegenstaande ze over referentiecijfers beschikken van vele miljoenen liters, worden ze van het kastje naar de muur gestuurd.

Er is zelfs meer ! Om klienteel te vormen, vinden deze grote maatschappijen het middel om de grote verbruikers, zoals industrielen, reders van vissersvaartuigen, te leveren op voorwaarde dat ze een kon-trakt tekenen dat ze voor een jaar bij hen zullen voort blijven afleveren.

De onafhankelijken kunnen alleen brandstofprijzen aan uiterst DURE prijzen in de vreemde. In eigen land worden ze met of zonder de medeplichtigheid of laksheid van het ministerie van economische zaken eenvoudig niet bevoorraad.

Heden woensdag moesten deze onafhankelijken niettegenstaande

ze in de visserij de grootste leverancier zijn, zich wenden naar Rotterdam, waar men zo maar 1151 F per Ton boven het Belgisch officieel verkoopstarief vroeg voor een levering van drie miljoen liter.

Dit betekent dat de gasolie verwarming, welke thans 5,68 F aan de verbruiker kost, te Rotterdam kan afgehaald worden aan 1,28 F boven die prijs. Daaraan moet men het vervoer toevoegen welke op minimum 10 centiemmen per liter komt, zodat de voortverkoper hier 7,16 F per liter moet betalen om zijn klienteel te kunnen gerieven.

Dergelijke toestanden zijn alleen in ons land mogelijk.

De grote maatschappijen maken van de anarchie in Iran misbruik, om ook in ons land er een anarchie van te maken. De wettelijke zagezegde officiële prijzen der brandstoffen, kunnen voor gasoil niet toegepast, omdat deze maatschappijen de kleine verdelers alleen mazout afleveren aan de verkoopsprijzen voor de particulier.

Heden donderdag zijn deze prijzen opnieuw gewijzigd, zodat super essence 18 centiemmen vermindert in prijs en gasoil van 21 centiemmen verhoogt.

Naar we vernemen is beslist dat die prijs minstens voor één week stabiel moet blijven.

Wat daarna kan gebeuren, nu we sedert maanden regeringsloos zijn, weten we niet.

Vanaf heden zijn de brandstofprijzen dus als volgt vastgesteld:

	De prijs was zonder BTW	met BTW	zonder BTW en is vanaf 22-3-79	met BTW
Essence gewoon	14.86	17.24	14.42	16.73
Essence super	14.59	16.92	14.68	17.03
Gasoil diesel	8.80	10.21	9.01	10.45
Gasoil verwarming	5.47	5.80	5.68	6.02
Lichte fuel	5.41	5.73	5.62	5.96
Gasoil visserij	5.02	—	5.23	—

Voor de wisselbeker ere-directeur K.W. IBIS G. Cambier Interscolair zwemtornooi voor visserijscholen

Volgende week woensdag, 28 maart vanaf 14.30 u. wordt er weer ambitieus geplonsd in het zwembad van het Bredense Sportcentrum «Ter Polder». Voor de derde keer in serie organiseren de Ibis-opvoeders Demeulenaere en Lievens een nationaal zwemtornooi voor visserijscholen. Inzet is de wisselbeker «G. Cambier» en dat is de ere-directeur van het Koninklijk Werk Ibis. De heer Cambier wordt overigens zeer binnenkort in de picture geplaatst want hij wordt..... honderd jaar.

Deelnemende scholen zijn de Rijksvisserijschool van Heist, de Vrije Visserijschool van Nieuwpoort en Oostende, de Stedelijke Visserijschool «John Bauwens» te Oostende en uiteraard het Koninklijk Werk Ibis zelf. Het ganse gebeuren, dat telkenjare uitgroeit tot een bijzonder boeiend sporttreffen staat onder de auspiciën van de Oudleerlingenbond van het K.W. Ibis, de directies van de visserijscholen en burgemeester Albert Claeys, tevens voorzitter van het Sportcentrum «Ter Polder».

Schadegevallen

Na verkoop van de vangst werd de O.303 Girl Linda verhaald van de vismijn naar de werkkaai. Tijdens dit verhalen is een vreemde drijvende tros in het schroef terecht gekomen. Na voor- en achteruit manoeuvreren is de schroef opnieuw vrijgekomen.

Onder het vissen sloeg de Z.578 «Carohein» plots vast aan een onder water zittend vreemd voorwerp. Ingevolge deze ruk brak de kop van de BB bok half door. De visserij werd stopgezet en de thuis, haven voor herstelling aangedaan.

De N.752 «Ter Yde» diende met kuil- en kuiltouw in de schroef door de N.40 «Ravelingen» te worden opgesleept naar de haven Nieuwpoort. Door een duiker werd de kuiltouw verwijderd en er werd geen andere schade aan het schroef noch romp vastgesteld.

Tijdens het uitvaren van de O.100 «Emelie» diende het vaartuig stilgelegd te worden om de ketting van de SB boom terug in te haken, die losgekomen was. Door de woeelige zee is de SB boom tegen de brug terechtgekomen, waarbij deze laatste beschadigd werd. De visserij werd niet bedreven en men keerde terug naar Oostende.

Bij het uitvaren van de haven Newhaven, voelde men aan boord van de Z.69 Isabelle, abnormale trillingen in de achtersteven. Er werd terug binnengevaren en een duiker stelde vast, dat een tros in de schroef zat en er een kleine schade was aan het roer. De nodige herstellingen werden uitgevoerd waarna terug ter visserij werd gevaren.

O.81 "John" kan andermaal rekordomzet boeken

Het zit er dik in dat men maandag as, in de Oostendse vismijn een nieuwe recordomzet kan optekenen. Dat record zou dan andermaal gevestigd worden door de O.81 «John» die drie weken geleden al voor een topopbrengst van net even over de vier miljoen zorgde. Toen werden 2.360 manden vis gelost na een 18-daagse reis naar de IJslandse visgronden. Maandag komt de O.81 «John» van de rederij «De Zeester» andermaal een vangst lossen en..... schipper Michel Anseeuw meldde van op zee dat er niet minder dan 3.100 manden vis in de ruimen steken waaronder 1.200 manden schelvis, 1.200 manden rode zeebaars, 300 manden kabeljauw, 200 manden koolvis, 75 manden blauwe leng, 25 manden schotse schol en 100 manden varia. Een uitzonderlijke vangst dus omdat men weet dat per traditie de opgegeven hoeveelheid steeds overtroffen wordt. Een nieuwe recordomzet zit er dus, in amper drie weken tijd, weer in maar alles zal afhangen van de uitvoer. Blijkt het dat de aanvoer in buitenlandse havens niet groot is, dan kunnen de exportateurs op volle toeren draaien en dat zal dan wel een slok aan een borrel schelen wat de prijsvorming betreft die in de gunstige zin kan beïnvloed worden. Niettemin, vertrekt men van een basis van 3.100 manden vis, neemt men een gemiddelde prijs van 1.400 fr. per mand en dat is een zeer lage schatting, gezien er voorgaande week gemiddeld 2.200 fr. werd betaald, dan zit een nieuw record er dik in.

Het is nu maar duimen voor schipper Anseeuw en zijn crew dat de prijs redelijke normen aan neemt; lukt dat ook dan kunnen die mensen en de rederij «De Zeester» andermaal in de picture komen. Van harte trouwens. (R.B.)

OVERLIJDEN TE ZEEBRUGGE

Bij het ter perse gaan vernemen we het overlijden van Mevrouw ALFONS BOCHER, scheepsbouwer te Zeebrugge en dit in de ouderdom van 60 jaar. Mevrouw Bocher, geboren Maria Taveirne, was een zeer knappe vrouw en vele jaren in zeer moeilijke omstandigheden de rechterarm van haar man en kinderen. De begrafenis heeft plaats heden zaterdag te 10u30 in de St Donaaskerk te Zeebrugge. Aan Alfons Bocher, zijn kinderen en familie biedt ons blad zijn innige deelneming aan in de zware rouw welke hen komt te treffen.

OVERBEVISSING, WERKELIJKHEID OF VERBEELDING ?

De h. P. Hovart, directeur van het rijksstation voor de zeevisserij te Oostende, zal op vrijdag 23 maart, om 19u30 een spreekbeurt houden in de herberg van het visserijmuseum te Oostduinkerke.

In de Peerdevisserij zal de h. Hovart het thema «Overbevisning werkelijkheid of verbeelding» ten voete uit behandelen.

De overbevisning staat fel in de actualiteit in de zeevisserijmiddens. Zij heeft onder meer geleid tot het invoeren van vangstquota, die door de vissers met een sceef oog be-

Men verzoekt ons het overlijden te melden van
MEVROUW

Maria TAVEIRNE

Echtgenote van de Heer Alfons BOCHER, scheepsbouwer

Geboren te Zedelgem op 6 maart 1919 en overleden in het A.Z. St. Lucas te Brugge op 19 maart 1979.

De plechtige uitvaartmis zal plaatshebben op zaterdag 24 maart om 10u.30 in de St. Donaaskerk te Zeebrugge, gevolgd door de teraardebestelling te Brugge (Dudzele) op de Park-Begraafplaats «De Blauwe Toren».

Samenkomst aan de kerk om 10u.15.

Vrienden en kennissen die bij vergetelheid geen rouwbericht ontvingen, gelieven de familie te verontschuldigen en deze als dusdanig te willen aanzien.

Rederskaai 47, 8380 ZEEBRUGGE

(8302V)

DE AANBESTEDINGEN IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE

Door volksvertegenwoordiger Cools werd hiernavolgende vraag aan de minister van Openbare Werken gesteld:

Mag ik vernemen langs het bulletin van Vragen en Antwoorden, welke werken en ten belope van welke bedragen er juist aangebesteed werden ten behoeve van de haven van Zeebrugge, dit sedert het aantreden van het Kabinet Vanden Boeynants tot nu.

ANTWOORD: Ik heb de eer het geacht Lid het volgende mede te delen.

Voor de voorhaven te Zeebrugge werden geen deeloverdrachten voor werken meer afgesloten sedert het aantreden van het Kabinet Vanden Boeynants.

Wel werd door de Ministerraad goedkeuring verleend voor het

voortzetten van de studie in 1979 (raming der kosten 140 miljoen fr)

Voor de achterhaven te Zeebrugge werden volgende werken aangebesteed:

— spoorwegbrug te Dudzele: aangebesteed op 24 augustus 1978, toegewezen op 8 januari 1979 voor een bedrag van 158.718.725 fr.

— bouwen van een leidingentunnel onder het verbindingsdok van de zeeluis: Aangebesteed op 21 december 1978 nog niet toegewezen.

— overbrugging van het Leopoldskanaal en het Schipdonkanaal: Aangebesteed op 18 januari 1979, nog niet toegewezen.

Al deze werken passen in het door de Ministerraad goedgekeurde plan voor de havenuitbreiding te Zeebrugge.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Oostende kon slechts een halve rol afgewerkt worden. Slechts twee van de vier zaken werden behandeld omdat de andere getuigen niet kwamen opdagen. De overtredingen tegen het verkeersscheidingsstelsel door schippers ter zeevisserij stonden weer centraal; in de Raad is men dat nu al «dagelijkse zonden» gaan noemen, maar als men tegen to'n ritme verder gaat worden het eerlang «doodzonden».

Rijkskommissaris Bentein moest zich dus beperken tot twee voorderingen. Eerst kwam schipper Daniel Tourlousse van de Z.172 aan de beurt die een vermaning hoorde

vorderen. Vervolgens was het aan schipper Dirk Jacobs van de N.579 en die liep wat meer buiten de schreef. Hij beging met name vier overtredingen maar één daarvan werd niet weerhouden omdat men uit de Engelse rapporten inderdaad niet kon uitmaken of de schipper wel degelijk scheve koers liep. De andere drie overtredingen werden echter wel te laste gelegd van voornoemd schipper. In totaal liep hij 21 zeemijlen in de verkeerde richting en dan nog niet als vissend vaartuig. Gelukkig gebeurde dit in afnemende mate, eerst 13 mijlen, vervolgens slechts 6 en tenslotte hooguit 2. Daarmee houdt rijkskommissaris Bentein rekening in zijn vordering en beperkt zich tot een vermaning.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Het gevaar van de staande netten

• GROTE SCHADE VOOR KUSTVISSERIJ • WEELDERIGE ZWARTEMARKTHANDEL

In «Het Visserijblad» van 14 en 21 april 1978 hadden we het over de kilometers staande netten en over de maatregelen welke zouden dienen genomen te worden om daaraan een einde te stellen of tenminste zo te regelen, dat het alleen een sport blijft, geen gevaar oplevert voor onze beroepsvissers en geen destructie vooral van jonge tong en vis, zoals dit nu het geval is.

Toen werd bij de Hogere Overheid aangedrongen op strenge maatregelen en hadden er achteraf met die overheid besprekingen plaats, welke aanleiding gaven tot een ontwerp van regeling én door het bedrijf én door de bevoegde overheid van Landbouw en Verkeerswezen, goedgekeurd.

Dit ontwerp waarvan we een nota bezitten, schijnt sedertdien in de kartons van een der burelen van de administratie verdwenen te zijn.

Is het omdat andere invloeden gebruikt werden, of is het eenvoudige nalatigheid of administratieve slenter zoals we er zoveel kennen?

Dit alles zou niet zo erg zijn, moesten we niet beseffen welke grote biologische schade zulks berokkent aan de visstand in die wateren, zonder te spreken van de gevaren en de schade welke het meebrengt, vooral voor onze kustvisserij, die er zijn brood moet verdienen.

En dan hebben we het nog niet over de georganiseerde zwarte markt-handel in restaurants, hotels, enz., door die beoefenaars in voege gebracht, ten madele van de visserij en de vishandel.

Onder deze sluikrovers zijn er veel doppers, zelfs staatsambtenaren en zovelen, die er een tweede beroep van maken en de wetten op de ondermaatse vis aan hun zolen vagen. Niemand controleert dit immers. Want de waterschouten hebben er geen orders voor, een Kon. Besluit tot regeling van die soort sportvisserij (?) bestaat niet en de vraag stelt zich op welk terrein en onder welke departementsbevoegdheid valt die zone, gaande van het strand tot 2 km. in zee en over een lengte gaande tot aan de Franse grens?

We stellen ook de vraag: Waar blijft de controle op de aanvoer van ondermaatse vis, op de zwarte markt door de BTW-kontroleurs en van de waterschoutsambten of het Beheer van Bruggen en Wegen op de onwettelijke wijze waarop hier een weelderige handel gedreven wordt en niet reglementair gevist wordt?

Deze staande netten die km. lang zijn, zijn tevens een groot gevaar voor de schroeven van de kustvisserijvaartuigen die er langs varen en deze netten in hun schroef krijgen. 's Nachts is er geen licht of vaartuig die ze bewaakt. Alles moet immers zo onopgemerkt mogelijk beoefend worden om argwaan, controle, enz., te vermijden.

Op 7 mei 1976 stelde senator Mommerency van Nieuwpoort een goede parlementaire vraag omtrent

die warrelnetten, welke vooral voor de Nieuwpoortse vissers zeer schadelijk zijn.

Sedertdien hebben we van hem niets meer gehoord.

Hebben invloedrijke personen hem het afgeraden?

Of zijn de belangen van de beroepsvissers niet even groot als die van de sluikvissers, die een enorme biologische- en handelsschade berokkelen?

Wanneer het slecht weder wordt en de vis in die netten niet kan afgehaald, blijft deze er met honderden kg. in vast verstrengeld en komen ze daarna als kadavers uit.

Het Rijksstation zou ons kunnen

DE VOORSTELLEN TOT REGELING VAN DE PLEZIER- EN SPORTVISSERIJ

Hierna volgen deze destijds door de administratie aanvaard.

INLEIDING

Alle bestaande teksten verwijzen naar, wat de bepaling van de term «pleziervaartuig» betreft, het K.B. van 15.3.1966, betreffende de vlaggebrievens en de uitrusting van de pleziervaartuigen.

«Pleziervaartuig — het vaartuig onder zeil of met motor dat aan pleziervaart doet of er voor bestemd is, met uitsluiting van het vaartuig dat gewoonlijk voor winstgevende verrichtingen wordt gebruikt of er voor bestemd is».

Sport- of pleziervisserij is dus uitgesloten!

Kunnen enkel als sport beschouwd worden: die manieren van vissen waarbij de opvarenden de voornaamste handelingen uitvoeren, en NIET het vaartuig (als vissen met hengeloede, werplijnen (haken dus)).

Het vissen met netten is commercieel en concurrentieel tegenover de beroepsvissers geworden!

HUIDIGE TOESTAND:

Boten (yachten, oude vissersvaartuigen, en vaartuigen van allerlei grootte en afmetingen).

A. Vissen met:

- 1) haaklijnen (lancé's)
- 2) Grondlijnen (verankerde lijnen met geaasde vishaken)
- 3) Sleeplijnen (lijnen met haken, die al varend gevierd worden: makreelvisserij)

B. Vissen met sleepnetten

- 1) met de boomkor (een net aan een korrestok)
- 2) bordentreil (met planken)
- 3) bokkevisserij (2 boomkorren, één langs elke zijde)

meedelen welke gevolgen dit heeft. En gans dit soort visserij loopt tot aan de Franse grens.

Daarenboven worden onze vissers terecht gecontroleerd op de aanvoer van ondermaatse tong. Onze kust gaande tot over de Franse grens, is de kweekplaats van jonge tong en platvis. De vernielzucht aldus gebracht, wordt niet gestraft. Waarom? En hoelang zal dit nog mogelijk zijn, nu de lente opnieuw het ogenblik is om die uitroeiing voort te zetten.

Welke volksvertegenwoordiger dient dringend een nieuw voorstel in om alles naar wettelijke nieuwe normen te leiden?

Hierna geven we de nota weer welke twee jaar geleden de goedkeuring wegdroeg voor de regeling van de plezier- en sportvisserij.

En vindt de Rederscentrale de regeling van deze kwestie niet even belangrijk als de bespreking van de zandwinnig in de Noordzee, waarvoor ze zich inspant?

Wij stellen de vraag.

HET VISSEN MET BEHULP VAN PLEZIERVAARTUIGEN

Het is verboden: aan kapiteins, schippers, of eigenaars van alle vaartuigen, uitgezonderd de als vissersvaartuigen geregistreerde en gemerkte, de visvangst als bedrijf uit te oefenen. De vangst te verkopen, te koop aan te bieden, of welens en wilens visserijprodukten afkomstig van pleziervaartuigen te kopen.

De visvangst te beoefenen en de vaarwaters die deel uitmaken van een toegangsweg tot een haven of op de rede van een haven (nota = zie K.B. 31.5.68 art. 16 X 5)

Alle vistuig moet gemerkt zijn om

a) hun ligging en uitgestrektheid te signaleren

b) de eigenaar ervan te kunnen identificeren.

Per vaartuig mogen zich slechts aan boord bevinden:

1) Hengeloeden voorzien van haken

2) Twee grondlijnen, voorzien van max. 50 haken

3) Eén sleepnet: zijnde:
a) boomnet waarvan de stok een max. lengte heeft van 3 (drie meter)

b) een bordentreilnet, waarvan de bovenpees een max. lengte heeft van 5 (vijf) meter.

4) Een kruisnet

5) Een schepnet

6) Een «schakelnet» of «trimail» of «warrelnet» met een maximum lengte van 50 (vijftig) meter. Dergelijk net, eenmaal gevist, of verankerd, moet de boot bij het net blijven liggen, als markering voor de scheepvaart, tot het terug opgehaald wordt! (deze toegeving moet aangezien worden als uiterste grens!)

Het is tevens verboden de «warrelnetten» van twee of meer vaartuigen aan één te koppelen. Het toegelaten vistuig dient te voldoen aan alle in voege zijnde wetgeving inzake bescherming der visstand en de schaaldieren stand der zee (maaswijdte, enz.).

Vissende pleziervaartuigen gedragen zich inzake scheepvaartbewegingen het voeren van lichten en dagmerken naar de in dit reglement aangehaalde artikelen terzake.

P. Vandenbergh

Voor het opmaken der voorstellen werden geraadpleegd:

1) De wet van 9 juli 1970 (in voege 26.9.76) houdende goedkeuring van het Verdrag inzake uitoefening van de visserij op de Noordatlantische Oceaan, en de bijlagen opgemaakt te Londen op 1 juni 1967.

2) De Franse wetgeving inzake «La Pêche en mer» — Bateaux de plaisance.

Hoogwaterboekjes

De getijtafels voor 1979 met de aanduidingen in tijd en hoogte van hoog- en laagwater te Oostende en de kust, zijn van onze pers gekomen.

Belanghebbenden kunnen ze bekomen bij alle dag- en weekbladverkopers van de kust tegen de prijs

van 30 fr. Ofwel door storting van de som van 30 fr. op postrekening nr. 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, Oostende.

Men mag dit ook met 30 fr. postzegels doen. B.T.W. is inbegrepen.

DE FEOGA - BETOELAGING VOOR DE KUSTVISSERIJ

Andermaal werd door volksvertegenwoordiger Dezutter bij minister Humblet aangedrongen opdat de Belgische kustvisserij (schepen van 27 m.) niet zouden benadeeld worden inzake de verdeling in Europees verband van de visserijfondsen voor vernieuwing van kustvisserijvaartuigen.

De minister meldt dat in deze aangelegenheid de EG commissie onafhankelijk optreedt maar schrijft hij :

Indien moest blijken dat de projecten ingediend in het kader van Verord. EEG/1852/ betreffende de herstructurering van de kustvisserij wegens onvoldoende financiële middelen op basis van deze Verordening geen FEOGA-bijstand zou kunnen bekomen, maar waaromtrent nog geen beslissing getroffen werd zal niet nagelaten worden ze over te dragen naar de

Verord. EEG/2992/78, zoals artikel 1 van deze Verordening voorziet.

In elk geval zal, zoals in mijn vorig schrijven reeds vermeld, bij de Commissie tussen beide gekomen worden opdat deze zeevisserijprojecten, die mijn volledige steun wegdragen, een gerechtvaardigde betoelaging uit het Europese Oriëntatie- en Garantiefonds zouden bekomen. Indien dit werkelijk niet mogelijk zou zijn op basis van de Kustvisserijverordening, zal aangedrongen worden een gedeelte van de geldmiddelen die België toegewezen wordt in het kader van de Verord. 2991/78 voor te behouden aan deze projecten.

Toch moet de opmerking herhaald dat enkel volledige aanvraagdossiers, meer bepaald op het vlak van de financiering en de tussenkomst van de lidstaat, een reële kans maken op een gunstig gevolg.

Een nieuw type mijnenjager

Het zit er dik in dat men eerlang een nieuw type mijnenveger op onze grote vlakten zal zien opereren. Momenteel worden op dat vlak onderhandelingen gevoerd tussen onze Belgische Zeemacht en „Polyship” — een firma opgericht door diverse scheepswerven — en men hoopt dat deze gesprekken in een overeenkomst zullen resulteren. Volgende bedrijven maken deel uit van „Polyship” : Béliard-Murdoch, Scheepswerven van Langerbrugge, van Ruppelmonde, Meuse et Sambre, Fulton Marine, Scheepswerf St. Pieter, Mercantile Marine en — zij het in principiële participatie — Cockerill Yards en Boelwerf.

De romp van het marine-vaartuig zou uit glas versterkte kunstvezel bestaan. Drie landen hebben een aandeel in dit ontwerp, met name Frankrijk, Nederland en België. Door deze landen werd een akkoord aangegaan om 40 gelijkaardige eenheden te bouwen; Frankrijk en Nederland zullen instaan voor 15; België voor 10.

Dit nieuwe ontwerp van mijnenjagers verschilt in belangrijke mate met de klassieke mijnenvegers. Daar waar de mijnenveger een veegtuig sleept waarmee getracht wordt de mijn achter het schip te aktiveren een arbeidsintensieve en ervaringsrijke opdracht, wordt bij dit nieuwe type vaartuig de mijn via een modern elektronisch plotsysteem opgespoord. Wanneer een mijn is verkend, wordt een onbemand onderwatervaartuig naar het objekt gedirigeerd en door middel van een televisiekamera geïdentificeerd, waarna er een explosieve lading bij de mijn wordt geplaatst welke na terugkeer van de mini-onderzeeër op afstand kan worden tot ontploffing gebracht.

De directie van dit programma wordt waargenomen door Frankrijk. Een eerste prototype werd te Lorient in januari te water gelaten. Eveneens in januari werd ook in

Nederland de constructie van een vaartuig aangevangen. Wat België betreft hoopt men midden 1980 met de constructie te kunnen beginnen. Vermits de bouw van de CBR-romp aan stringente voorwaarden moet voldoen is er 'n speciale geacclimatiseerde bouwhal nodig. Van zodra het contract met de Belgische Zeemacht een voldongen zaak zal zijn, kan met de oprichting van de hal begonnen worden. Men schat dat de bouw hiervan 18 maanden in beslag zal nemen.

Als vestigingsplaats van deze nieuwe hal werd door Polyship een terrein aan het kanaal Gent - Terneuzen, te Rodenhuisen aangevraagd. Hier zullen de rompen worden gebouwd, die later naar een afbouwcentrum te Kruikebeke-Zwijndrecht zullen worden gesleept.

Indien deze constructie volgens plan verloopt worden er per jaar twee schepen afgebouwd. Voor deze vernieuwing van de Belgische mijnenbestrijdingsvloot is in het budget een som voorzien van 11,6 miljard Belg. fr.

Het project zal tevens zeer arbeidsintensief zijn, en aan ongeveer 400 arbeiders werk verschaffen. De helft hiervan zal gecreëerd worden te Rodenhuisen, terwijl de andere 50 procent voor de afbouw van de schepen moeten instaan.

Verscheidene landen hebben reeds een duidelijke interesse getoond voor het nieuwe scheepsontwerp, en het is daarom niet onmogelijk dat, indien de mijnenjager voldoet aan de verwachtingen, ook voor buitenlandse rekening kan gebouwd worden.

In ieder geval levert deze tripartite overeenkomst het bewijs dat, op Europees vlak, een industriële samenwerking, niet meer als utopisch moet beschouwd worden.

MOET HET AKSENT VERLEGD WORDEN OP DE KWALITEIT VAN DE AANVOER

Waar het in feite in de eerste plaats op aankomt voor onze rederijen is het halen van een nuttig en redelijk rendement voor de ingezette vaartuigen. In tijden van kwota en kontingentering, dat wil zeggen waarin de aangevoerde hoeveelheden aan beperkingen onderhevig zijn, is het dus vanzelfsprekend van belang dat men vooral het aksent legt op de kwaliteit van het aangevoerde produkt. Het is duidelijk dat men zeker een even grote bruto-besomming zou kunnen verwezenlijken met een iets mindere aanvoer, maar dan met een aanbod van uiterst verzorgde vis. Er zijn altijd vaartuigen die gekend staan voor hun verzorgde aanvoer, terwijl er eveneens gekend staan voor een mindere verzorging. Het prijsverschil is dan ook navenant voor beide categorieën, wat sommigen ook beweren. De handel heeft zeker oog voor de kwaliteitsvis en het is dan ook moeilijk begrijpbaar dat sommigen merkelijk mindere zorg besteden aan het wegsteken en verzorgen van hun vis. Ook de bouwpromotoren hebben dit probleem ingezien en bij de nieuwe vaartuigen treft men dan ook adekwatere installaties aan die de zorg en de behandeling van de vis vergemakkelijken. Het is inderdaad zo, dat men, niet alleen zelf moet bereid gevonden worden om een goede zorg te besteden aan het gevangen produkt, maar dat men ook over de middelen moet kunnen beschikken en over de installaties om de vis te verzorgen en goed te bewaren. We stellen dus een menselijke kant en een technische kant vast voor het behalen en het opvoeren van de kwaliteit van de vis. Bepaalde rederijen laten zelfs reeds tanks in hun vaartuigen inbouwen voor het bewaren van hun vis in zeewater met ijs gekoeld of op lage temperatuur gehouden met een koelsysteem. Proeven hebben immers uitgewezen dat de kwaliteit van de,

op die manier bewaarde vis, heel wat hoger is dan op de konventionele manieren. Naar het schijnt kan men de vis aldus in tip-top voorwaarden op de markt brengen. Er bestaat zelfs een strekking om een speciale label te plakken op de aldus, in zeewater gekoeld gehouden vis. Deze «label» zou gelijk komen met een bewijs van speciale kwaliteit zoals men dit bv. met «shelfcod» of hier bij ons met «spe. ciaal» voorheeft.

In ieder geval menen we, dat in tijden van eerder schaarse aanvoer, men toch speciaal het aksent zou moeten leggen op de verzorging van de vis. Zelfs in perioden van grote aanvoer zou men best wat minder aanvoeren of wat minder lang op zee blijven, dan het risico te lopen door de grootte van de vangst, minder zorg te kunnen besteden aan de vis. Het is niet de eerste maal dat in dergelijke gevallen bepaalde hoeveelheden vis, ofwel afgekeurd werden, ofwel een B-label opgeplakt kregen. In dit geval heeft de kwantiteit zeker een nadelige invloed uitgeoefend op de kwaliteit en heeft men heel wat werk gepresteerd om tot een zelfde resultaat te komen ofwel 'n paar dagen langer gevist, zoals men het hier zou zeggen, voor de paus. Anderzijds komt daar nog bij dat ook de handel met dergelijke vis, zeker geen propaganda kan maken voor meer visverbruik. In perioden van betrekkelijk grote aanvoer zouden we dan ook bijna volgende slogan kunnen propagieren: «10 pct minder aanvoer maar 10 pct betere verzorging». We menen dat het verkooresultaat, wat de besommingen betreft, zeker weinig uit elkaar zou liggen. Terzelfdertijd zou men automatisch een beschermings- en bewaringsmaatregel genomen hebben, hetzij voor de instandhouding van de stocks, hetzij voor de herstelling van de vissoorten.

De nieuwe kaart der Vlaamse Banken

VERKRIJGBAAR

op de drukkerij

« NIEUWSBLAD VAN DE KUST »

en

« HET VISSERIJBLAD »

H. Baelskaai 30, Oostende

Tel. (059) 32.11.13 49

(6246N—8187V)

IERSE VISSERIJ-FEDERATIE

VRAAGT KONTROLE-OFFICIËREN AAN

BOORD VREEMDE VISSERSVAARTUIGEN

Reeds in september 1978 had de Ierse visserijorganisatie, de «IFO», aan de regering gevraagd om het plaatsen van Ierse visserij-officiëren aan boord van alle vissersvaartuigen van 24 meter en meer die de Ierse wateren aandoen. Deze eis vanwege de Ierse producentenorganisatie werd nu opnieuw voor dringend gevolg aan de regering gesteld. Volgens een woordvoerder van deze organisatie is het nodig dat er een wettelijke basis aanwezig is voor het oprichten van dergelijk controle-apparaat. Dit zowel nationaal als internationaal, gesteund op het Verdrag van Rome en de uitspraken te Brussel. In ieder geval kadert deze oprichting zeker in het systeem van de aanvaardbare en niet-diskriminerende nationale maatregelen. Het is niet de eerste maal dat de Ieren beweren dat de vissers uit de derde landen en uit de Gemeenschap een loopje nemen met kwota en contingenten, evenals met bepaalde reglementen over maaswijdte vangtechnieken en dergelijke meer. We herinneren ons in dit verband de herrie en het opbrengen van Nederlandse vaartuigen, waar de Ierse regering echter toch bakzeil heeft moeten halen en door het Hof van Justitie van Luxemburg niet gevolgd werd.

Wat nu het plaatsen van een Ierse toezichter aan boord van vissersvaartuigen betreft, menen we dat er hier toch ergens wel komplikaties kunnen uit voortkomen. Wel schijnt ons het recht te bestaan om de vissersvaartuigen te controleren maar vangst, aard der ben, de zaak aanhangig te maken, vis, maaswijdte enz... maar of men derde vaartuigen de verplichting kan opleggen om een visserij-

officier aan boord te houden voor de totale duur van de aanwezigheid in de wateren van een bepaald land, is toch nog iets anders. Wie staat er tenslotte in voor de veiligheid van deze man aan boord? Is men verplicht er een speciale akkomodatie voor in te richten? Wie zorgt voor de voeding? Hoe en waar moet men deze persoon aan boord nemen en afzetten? Welke zijn de rechten en plichten onderling tussen bemanningsleden en de toezichter? Wie betaalt deze man en wie betaalt de kosten en het tijdsverlies voor de reder?

In ieder geval ligt er een grote afstand tussen de instelling van deze maatregel en de praktische verwezenlijking hiervan. Wat gebeurt er als het vissersvaartuig de grens passeert van de visserijlimieten van het ene land naar het andere? Moet men dan telkens wachten op een wachtschip die de Ierse visserij-officier komt afhalen? Dit alles toont duidelijk aan dat er nog heel wat zal bij te pas dienen te komen vooraleer men tot een praktische verwezenlijking zal komen; als deze maatregel doorgaat!

Volgens sommige Ierse visserijkringen zou deze regeling zelfs reeds dienen in te gaan vooraleer men tot bepaalde afspraken en/of bilaterale overeenkomsten met derde landen komt. In iedere geval zou deze maatregel dienen opgenomen te worden in het visserijreglement tussen de partnerlanden van de gemeenschap. De Ierse regering werd dan ook aangezet om, op de eerste bijeenkomst te Brussel van de Raad van Ministers die de visserij onder hun bevoegdheid hebben, de zaak aanhangig te maken.

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

Momenteel zijn prachtige geplastificeerde visserijmappen verkrijgbaar (70 cm. x 100 cm.) in kleurendruk bij

Drukkerij P.V.B.A.
„**NIUWSBLAD VAN DE KUST**”

H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE - TEL. 059/32.11.13 - 49

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

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS

De vissers kunnen voor hun PUNTEN hiernavolgende beschermkledij bekomen :
Een punt is ÉÉN FRANK waard !

KNIELAARS

LAARS gevoerd met wol

DIJLAARS

HEUPLAARS

OVERALL blauw goed maat 50 tot 56
maat 58

BROEK blauw goed

VEST blauw goed maat 48 tot 56
maat 58

BROEK met borststuk maat 48 tot 56
maat 58

JUMPERS blauw goed

small en medium

large

extra-large

ZUIDWESTER (lange kap)

OLIEHEMD zonder kap
met kap

OLIESCHORT

OLIEBROEK met bretels

GUTTERS

AIRCOAT BROEKEN

broeken met bretel

maat 42 56

58 60

JUMPERS aircoat

Deze punten kunnen omgezet worden bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende, bij HAND IN HAND ZEEBRUGGE en bij „Sailors Shop” Kaai 13, Nieuwpoort. tel. (058) 23 54.08

(1036NS)

Weetjes...

■ Niettegenstaande het toenemend gebruik van huishoudelijke koelkasten het vers visverbruik in de hand moet werken, stelt men toch vast dat de wereldvraag om gezouten vis niet is afgenomen. Het is vooral IJsland dat een grote leverancier van gezouten vis is.

■ Een Ierse visserijtoezichter heeft voor de rechtbank geweigerd in het openbaar te zeggen waar een, in beslaggenomen visnet, bewaard wordt. Hij was wel bereid dit aan de rechtbank mede te delen. Als reden gaf de toezichter op, dat het niet de eerste maal is dat een bergplaats, waar in beslaggenomen netten bewaard worden, bij toeval in brand geraakt of gelpunderd wordt.

■ Vastgesteld werd dat in heel wat havens van Groot-Brittannië en van Ierland de Deense invloed op het visserijgebeuren zeer groot is. Men treft er niet alleen de Deense netten aan en bepaalde Deense vangtechnieken, maar ook in de vissersvaartuigen herkent men heel wat van het specifiek Deense type.

■ Aan de Heriot Watt Universiteit te Edinburgh doet men proeven op het vetten van tarbot en tongen. De vis komt zowat 1 tot 2 pct bij per dag. Deze proeven worden hoofdzakelijk genomen ter intentie van de visfarmerijen. De vis krijgt vooral een plantaardig dieet en verlangt hoegenaamd geen bijzonder proteïnerijk voedsel.

■ De vangstmogelijkheden in de Argentijnse wateren, zonder dat dit de visstocks zou schaden, wordt op 2 miljoen ton geschat waarbij vooral heek. Tot op dit ogenblik wordt slechts 15 pct van de haalbare vangst door de eigen visserijvloot binnengebracht.

■ Een nieuw 26 meter vaartuig is in de Ierse haven van Killybeg van stapel gelopen. Naar Ierse maat gemeten is dit een groot vaartuig. Opmerkelijk is dat de Ieren zo moeilijk naar staal kunnen overstappen; inderdaad is ook dit vaartuig in hout gebouwd namelijk in iroco en inlandse eik.

■ In Killybeg, een bekende Ierse handels- en visserijhaven, wordt een VHF-radiotelefonie geïnstalleerd die het de havenautoriteiten mogelijk zal maken de in- en uitvaarten van de handels- en vissersvaartuigen te controleren en te leiden. Wat meer speciaal de visserij betreft, zal aldus het aanmeren en zelfs het lossen kunnen geleid en gecontroleerd worden aan de hand van twee verplaatsbare sets die in verbinding staan met de hoofdzender en ontvanger. Dit zal vooral in het haring- en makreelseizoen van belang zijn, wanneer de vissersvloot die Killybeg aandoet dan tweemaal zo groot is als naar gewoonte.

■ In Groot-Brittannië stelt men in de jongste jaren vast, dat de viswinkels meer en meer niet-visproducten er bij verkopen, zoals vleeswaren en gevogelte. Dit was ondermeer in 1978 het geval in veel van de 10 duizend Britse viswinkels. De bijkomende omzet hiervan bedroeg in dit jaar meer dan 700 miljoen B.F.

■ Voor de officieren ter zee en zeetechnici worden er in Ierland cursussen ingericht waarmee men een diploma van visserij-officier kan behalen. Dit onderricht bevat eveneens praktische lessen aan boord van een vissersvaartuig als-

mede lessen over de bestaande reglementering der vangtechnieken, visplannen en visserijrecht.

■ De Ierse aanvoer van vis, schaal- en schelpdieren, is in 1978 verhoogd met zowat 36 pct ten overstaan van het voorgaande jaar. Wat het volume van de aanvoer betreft, was dit over de eerste 10 maanden van 1978 een totaal van 75 duizend ton tegenover slechts 58 duizend ton voor de overeenkomstige periode 1977.

■ De Ierse firma «Gaeltarra Eireann» heeft een handelsagentschap opgericht in West-Duitsland voor de verspreiding en verkoop van Ierse producten in de Federale Republiek. Deze firma is vooral gespecialiseerd in farmerij-visserijproducten.

■ De aanvoer van verse vis werd verleden week te Fleetwood gered door de aankomst van een Franse hektreiler, de «Bressay Bank» die

ongeveer 2.700 van onze benen in de markt zette, waarvan iets meer dan de helft koolvis. De Franse treiler besomde hiervoor 3,2 miljoen B.F., hetgeen naar onze prijsnormen gezien, niet om op te roepen is. Dit is een gemiddelde van 1.200 B.F. de ben. Behalve de koolvis, werd ook 630 ben schelvis, 100 ben kabeljauw en 50 ben leng gelost.

■ Ook in Groot-Brittannië heeft men opmerkingen over de geplande nieuwbouw van zowat 20 Nederlandse kotters met uitzonderlijke sterke motoren, waarvan sommige met een vermogen van 2.000 PK. Geen goed nieuws voor de Noordzee-visstoc, en voor gemeenschapswateren, is de Britse commentaar over de toekomstige bouw van deze 40-meter vissersvaartuigen.

■ Een Nederlands vissersvaartuig met een vermogen van duizend PK is naar Groot-Brittannië uitgeweken, om vanuit Brixham de schelpenvangst te gaan beoefenen.

■ De Denen brengen in Groot-Brittannië een nieuwe dieselmotor op de markt, die voor een zelfde vermogen, heel wat kompakter is en minder plaats inneemt. Het gaat over motoren van 725 tot 1085 PK van de V.23 rank. Het is een servo-motor met flexibel friktiekoppeling, transmissiekoppeling, olie-ervangingssysteem enz.. De motor zal kunnen geleverd worden met 5, 6 en 7 cilindres.

■ De vangst van één enkele wijfjessteur door een éénmansbootje op de Zwarte Zee is reeds voldoende om de dag van de visser goed te maken. Een wijfjessteur kan een kuit ontwikkelen die een vijfde van haar gewicht bedraagt. Deze kuit geeft de befaamde oviaar die bewerkt, tot 9.000 B.F. het pond op de Londense markt haalt.

■ Hull, eens de voornaamste en belangrijkste Britse vissershaven, is door het wegvallen van de diepzeevloot, vooral door het uitvallen van de IJslandvisserij, tot een tweedehandse vissershaven vervallen met een beperkte vloot van kust- en midderslagvisserij.

■ Zowat 250 vertegenwoordigers uit verscheidene landen waren aanwezig op de verleden week vrijdag gehouden tweedaagse Europese Visserijconferentie te Hull. Alle EEG-landen, uitgezonderd Italië, hadden officiële delegaties gestuurd. Verder waren er waarnemers uit Zweden, Spanje, de Farøe en de Shetland. Alle aspecten en problemen in verband met de visserij werden er besproken. Landbouwkommissaris van de EEG Gundelach en de Britse minister John Silkin, voerden er het woord.

■ Volgens de IJslandse regering, zal de eigen vloot de aanvoer in 1979 met zowat 40 tot 50 duizend ton dienen te beperken ten overstaan van 1978. Het is vooral de kabeljauw die de IJslandse regering wenst te beschermen.

■ Een IJslandse delegatie die de rechtstreekse aanvoer van vis door de eigen schepen in Groot-Brittannië wenst te bespreken en bevoorwaarden, werd zeer goed onthaald te Fleetwood, waar men, zoals te Hull onder meer, met problemen te kampen heeft van onvoldoende visaanvoer. Of dit echter zal kade, ren in het raam van de beperkingen uitgevaardigd door de IJslandse regering op de kabeljauwvangst is wellicht het grootste probleem.

Britse kontroverse over te grote vissersvlootuitbreiding

De kontroverse over een te grote vlootuitbouw van de Britse visserijvloot is nog niet geluwd bij onze overburen. Het gaat hier over perskonferenties gehouden door de voorzitters van de machtige «White Fish Organisatie» de heer Meek en van de heer Gilbert Buchan, voorzitter van de Schotse Redersfederatie. Beiden hebben gewaarschuwd voor een ongebreidelde uitbouw van de vloot, niet alleen door nieuwbouw maar ook door het aankopen van tweedehandse buitenlandse vaartuigen, in het bijzonder Deense. Alhoewel de heer Meek expliciet Grimsby genoemd heeft als de haven waar men specifiek aan onberekenbare vlootuitbreiding doet, kon eenieder dit toch ervaren uit zijn betoeg. Het is waarschijnlijk ook wel de reden waarom de «White Fish Authority» de kredieten voor de nieuwbouw beperkt heeft. In ieder geval heeft de heer Buchan, klaar en duidelijk Grimsby aangewezen als de haven waar men een te groot risico neemt met de uitbreiding van de visserijvloot.

Zowel de heer Meek als de heer Buchan hebben dan ook reeds heel wat nare replieken moeten slikken uitgaande van de betrokken visserij- en handelskringen uit Grimsby. Er zijn er zelfs die deze controverse plaatsen in de, van tijd tot tijd oplaaiende broodrijd tussen Schotse en Engelse vissers. Vooral de opmerking vanwege de Schotse voorzitter dat men zou moeten stoppen te Grimsby met de bouw van nieuwe, weiners, heeft reacties doen opwaaien, zoals bv. «de Schotten zullen het wel doen met hun seiners, maar de Engelsen blijven hier liefst buiten». We schreven verleden week nog, dat, vooraleer aan een Europese federatie van producenten te denken, men best eerst nationaal zou federeren. De uitgroeiende kontroverse tussen de Engelse en Schotse visserijgemeenschap geeft ons in dit opzicht gelijk. In Groot-Brittannië vreest men nu dat de regering van deze

herrie, die werkelijk de Schotten tegenover de Engelsen plaatst, gebruik zal kunnen maken om te gaan reglementeren in de aard van: «indien men niet kan overeenkomen over wat men wenst, dan zullen jullie vissers zich tevreden dienen te stellen met wat wij U zullen toemeten. Waar de visserij ook wat haring vraagt, zal deze onenigheid zeker niet van aard zijn om de regering onder druk te zetten ten voordele van de Britse visserij in het algemeene.

Wat het voornaamste argument is voor de visserij uit de Engelse havens Grimsby, Hull en Fleetwood voor de uitbouw van de kust- en middenslagvloot, is het feit dat zij de verloren gegane diepzeevloot vooral door het uitvallen van de IJslandvisserij, moeten opvangen.

Voor deze havens gaat het dus in feite niet om een uitbreiding van de capaciteit van de vloot ten overstaan van deze van vroegere jaren, maar om een vervanging die nog het verloren gegane niet haalt.

De Schotten zien het natuurlijk anders, omdat de vervangende vissersvaartuigen rechtstreeks concurrenten waren van hun eigen schepen. Inderdaad hadden de Schotten geen vaartuigen op IJsland of in de diepzevisserij. Ze voelen zich dan ook min of meer bekocht omdat de vervangende vloot op hun vanggronden komt of minstens in die gebieden waar ze een paar jaar terug niet veel Engelse concurrenten te duchten hadden.

Men bespeelt dan natuurlijk van Schotse zijde de snaar van overuitbouw en overbevissing. Het is anderzijds wel duidelijk, als de Engelse havens, de aanvoer die ze nu moeten missen uit IJsland en uit het Hoge Noorden, uit de Noordzee en onder de Britse kust wenssen te halen, er wel aanleiding zou kunnen bestaan voor een bepaalde overbevissing.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Was het verleden week al niet te vet wat de aanvoer betreft, deze week was het nog minder. In totaal slechts een vijftien schepen op de markt, dit in vier dagen. Best dat de IJslandse schepen hier nog verkopen, of het zou helemaal op zijn gat zitten. Toch was die IJslandse vangst deze week niet bijster groot, rond de 1150 bennen. Slecht weer op de visgrond was hiervan de oorzaak. Gelukkig voor reder en bemanning werden er flinke prijzen betaald voor zowat alle soorten. Rode zeebaars kreeg tot 57 F, koolvis schommelde rond de 39 F en Schotse schol kreeg de rekordprijs van 65 F het kg. Voor heilbot werd tussen 150 en 220 F genoemd terwijl kabeljauw en gul van 35 naar rond de 45 F kregen. Schelvis waarvan slechts een 250 bennen gelost werden, noteerde van 1770 tot 2800 F de ben. De opbrengst viel dan ook mee en beliep 2.6 miljoen wat neerkomt op

een gemiddelde van meer dan 44 F. Veel minder hoog lag het gemiddelde dat voor de Westvangsten betaald werd. Hier werd soms amper de 1000 F per ben bereikt als gemiddelde. Wijting zakte immers naar het minimumpeil en maakte het grootste deel van de vangst uit. Voor rariteiten als steenschol, pollak, kabeljauw, leng en schol werd wel goed geld gegeven, steenschol noteerde zelfs tot 120 F. Voor schol werd tussen 37 en 40 F het kg betaald.

De tongenanvoer was schaars. Veel bokkenvissers waren er niet op de markt. Na een korte reis verkocht de O.33 zowat 175 bennen vis en 3.200 kg tong voor 848.000 F. Tong kreeg tussen 139 en 195 F het kg met de middensoorten het duurst. Slips tot 139 F en kleine tong tot 155 F.

De kustvisserij komt stilaan op dreuf. De garnaalvangsten zijn al wat groter wat de prijs meteen deed terugvallen van 200 naar 16 F.

ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER/ FOLKESTONE UURTABEL DER OVERVAARTEN

Uurtabel der overvaarten voor de week van 25 tot 31 maart 1979.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:
Dagelijks te 1.30 7.35 10.05 14.40
Afvlaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:
Dagelijks te 16.15 19.15
Op 25 maart bijkomende afvaart te 22.15
Op 26, 27, 28, 29 en 30 maart bijkomende afvaarten te 4.15 22.15
Op 31 maart bijkomende afvaarten te 1.15 7.15 13.15

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:
Dagelijks te 5.10
Op 26 maart bijkomende afvaart te 6.40
Op 27, 28, 29, 30 en 31 maart bijkomende afvaarten te 2.30 6.40

Afvaarten uit Dover Western Docks:
Dagelijks te 12.40 16.45 19.40
Op 26, 27, 28, 29 en 30 maart bijkomende afvaart te 8.00
Afvlaarten uit Dover Eastern Docks:
Dagelijks te 0.20 9.20 21.20
Op 26, 27, 28, 29 en 30 maart bijkomende afvaart te 3.20
Op 31 maart bijkomende afvaarten te 3.20 6.20 12.20 18.20

Afvaarten uit Folkestone:
Dagelijks te 23.45
Op 26, 27, 28, 29 en 30 maart bijkomende afvaarten te 1.10 22.00
Op 31 maart bijkomende afvaart te 1.10.

OOSTENDE

MAANDAG 19 MAART 1979

	IJSLAND		
O.317	16	1135	2.653.325
KANAAL			
IJSLAND			
O.275	18	370	735.028
O.229	18	260	559.509
O.114	18	55	2630
MONKEY BANK			
Z.62	14	200	379.380
WEST			
O.279	8	285	381.000
O.33	8	175	3196
N.709	8	395	533.480
N.752	8	380	491.570
O.134	9	305	230

DINSDAG 20 MAART 1979

WEST		
O.306	9	360
O.26	8	250
O.309	11	240

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)

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 23 MAART 1979

KANAAL : O.35 (250 vis, 500 kg. tong, t.t.z. 50 gutvis, 60 ronde vis, 10 meiden, 80 rog, 20 zeehond, 5 rode knorhaan, 25 varia).
WEST : N.40 (170 m.).

MAANDAG 26 MAART 1979

IJSLAND : O.81 (3.100 m., t.t.z. 1.200 schelvis, 1.200 bonen, 300 kab. gul, 200 kools, 75 bl. leng, 25 schotse schol, 100 varia).

O.129 (725 m., t.t.z. 350 kab.-gul, 40 schelvis en totten, 60 bonen, 140 kools, 5 schaat, 25 heilbot en staart, 50 schotse schol en mieten, 30 bl. leng, 25 varia).

KANAAL : O.185 (330 vis, 400 tong), O.274 (100 vis, 3.500 tong).

O.118, Z.34.
MONKEY BANK : O.232.
WEST : Z.509, Z.38, N.706, O.206, O.243.

DINSDAG 27 MAART 1979

WEST : O.82, N.41, Z.583, N.3.

WOENSDAG 28 MAART 1979

WEST : N.45, Z.209, Z.183, O.303.
KANAAL : Z.502.

ERETEKENS BIJ HET BESTUUR VAN HET ZEEWEZEN

Het Staatsblad van 17 maart maakt het verlenen van eretekens bekend aan talrijke verdienstelijke ambtenaren volgens hun jaren dienst en de aard van die dienst. Aan al die vereerden, waarvan we de naam hierna laten volgen, onze hartelijke gelukwensen.

Ridder Kroonorde:

Dujardin Victor; Huyssseune Marcel, eerste luitenanten der zeevaartpolitie (8.4.1977).

Grootofficier Orde van Leopold II:

Van Loo Pierre, eerste watershout.

Officier Orde van Leopold II:

Aspesslagh Jaak E.

ZEEBRUGGE

kgr. ben. zee-
tong vis dag. Besom.

DONDERDAG 15 MAART 1979

Z.507 W	13	1500	50	393.726
Z.497 W	9	2500	130	665.000
Z.189 W	13	1300	50	447.733
Z.484 W	13	1500	50	378.498
Z.55 W	8	150	25	103.587
Z.505 W	9	200	15	135.780
Z.584 W	12	1300	60	409.272
Z.570 W	8	150	15	91.050
Z.403-501 Kust (gul)				255.890
Z.201-560				135.200
Z.437-538				182.420
Z.471-472				92.480
Z.494				31.910
				3.542.986

VRIJDAG 16 MAART 1979

Z.492 W	10	2000	120	506.600
Z.427 W	7	300	20	139.280
Z.176 W	5	600	40	322.958
Z.321 W	5	1200	60	400.716
Z.537 W	3	150	15	69.190
Z.573 Kr	10	500	230	441.410
				1.880.154

MAANDAG 19 MAART 1979

Z.324 Ku	5	1600	100	456.460
Z.574 Ka	18	2000	135	675.242
Z.424 Ka	18	2200	150	805.082
Z.19 Ku	5	1000	125	390.200
Z.162 Ka	17	8000	450	1.985.390
Z.16 W	8	3000	160	1.110.030
Z.465 W		700	100	334.600
Z.551-601 Ku (gul)				70.020
Z.437-558				382.560
Z.184-447				162.270
				6.371.854

DINSDAG 20 MAART 1979

Z.200 Ku	6	1000	120	378.190
Z.105 Ka	17	5000	450	1.585.696
Z.526 Ka	18	2000	230	831.170
Z.403-501 Ku (gul)				32.700
Z.554-538				296.940
Z.471-472				267.700
Z.494				61.820
Z.536				80.100
				3.533.916

WOENSDAG 21 MAART 1979

Z.126 Ku	12	1800	300	791.030
Z.418 Ka	18	3400	200	1.033.720
Z.186 Ka	18	5500	350	1.563.150
Z.571 Ka	18	7000	300	1.406.900
Z.184-447 Ku (gul)				334.440
Z.551-601				250.350
				5.379.590

VIS ETEN
IS VERANTWOORD
ETEN

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis grote	47,60-56,—		
Schelvis midden	34,60-46,—		
Schelvis klein	35,40,—		
Kabeljauw	44,—46,80		
Gul	36,40-42,—		
Wijting	30,—34,—		
Schaat	65,—		
Zeebaars	51,40-54,80		
Leng	47,40-64,40		
Schartong	60,—65,40		
Heilbot	157—220		
Koolvis	36,—40,80		
Hondstong	43,—		
Zeeewolf	28,80,—		
Staart			

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	19-3-1979	20-3-1979	21-3-1979
Lappen	143 -149		
Grote	182 -185		
3/4	179 -197		
Blok	171 -179		
Voor-kleine	139 -151		
Kleine	137 -139		

Zeebrugge

	1979	1979	1979
Grote	147 -157	150 -157	150 -155
Blok	186 -190	190 -196	190 -197
Fruit	151 -160	158 -168	161 -184
Schone kleine	140 -167	170 -186	144 -177
Kleine	143 -157	143 -162	132 -157
Tout petit	131 -143	130 -150	112 -143
Slips	111 -113	120 -130	103 -104

Nieuwpoort

	1979	1979	1979
Tong I	145 -149		145 —
Tong II	189 -203		193 —
Tong III	180 -197		200 —
Tong IV	160 -181		190 —
Tong V	150 -165		160 —
Kleine	130 -142		

PLADIJS

Oostende

	19-3-1979	20-3-1979	21-3-1979
Grote	34,20-45,20		
Grote iek	37,—40,—		
Kleine iek	29,30-35,60		
Derde slag		39,20,—	
Platjes	17,—25,—	20,40-23,—	

Zeebrugge

	1979	1979	1979
I	19,—24,—	27,—36,—	23,—25,—
II	26,—28,—	35,—41,—	38,—44,—
III	39,—44,—	32,—45,—	40,—45,—
IV	20,—22,—	20,—21,—	20,—24,—
V			

Nieuwpoort

	1979	1979	1979
Moeien			
Grote pladijs	20,—42,—		20,—24,—
Platjes	25,—50,—		39,—
Drielingen	17,—30,—		27,—

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
-------	----------	------	-----	------	------	------

VISAANVOER TE OOSTENDE

16-3	1	10.500	349.871			
19-3	10	181.286	7.646.550			
20-3	3	42.500	926.485			
-	14	234.286	8.922.906			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

17-3	3	365	61.997	160,—	180,—	
20-3	2	188	19.466	117,—	128,—	
21-3	3	227	29.102	110,—	136,—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

15-3	4	4.122	103.134			
16-3	3	16.614	414.070			
19-3	3	11.527	764.232			
21-3	6	18.398	793.011			

NIEUWPOORT

DONDERDAG 15 MAART 1979

N.710	45.960
N.172	20.809
N.700	10.895
N.738	25.520

Vier vangstjes van vaartuigen, die voor de zoveelste maal, de visserij moesten stopzetten door het slechte weder en maar terug op de vlucht naar de thuishaven.

Alles samen slechts 4.100 kg vis. Gulsoorten, wat wijting en enkele bentjes scharren, dit was wat ieder vaartuig kon lossen. Een paar koppen kabeljauw kregen 75 F de kg wijl de gulden gekocht werden van 2270 à 1800 F de benne. Voorkelele 1200 F, Grote wijting 1320, kleine wijting 710 F de benne. Een kort liedje was nog rap gezongen en een eindcijfer van 103.134 F.

VRIJDAG 16 MAART 1979

N.590	27.327
N.579	223.865
N.719	162.878

Drie vangsten met samen 16.600 kg vis. Praktisch al gulsoorten en wijting. Slechts enkele koopjes rare vis en geen tongen. Kabeljauw werd gekocht van 2.800 à 3.100 F de benne. De gulsoorten van 2.200 à 1.700 F. De voorkelele of filetgulletjes kregen 1.150 tot 1.380 F de duurste. Grote wijting van 1.300 à 1.380 F de benne. Kleine wijting van 800 tot 940 F. Zandschullen: grote 1.380, kleine 1.000 F. De rest van de vangsten waren kleine hoeveelheden met platjes, knorhaan, posten, enz.

Spijts weinig aanvoer en dit door het stormweer, mag er niet gesproken worden van «dure» vis.

MAANDAG 19 MAART 1979

N.15	653.893 + RC 5.566
N.172	80.284
N.88	30.055

Een bokkevisser, N.15, met 100 benmen vis en 2.850 kg tongen. Een Westvisser, N.172, die zaterdag was uitgevaren en met een vangstje «springlevende» vis op de markt kwam, samen een 30 betjes en met topprijzen een flinke besomming op zijn briefje kreeg. De N.88 een kustvisser, die na 2 nachten vissen ook beloond werd. Alles sa-

men geteld was er dus 11.500 kg vis op de maandagmarkt en die heel wat belangstelling kende van veel vishandelaars. Grote tarbot was er niet, maar middenslag en kleine kregen toch van 187 F à 100 F de kg. Grieten van 128 à 90 F de kg. De tongen van N.15 kregen voor de grootste soort 145 F de 2e 188, de 3e 180, de 4e 160, de 5e 150 en de kleine werden gekocht aan 130 F. De tongen van de kustvisser kregen 10 à 20 F meer de kg, dit van de viswinkeliers. Slechts één koop van 41 kg kabeljauw werd «gemijnd» aan 3.240 F of liefst tegen de 80 F de kg. De gulden van 3.300, 3.000, 2.700 en 2.400 F de benne. Zelfs op de voorkelele werd luid geroepen aan 2.000 F.

Groot platvis moest opgevangen worden. De volgende soorten kregen 20, de drielingen 25 en de visjes 17 F. We moeten toch vermelden dat de platvis van de West en kustvisserij, het dubbel kreeg van deze opgegeven prijzen. Rogsoorten waren ook in trek en de enkele benmen werden gekocht aan 3.000 F voor de moers en 2.500 F voor de tilten.

St Jacobsschelpen kregen 1.470 F en de wullocks 710 F. Deze drie vangsten samen, gaven een eindcijfer van 764.232 F.

WOENSDAG 21 MAART 1979

N.705	463.425
N.738	88.784
N.346	102.207 + RC 7.272
N.590	107.176 + RC 12.120
N.88	20.499
N.349	10.920

Er kwam 18.400 kg vis voor de woensdagmarkt met inbegrip van 2.000 kg tongen. De N.705 kreeg hoge prijzen voor zijn rare vis. De tongen van 144 F voor de lappen, de 2e 193 F, de 3e 200 F, de 4e 190 F, de 5e tot 166 en de kleine 132 F. Kabeljauw was nu eenmaal peperduur, dit tot 115 F de kg. De gulsoorten van 2.700 à 1.400 F de benne. Voorkelele 1.000 à 1.500 F. Platvis: grote 24 F, drielingen tot 1.900 F de benne en de visjes van 1.200 à 1.400 F. Zandschullen: 1.600 en 1.000 F. Tongscharren kregen voor de drie soorten: 108 F, 80 F en 45 F. Grote wijting 1.350 F, kleine rond de 700 F de benne en kleine partijen moesten opgevangen worden. Zo was de midweekmarkt met een eindcijfer van 793.011 F.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN

IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
	19-3-1979	19-3-1979	20-3-1979	20-3-1979	21-3-1979	21-3-1979	19-3-1979
Tarbot : groot (123)	295 -330	307 -360		315 -323		348 —	
middel (123)	185 -260	214 -276		246 -264		186 -254	185 —
klein (123)	141 -160	115 -157		110 -149			120 —
Griet : groot (123)	120 -153	118 -133		127 -134		182 -134	120 —
middel (123)	100 -132	104 -115		107 -112		116 -118	120 -140
klein (123)	91,40 —	80, —81, —		95, —102		96, —102	
Schelvis : groot	33, —45, —			41, —			
middel							
klein	31,90 —						
Heek : groot	73, —106	28, —54, —					
middel	78, —99, —						
klein	55 —63, —						
Lom							
Leng	51, —55, —	30, —34, —		33, —40, —		32, —	
Rog (1)	28, —59, —	52, —		54, —60, —		65, —70, —	
Keilrog (123)	36, —64, —		68, —				
Rog (23)							60, —
Tiltlen (23)		45, —52, —		60, —			50, —
Scherpstaart (23)		39, —60, —		30, —52, —		72, —	54, —
Halve mans (23)		28, —40, —		31, —46, —		48, —50, —	42, —
Teelt (2)		28, —35, —		30, —46, —		48, —	
Katrog (2)		8, —33, —		10, —22, —		27, —	
Kabeljauw	41, —65, —		48, —57, —	40, —45, —		66, —70, —	80, —
Gul (groot)	17, —56, —	34, —35, —	23, —45, —	40, —42, —		62, —66, —	35, —60, —
Gul (middel)		32, —38, —		26, —35, —		40, —44, —	
Gul (klein)		27, —34, —		32, —33, —		32, —38, —	
Hozemondhamme	105 -196						
Wijting : groot	13, —32, —	26, —28, —	13,80-23, —	19, —26, —		28, —32, —	28, —45, —
klein		18, —20, —		14, —16, —		20, —24, —	15, —32, —
Schar	12, —20, —	16, —	20, —26, —	7, —		12, —	20, —
Steenschol	33, —107	96, —101		77, —73, —		88, —	
Zehaai	43, —49, —	50, —		53, —		50, —	40, —
Hondshaai	19, —23, —						
Doornhaai							
Pieterman							
Makreel							
Horsmakreel							
Zeekeeft							
Schaat							
Zeebaars (klipvis)							
Kongeraal	13, —38, —	16, —		9, —		11, —	
Schartong							
Volle haring							
IJle haring							
Haringshaai							
Steenholk	15, —21, —						
Heilbot							
Koolvis							
Zeewolf				31, —			
Pollak							
Zonnevis	51, —56, —		57, —59, —				
Koningsvis							
Vlaswijting	107 -120		69, —				
Zeeuivel		33, —		36, —			
Schotse schol		101 -201		92, —195		102 -96, —	
Zeehond		80, —		56, —58, —			
Bot		16, —21, —		17, —22, —		20, —24, —	
Rode Poon (robaard)							
Grauwe Poon (knorh.)							
Rode Knorhaan	35, —36, —		22, —27, —				40, —
Posten	54, —69, —		45, —86, —				
Langoesten (midden)		16, —18, —		9, —12, —		11, —	
(klein)							

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

Hollandse proef met een Noorse Loodstender

De IJmuider Courant van maandag maakt melding van een Hollandse proef door het Loodswezen met een Noorse moderne tender, de „Skude”. Da bedoeling is uit te maken of deze tender het zo goed kan houden als langs de Noorse kust.

De IJmuider Courant, schrijft hierover o.m. het volgende :

Sinds donderdag 15 maart neemt het Loodswezen proeven met een tender, die gedurende ongeveer een maand langs de hele Nederlandse kust zal worden ingezet. De tender is van een in Noorwegen ontwikkeld type en is voor de periode van 15 maart tot en met 11 april gehuurd van de Noorse loodsdienst.

De tender zal niet ingezet worden bij de werkelijke loodsdienst, het ligt in de bedoeling, vooral het vaargedrag in de Nederlandse kustwateren te onderzoeken. Wel zal getracht worden de dagelijkse praktijk zo dicht mogelijk te benaderen.

Het schip „de „Skude”, is van aluminium en is sinds 1974 in gebruik voor de beloodsing langs de Noorse kust en in de fjorden. Het is respectievelijk 16,31 meter lang, 5,26 meter breed en heeft een diepgang van 1,20 meter. Het schip is voorzien van twee dieselmotoren met elk een vermogen van vierhonderd p.k., de topsnelheid bedraagt 23 knopen, terwijl de maxi-

mum kruissnelheid 20,5 knopen bedraagt. De „Skude” heeft van het Lloyd's Register of Shipping de klassifikatie 100 A 1 meegekregen de hoogste klassifikatie die afgegeven kan worden voor schepen die de kustwateren beveren.

INITIATIEF

Het initiatief tot deze proef is volgens C. van Aken, hoofd van de afdeling operationele plannen en onderzoek op het hoofdkantoor van het Loodswezen in Scheveningen, tot stand gekomen tijdens een conferentie van Noordzeeloodsen in oktober vorig jaar. „Wij zaten toen te praten over de problemen die zich voordoen bij alle facetten van de beloodsing”, aldus van Aken, „waarbij ook de tenderbeloodsing ter sprake kwam. De aanwezige Noorse loods vertelden toen dat zij zo'n goed schip hadden, dat werkelijk aan alle eisen voldeed. Daardoor werd onze interesse gewekt, en in december ging een delegatie van de staf naar Noorwegen om de mogelijkheden van huur voor een korte periode door te praten. Dat ging vooral over de condities, zoals de huursom en de verzekeringstechnische kant van de zaak”.

Eind februari vertrok een nieuwe delegatie naar Noorwegen, nu bestaande uit drie mensen uit de dagelijkse praktijk. Deze drie mensen, die 27 februari vertrokken en 2 maart weer terugkwamen, hebben in Noorwegen twee dagen meegevaren om te bekijken of het zin had het schip voor een proef naar Nederland te halen. Het rapport waarin zij hun bevindingen vastlegden was zo positief, dat na een aantal besprekingen werd besloten het schip langs de Nederlandse kust uit te proberen.

ZOEKEN

Van Aken : „De loodstenders die wij nu in gebruik hebben van het type Jan van Gent zijn bruikbaar tot windkracht vijf of zes. Wij zoeken nu naar een type dat veilig inzetbaar én in operationele zin bruikbaar is bij slechter weer. Eigenlijk is het zoeken naar een schip met vijf poten als je bekijkt waar zo'n bootje allemaal aan moet voldoen. Het moet snel zijn, goed wendbaar en acceptabel qua comfort en geluidsniveau. Het grote probleem is echter dat snelle, wendbare bootjes bij lage snelheden vaak heel slecht manoeuvreerbaar zijn. Volgens de drie mensen die in Noorwegen mee hebben gevaren voldoet dit bootje echter wel aan alle condities, in de omstandigheden daar”.

Daarmee is echter nog niet gezegd dat het schip geschikt is voor het werk in de Nederlandse kustwateren vanwege de verschillende omstandigheden. Van Aken : „Dit scheepje werkt voornamelijk in de fjorden als het weer wat erg ruw wordt kan de bemanning makkelijk een „oppertje” opzoeken om in de luwte te wachten tot het weer wat beter wordt. Bovendien is langs de Nederlandse kust een heel andere deining- en golvenpatroon dan bij Noorwegen. Het golvenpatroon is de golfbeweging van het water aan de oppervlakte dat wordt veroorzaakt door de wind. Het deining-

patroon is min of meer de voortzetting van die beweging in het water. Als de wind nu uit een andere hoek gaat waaien, verandert het golvenpatroon, maar het deiningpatroon gaat nog in zijn oude stramen verder. Dat kan heel merkwaardige effecten geven. Daar moet de tender die wij zoeken allemaal tegen opgewassen zijn”.

Na het bezoek van de tweede delegatie aan Noorwegen kwam de zaak in een stroomversnelling. Het Loodswezen kon voor een maand de beschikking krijgen over de tender in maart of in mei. Haast was dus geboden. Van Aken : „Wij zelf hadden gedacht aan een periode in april, maar dat kon dus niet. Daarom hebben wij de tender nu maar genomen, omdat in mei de weersomstandigheden veel gunstiger zijn en we dus geen inzicht in de prestaties konden krijgen bij slechter weer”. Donderdag 15 maart kwam de tender aan in Delfzijl, vervolgens gaat hij naar Den Helder, donderdag komt de „Skude” naar IJmuiden, maandag vertrekt de tender naar Hoek van Holland, vandaar gaat het schip op 2 april naar Vlissingen en vervolgens naar Terschelling (7 april) waarna de tender op 10 april weer naar Noorwegen vertrekt.

„Het is beslist niet zo”, verklaart Van Aken uitdrukkelijk, „dat wij het systeem van tenderbeloodsing aan het uitproberen zijn, het is in eerste instantie een onderzoek naar de vaarkwaliteiten van het schip in relatie tot de werkzaamheden die het voor de loodsdienst zou moeten verrichten. De mislukking met de Pluvier heeft geleerd dat een dergelijk schip heel moeilijk te vinden is. Daarom laten wij zelf niet zo'n schip ontwikkelen, maar zoeken naar een tender „van de plank”. Een bestaand schip dus, dat al uitgebreid getest en goedbevonden is. Daarna kunnen wij die kwaliteiten beproeven op de Noordzee”.

RESULTATEN

Na afloop van de proeven, waarvan door de deskundigen ook w.e.r. rapporten opgemaakt worden, komen de resultaten ter sprake. Een eventuele aanschaf ligt echter nog in de verre toekomst. Als wij al tot aanschaf overgaan”, aldus Van Aken, „laten wij toch wel wat veranderingen aanbrengen. De bestaande akkommodatie van vijf man moet worden uitgebreid tot zes à acht man, wij werken met een ander kompas en hebben ook voorkeur voor andere communicatie-apparatuur dan de Noren gebruiken. En dan speelt nog de vraag of wij het wel mogen kopen. Als wij een schip in het buitenland willen bestellen moet dat via het ministerie van Economische Zaken. Zij hebben natuurlijk het liefst dat wij ons materiaal in eigen land bestellen, en terecht. Het probleem is dat niet elk type hier gemaakt wordt, ook dit niet. Maar tegen die tijd kan het misschien wel in licentie gebouwd worden”.

Totdaar deze visie in de IJmuider Courant, die wij hier hebben overgenomen omdat het misschien van even groot nut of een vingerwijzing kan zijn voor onze loodsmensen.

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de vrijdagmarkt van 16 maart werd aangevoerd : 7690 kg tong; 66 kisten tarbot en griet; 3289 kisten kabeljauw; 3 kisten schelvis; 473 kisten wijting; 1107 kisten schol; 65 kisten schar; 68 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS

Per 1 kg : Tarbot 25.66-20.65; grote tong 12,13-11,54; Grootmiddel tong 14,68-13,76; kleinmiddel tong 12,11-10,70; tong één 12,04-11,24; tong twee 11,68-10,09.

Per 40 kg : tarbot 620-350; griet 342-256; kabeljauw één 132-68; kabeljauw twee 120-96; kabeljauw drie 100-81; kabeljauw vier 92-76; kabeljauw vijf 81-65; schelvis vier 144-140; wijting drie 71-56; schol één 72-60; schol twee 80-70; schol drie 86-71; schol vier 80-67; schar 922-55; bot 24; steenbolk 56-30; kleine kuit 110-62.

Aan de maandagmarkt van 19 maart werd aangevoerd : 13.340 kg 1832 kisten kabeljauw, 5 kisten schelvis, 1070 kisten wijting, 1156 kisten schol, 73 kisten schar, 269 kisten varia.

Prijzen in guldens. Per 1 kg : tarbot 22,84-20,29; grote tong 12,11-11,77; groot-middel tong 13,90-13,26; klein-middel tong 13,90-13,26; klein-middel tong 11,82-11,12; tong één 11,72-10,79; tong twee 11,39-10,21.

Per 40 kg : tarbot 608-322; griet 360-298; kabeljauw één 108-72; kabeljauw twee 126-92; kabeljauw drie 100-82; kabeljauw vier 87-78; kabeljauw vijf 80-67; schol één 76-67; schol twee 90-78; schol drie 94-78; schol vier 86-70; schelvis drie

16.400; IJM 24 f 27.300; IJM 44 f 30.700; IJM 115 f 28.500; IJM 154 f 4.100; IJM 207 f 10.600; IJM 209 f 16.290; één vaartuig de GY 243 f 38.800.

Aan de dinsdagmarkt van 20 maart werd aangevoerd : 287 kabeljauw, 2747 kisten koolvis; 140 kisten schelvis; 178 kisten wijting; 4 kisten schar; 59 kisten diversen.

Prijzen in guldens : Per 40 kg : kabeljauw één 120; kabeljauw twee 140-80; kabeljauw drie 140-92; kabeljauw vier 120-77; kabeljauw vijf 90-66; koolvis één 67-58; koolvis twee 64-61; koolvis drie 69-63; koolvis vier 65-56; schol vier 130; schelvis 142-130; schelvis twee 116-108; schelvis drie 104-57; schelvis vier 74-71; wijting drie 69-47; schar tong 62; haai 140; poontjes 86; schar 104; leng 102-70; lompen 94; hammen met kop 202-182.

De besommingen waren : KW 74 f 21.400,-; KW 170 96,7-0,-; IJM 57 105.000,- YE 25 2.400,- 142; schelvis vier 152-100; wijting drie 65-34; schar 82-46; hammen met kop 244-114; kleine kuit 108-90; steenbolk 46-32; schar tong 66-65; tongschar 230-141.

De besommingen waren : KW 185 f 16.900; K— 11 f 16.900 KW 45 f 14.500; KW 51 f 1780; KW 55 f 17.400; KW 88 f 23.400; KW 113 f 15.700; KW 117 f 11.800; KW 141 f 8900; KW 145 f 29.300; KW 149 f 12.900; KW 152 f 11.300; KW 167 f 27.100; KW 173 f 6900; KW 175 f 16.200; KW 189 f 18.300; KW 194 f 17.700; KW 214 f 12.900; KW 22 f 15.300; SCH 256 f 7900; VL 90 f 10.800; WR 32 f 21.200; WR 57 f

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 12 tot en met 16 maart

Door 71 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd

20.411 kg	TONG	f 240.521,49	f 14,34 - 9,22
7.558 kg	TARBOT	94.655,14	f 23,99 - 7,71
98.280 kg.	SCHOL	164.804,03	f 2,13 - 1,18
194.110 kg	KABELJAUW	394.609,81	f 4,25 - 1,43
2.040 kg	GRIET	14.493,78	f 7,99 - 5,86
5.525 kg	SCHAR	8.923,15	f 1,96 - 1,43
9.260 kg	WIJTING	f 10.821,15	f 1,93 - 0,96
202.915 kg	DIVERSEN	713.591,75)
540.099 kg		f 1.642.425,30	