

het visserijblad

Vrijdag 7 september - nr. 33

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

NEDERLAND DOOR HET KWOTUM KABELJAUW

Voor Nederland is het aan Nederland toegekend kwotum kabeljauw reeds opgevist, zodat de minister Van der Stee van landbouw die eveneens de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, besloten heeft een verdere vangst op kabeljauw te verbieden. Naderhand was een contingent van iets meer dan 17 duizend ton toegezegd dat volgens de door het departement opgetekende gegevens reeds opgevist is. Normaal mag er dus dit jaar geen kabeljauw meer gevist worden en dit vanaf 1 september! Als men zo rap door een bepaald contingent heen is, dan is dit ofwel een gevolg van een te grote inzet van vaartuigen, ofwel van een niet te voorziene verwachte vangst. Volgens de vissers zit er heel wat meer kabeljauw in de Noordzee dan de biologen hen wensen te doen geloven en is het Nederlands kwotum, zoals onder andere ook het algemeen kwotum op de kabeljauw, te laag gesteld.

Ook in de andere landen komen de vissers tot deze vaststelling, zodat er wel iets voor deze stelling pleit. Het is anderzijds duidelijk en begrijpelijk dat de biologen, ook aan een zekere beroepsmissvorming lijden en alles wensen opgelost te zien van uit hun, enigzins eng, standpunt. Anderzijds houdt men in de E.E.G. doorgaans slechts rekening met de bevindingen van de biologen alleen, hetgeen eveneens niet volledig goed te praten is. Zoals we het reeds geschreven hebben, staan wij veeleer beschermende maatregelen voor in de aard van netmaaswijdteverhoging en begrijpen we moeilijk, dat bepaalde producentenorganisaties hiertegen te keer gaan. Dit is onder meer hier het geval in ons land terwijl onze Noorderburen hier wel voor gewonnen zijn. Onze Noorderburen, wat onder meer de kabeljauw betreft, wensen de kleine minigulletjes, later dubbel zo dik en renderend in hun netten terug te vinden. Bij ons duurt het beslist te lang vooraleer eigen wijsheid het moet afleggen tegen de redelijkheid en tegen de waarborgde toekomst voor onze vissers en visserij.

We stellen ons nu de vraag, wat de reactie zal zijn van de Nederlandse vissers, nu de regering in een bepaald voorgaand geval gelijk gekregen heeft van het hoogste E.E.G.-ressort, dat er wel verbodsmaatregelen door haar mochten uitgeschreven worden en een groot aantal schippers in overtreding werden genomen. In ieder geval tracht men bij onze Noorderburen wat aan deze toestand te verhelpen en zal het ontwikkelings- en saneringsfonds voor de visserij een stilligeregeling voor de rondvisserij indienen. Men zou voor de vaartuigen die het op andere visserijen niet zien zitten, een vergoeding voorstellen voor de vaste kosten, voor zover het over vaartuigen gaat die in de beide voorgaande jaren minstens 16 maand op deze visserij zijn ingezet en de brutobesomming minstens voor de helft uit rondvis heeft bestaan.

Dit zou natuurlijk een regeling zijn om voor deze schepen de moeilijke periode te helpen overbruggen, maar dit is geen regeling voor de vissers die aldus werkeloos worden gesteld en ofwel voor de visserij, of voor het eigen schip verloren gaan. In dit verband voelt men nu ook wel het belang aan van polyvalente vissersvaartuigen die op verscheidene en verschillende visserijen kunnen ingezet worden, voor zover men daar ook al niet door het kwantum heen is. Normaal mocht men tot 18 november op de kabeljauwvangst gaan, zodat het toch

benaauwend vroeg is dat nu reeds met deze visserij moet gestaakt worden.

Het blijkt nu echter ook dat bepaalde schepen, die vroeger niet specifiek op de rondvis gingen vissen, het nu wel gedaan hebben om hun contingent platvis, dat hen toegewezen werd, uit te sparen. Deze schepen kunnen het nu wel met een vervangende visserij gaan doen.

Zeggen we nog dat het contingent kabeljauw aan Nederland in 1979 toegewezen, kleiner was dan het voorgaand jaar terwijl er toch voldoende aanwijzingen zijn, dat het contingent eerder groter had mogen zijn. We zijn verder eveneens benieuwd, wat de gevolgen zullen zijn voor de prijsvorming van de kabeljauw op de afslagen, want nergens is de prijs van een produkt meer onderhevig aan vraag en aanbod en aan vangstvooruitzichten dan in de visserij.

Garnaalvissers liggen bij laag water op het slijk

We vingen klachten op van verscheidene garnaalvissers die langs de tijkade liggen achter de kantien van de vismijn. Bij zeer laag water kunnen zij slechts na veel heen en weer gewikkeld tot bij de kademuur geraken.

Dit heen en weer gewikkeld gebeurt om het zachte slijk via de kiel van het vaartuig open te spreiden en een beddetje te maken voor het aanmeren.

We zijn zelf eens gaan aanlopen en hebben dit kunnen vaststellen. Na het gewikkeld werd het water echte modder. De betrokken vissers hadden echter goede hoop dat de «zuiger van Cloeds» eens langs de muur zou passeren, want hij was op dat ogenblik praktisch ter plaatse, vermits hij de toegangseul, een honderdtal meter verder, aan het baggeren is, waar een paar van de grote sportvissers gemeerd liggen.

De hoop van de vissers was echter tevergeefs. De baggermolen is het afgetrapt zonder ooit aan de vissers te denken, noch aan de toe-

gang tot hun ligplaats. De begrijpelijke reactie van de visserij is natuurlijk, dat men wel wat over heeft voor de sportvisserij en voor andere schepen, maar heel wat minder, of zelfs totaal niets voor de beroepsvisserij.

Wij zelf vinden het echt jammer, als de baggerboot op enkele tientallen meter van de ligplaats van de garnaalvissers het slijk komt wegzuigen, men dan niet terzelfdertijd eens langs de kaaimuur het slijk komt weghalen.

We hebben op deze plaats de 0.142 werkelijk zien wroetelen om aan de kademuur te geraken om de garnaal en de enkele visjes te kunnen lossen en laten optrekken.

Aan de Stad vragen we een ietsje meer begrip voor de beroepsvissers en een kuisbeurt langs de kademuur. Thans baggert men wel in het tweede vissersdok voor een vliegboot welke pas in februari '80 begint te varen. Is dit dan zoveel dringerder dan een tijhaven waar dagelijks vissers moeten aanleggen wat uit te baggeren?

Schadegevallen in de zeevisserij

Bij het winden van zijn visboel, brak van de Z.78, de aandrijving van de vislier. Hulp werd geboden door de Z.525, die de visboelen opwond. Samen werd naar Great Yarmouth gevaren waar het vistuig terug kon overgenomen worden.

De Z.209 moest door de Z.509 naar de haven van Oostende opgesleept worden daar deze een staalkabel in de schroef had gekregen.

De Z.12 sloeg tijdens de visserij met zijn B-boord boel vast, waarbij door een hevige ruk de korretouw brak en de boel verloren ging. Na een half uur werk kon de visboel terug opgevist worden en de visserij verder gezet.

De Z.506 moest door de Z.30 naar Great Yarmouth opgesleept worden.

den, daar deze zijn vislier gebroken had en hij assistentie nodig had om zijn visboelen te winden. De Z.30 zette daarna zijn visserij voort.

De N.719 van de rederij Decrecal moest door de O.309 van dezelfde rederij naar de haven van Grimsby opgesleept worden met een tros in de schroef. Bij het vooruit en achteruit inschakelen met de betrachtiging de tros uit de schroef te verwijderen, werd het roer gedeeltelijk beschadigd. Daar het roer niet meer kon gebruikt worden, werd de sleep naar Grimsby aangevaren. Te Grimsby werd door een kikvorsman de tros uit de schroef verwijderd en het roer hersteld, zodat na de verkoop van de vangst, de visserij terug in span kon aangevaren worden.

800 duizend liter wijn te water in de haven van Duinkerke

Mag men ook spreken van waterbezoedeling als het hier gaat over wijn? Men is gewoon over bezoedeling te spreken als het gaat over olie en vetten en over lozing van rioolwateren en scheikundige produkten. Men zou eerder geneigd zijn, dit niet als een bezoedeling te aanzien wanneer dit door wijn gebeurt. Nochtans had het te water laten van de wijn zeker een bijzonder effect op de paling in de dokken en haven van Duinkerke. Deze kwam aan de oppervlakte en kon zo maar met een schepnet opgegist worden. Sommigen stellen zich de vraag, of het aan de oppervlakte komen van de paling, door een gebrek aan zuurstof gebeurde of... door het buitenkansje voor de wijn.

De betrokken wijn was opgeslagen omdat de bestemming deze geweigerd had. De wijn was inderdaad licht aangekomen omdat ze, onder invloed van de aanraking

met de wanden van het vervoerende wijnschip, die even vóór de lading een onderhoudsbeurt gekregen hadden en ingeolied waren met een bepaald produkt, een ontarding hadden ondergaan. Toen er nu plaats te kort was in de opslagplaatsen om de wijn uit de «Midi» van Frankrijk op te slaan, moest men wel beslissen de wijn in het dok te laten lopen en vandaar naar de open zee. Achthonderdduizend liter is toch nog altijd een hele hoeveelheid en daar zullen zeker nog al wat windampen rond gehangen hebben. Gelukkig zal deze wijn zeer verdund geworden zijn op de weg tot in zee en daar zeker nog weinig invloed uitgeoefend hebben. Het ware anders geweest met olie en vetten die zich niet zo gemakkelijk laten verdunnen en afbreken. In ieder geval een «rode vloed» die tot de verbeelding van mens en... paling sprak. Deze laatste was misschien daardoor wel bedwemd geraakt.

DE JACHT OP MAKREEL IN DE GEMEENSCHAPSWATEREN

Als we de verslagen lezen van de jacht op de makreel ten Noorden van de Shetland en in het gebied van Muckle Fugga, dan moeten we toch onwillekeurig aan de vroegere jacht op de haring denken met de vraagstelling of de makreel niet min of meer hetzelfde lot zal ondergaan, niettegenstaande de uitgeschreven kwota.

We vernemen dat het slechts na weken zoeken is dat de ontzaglijke pурсeseinevloot een gedeeltelijk sukses kende ten Noorden van Shetland en sommige goede vangsten te Lerwick binnen bracht. Shetlandtreilers visten er tussen een grote vloot Noorse seiners zowat 130 mijlen ten Noorden van Muckle Fugga toen er plots berichten binnenliepen, dat makreel gezien was ten Westen van Muckle Fugga. De meeste vaartuigen vaarden in die richting maar konden geen makreel te pakken krijgen. Noorse treilers die terug naar de eerste gronden liepen, konden wel een drieduizend ton op de kop tikken. Tenslotte vonden de Shetlanders enige makreel ten Noordoosten van de Muckle Fugga met een hoogste vangst door één enkel vaartuig van 70 ton gaande tot 30 ton voor anderen. Men kreeg voor de makreel tot 700 BF de ben die praktisch alle naar de fabriekschepen uit de oostbloklanden gingen, die voor het ogenblik in de haven van Lerwick liggen. Het duurde slechts een paar dagen en aan de afzet voor menselijk verbruik was reeds voldaan. De volgende landingen gingen reeds naar de vismeelfabrieken aan 3.500 F de ton, zijnde zowat 175 F de ben. Vaartuigen die een 50 ton aan deze prijs op de markt kunnen zet-

ten, mogen in ieder geval niet te lang op makreel zoeken, zoniet is een reis met een brutobesomming van 175 duizend F voor dergelijke treilers niet meer renderend. De Noorse treilers waren er de eerste bij om de fabriekschepen in verbruiksharing te voorzien en de Shetlanders die later kwamen kregen nog slechts vismeelprijzen. Eén en ander leidde zelfs tot protesten vanwege de lokale vissers die beverden dat zij een voorrang van levering hadden op de Noorse vaartuigen.

Wat ons in dit alles enigszins verontrustend aandoet, is het feit dat men, in acht genomen de moderne opsporingsapparatuur, toch zo lang moet uitzien naar makreelscholen! Is dit soms geen vaag teken aan de wand? Zijn de beste jaren voor de makreel wellicht voorbij? Ook de Shetlandvissers hebben wellicht dergelijke vrees geuit, vermits er door de Shetlandmensen pogingen aangewend werden om tot een afzonderlijke visserij-overeenkomst te komen met de EEG.

Dit gaf reeds aanleiding vanwege de Schotse visserijfederatie tot een bezoek aan de Shetlandverantwoordelijken. Daar werden de Schotten slechts gedeeltelijk tevreden gesteld, met de belofte dat alles voorheen met hen zal besproken worden. Van deze gelegenheid maakten de Shetlanders ook gebruik om de Schotse redersfederatie te wijzen op de noodzakelijke beschermingsmaatregelen die zouden moeten genomen worden in de makreelvisserij. Men schijnt dus ook in deze kringen niet volledig gerust te zijn wat de toekomst van de makreel en ook van deze Shetlandvisserij betreft.



snelblussers - brandweerpompen - detectie & melding - veiligheidsmateriaal - brandwerende deuren - allehande kasten - materieel voor openbare en private brandweerkorpsen.

somati

IIIe Industriezone, 9440 EREMBODEGEM
Tel. (053) 70 32 32 — Telex 12376

(8290V)

BRITSE NOORDZEEWIJTING-VERGUNNINGEN VERMINDERD

Niettegenstaande de Internationale Raad voor het Zeeonderzoek een verhoging voor 1979 aanbevoelen heeft van het algemeen kwotum op de wijtingvangst in de Noordzee met 26 duizend ton, heeft de Britse bevoegde autoriteit zich toch verplicht gezien, de individuele vangstvergunningen en normen per bemanningslid en per week, van 16 ben tot 12 ben terug te brengen. Deze maatregel was noodzakelijk om het overschot van het wijtingkwotum over de rest van het jaar te kunnen verspreiden. Er werd inderdaad voorheen te veel wijting uit de Noordzee binnen geacht zodat men te rap door het toegerekend kwantum zou zitten. Wijting gevangen, gedurende één reis op de gronden van West Schotland en op de Noordzee samen, mogen echter 28 ben per man en per week bedragen, met dien verstande dat er niet meer dan 12 ben per man en per week Noordzeewijting onder de totale vangst mag zijn. Hoe men dit van dichtbij zal kunnen controleren, is natuurlijk een ander paar mouwen. Eén en ander is natuurlijk ook een

aansporing om wat onofficieel af te zetten. Eén der bezwaren van de visserij is het feit dat deze vermindering reeds ingang vindt, één week na het bekendmaken van het reglement. Volgens een woordvoerder van de visserij, gaat het niet op, de reeds naar zee vertrokken vissers hierin te betrekken. Anderzijds zou, volgens de getroffen reders, de visserij niet meer renderend kunnen uitgeoefend worden en terzelfdertijd betekent dit eveneens een vermindering van loon voor de bemanningsleden van 1.500 B. fr. per week. Ook zoekt men in deze nieuwe beperking een argument om de Britse regering er op te wijzen dat Groot-Brittannië een hoger aandeel in de totale gemeenschapskwota moet krijgen en dat de beperkingen slechts ten laste van Groot-Brittannië vallen. Als de Britten hun seinevloot nog verder ongekонтроleerd blijven uitbouwen alsmede de omschakeling van hun vroegere IJslandvloot voor visserij op de Noordzee, zonder rekening te houden met de eigen kwota dan wordt het een straatje zonder eind.

Een nieuwe zeehavenhangar te Zeebrugge

Na ontvangst van een aanbiedingsaanbod door verscheidene firma's, heeft het bestuur van de zeehaven van Zeebrugge de uitvoering voor de werken van de bouw van een grote hangar toegekend voor de prijs van 36.982.701 fr. Deze zeer grote hangar zal gebouwd worden met één zijde langs de Minister Beernaertstraat. Terzelfdertijd zal overgegaan worden tot de vernieuwing van het wegdek van deze straat. Deze hangar zal dienen als opslagplaats en stouwing van goe-

deren. In een moderne haven heeft men nooit genoeg aan dergelijke opslagplaatsen.

● **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)

BELGEN EET MAKREEL

In een artikel: «De jacht op makreel in de Gemeenschapswateren» hebben we het hierover en wat in Engeland en de Noorse landen geschiedt.

Naar aanleiding van het feit dat in de ons omringende landen dit produkt gretig gegeten wordt, stellen we de vraag waarom bij ons niet.

In België hebben we een Propagandacommissie die alleen nog op papier bestaat en goed is om het anderhalf miljoen toelage van de Staat te verspillen aan papiertjes, affiches en reisjes voor visbakkers.

Werkelijk nuttige propaganda zoals destijds door de Rederscentrale gedaan, waar de Propaganda voor Visverbruik onder gebracht was, bestaat niet meer.

Toen was secretaris Jan Van Broek de man, die dat zeer goed deed, onder leiding van de heer Raymond Bauwens.

Maar de Brusselse ketjes en Waalse vishandelaars, zagen er graten in dat alles van uit de kust geleid werd.

Het zou vanuit Brussel beter gaan, waar men zich geen reukenschap geeft van aanvoer, beste vis van het jaar, soorten welke moeten gepropageerd worden, enz.

De propaganda is nu een dode letter geworden onder voorwendsel dat de toelage er voor gegeven, te gering is.

In zo'n geval doet men dan best het boeltje op te doeken en dit geld nuttiger te besteden voor visserijdoelinden.

Het is een feit dat er in Engeland, de Noorse landen en Nederland, veel makreel aangevoerd wordt aan zeggen we: spotprijzen.

Deze vissoort gerookt, gestoomd of gekookt, is een uitstekend en gezond voedingsmiddel.

Toen we onlangs in Londen waren op een diner, werd ons als hoofdschotel op tafel gebracht, een levend vers gekookte makreel met groenten en ongepelde aardappelen.

Zeggen we terstond dat het een heerlijk festijn was.

En waarom wordt hier het produkt niet aangevoerd? Waarom wordt voor die heerlijke vis, met weinig, maar gemakkelijk verwijderbare graten, geen propaganda gemaakt in alle vormen?

Een visrokerij en inleggerij daaromtrent gesproken, zegt ons dat de vissers er hier niet om gaan omdat ze voor het produkt maar 10 fr per kg ontvangen.

Als we dan de vraag stellen waarom voor dit zeer voedzaam visje maar tien frank maximum per kg gegeven wordt, dan is het antwoord, dat men met het weinige dat men hier aanvoert, niet kan beginnen roken en stomen, gezien de grote kosten daaraan verbonden.

Nu betaalt men voor vlees 200 fr per kg en meer, voor vele gewone vissoorten in de winkels toch 100 fr à 150 fr, zonder te spreken van de prijs voor tarbot, tong en staart.

De gerookte of gestoomde makreel wordt nu uit Holland, Engeland of Noorwegen ingevoerd.

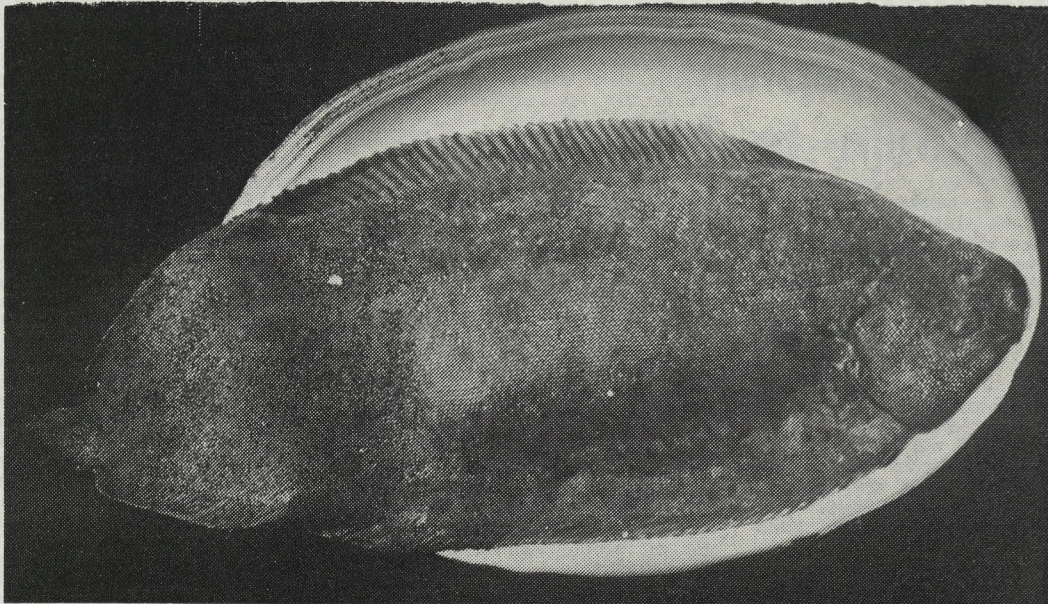
Waarom worden onze vissers geen minimumprijs gegarandeerd van 15 fr per kg en met grootwarenhuizen desnoods een akkoord gesloten om ze er aan 30 à 40 fr per kg te verkopen?

Bij een aanvoer welke 24 uur vooraf aangekondigd zou kunnen worden langs radio en televisie, zou dit zeker een groot succes hebben, wanneer men daarenboven in enkele woorden de bereiding zou kunnen opgeven.

Maar wie trekt het zich nog aan?

Eens te meer mogen we hier schrijven: waar blijven de verantwoordelijken, die het allemaal zouden verbeteren? Wij wachtten er nog steeds op?
P.V.

DAT ZIJN NOGAL "LAPPEN" !



«Dat zijn nogal lappen» is een Vlaams gezegde waarmee men wil laten verstaan dat er iets buitengewoons is gebeurd. Anderzijds is «een lap» een onderdeel van de vissersterminologie en daarmee bedoelt men dan een tong van zeg maar boven een halve kilo. Nou, van lappen weet schipper Willy Lepeire van de kloeke Oostendse treiler 0. 279 «Ramblers» mee te spreken want in het gebied van de Bullock Bank, ter hoogte van Boulogne, kreeg hij tussen een kluts kabeljauw en gul uitgerekend één tong in de korre maar dan een kanjer van uitzonderlijk formaat. Het beest woog 1,950 kg. en was precies 59 cm. lang. Een uitzonderlijk gebeuren dus wel en dat was ook de mening van de biologen van het Rijksstation voor Zeevisserij te Oostendel.

Zo werd onder meer uitgemakkt aan de hand van de ge-

horsteentjes (otolieten) dat die «lap» 15 jaar oud was, dat is dus niet uitzonderlijk want er werden al tongen van 36 jaar oud aangevoerd. Wat wel meldenswaardig is, is dat een tong van 15 jaar een gemiddeld gewicht van ongeveer 750 gr. weegt, maar die kanjer van de «Ramblers» woog, pak weg, 2 kg. en dat is een zeer zeldzaam feit.

Eerder werden ook al grote tongen aangevoerd maar nooit in zo'n proporties. De jongste meldenswaardige vangst dateert van april 1972 toen een beestje van 24 jaar oud werd gevangen. Het woog 1,629 kg en het was 50 cm. lang. Jef Verbanck, gewezen vismijndirekteur van Nieuwpoort heeft geen weet dat er in de Westhoek zulke grote «lappen» werden aangevoerd. Volgens Frans Pauwels van de Oostendse vismijn zou dat ech-

ter klein grut zijn. Twintig jaar geleden, zo zegt Frans, werden door de vaartuigen van de rederij Seghers tongen van één meter lengte aangevoerd van de Spaanse visgronden maar..... na een ongelovige blik haalde Frans al bakzeil tot 70 cm en..... het zal nog wel wat minder geweest zijn, hé Frans.

Wat ook, Rachel Lepeire van de rederij «Ramblers» heeft daar allemaal niet zo'n misbaar van gemaakt. Groot of niet groot, het lieve beestje ging in filevorm de diepvries in en zal ten gepaste tijde de hongerige magen van de familie plezieren.

Want zeg nou zelf, en zijn tongen voor fijnproevers - de blokkers -, er zijn tongen voor veelwraten - de lappen -, maar met de «lap van Rachel» kan men wel een banket soigneren.

GAAT MEN TERUG NAAR DE ZEILEN ?

Proeven werden door Japanse ondernemingen uitgevoerd op een verkleind model van tanker, namelijk op een 27-meter vaartuig dat in omvangmaten 1/15 is van een tanker van 450 duizend ton. Volgens deze studies zou men met een windsnelheid van 15 meter per seconde, een snelheid kunnen ontwikkelen voor een tanker van 20 duizend Brt, naar verhouding tot het verkleind model van 10 meter per seconde, maar dan met behulp van de motoren draaiende aan een rendement van slechts 60 pct zou men dezelfde snelheid kunnen onderhouden. Japan die voor 80 pct afhankelijk is voor zijn bevoorrading in brandstof van Iran, tracht overal oplossingen te vinden om

zich minder kwetsbaar te maken van leveringen uit het buitenland. De inspanningen van dit land zijn dan ook vooral gericht op energiebesparingen en het aanboren van andere energiebronnen waar geen embargo kan opgelegd worden. Het ombouwen van de thans in de vaart zijnde tankschepen op zeilhulp, zou economisch te doen zijn van zodra de brandstofprijs de 200 dollars benadert en zich hierop zou stabiliseren.

En wat met de visserij ? Rekening houdend met de kostenprijs en de aard van dit bedrijf, kan zeilen hier alleen nog als een sport en meer niet, aangezien worden.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

De N.15 beschadigde lichtapparatuur hinderlijk ingeplant op dak van de vismijn te Nieuwpoort

Wat door de heer Verbanck voorzien werd en waarvoor hij ondermeer bezwaren maakte bij de stad Nieuwpoort, heeft reeds een eerste staartje gekregen, namelijk het beschadigen door uitstaande bokken door een vissersvaartuig van de lichtarmatuur van de vismijn. Deze armatuur is geplaatst op het dak van de vismijn en gaat met een gebogen arm tot de grens van de kaamuur met het water. Vissersvaartuigen, die toevallig hun bokken een weinig uitstaan hebben, riskeren ten zeerste hiermede in aanraking te komen en deze lichtarmaturen te beschadigen. Alhoewel de vaartuigen zorg dienen te dragen dat de bokken recht staan, heeft men vanwege de stad

Nieuwpoort en vanwege Openbare Werken, toch blijk gegeven van weinig doorzicht. Men had, ofwel de boog van de armaturen niet zo ver moeten laten komen en dit kon gemakkelijk gerealiseerd worden, door het bestaand type van armatuur, meer naar de hemel te laten richten, ofwel een armatuur gebruiken die niet zover, dat wil zeggen niet tot aan het water reikt.

Een schipper die binnenvaart en aan de kade wil meren, heeft zijn grootste aandacht voor wat vooruit van hem gebeurt en niet zoveel voor wat in de lucht hangt. Het is het eerste ongeval van dien aard, maar... deze nieuwe armaturen zijn er ook nog maar sinds enkele maanden ingeplant. We mo-

gen gerust uitzien naar een volgend ongeval. We vinden het anderzijds echt jammer, wanneer men op dergelijk gevaar gewezen wordt vóór de inplanting gebeurt, dat men hier toch aan voorbijgaat. We menen dat de Openbare Diensten toch niet van een zekere schuld vrij te pleiten zijn of minstens zeer onoordeelkundig te werk zijn gegaan. Ondertussen betekent dit een risico te meer voor het vaartuig.

Maar te Nieuwpoort houdt men meer van politieke bluf van reisjes naar Dudenhofen en Frans-Vlaanderen. Dat is toeristisch aangenaam en economisch kost het aan de stadsoverheid persoonlijk geen cent.

Een rechtbankuitspraak die niet bevalt aan de Rotterdamse dokkers, oorzaak van de algemene staking

We weten reeds langs dat de syndikaten zich buiten en boven de wet verheven achten. Zij zijn voor de vrijheid van staken, maar stellen zich op tegen de vrijheid van arbeid. Zij zijn voor loonmatiging, maar eisen de 36-urenweek, met... behoud van de wedde voor... 40 uur, of een loonsverhoging van liefst 11 pct. Zij zijn voor een groter veiligheid in het bedrijf, maar wanneer 'n werknemer buitengezet wordt omdat hij dezelfde veiligheid door onverantwoordelijk optreden in gevaar bracht, dan gaan zij in staking voor de terugroeping van deze arbeider.

Te Rotterdam ging het personeel van de sleepbootdienst «Smit International» in staking, maar toch

hield de overheid voor 90 pct de haven open. Terzelfdertijd werden de stakende arbeiders door het bedrijf voor de rechtbank gedaagd, omdat zij de Kollektieve Arbeids-overeenkomst door hun onwettelijke staking geschonden hadden. Door de rechtbank werd aan 16 stakenden betekend dat zij onmiddellijk het werk dienden te hervatten, volgens de door hun syndikale afgevaardigden ondertekende konventie van 14 juli 1979.

De uitspraak van de rechtbank had voor gevolg, dat 10 duizend op de 13 duizend Rotterdamse dokkers het werk neerlegden. Wie zegde weerom dat de syndikaten en syndikalisten zich buiten en boven

de wet verheven achten ? Hierdoor werd natuurlijk de havenactiviteit volledig verlamd, waardoor vrijwillig grote en onwettelijke schade aan vele bedrijven werd toegebracht. Ondertussen zien we toch ook dat vele werkgevers het niet meer zo gemakkelijk nemen en zich tot de rechtbanken wenden. Als de werknemers zich niet meer aan de wet houden, dan menen wij dat zij hierdoor een gevaarlijk precedent scheppen, dat wil zeggen een mesje trekken dat wel eens aan twee kanten zou kunnen snijden.

Maar waarom worden de vakbondsbonzen niet ter verantwoording geroepen voor hun opruiend optreden.

De Nederlandse visserij in 1978

Uit gegevens, gepubliceerd door de afdeling Visserij en Bosbouw van het Landbouw - Economisch Instituut blijkt : dat in 1978 de kleine zeevisserij voor het eerst sedert 1973 in totaal weer zonder verlies heeft kunnen varen. Een vloot die even groot was als in 1977, bracht 15 procent méér vangst aan wal. De totale besomming bedroeg 353 miljoen gulden, 16 procent meer dan in 1977. Door deze hogere besommingen waren de netto resultaten per schip over de gehele linie beter dan in het voorgaande jaar. In bijna alle groepen schepen werd een netto - overschot behaald, maar daarmee kon slechts en deel van de verliezen in de af-

gelopen vier jaar worden goedge maakt. Gezien de huidige problemen op het gebied van de olievoorziening, is de vraag of de resultaten van de kottervisserij in 1978 kunnen worden gehandhaafd.

De grote zeevisserij heeft nog meer dan in voorgaande jaren, compensatie moeten zoeken voor de decimering van de haringvangst als gevolg van de vangstbeperkingen in de Noordzee en de wateren ten westen van de Britse eilanden. De totale aangevoerde hoeveelheid kon weliswaar worden verhoogd tot 81 miljoen kg. — 17 procent meer dan in 1977 — maar de aanvoerwaarde was door de vervanging van hoogwaardige haring door vissoorten die veel minder opbrachten, 12 procent lager. Het gevolg was dan ook, dat het kleine netto - overschot van 1977 afgleed naar een klein tekort in 1978. Dat dit tekort niet groter is geworden is te danken aan veelvuldig stilligen van de vloot, hetgeen kostenbesparend heeft gewerkt en bovendien een door de Staat verleende stilligpremie opbracht.

Voor de visserij op alternatieve soorten — makreel, horsmakreel, blauwe wijting — lenen zich de grote vrieshektrilers het beste. Het netto resultaat van deze schepen was dan ook niet ongunstig. De kleinere hektrawlers en zijtrawlers leden daarentegen grote verliezen omdat zij voor alternatieve visserijen minder geschikt zijn. Bij voortgaande vangstbeperkingen op haring in 1979, ziet de situatie voor de grote visserij er somber uit.

De garnalervisserij ondervond de weerslag van een slechte garnalendstand in de eerste helft van 1978. Alleen die schepen die in staat waren om te shakelen op plat- en rondvisserij konden in het halfjaar een redelijke besomming maken.

In de tweede helft van het jaar werd zeer veel garnaal gevangen, doch als gevolg van prijsdaling, mede veroorzaakt door grote aanvoeren van Westduitse vissers, bleven de besommingen achter bij die van 1977. De garnaalvisserij op zichzelf heft geen winst opgeleverd, doch de vloot als geheel kon toch een netto - overschot boeken dankzij de nevenopbrengsten. Hoe visserij zijn valt moeilijk te zeggen te vooruitzichten voor de garnaal - daar de bedrijfstak sterk afhankelijk is van een vrij wisselvallig patroon van vangsten en prijzen.

Voor kotters die naast de garnaalvisserij ook op verse vis kunnen vissen, lijken de vooruitzichten niet ongunstig.

Landbouw - Economisch Instituut

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Weetjes...

In de maag van een grote haai vond een vissers uit noordwest IJsland een praktisch nog niet aangestete vos. Hoe de haai een vos vangde werd echter niet opgelost. Wel zijn er een viertal experimentele vosfarms in IJsland. Dat haaien een wandeling aan land maken, of vossen voor een zwempartijtje in zee gaan, werd echter nog nooit vastgesteld.

X X X

Een recente overeenkomst tussen Spanje en de Europese Vrije Marktorganisatie (niet de E.E.G.) waartoe eveneens IJsland behoort, overeenkomst die echter nog door de landen behorende tot deze organisatie moet geratificeerd worden, zal uiterst gunstig uitvallen voor de IJslandse viszouterijen. Inderdaad hierdoor zullen de Spaanse invoerrechten met 17,6 t.h. terugvallen, hetgeen brede perspectieven voor de betrokken IJslandse bedrijven opent, vermits men nu reeds 10.000 ton gezouten vis levert, niettegenstaande de hoge invoerrechten.

X X X

IJsland die op de prijs van de olie op de Rotterdamse vrije markt is aangewezen, heeft de brandstofprijs, alleen reeds in de loop van jaar met 80 t.h. zien verhogen. De regering zelf legt op de verkoop, die in Europa, hoogste gekende taksen. Het is Rusland dat voor bijna 70 t.h. van de olie-import in IJsland instaat, maar volgens een langlopende kontrakt, aan de Rotterdamse vrije marktprijs. De regering tracht nu aan beterkope olie te geraken en heeft in dit verband reeds gedacht aan Nigeria, Noorwegen en zelfs Groot-Brittannië. De IJslandse olierekening zal dit jaar één derde van de waarde van de IJslandse uitvoer opslorpen.

X X X

De eerste 40 ton Ierse haring van een toegelaten kontingent, werd aangevoerd in de Ierse haven van Castletownbere. De volledige aanvoer ging echter, voor ons onbekende reden, naar de vismeelfabrieken aan 2.100 B.fr. de ton, hetzij dus een 100 B.fr. de ben. De vissers zullen een protestnota zenden aan de Ierse visserijminister, de heer Brian Lenihan, vanwege de lage marktprijzen voor haring! En wij die zo naar een pannetje haring verlangen.

X X X

Als gevolg van een akkoord ondertekend tussen IJsland en Kenia, zal IJsland instructeurs leveren aan het Afrikaanse land voor de zeevisserij en dit voor een periode van 12 maand, die echter kan verlengd worden. Ook vistuig en netten zullen door IJsland voor deze experimentele duur geleverd worden.

X X X

De vissers van St. Pierre-et-Miquelon hebben vanwege Canada op de visgronden van Newfoundland een verhoging van het toegekend viskwotum gekregen van 11 duizend naar 16 duizend ton.

St. - Pierre - et - Miquelon is een Frans eilandengroep in de Atlantische Oceaan.

X X X

De «Paliria» een 34-meter treiler van 172 Brt. uit La Rochelle is op 6 mijl ten westen van «Lands-End» aan de grond gelopen, terwijl de bemanning besloot het schip in de reddingsboot te verlaten, madat de schipper een verzoek om hulp had uitgezonden. De tienkoppige bemanning werd door een Britse reddingsboot aan boord genomen. 's Anderendaags werd de treiler, die op weg was naar de visserij in de Ierse zee, door 4 sleepboten los getrokken en naar Newlyn opgesleept.

X X X

Voorlopig is de toepassing van de 70 mm maasnetwijdte voor de kreeftjesvangsters uitgesteld tot na de vergadering van de minister-raad einde oktober te Brussel. De kreeftjesvangsters, voornamelijk deze uit Bretagne, die hiertegen een luid protest hadden laten horen, krijgen hiermede nog wat uitstel. Eerst had Engeland gedreigd, eigenmachtig deze maatregel op 1 juli in voege te laten treden, de EEG sprak van 1 september, terwijl ook op deze datum niets gebeurde, zodat nu afwachten geblijven is tot eind oktober.

X X X

De treiler «Robert Masset», één der grootste treilers uit Boulogne die naar de thuishaven voer, heeft het lichtschip «Sandettie» aangevaren. Dit lichtschip liep grote schade op en moest in de droogdok voor herstelling. Onder-tussen heeft men op de plaats van het lichtschip een grote lichtboei geplaatst. De bemanning aan boord van de «Robert - Masset» heeft zeker geen grote blijf van oplettendheid en uitkijk gegeven om de alom bekende «Sandettie» zo maar te overvaren.

X X X

De «Samjohn Governor» een cargo onder Liberiaanse vlag is te Rotterdam vrij gegeven, madat uit het onderhoor van de officieren niet is kunnen blijken, dat men reeds twee maal een klandestine passagier in volle zee over boord gekipt had, zoals sommige bemanningsleden van de cargo beweren.

X X X

Er gaan terug stemmen op om de lijfboeien van lichten die op batterijen werken te voorzien. Onder de oorlog waren de lijfboeien van de piloten en vliegtuigbemanningen van dergelijk positiebepalende lichten voorzien. Met de technische vooruitgang van vandaag, menen wij dat men nog een stap verder zou kunnen gaan een positie - opgevende verklikker zou kunnen inbouwen in de lijfboeien. Deze zullen hierdoor wel duurder worden, maar we menen dat zij het waard zijn, vooral bij opzoekingen naar vermisten die ergens in zee drijven, door vliegtuigen, en helikopters.

De Grimsby Viskopersassociatie die de vislossers onder haar bevolgheid heeft, wenst het aantal vislossers te verminderen omdat er niet voldoende werk voor hen is. Voor de rechtbank is nu een procedure hangend om te weten of de vislossers al of niet bij de dokwerkers onder te brengen zijn, omdat de afdankingsvergoeding voor de dokkers bijna 600 duizend B. Fr. bedraagt, iets wat de «Grimsby Fish Merchant Association» niet kan dragen, voor zijn vislossers.

X X X

The «Wire-Fishermen's Co-operative» uit Fleetwood de oudst gekende koopratieve, gesticht in 1912 door garnaal- en kreeftjesvissers, heeft veel kans te verdwijnen nu de manager-directeur het aan 71 jaar opgeeft. De beheerraad staat voor de keus, ofwel uit te scheiden, uit te verkopen, of een goed betaalde manager-directeur aan te stellen, om de coöperatieve gaande te houden.

X X X

De «Boy-Andrew» een 26-meter treiler uit Peterhead heeft een nieuw lokaal rekord verwezenlijkt door in enkel 8-dagen reis met 1.300 van onze benen een brutobesomming van 1,5 miljoen B. Fr. te maken. De «Boy-Andrew» is een seinnettreiler.

X X X

De heer Meek, voorzitter van de Britse «White Fish Authority» heeft zich tot de Britse regering gewend voor financiële middelen om bepaalde vissersvaartuigen te kopen om de visserij-inspanning te verlichten. Volgens voorzitter Meek doet Groot-Brittannië voor het ogenblik aan overuitrusting bij de inzet van treilers vooral van seinnetvaartuigen.

X X X

Eveneens uit Groot-Brittannië vernemen we dat de «White Fish Authority» financieel in de put zit en dat het voorgaand jaar een deficit van 35 miljoen B. Fr. geregistreerd werd. De W.F.A. besliste reeds sinds enige tijd dat er geen bouwsubsidies noch leningen meer zouden toegekend worden.

Verder stelt de W.F.A. voor de heffingen op de brutobesommingen te verdubbelen hetgeen haar een bijkomende 70 miljoen B. Fr. zou opbrengen.

X X X

Een schipper uit Cornwall kreeg een doos in zijn netten. Opengedaan bevatte dit 4 busen met vergift met de melding «Eigendom van het Home Office» Hij bracht de busen naar het politiekantoor in de thuishaven Newlyn, waar bleek dat deze door de Navy waren verloren, madat ze afgehaald werden van het marine-schip «HMS Drake» uit Plymouth.

X X X

Een Brits houten vissersvaartuig de «Research» gebouwd in 1903, werd door het Schots Visserijmuseum aangekocht om opgeknaapt en bewaard te worden. Bij het in de vaart nemen, gebeurde op dit 24-meter vaartuig nog alles met het zeil en een capestan met stoom om het net te winden. Juist vóór de oorlog «14-18» werd een motor van..... 30 pk ingebouwd. Later kwam er nog een motor van 30 pk bij en vanaf 1921 werden

het 2 motoren van 60 pk. Het schip maakte vooral goede resultaten in de haringvisserij. In 1968 maakte de «Research» een laatste reis met de toen reeds 70-jarige schipper, die na de oorlog van 40-50 het vaartuig had verworven. Al deze tijd deed het schip het met zijn twee motoren van 60 pk en met een minimum aan intussen bijgekomen apparatuur.

X X X

Volgens de Britse staatsminister voor de visserij, de heer Alick Buchanan-Smith, zal voor 1980 waarschijnlijk, door een werkkommissie aanbevolen worden, het jaarlijks in de gemeenschapswateren te vangen makreelkwotum dat voor 1979 nog 435 duizend ton bedraagt, aanzienlijk te doen verminderen.

X X X

De Schotse staatssecretaris voor visserij is er niet in geslaagd een overeenkomst te bereiken tussen de Schotse en Engelse federaties in verband met een door de Schotten gewenste rust op zaterdag en zondag in de makreelvisserij. De Engelsen weigeren van kapitalen van tientallen miljoenen twee dagen in de week stil te leggen voor een seizoensvisserij op de makreel. De Schotse woordvoerder van de redersfederatie heeft nu bedreigd de Britse regering zelf voor het gerecht te dagen zo zij de weekendvisserij niet verbiedt. Dit om motieven gegrond op de wet op de bescherming van de visstand en uit religieuze gronden.

X X X

De inflatie heeft weer eens lelijk huisgehouden in IJsland. Sinds 1970 gaat het geld met een gemiddelde van 30 procent per jaar van zijn waarde achteruit. De prijs van de produkten in 1979 is zowat tien maal die van 1970! En nog schijnt er geen verbetering in het zicht. Men zou er zagezegd geld kunnen verdienen met vaste goederen te kopen met leningen in de bank en op de meerwaarde van vaste goederen na één jaar het verschil tussen het inflatieritme en de bankinstresten verdienen. In IJsland echter heeft men dat door en worden de bankinstresten nu aangepast aan de index, zodat men aan die operatie niets kan verdienen.

X X X

Niettegenstaande een bijeenkomst op hoog niveau tussen de IJslandse en de Noorse Ministers van buitenlandse zaken en van landbouw en visserij, over de kwestie van het eiland Jan Mayen, waarvoor Noorwegen een economische zone eist, is men niet tot een overeenkomst gekomen. Het gaat voor IJsland en Noorwegen vooral over de capelin, een visje ter grote van een wijting, voor vismeeldoeleinden. Indien Noorwegen voor zijn eilandje met enkel een weerstation ter plaatse, een 200 mijls - zone bekomt, dan liggen de IJslanders voor een groot deel buiten vangstbereik van de capelin die op een bepaald ogenblik naar het eiland toe zwermt.

X X X

In IJsland was de maand mei de koudste die men sinds 100 jaar opgetekend heeft. Men weet nog niet welke de gevolgen zouden kunnen zijn voor dergelijk koude mei-maand op de visstand. In elk geval is regelmaat van de temperatuur altijd het voordeligst omdat alle levende wezens hierop zijn ingesteld.

Weetjes

— Het IJslandse diepvriesbedrijf «Coldwater» heeft besloten een filiaal op te zetten in Gr. Brittanië, op dezelfde manier opgezet als haar filiaal in de Verenigde Staten. Dit bedrijf is een groot leverancier van bevroren visfilets aan de U.S.A. Gezien de toenemende uitvoer naar Groot - Brittanië en wel van 2.600 ton in 1976 naar meer dan 11.500 ton in 1978 meent de NV Coldwater dat het ogenblik gekomen is om een Brits filiaal op te richten.

X X X

— De president van IJsland verzegeld door zijn echtgenote waren te gast op het eiland Man ter gelegenheid van het 1000 - jarig bestaan van de «Manx wetgevende vergadering». Het waren inderdaad de IJslandse Vikingers die duizend jaar geleden op deze eilanden een wetgevende organisatie opbouwden en de aanwezigheid van de IJslandse president had dus wel een bijzondere betekenis.

X X X

— De IJslandse zeeviskorporatie heeft in de eerste vijf maanden van het jaar een omzet gehad die 35 procent hoger ligt dan voor dezelfde periode van vorig jaar. De IJslandse zeeviskorporatie is een dochtermaatschappij van de moedermaatschappij Samband in Pennsylvania, Verenigde Staten. Alleen reeds de koelruimte van de moedermaatschappij wordt nog dit jaar met meer dan 3000 m² verhoogd, hetgeen bedoeld dat de IJslandse uitvoer naar de Verenigde Staten nog zal opgevoerd worden, natuurlijk ten koste van de afzet van verse vis, vooral in de Britse havens.

X X X

— Een projekt wordt door de «Thames Water Authority» bestudeerd om de monding van de Theemsstroom met zalm en met forel te bepoten. Hindertlijk hierbij zal echter het optreden van de palingvisseren zijn, die met netten in de monding van de Theems vissen. Men zoekt hiervoor een oplossing zonder al te veel de bestaande visserijen te bemadelen.

X X X

— Vijftig jaar geleden werd in de Britse bladen melding gemaakt dat grote scholen haring tot vlak onder de kust van Aberdeen kwamen om op de spiering en de smelt te jagen. De vorenste haring werd op het strand geduwd en de huismoeders en -vaders, gingen er zakken vol rapen.

Tijdens de oorlog was dat ook zo tussen Oostende en De Panne.

X X X

— De Bahama minister van Landbouw en Visserij heeft de firmas die een belang stellen in de uitbreiding van de visserij op de Bahama, uitgenodigd zich kenbaar te maken. De ontwikkeling van de visserij op de Bahama zou gebeuren met hulp van de Inter-Amerikaanse Ontwikkelingsbank.

NOORS BEDRIJF VOOR LEVERING VISHAKEN NAAR ENGELAND

Een groot Noors bedrijf, de „O. Mustad and son” gaat met zijn verpakings- en verzendingsbedrijf voor vishaken voor deze terug aan belang winnende visserij naar Gr. Brittanië. Er zijn 2 hoofdredenen voor deze beslissing, namelijk het feit dat de lonen heel wat lager liggen bij onze overburen en ook vanwege de meer centrale positie van Groot-Brittannië vanwaar men gemakkelijker een distributie over onze wereld kan bezorgen. De inplanting gebeurt te Peterlee in het distrikt Durham. De directeur-manager van het Noors bedrijf stelde onder meer dat de plaatselijke autoriteiten zeer tegemoetkomend zijn geweest en een positieve rol hebben gespeeld bij de inplanting van het bedrijf dat toch reeds in de aanvangsperiode werk zal verschaffen aan een 40 man. Het bedrijf zal operationeel worden in oktober van dit jaar.

AAN DE GROND GELOPEN VERLOREN BESCHOUWDE FRANSE TREILER OP DRIFT, TERUG GEVONDEN

We hebben elders reeds gemeld dat de Franse 34-meter treiler „Paliria” van 172 Brt. aan de grond gelopen was, een halve mijl weg van „Land End”. De tienkoppige bemanning had het vaartuig als verloren beschouwd en in een vlot het vaartuig verlaten, waarna zij door de reddingsboot uitgezonden door de Britse kustwacht, overgenomen werden.

Het schip zat vast op de rotsen en bij laag tij zag men de treiler heen en weer tegen de riffen slaan. Men was overtuigd dat het vaartuig verloren was, vooral omdat men meende, dat het schip eveneens zwaar beschadigd werd. De Franse bemanning was toch een paar dagen op de uitkijk gebleven, maar dan van uit Penzance naar Newlyn vertrokken. Een lokale kusttreiler, de 13-met. „Boy Gary” die in de nacht op visvangst voer, botste bijna op de intussen uit eigen beweging losgekomen „Paliria”. De bemanning enterde het vreemde vaartuig en na vastgesteld te hebben dat niemand aan boord was, sleepten zij het op drift zijnde vaartuig naar Newlyn op.

BETWISTING OVER DE REDDINGSWAARDE

Het vaartuig vertoonde oppervlakkig gezien, geen bijzondere rompschaden. De opslepers kwamen in kontakt met de eigenaar en met de verzekeringsmaatschappij voor het bekomen van een reddingsloon. Het moet zijn dat er nog al wat gevraagd werd, want het kwam tot geen overeenkomst. Tussen het offer door de verzekeringsmaatschappij voorgesteld en de vraag vanwege de slepers, lag er een te groot verschil, zodat een nieuwe bijeenkomst voorzien is, om een overeenkomst te betrachten, zonder dat het tot een procedure zou komen.

In zo'n geval is gewoonlijk het maximum door rechtbanken toegekend 25 % op de waarde van het geredde en beschadigde vaartuig.

DE WAARHEID OVER DE FRANSE PAKKEBOOT «RANCE»

Zoals vroeger reeds gemeld, is het vlaggeschip van de Franse passagiersschepen en terecht de Franse nationale trots, namelijk de «France», verkocht aan een Noorse reder die het zal herinrichten als een lukse-kruisvaartschip. Daar ging heel wat herrie mede gepaard vooral vanwege de kommunistische syndikaten.

Ook de miljoenen uren werk voor ombouw van het vaartuig ging aan de Franse werven verloren, omdat zij te duur waren, mede door de syndikale eisen. De kommunistische C.G.T.-syndikaten hebben dan getracht het vertrek van de «France» te saboteren en hebben er ook een politieke rel van gemaakt te Parijs.

In dit verband heeft de Franse minister van marine enkele waarheden gezegd, die wel de moeite waard zijn kenbaar gemaakt te worden.

Namelijk, ook de Franse regering wenste de «France» die de trots was van de Franse scheepvaart, om te bouwen voor kruisvaarten. De uitbatende rederij de «C.G.M.» ging hiermede akkoord onder bepaalde voorwaarden, namelijk, het terugbrengen van het effectief aan bemanningsleden van de «France» van 1.100 tot 600, waarbij de rederij nog altijd verder tot een kompromis bereid zou gevonden worden. Het ombouwen van de salons en eetzaal tot kajuiten, het terugbrengen van de P.K. van 160.000 tot 20.000 waardoor de «France» slechts 2 maal minder snel zou varen maar toch nog ruim genoeg voor kruisvaarten. Verder de toelating om zekere boordprestaties

te laten uitvoeren door goedkopere krachten uit de ontwikkelingslanden.

Welnu, daar waar de rederij nog bereid gevonden werd bepaalde voorwaarden te matigen, wenste het kommunistisch syndikaat in geen geval de bezetting met meer dan 150 man te verminderen, dat wil zeggen tot een kleine duizend man. Verder zou de thuishaven van het vaartuig, alhoewel deze de Franse nationaliteit zou behouden, in Amerika liggen vanwege het groot potentieel rijke Amerikaans kliënteel. Dit alles werd door het Frans syndikaat geweigerd, met het gevolg dat de rederij zich verplicht zag de «France» te verkopen waardoor minstens 500 officieren (alle officieren gingen Franse onderdanen zijn) en manschappen-djops voor Frankrijk verloren gingen, evenals de regelmatige herstellen onderhoudsbeurten die in Frankrijk zouden plaats gegrepen hebben. Minister Le Theule heeft niet zonder ergernis en spijt verklaard dat het mooiste en prachtigste schip ter wereld door kommunistische syndikale drijfverijen voor Frankrijk is verloren gegaan en dat het nu eens en voor goed moet uit zijn dat dezelfde syndikaten nu roepen «houdt de dief».

De Noorse syndikaten hebben wel aanvaard dat de omgebouwde «France» nu gedoopt tot «Norway» slechts 600 man bezetting zou tellen, met alle officieren en onderofficieren van Noorse nationaliteit en maksimum 2/3 matrozenbezetting met goedkope manschappen uit de ontwikkelingslanden.

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)

REDERS LEEST UW VAKBLAD

EEN NATIONALE COMMISSIE VOOR HAVENBELEID

WAAROM WERD DE VISSERIJ GENEGERD ?

In het Staatsblad van 25 augustus 1979 verscheen een Kon. Besluit nopens de wijze waarop de commissie voor een nationaal havenbeleid zal samengesteld worden.

Daarin werd geen enkel vertegenwoordiger van de visserij opgenomen.

Alhoewel dit vraagstuk zich op het huidige ogenblik minder stelt voor de havens van Oostende en Nieuwpoort, waar in de vissershaven van Oostende vooral, zich voorlopig geen problemen stellen, kan hetzelfde niet gezegd worden van deze van Zeebrugge, waar zich belangrijke problemen stellen.

Daarenboven is het een onloochenbaar feit, dat de zaak dubbel belangrijk is, als men weet hoe de Maatschappij der Brugse Zeevaart-instellingen deze visserijbelangen volledig negeert en niet beter vraagt dan de visserij te Zeebrugge te zien opdoeken, moest zij alleen het voor het zeggen hebben. Zeebrugge is nochtans onze belangrijkste vissershaven geworden.

De verbeteringen welke er dienen aangebracht, zijn recent.

Wij menen dan ook dat het noodzakelijk is in de Nationale Commissie voor het havenbeleid daarin een vertegenwoordiger van de reders te Zeebrugge te zien opnemen niet alleen met het oog op het verbeteren van de huidige toestand, maar voor de uitbouw van die haven, die vaak belemmerd is voor de visserij en waar men er maar al te weinig rekening mee houdt.

Oostende heeft een prachtig gesloten dok. Zeebrugge niets.

De mogelijkheden om van de huidige vissershaven aldaar een gesloten dok te maken, bestaan en kunnen met veel minder kosten verwezenlijkt worden dan met allerlei plannen voor een nieuwe haven, welke binnen tien jaar nog niet zal verwezenlijkt worden.

De heer Simoens kent het plan. Het is het meest praktische, minst kostelijke. Waarop wacht men om ook dat, in het belang van het voortbestaan van de visserij te Zeebrugge tot uitvoer te brengen ? Wij stellen de vraag.

P. Vandenberghe.

VEEL GEVANGEN BRITSE MAKREEL WORDT NIET GEREGISTREERD

We hebben al veel klachten gehoord uit Britse middens, dat hun E.E.G. - partners een loopje nemen met de kwota en er heel wat aangevoerde vis onofficieel doordraaien.

We hoorden nu een ander geluid uit de mond van de heer Meek, voorzitter van de «White Fish Authority» die openlijk er voor waarschuwt, dat heel wat, door Britse treilers gevangen makreel, niet door de boeken gaat. Dit is trouwens niet van dichtbij te controleren waar de faktorijschepen uit de Oostbloklanden die de makreel rechtstreeks uit de naten pompen, graag aan dit spelletje meedoen.

Een ander lid van het Lager Huis, de heer David Penhalion uit het distrikt Truro, maakte zijn bezwaren bekend over de aanwezigheid van dezelfde faktorijschepen.

Hij wees er eveneens op dat de Britse vissers geen nota hadden van gewichten bij het vangen, behalve dan bij het verwegen voor het bepalen van de koopsom. Verder wees hij op de ongezone aanwezigheid van de faktorijschepen. Hij was in de gelegenheid om een overscheping mee te maken en zeg-

de dat de ganse omgeving rond de faktorijschepen verpest werd en dat er een ondraaglijke geur heerste. De heer Georges Younger, Schotse staatssecretaris voor de visserij, was eerder terughoudend in zijn antwoord en wees erop dat de faktorijschepen uit het Oostblok een waardevolle handels- en marktpartner voor de Britse makreelvisserij daarstellen.

Er zal dus heel waarschijnlijk weinig gevolg gegeven worden aan de bezwaren van het Britse parlementslicid voor het distrikt Truro. Een ander bezwaar van de hr. Penhalion was de opmerking, dat een oneindige reeks van hindernissen aangelegd worden op de weg van het inplanten van vismeelfabrieken of andere visverwerkende nijverheden op het Britse vasteland, die te maken hebben met milieuhinder, gerucht, reuk enz. terwijl men anderszids zo maar de bezoedeling en verpesting van vreemde faktorijschepen toelaat, waarvan er zelfs tot onder de havenrede of zelfs tot in de haven zelf komen liggen om hun bedrijf uit te voeren. Dit noemt hij een onaantoonbare discriminatie ten nadele van de Britse industrie.

FRANSE FIRMA GEBRUIKT SMOESJE OM LEVERINGEN NIET TE BETALEN

Nadat in de Britse vakbladen het bericht verscheen, dat een Franse kreeft en langoustinhandelaar wegens niet versheid op het ogenblik van de aankomst te Parijs, aan een Schotse visfarm weigert te betalen, zijn nog verscheidene staaltjes van deze onwil om te betalen uitgekomen.

Vissers uit St. Ives, zoals we, reeds verleden week mededeelden, hebben nog zowat 350 duizend B.fr. te goed. Men begint met de eerste levering te betalen, ofwel geeft men een voorschot op een levering en naar die rest kan men gaan fluiten, vanwege het smoesje dat de produkten niet vers genoeg aankwamen en dat men ze heeft moeten wegwerpen. Nu verneemt men dat dit ook het geval is met een kreeftenduiker uit het eiland Mull, die nog 175 duizend B.fr. tegoed heeft. Een andere firma uit Newlyn, W. Stevenson and Son, heeft ongeveer 250 duizend B.fr. te goed. De directeur van de zalmfarm Ullapool uit Schotland, de heer John Akroyd, maakte bekend dat zijn firma een levering aan de Londen-agent van de Parijse firma overmaakte ten bedrage van bijna 400 duizend B.fr. De zalm was dan amper 6 uur uit het water en werd per vliegtuig aan het adres van de Franse firma gestuurd naar de Rungis-vismarkt te Parijs. Toen men op betaling aandrong, kreeg men te horen dat de geleverde waar niet vers genoeg was en dat men zich van de zalm heeft moeten ontmaken. De check die de agent van de Franse firma, bij ontvangst van de levering te Londen aan de directeur van Ullapool overhandigde, kwam inderdaad te-

rug met de melding dat uit Parijs een order gekomen was om de bewuste cheque niet uit te betalen. De Ullapool heeft nu een eis bij de rechtbank te Parijs ingediend tegen de Franse firma. Een levering die gebeurde uit Glasgow per trein en boot naar Parijs werd ook niet betaald, omdat de vis in bedorven toestand aangekomen was, volgens zelfde woordvoerder van de firma. Anderzijds hebben de verzendingen aan andere afnemers tot in Spanje, nooit aanleiding gegeven tot enige klacht vanwege de Spaanse afnemers ! Het is dus duidelijk dat er hier met opzet gewerkt wordt, om ergens, mede deze aftroggelarij, op de kortste tijd veel geld te verzamelen om dan waarschijnlijk de firma te laten voor wat zij is, namelijk een deklaam om met de Noorderzon te verdwijnen.

Om het vertrouwen van de Britse vissers en handelaars te winnen, ging men zover een bepaalde borg in een Britse bank te plaatsen, die natuurlijk kan aangesproken worden door de Britse leveranciers, maar die slechts een gedeelte van de leveringssom dekt.

Een telefoontje naar de betrokken Britse bank liet horen dat er inderdaad dekking genoeg was. De Franse afnemer werd dan ook met de nodige eer uitgelaten, maar hij was nog niet goed buiten of hij liet oppositie leggen tegen uitbetaling van de check en de volgende onmiddellijke maatregel was het geld van de bank weghalen, omdat men bv. niet, via een kortgeding beslag zou kunnen leggen op de deposito van de Franse firma.

EEN SCHROEF MET 2 VERSNELLINGEN VOOR UITSPAREN VAN BRANDSTOF

Men zou bijna gaan wensen dat er van tijd tot tijd perioden aanbreeken van moeilijkheden op bepaalde gebieden. Het zijn deze moeilijkheden die de wereld dan verplicht uitwegen te zoeken, hetgeen men anders niet doet.

Dit is nu het geval met de krap en duur wordende brandstof. Men gaat nu experimenteren en zoeken om, hetzij vervangingsenergie, hetzij betere verwerking van de gebruikte energie te bekomen. Niet dat men onwetend was, dat het beter kon en dat nog heel wat van de aangewende energie door de schouw vliegt zonder gebruikt te worden, maar er moet een gevoelige aanleiding bestaan, om de kennissen die men toch reeds bezit, aan te wenden of proberen aan te wenden.

Een machinebedrijf uit Oldham, nabij Manchester, heeft nu een schroefmechanisme op punt gesteld dat, als we het zo mogen uitdrukken, in twee versnellingen kan aangewend worden. Het gaat om een speciale schroef, een overbrengingsarm en een kommandosysteem op de brug. Naar gelang men vissen is, of naar of van de visserij loopt, kan men twee verschillende standen aanwenden. Dus een stand voor de sleep en een stand voor het onbelast varen. Een schipper van een Ierse treiler, die het systeem reeds vorig jaar gebruikte, wist te vertellen dat hij in dit jaar 54.000 liter mazout minder gebruikt heeft, hetgeen voor de eigenaar toch nog altijd een kleine 350.000 fr. betekent. In het algemeen neemt men aan dat 20 tot 30 procent kan bespaard worden op de brandstof. Volgens de fabriek te Oldham, kan een treiler die vijf dagen op zee is, 25 procent van zijn tijd de schroefstand voor onbelast varen gebruiken en de rest in de stand voor trekkracht.

In feite komt het erop neer, dat men nu altijd de schroef gebruikt in trekstand, dat wil zeggen op zijn hoogste verbruik, ook al vaart men onbelast.

Nog volgens het bedrijf, is de tweestand voor het schroef, beter dan de schroef die volledig regelbaar is en die dan heel precies moet bevolen worden en niet altijd in de optimale stand staat. Men kan nu dus, met een bepaalde motor met dit systeem, ofwel een aanzienlijke hoeveelheid brandstof sparen, ofwel een zwaardere motor aanwenden, die toch niet meer zal verbruiken dan de lichtere motor zonder de aanwending van het systeem.

De schroeven voor een tweestand kunnen bekomen worden vanaf 60,6 cm tot 2,03 meter doormeter. Verscheidene modellen kunnen geleverd worden, hetzij met drie of met vier bladen, voor motorkrachten gaande van 200 tot 1.500 PK.

Wijzelf geven dit als inlichting weer, want we kunnen onmogelijk weten hoe een motor op een schroef met tweestand reageert, en het is natuurlijk ook zo, mochten er ook enkele nadelen aan dit systeem verbonden zijn, men deze niet uit eerste bron zou vernemen bij het bedrijf dat deze schroeven levert. En het tenslotte soms slechts na jaren kan zijn, dat bepaalde nadelen van het aanwenden van een nieuwe techniek kunnen aan de oppervlakte komen.

Wel zijn we overtuigd, dat het vele experimenteren op brandstofbesparing wel tot praktische resultaten zal leiden. Vooral nu machtige mogelijkheden onder meer de Verenigde Staten en Japan een uitweg zoeken om zich meer onafhankelijk te maken van de olieleverende landen.

EEN NIEUWE RUIZIE TUSSEN SCHOTSE EN ENGELSE MAKREELVISSERS

Een nieuwe ruzie is ontstaan tussen Schotse en Engelse seinevissers. Ditmaal gaat het over het opleggen van een rust over de week-ends waardoor de makreel zich wederom in scholen zou kunnen verzamelen. Dit is ten minste de stelling van de Schotse makreelvisser, terwijl de Engelse seinevissers wensen door te vissen. De overheid van het Schotse kustdistrict Ross en Cromarty was zelfs van plan de zaak voor een rechtbank verplichtend te maken.

Door de rechtbank van Iverness werd de zaak echter uitgesteld om de Schotse vissers de gelegenheid te geven eerst een onderhoud te hebben met de Schotse Staatssecretaris die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft. Zelfde Schotten hebben ook de eerste-minister aangeschreven en zonden een petitie naar de Britse minister van Landbouw en Visserij, de h. Peter Walker. Deze ruzie tussen Engelsen en Schotten is ontstaan even vóór het begin van het makreelseizoen en op een ogenblik dat de treilers uit het Zuiden zich klaar maken om naar de makreelgronden te varen. Onder deze treilers zijn er heel wat vroegere diepzeevaartuigen uit Hull die uit IJsland gezet werden en die omgebouwd werden voor de makreelvisserij. Er wordt geschat dat ongeveer een twintigtal diepzeevriezers uit Hull en evenveel hektreilers uit Lowestoft en Fleetwood klaar liggen om naar het Noorden op te stomen voor de makreelvisserij. Volgens de Engelsen zijn de kosten voor uitbating zo hoog geworden, vooral dan met de meerkost op de brandstof, dat de vaartuigen niet renderend zouden kunnen vissen zo zij de week-ends zouden moeten binnenlopen of stilliggen.

Een eerste bijeenkomst tussen Schotten en Engelsen gaf aan deze laatste de overwinning, toen de regering visserijvergunningen voor een zeven-dagen visserij per week uitreikte. De Schotse overheid staat echter achter de eigen vissers en beweert dat de makreelstock minstens een week-end bescherming nodig heeft om zich te herstellen. Deze nieuwe ruzie tussen Schotten en Engelsen doet de gemoederen tussen beide landsgedeelten, wat de visserijdistricten betreft, nog hoger oplopen. Herinneren we in dit verband de vele protesten van de Engelse Cornwallers die de Schotten in het voorjaar beschuldigden van overbevising voor hun kusten en waar het op bepaalde momenten zelfs dreigde tot een open konflikt te komen. Verder verwijten de Engelsen de Schotten van overuitrusting in seine-netters, en de Schotten doen het omgekeerd aan de Engelsen.

Een woordvoerder van de Britse Visserijfederatie uit Hull liet anderzijds weten, dat het zich zou verzetten tegen een week-end-verbod tot vissen met gelijk welke middelen en zal zich eventueel tot het Engels hoger gerecht wenden om uitspraken van Schotse rechtbanken te doen vernietigen. Verder beweerde de woordvoerder van de Hullse visserijfederatie dat zij over voldoende wetenschappelijke gegevens beschikt uitgaande van marinebiologen die bevestigen dat de makreelvisserij op de Zuid-Schotse kust, geen nood heeft aan een week-end verpozing. Anderzijds wijzen de Schotten er op, dat de Minch-autoriteiten het inzicht koes-

teren een vijfdagen-visserijweek voor de makreel op te leggen met uitsluiting van de week-end. In Stornoway is er in ieder geval reeds een motie gestemd waarbij de vroeger genomen beslissing door de regering om de makreelvisserij 7 dagen in de week toe te laten, een vergissing genoemd wordt en dat deze vergissing moet hersteld worden. Het zijn natuurlijk vooral de lokale visserijen die een week-end-verbod wensen zoals dit trouwens ook het geval was op de Engelse zuidkust. De woordvoerders van de Schotse Nationale Partij zien er zelfs een aanslag in op het Schots patrimonium vanwege de, naar Engels gerichte conservatieve Tories. Mochten de Schotten ten slotte toch in het gelijk gesteld worden, dan zien we ergens een reactie tegemoet van de Engelsen tegen de Schotten volgend jaar ter gelegenheid van het makreelseizoen voor de Zuidkust van Engeland ter hoogte van Cornwall.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

BRITSE DIEPZEEREDERIJ SCHAKELT MET SUKSES OVER OP PAARVISSERIJ

De Britse rederij „Boston Deep Sea Fisheries” die voor 1977 vooral in de IJslandse wateren met diepzeetrawlerij bedrijvig was, is buitenmate tevreden over haar overschakeling op de paarvisserij. Het experiment met de „Boston Sea-Cobra”, samen met de „Boston Sea Stallion”, was meer dan succesvol, niet alleen voor wat de besommingen betreft, maar ook omdat het te samen trekken terzelfdertijd een grote besparing uitmaakt op het brandstofverbruik. Dit is voor de twee vaartuigen samen, ongeveer één ton per dag. Anderzijds komt daarbij dat beide schepen samen een bodemnet trekken dat, viermaal de opening van het net bij enkel-visserij heeft.

De rederij is nu van plan nog meer van haar vaartuigen op de paarvisserij om te schakelen. In de winter zullen deze echter terug enkel varen.

Wat de 2 experimentele treilers betreft, hebben zij, sinds begin juni tot iets vóór het einde van augustus, reeds bijna 10 miljoen B. fr. op hun naam staan. Samen met de besparing van één ton brandstof per dag, geeft dit voor de maatschappij heel goede vooruitzichten. uitzichten.

SPAANSE SCHIPPERS IN ENGELAND ZWAAR GESTRAFT

Een Spaanse schipper van de «Valle de Achondo» werd door een Britse rechtbank tot een boete veroordeeld van 950.000 frank wegens visserij op verboden soorten. Het vaartuig werd op 13 mijl zuid van St. Kilda en ongeveer 85 mijl binnen de Britse visserijlimieten in overtreding genomen door het bewakingschip «HMS Westra» opgebracht. Het was aan het vissen in gebied VI.

Spanje is één der landen die wel hun netten mogen uitwerpen in dat gebied, maar dan slechts voor het vissen op bepaalde soorten, terwijl de bijvangst van verboden soorten niet boven de 3 procent mag gaan. Na het ophalen der netten werd de vangst door de Britten nagegaan en er werd vastgesteld dat, op 260 bennen, er 125 bennen bij waren van verboden soorten, vooral schelvis en wijting.

De verdediging door de Spanjaard was niet van aard om de rechtbank te overtuigen. De schipper verklaarde dat zijn reder hem de verzekering had gegeven, dat hij in het gebied VI mocht vissen. Hij werd echter onwetend gelaten over het feit dat dit slechts op bepaalde vissoorten mocht gebeuren. Hierbij liet de Spaanse schipper nog uitschijnen dat hij zijn job zou verliezen indien hij zwaar gestraft werd en dat er voor de

Spaanse vissers nergens nog een plaats open gelaten werd voor een fatsoenlijke visserij.

De rechtbank kon hierop niet ingaan en veroordeelde de schipper tot een boete van 525.000 Belgische frank wegens de wetsovertreding, en tot het verbeurd verklaren van het vistuig ter geschatte waarde van 280.000 frank en van de vis die op 145.000 frank geschat werd.

Tevens werd het vaartuig aan de ketting gelegd en zou slechts vrijgegeven worden, wanneer de boete zou betaald worden, vrij aan de eigenaars van het Spaanse vaartuig, het vistuig en de vis terug in te kopen, of hierover in het aanslaan te berusten. Wij zelf kunnen moeilijk aannemen dat de schipper niet wist, dat dit gebied verboden zone was voor bepaalde vissoorten. Het is inderdaad niet de eerste maal dat Spanjaarden voor dergelijke overtredingen opgebracht werden en in Spanje zelf wordt er dagelijks over dergelijke feiten in de dag- en weekbladen en in het bijzonder in de vakpers, geschreven. Indien de Britten niet optreden of een al te grote laksheid zullen betonen, is het duidelijk dat dit weldra door alle Spanjaarden zou gekend zijn en men hier duchtig zou van profiteren.

VOLGENS BRITTEN MINDERWAARDIGE IJSLANDVIS, VOLGENS IJSLAND TE LAGE BRITSE PRIJZEN

Nadat de IJslandse vertegenwoordiger zich te Hull beklagde had over te lage prijzen voor de vis aangevoerd door de IJslandse treilers en nadat hij de Britten gewaarschuwd had, dat IJsland zich hierdoor van de Britse markten zou kunnen afkeren en zich nog meer specialiseren op de bevroren visfilet voor de Amerikaanse markt, is de Britse vertegenwoordiger van de IJslanders naar Reyckjavik gevlogen om één en ander recht te zetten.

Volgens de Brit, de heer Jim Cross, ligt de schuld van eerder te lage prijzen voor hun verse vis, bij de IJslanders zelf, die best wat beter hun vis zouden wassen en verzorgen en vooral wat meer ijs zouden gebruiken om de vis op te slaan.

Het is inderdaad niet de eerste maal dat Britse kopers zich beklagen over de kwaliteit en de houdbaarheid van de vis aangevoerd door IJslandse treilers.

Wat nu het dreigen door de IJslanders betreft, om hun vis, hoofdzakelijk als bevroren filets naar

de Verenigde Staten uit te voeren, omdat dit tevens jobs bijbrengt in de visverwerkende industrie, replieerde de hr. Jim Cross, dat men niet al te veel eieren in één en dezelfde korf moest leggen en liefst nog een markt op verse vis zou open houden. Ter illustratie wees hij in dat verband naar Canada, die dank zij de uitbreiding van haar visserijvloot en het enorme vispotentieel in hun economische zone, nu bezig is met de Amerikaanse markt te veroveren en dit wel eens nadelig zou kunnen uitvallen voor de IJslandse uitvoerbedrijven van bevroren filets.

Wat nu de kwaliteit van de door IJslandse treilers aangevoerde vis betreft, herinneren wij ons, dat ten tijde van de aanvoer door IJslandse treilers in de haven van Oostende, deze evenmin uitblonk in verzorging, hetgeen ook aanleiding gaf tot mindere prijzen en omgekeerd tot het wegblijven van de IJslanders. Onze eigen IJslanders, met heel wat beter verzorgde vis kregen daarentegen prijzen die 50 procent hoger lagen.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Twee IJslanders op de maandagmarkt zorgden vooral voor rode zeebaars en koolvis. Rode zeebaars die in prijs terugviel van 1750 naar 1480 F per ben, de grotere kwaliteit kreeg weer tot 1840 F de ben. Voor koolvis noteerden we tussen 1070 en 1380 F de ben, volgens de grootte. Blauwe leng deed het erg goed en kreeg tot 7 F het kg. Ook voor heilbot werden weer hoge prijzen betaald. Schotse schol was misschien wel iets goedkoper dan verwacht, met prijzen tussen 6 en 27 F. Resultaten die zeker renderend kunnen genoemd worden, vooral dat het voor de O.317 een erg korte reis was.

Schelvis kreeg nogal wisselende prijzen met de grote sortering tus-

sen 40 en 44 F, de middensoorten tussen 25 en 35 fr. en kleine schelvis variërend van 21 naar 25 fr.

De tongvissers waren eens te meer weinig talrijk. De aanvoer bleef dan ook erg beperkt en haalde zowat 5.500 kg. Minder hoge prijzen dan verleden week, vooral voor de grote en middensorteringen. Grote tong viel terug naar 207, prijs die trouwens ook betaald werd voor de driekwartsnotering en de bloktong.

Kleine tong schommelde tussen 160 en 195 fr. Voor tarbot lag de prijs tussen 125 en 225 fr het kg. Grote griet kreeg tot 160 fr. Iek en schol hebben we omzeggens niet gezien. Wel iets meer rog op de markt waarbij de West - rog duidelijk duurder was dan die aangevoerd van het Kanaal. Grote rog kreeg tot 80 fr., de kleinere sorteringen noterden tussen de 35 en de 75 fr.

Opnieuw enkele mooie resultaten voor schepen die van de West terugkeerden. Zo besomde de O.279 vrijdag 948.100 fr. voor een vangst van 460 bennen. Ook maandag een mooie reis voor de 0.26 die 733.448 fr. bereikte. Dinsdag stijgende prijzen met kabeljauw tot 57 fr. en grote gul tot 45 fr. het kg.

Zeer dure wijting ook deze week met de grote sortering zelfs oplopend tot 50 fr. het kg. Een partij haai die dinsdag door de N. 3 aangevoerd werd kreeg tussen 40 en 44 fr. het kg. Erg goede prijzen ook voor steenschol die verkocht werd tussen 45 en 96 fr. het kg. volgens grootte en kwaliteit.

Al met al een gunstige markt voor de meest aangevoerde soorten. De aanvoer zelf bleek echter veel te klein met een groot tekort aan schol, rog en wijting. Ook aan tong is er nog steeds gebrek al lijkt het er op dat de periode met de kleinste aanvoer voorbij is. De spanvissers leggen er doorgaans het bijtje bij neer zodat tijdens de komende weken, als ook de opligperiodes voor de meeste schepen achter de rug is, de aanvoer groter en gevarieerder zal worden.

Garnaal is er deze week zeer onregelmatig geweest. Maandag en dinsdag helemaal geen garnaal op de markt wegens de barre weersomstandigheden. Op het einde van de voorgaande week lag de prijs op een tamelijk laag peil, iets waar tijdens de komende weken weinig verandering zal komen, vooral wanneer de aanvoer regelmatig zal worden.

OOSTENDE

VRIJDAG 31 AUGUSTUS 1979

WEST			
O.279	9 460	—	948.100
N.708	6 350	—	725.850

MAANDAG 3 SEPTEMBER 1979

IJSLAND			
O.317	18 1040	—	1.642.570
O.129	18 750	—	1.111.261
WEST			
O.26	10 360	—	733.448
N.709	12 280	—	572.486
O.306	9 240	—	492.061
N.408	8 210	—	364.975
Z.502	12 50 2050		489.952

DINSDAG 4 SEPTEMBER 1979

KANAAL			
N.705	17 225 3490		1.186.410
WEST			
N.3	10 250	—	521.090
O.303	6 120	—	243.796

WOENSDAG 5 SEPTEMBER 1979

WEST			
O.127	5 30	—	65.000
N.40	8 190	—	341.739

VERWACHTINGEN

Vrijdag 7 september 1979 :

WEST :	
0.35 (200 m. ttz. 160 gul, 20 steenschol, 20 varia)	
NOORDZEE :	
0.141—0.369 (400 m.)	

Maandag 10 september 1979 :

IJSLAND :	
0.81 (90 m. ttz. 600 bonen, 125 schelvis en totten, 100 koolvis, 25 bl. leng. 15 kab. en gul, 85 varia)	
0.216 (450 m. ttz. 70 bonen, 50 schelvis en totten, 270 koolvis, 20 varia, 40 manden van Noop Head)	

KANAAL :	Z.499
WEST :	0.114 — Z.183
NOORDZEE :	Z.209 — Z.509

Dinsdag 11 september 1979 :

WEST :	Z.38 — N.708
--------	--------------

Woensdag 12 september 1979 :

IJSLAND :	0.318 (400 m.)
WEST :	0.206 — N.710

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 30 AUGUSTUS 1979

Z.196	13	—	700	1.257.380
Z.507	7	400	20	242.740
Z.55	8	500	15	220.190
Z.418	12	400	230	493.410
				2.213.720

VRIJDAG 31 AUGUSTUS 1979

Z.14 W	12	2400	160	823.090
Z.481 K	2	200	20	62.952
Z.431 W	10	1000	55	416.780
Z.564 W	10	1500	55	401.150
Z.307 Kr	9	—	100	448.635
Z.510 W	6	500	25	185.460
Z.537 W	6	600	35	212.422
				2.550.489

MAANDAG 3 SEPTEMBER 1979

Z.98 K	4	500	60	405.170
Z.126 N	12	500	210	585.450
Z.99 N	—	1800	300	1.085.550
Z.324 N	12	400	290	743.863
Z.512 K	7	200	150	470.190
				3.290.223

DINSDAG 4 SEPTEMBER 1979

Z.569 Kr	11	—	165	623.290
Z.596 N	10	100	200	523.725
Z.189 N	11	300	210	636.190
				1.783.205

WOENSDAG 5 SEPTEMBER 1979

Z.525 K	4	250	20	148.750
B.5	10	—	500	999.860
Z.405	—	1500	70	450.760
Z.424	—	250	210	528.370
Z.574	10	300	180	419.680
Z.568	7	450	80	291.275
Z.19	18	1900	210	863.340
Z.571 N	—	—	350	588.450
Z.87 W	12	1800	220	1.096.260
				5.386.745

PUBLICITEIT

IN

HET

VISSERIJBLAD

DOET

UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN

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

	3-9-1979	
Schelvis grote	40.— 44.—	
Schelvis midden	23.— 35.40	
Schelvis klein	21.40- 25.—	
Kabeljauw	41.20- 47.20	
Gul	31.— 47.20	
Wijting	31.— 35.40	
Schaat		
Zeebaars	73.20	
Leng	29.60- 36.80	
Schartong	38.20- 56.60	
Heilbot	6.— 32.60	
Koolvis	190.—248.—	
Hondstong	21.60- 27.60	
Zee wolf	24.— 47.60	
Staart	33.— 48.80	
	136.—156.—	

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	3-9-1979	4-9-1979	5-9-1979
Lappen	215-	207-216	-
Grote	225-234	217-219	-
3/4	227-	207-220	-
Blok	222-229	208-217	-
Voor-kleine	217-218	202-216	-
Kleine	180-187	188-192	-
slips	-	-	-

Zeebrugge

Grote	234-246	223-236	229-235
Blok	222-234	225-230	197-221
Fruit	209-240	221-224	187-199
Schone kleine	191-20	224-217	184-187
Kleine	178-196	196-200	175-186
Tout petit	162-180	185-191	163-173
Slips	153-160	178-180	160-166

Nieuwpoort

Tong I	235-	-	238-
Tong II	231-	-	246-
Tong III	234-	-	260-
Tong IV	206-	-	234-
Tong V	185-	-	215-
Kleine	162-166	-	160-176

PLADIJS

Oostende

	3-9-1979	4-9-1979	5-9-1979
Grote	45.20-	—	—
Grote iek	—	49.20-	—
Kleine iek	44.60-	42.10-	—
Derde slag	27.—	21.40-	—
Platjes	—	—	—

Zeebrugge

I	28.—38.—	29.—37.—	36.—40.—
II	28.—34.—	29.—30.—	30.—32.—
III	28.—33.—	25.—30.—	30.—34.—
IV	21.—23.—	20.—24.—	19.—22.—
V	—	—	—

Nieuwpoort

Moeten	—	—	—
Grote pladijs	38.—	—	45.—
Platjes	35.—	—	40.—
Drielingen	22.—	—	30.—

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

31-8	2		1.732.438			
3-9	7		5.437.952			
4-9	3		1.964.986			
5-9	2		437.046			
-	14		9.572.422			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

5-9	10	2.239	116.367	41.—	64.—	
-----	----	-------	---------	------	------	--

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

31-8	5	16.328	726.113			
3-9	18.113	2	1.195.668			
5-9	3	2.936	178.664			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

30-8	3	268	16.941	60.—	65.—	
31-8	1	45	3.465	77.—	77.—	
5-9	2	138	9.993	67.—	78.—	

NIEUWPOORT

VRIJDAG 31 AUGUSTUS 1979

N.736	360.170
N.346	159.286
N.590	181.270
N.88	15.427
N.349	9.960

Drie vaartuigen van de West en twee kustvaartuigen deden op de vrijdagmarkt de thuishaven aan.

Hun respectievelijke vangsten werden geveild tegen middelmatige prijzen die een dalende tendens tot kenmerk hadden dit in vergelijking met de marktprijzen in de loop der week genoteerd voor kabeljauw werd slecht als hoogste waarde de prijs van 2300 F de ben bereikt, terwijl de prijs der gul varieerde van 1700 tot 2200 F de ben en er voor de mini's slechts 1020 F de ben betaald werd.

De grote wijting werd geboekt aan 1700 F de ben en voor de kleine werd ongeveer 1000 F de ben betaald.

De rog werd tegen lonende prijzen genoteerd 70 constateerde men 3750 F de ben voor de moerrog en 3100 F de ben voor de tilten.

Grote tong werd tegen de volgende prijzen geveild, 238 F per kg voor tong nr 1, 255 F voor tong 2, voor tong 3 270 F, voor tong 4 268 F. Tong nr 5 werd gekwoteerd tegen volgende boekwaarde 201-207 F per kg en voor de kleine tong werd tot 174 F per kg betaald. Voor wat de aanvoer betrof werd de hoofdschotel door de N.736 «De Lucky» gepresenteerd. Dit vaartuig loste de fraaie vangst van ongeveer 160 bennen kabeljauw en gul en deed met deze vangst de naam van het schip alle eer aan en lukte dan ook tot het behalen van de «lucky» besomming van 360.170 F. Samen 16.328 kg vis voor de totale waarde van 726.113 F. Een goed marktverloop met matige prijzen en een zekere neiging tot een dalende prijzendentens. Het seizoen einde liet zich ook voor wat de prijzen betreft merkbaar voeler en men hoeft op een normalisering der verkoop op de binnenlandse markt te wachten om opnieuw van normale marktprijzen gewag te kunnen maken.

MAANDAG 3 SEPTEMBER 1979

N.15	1.027.678
N.97	167.990

Op de maandagmarkt boden twee vaartuigen hun vangst te koop aan.

Eén bokkevisser en één vaartuig van de West zorgden voor wat variatie en één gespreide aanvoer. Een gedetailleerde aanvoer werd te koop aangeboden zodat iedere handelaar zijn kooplust bevredigen kon. Als topper voor wat de aanvoer betrof kon de N.15 «De Kottens» vermeld worden. Dit vaartuig loste ongeveer 3000 tong plus ongeveer 1.027.678 F.

Voor de grote tong werd de prijs van 235 F per kg genoteerd. Tong werd geveild tegen de prijs van 231 F het kg en voor de tong 3 en 4 werd respectievelijk 234 F het kg en 206 F het kg geboekt. Voor tong nr 5 werd 185 F het kg betaald en voor de kleine 166 F het kg. Grote tarbot werd verkocht tegen 286 F het kg en de middenslag tarbot tegen 170 F het kg. Kabeljauw werd verkocht tegen 3040 F de ben en voor de gul werd van 38 tot 43 F het kg geboekt. Keilrog werd verkocht tegen 80 F het kg, moerrog tegen 63 F het kg en tilten tegen 38 F het kg. Grote wijting werd verkocht tegen 2100 F de ben en voor de kleine wijting werd 1250 F de ben geboekt. Een goed marktverloop met variatie, stabilisatie der prijzen en een tendens tot normalisering tussen aanbod en vraag, dit uit het oogpunt van de handel die zich na de verlofperiode op de binnenlandse markt herstelt.

WOENSDAG 5 SEPTEMBER 1979

N.738	154.974
N.788	11.433
N.88	12.257

Slechts één vaartuig van de West en twee kustvaartuigen op de woensdagmarkt. Een geringe aanvoer, zodat de belangstelling en aanwezigheid der handelaars dan ook in die evenredigheid bleek te zijn. De prijs der grote tong bedroeg 232 F het kg; voor tong nr 1 en 246 F per kg voor tong nr 2. Tong 3 werd verkocht tegen 260 F het kg en de tong 4 tegen 234 F het kg. Men boekte de tong 5 tegen de prijs van 215 F het kg en de kleine tong tegen 160 en 176 F het kg. Pladijs werd geveild tegen de prijs van 1600 F de ben voor de visjes tot 2500 F de ben voor de grote. Rog werd aan de koper gebracht tegen volgende prijzen: 7 F het kg voor de moerrog en 70 F het kg voor de tilten. Voor de gul noteerde men de prijs van 1900 F tot 2500 F de ben. Wat de wijting betreft werd die als volgt geveild 40 à 45 F het kg voor de grote en 1000 à 1150 F de ben voor de kleine Slechts ongeveer 3000 kg vis voor 178.664 F.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	3-9-1979	3-9-1979	4-9-1979	4-9-1979	5-9-1979	5-9-1979	3-9-1979	5-9-1979
Farbot : groot (123)	197-	313-358	220-238	319-346	-	302-344	286-	263-
middel (123)	-	195-224	152-179	193-253	-	194-218	145-170	140-160
klein (123)	-	129-146	122-132	162-179	-	154-162	-	80-
Griet : groot (123)	-	152-163	159-161	160-168	-	145-154	140-	-
middel (123)	-	131-148	112-121	146-152	-	124-138	-	-
klein (123)	-	93-120	-	92-108	-	102-118	-	-
Schelvis : groot	-	-	-	-	-	-	-	-
middel	-	-	-	-	-	-	-	-
klein	-	-	-	-	-	-	-	-
Heek : groot	-	-	88,70	-	-	-	-	-
middel	-	-	75-	-	-	-	-	-
klein	-	-	40,60	-	-	-	-	-
Lom	-	-	-	-	-	-	-	-
Leng	-	-	-	-	-	-	-	-
Rog (I)	66- 75	85- 87	32- 79	74- 79	-	79- 84	-	-
Keilrog (123)	78,20	-	-	-	-	-	80-	-
Rog (23)	-	-	-	-	-	-	38-	70-
Tiltet (23)	-	67- 76	-	60- 64	-	68- 71	63-	75-
Scherpstaart (23)	-	78- 81	-	60- 62	-	64- 68	68-	70-
Halve mans (23)	-	46- 56	-	46- 48	-	50- 51	50-	-
Teelt (2)	-	-	-	-	-	-	-	-
Katrog (2)	-	29- 32	-	19- 22	-	24- 30	-	-
Kabeljauw	43- 57	59-	43- 53	-	51- 55	50- 56	50- 60	60-
Gul (groot)	21- 40	38- 43	34- 44	40- 46	23- 43	44- 46	38- 48	42- 0
Gul (middel)	-	37- 40	-	35- 42	-	35- 38	-	-
Gul (klein)	-	35- 36	-	36- 38	-	30- 34	-	-
Hozemondhamme	-	-	-	-	-	-	-	-
Wijting : groot	125-168	-	133-181	-	-	-	-	-
klein	22- 48	34- 35	30- 50	30- 36	22- 41	36- 41	42-	42-
Schar	-	16- 19	-	14- 17	-	14- 17	25-	23-
Steeschol	26- 30	14- 20	28-	17- 19	-	12- 16	30- 37	35- 40
Zeehaai	45- 95	90- 91	39- 87	84- 84	-	64- 66	-	-
Hondshaai	-	39- 43	34- 43	36- 42	42-	24- 28	15- 22	20-
Doornhaai	-	-	21- 39	-	-	-	-	-
Pieterman	-	-	-	-	-	-	-	-
Makreel	-	-	-	-	-	-	-	-
Horsmakreel	-	-	-	-	-	-	-	-
Zee kreeft	-	-	-	-	-	-	-	-
Schaat	-	-	-	-	-	-	-	-
Zeebaars (klipvis)	-	-	-	-	-	-	-	-
Kongeraal	-	-	-	-	-	-	-	-
Schartong	38- 45	-	-	-	-	-	-	-
Volle haring	-	-	-	-	-	-	-	-
IJle haring	-	-	-	-	-	-	-	-
Haringshaai	-	-	-	-	-	-	-	-
Steenholk	-	-	-	-	13,20	-	-	-
Heilbot	14- 16	-	-	-	-	-	-	-
Koolvis	-	-	-	-	-	-	-	-
Zeewolf	-	-	-	-	-	-	-	-
Pollak	-	-	-	-	-	-	-	-
Zonnevis	-	-	-	-	-	-	-	-
Koningsvis	36- 48	-	44- 57	-	203-	-	-	-
Vlaswijting	114-165	-	198-	-	116-	-	-	-
Zeeduivel	105-116	-	109-119	-	-	-	30- 46	-
Schotse schol	-	-	-	100-208	-	58-200	-	-
Zeehond	-	91-157	-	-	-	-	-	-
Bot	-	-	-	-	-	24- 30	42-	35-
Rode Poon (robaard)	-	-	-	-	-	-	12-	12-
Grauwe Poon (knorh.)	-	-	-	-	-	20- 24	70-	-
Rode Knorhaan	-	-	-	-	29-	-	12- 18	19-
Posten	-	-	-	-	64- 75	-	-	-
Langoesten (midden)	64- 72	-	64- 75	-	-	-	-	-
(klein)	-	-	-	-	-	-	-	-

Lees "HET VISSERIJBLAD"



LIPS n.v. scheepsschroeven

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN
Tel. : 031 - 52.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

V73

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Nadat er aan de dinsdagmarkt niets was aangevoerd werd er aan de woensdagmarkt van 29 oogst aangevoerd : 1.225 kg tong; 17 kisten tarbot en griet; 125 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 10 kisten wijting; 96 kisten schol; 32 kisten schar; 5 kisten makreel en 170 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 20,19-19,98; grote tong 19,23-18,50; grootmiddel tong 16,17-15,76; kleinniddel tong 16,30-15,78; tong één 16,76-16,08; tong twee 14,20-13,60.

Per 40 kg.: tarbot 604-324; griet 352-280; kabeljauw één en twee 204 kabeljauw drie 204-160; kabeljauw vier 172-130; kabeljauw vijf 104-71; schelvis één en twee 112; schelvis drie 82; schol één 114-112; schol twee 130-96; schol drie 130-76; schol vier 130-76; wijting drie 80-75; makreel twee 38-26; schar 70-57; rode poon één 214; rode poon twee en drie 132-114; horsmakreel 54-16; bot 25-24; hammen met kop 192-104; tongsschar 172.

De besommingen waren :

KW 45 f9.800; VD 18 f4.800; VD 19 f7.800; VD 20 f5.500; VD 54 f 6.000; VD 77 f5.300; WR 71 f700; WR 211 f790; IJM 13 f3.600; IJM 19 f5.100.

X X X

Aan de donderdagmarkt van 30 oogst werd aangevoerd : 1.065 kg. tong; 4 kisten tarbot en griet; 357 kisten kabeljauw; 7 kisten schelvis; 140 kisten wijting; 78 kisten schol; 96 kisten schar; 65 kisten makreel en 113 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 21,30; grote tong 18,59-18,45; grootmiddel tong 17,60-15,49; kleinniddel tong 17,00-14,81; tong één 16,80-14,90; tong twee 14,00-12,60.

Per 40 kg.: tarbot 472-344; griet 320-208; kabeljauw één en twee 240; kabeljauw drie 202-170; kabeljauw vier 174-152; kabeljauw vijf 144-69; schelvis twee 202; schelvis drie 172-170; schelvis vier 140; schol drie 162-112; schol vier 114-88; wijting drie 94-56; schar 69-69; makreel één 43; makreel twee 30-22; steenbolck 48; bot 24; poontjes 65; rode poon twee 200.

De besommingen waren :

SCH 43 f10.000; UK 18 f7.500; UK 78 f5.500; VD 18 f300; VD 19

f1.400; VD 20 f5.100; VD 77 f2.700; WR 71 f800; WR 211 f3.300; YE 25 f4.200; IJM 18 f2.700; IJM 19 f6.200; verder één Texelaar met f25.000.

X X X

Aan de vrijdagmarkt van 31 oogst werd aangevoerd : 5.540 kg tong; 125 kisten tarbot en griet; 580 kisten kabeljauw; 6 kisten schelvis; 366 kisten wijting; 853 kisten schol; 223 kisten schar; 196 kisten makreel en 114 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 22,44-20,51; grote tong 18,80-18,48; grootmiddel tong 16,19-14,70; kleinniddel tong 15,48-13,59; tong één 15,22-13,11; tong twee 13,81-11,96.

Per 40 kg.: haai 110-88; krab 45; horsmakreel 31-24; hammen met kop 206-122; tongsschar 232-114; tarbot 598-280; griet 414-284; kabeljauw één 204-138; kabeljauw twee 212-160; kabeljauw drie 210-148; kabeljauw vier 190-144; kabeljauw vijf 164-70; schelvis één en twee 120; schelvis drie en vier 90-90; schol één 114-104; schol twee 1110-100; schol drie 134-90; schol vier 96-72; wijting drie 86-50; makreel één 40; makreel twee 34-21,60; schar 60-35; rode poon twee 140-88; poontjes 32-24.

De besommingen waren :

KW 117 f23.600; HD 96 f18.200; UK 44 f22.400; UK 272 f9.000; UK 17 f10.600; UK 18 f1.100; UK 78 f2.000; UK 138 f11.400; UK 235 f19.100; IJM 18 f2.100; IJM 19 f 4.600; YE 25 f1.800; VD 77 f870; VD 6 f3.000; VD 18 f2.000; VD 19 f3.500; VD 20 f2.600; VD 54 f7.100; verder waren er 9 Texelaars met een totale besomming van f150.000.

X X X

Aan de maandagmarkt van 3 september werd aangevoerd : 8.805 kg. tong; 269 kisten tarbot en griet 1.487 kisten kabeljauw; 227 kisten schelvis; 2.203 kisten wijting; 1.662 kisten schol; 151 kisten schar; 171 kisten makreel en 144 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 19,22-18,15; grote tong 17,48-17,21; grootmiddel tong 14,65-14,10; kleinniddel tong 13,95-13,75; tong één 15,36-14,13; tong twee 13,34-12,82; zalm 20,95.

Per 40 kg.: tongsschar 264-126; haai 132-112; krab 40-35; hammen met kop 254-108; tarbot 502-302;

griet 452-290; kabeljauw één 204-180; kabeljauw twee 174-144; kabeljauw drie 142-104; kabeljauw vier 112-98; kabeljauw vijf 112-59; schelvis één 148-136; schelvis twee 158-130; schelvis drie 128-103; schelvis vier 92-35,20; schol één 110-96; schol twee 108-92; schol drie 94-82; schol vier 86-75; wijting drie 74-34; makreel één 40-36; makreel twee 28-21,60; schar 61-37; poontjes 36.

De besommingen waren :

KW 4 f25.600; KW 11 f18.900; KW 22 f38.700; KW 25 f28.200; KW 29 f15.800; KW 45 f30.100; KW 51 f15.700; KW 88 f29.800; KW 145 f33.300; KW 152 f11.600; KW 167 f22.900; KW 173 f23.200; KW 189 f37.500; KW 214 f16.100; KW 175 f23.400; KW 187 f14.800; KW 185 f11.000; KW 221 f18.700; KW 226 f10.800; SCH 256 f12.700; WR 32 f14.000; WR 57 f22.900; IJM 20 f11.000; IJM 24 f23.300; IJM 44 f53.900; IJM 115 f31.600; IJM 154 f19.600; IJM 207 f23.000; IJM 209 f23.800.

X X X

Aan de dinsdagmarkt van 4 september werd aangevoerd : 375 kisten kabeljauw; 83 kisten koolvis; 771 kisten schelvis; 100 kisten wijting; 4 kisten schol; 4 kisten schar 231 kisten makreel en 11 kisten varia.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg.: tarbot 17.
Per 40 kg.: hammen met kop 224 witte koolvis één 91; witte koolvis twee 106-98; leng 100-81; tongsschar 248-152; steenbolck 36; horsmakreel 48; tarbot 656-288; kabeljauw één 198-117; kabeljauw twee 144-88; kabeljauw drie 124-70; kabeljauw vier 112-82; kabeljauw vijf 102-57; schelvis één 132-102; schelvis twee 112-65; schelvis drie 65-40,40; schelvis vier 71-69; schol één 114; schol twee 102; schol drie 112; schol vier 63-39; makreel twee 30-24; schar 75.

De besommingen waren :

KW 74 f4.900; KW 123 f51.000; KW 135 f1.000; één Deens vaartuig de RI 11 f20.500.

Juist verschenen

JAARBOEK VAN DE HAVEN VAN ANTWERPEN 1979 - 1980

Dit boek van 524 blz. — een werkelijk viertalig «Wie is Wie» van de Antwerpse economische- en havenactiviteiten — bevat onder andere de volledige nomenclatuur van de officiële diensten, van de beroepsgroeperingen en van het merendeel van de grote maritieme- en havenbedrijven. Het behelst bovendien een personenindex met verwijzing naar de diverse rubrieken, evenals talrijke andere nuttige gegevens van praktische aard.

Een bijgewerkte «Atlas van de Haven van Antwerpen», met, naast een groot algemeen plan, 24 uiterst gedetailleerde kaarten, een register van de bedrijven, een straatnamenregister, een register van de kaainummers en een overzicht van de infrastructuur van de haven vormt de bijlage ter vervollediging van dit werk. Met zijn bijlage, is het jaarboek meer dan ooit een onontbeerlijk werkinstrument voor elke die, beroepshalve, geregeld in contact treedt met de officiële instanties en het zakenleven van Antwerpen.

BESTEL NU UW EXEMPLAAR

Verkrijgbaar bij boekhandel Antwerpse Lloyd, Eiermarkt 23, B-2000 Antwerpen (tel. 031/34.05.50), tegen de prijs van F 636, BTW inbegrepen.

Per post : België F 700 Buitenland BF 750

(8643N—8338V)