

het visserijblad

Vrijdag 5 oktober - Nr. 37

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. BAELSKAAL 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

BRANDSTOFFEN OPNIEUW DUURDER

Vrije verdelers aan hun lot overgelaten

Waar in alle talen drie maanden van een pot voor de onafhankelijke verdelers gesproken werd, is deze pot sedert einde september uitgeput en zijn de vrije verdelers praktisch aan hun lot overgelaten.

Het Ministerie van Landbouw heeft alleen gezorgd dat er 500 duizend liters voor de boerenbond is, maar ze heeft de onafhankelijke verdelers voor de visserij volledig aan hun lot overgelaten.

Het is immers een feit dat van de Rederscentrale geen klachten uitgaan. Haar voorzitter is immers agent van een multi-national en te Zeebrugge zijn ook twee reders die verkopen als agent van een multi-national.

We mogen het Ministerie van Landbouw te Brussel gelukwensen voor hun aktief optreden ten voordele van de kleinen in de visserij.

Moesten ze met de boeren zo handelen, 't zou zo gemakkelijk niet gaan.

Ondertussen wordt de prijs van de brandstof zowel in de visserij als in verbruik opnieuw heden vrijdag van 30 centieën verhoogd, zodat in de visserij van 6,86 fr. naar 7,16 fr. verhoogd wordt.

Waar in Engeland, Frankrijk en Spanje niettegenstaande alle EEG normen, de visserij per liter verbruik een toelage krijgt, houdt men zich hier aan een lakse prijsbepaling, zodat straks onze visserij eko-

nomisch er de zware nefaste gevolgen van zal dragen.

DE PRIJZEN VANAF HEDEN

Van heden vrijdag af zullen de diesel-, stookolie en lichte stookolieprijzen in ons land weer eens opgetrokken worden.

De dieselprijzen aan de pomp stijgen met gemiddeld 0,45 fr per liter zodat men zal komen tot maximumprijzen (BTW inbegrepen) van 12,71 fr (zone 0), 12,75 fr (zone I) en 12,79 fr (zone II).

Meteen wordt ook de brutowinstmarge van de pomphouders opgetrokken van 0,65 naar 0,75 fr per liter.

Ook de stookolieprijzen worden weer eens opgetrokken met gemiddeld 0,30 fr per liter, zodat men vrijdag komt tot maximumprijzen (BTW inbegrepen) van 7,98 fr (zone 0), 8,01 (zone I) en 8,06 fr. (zone II).

Sedert het begin van dit jaar is het de 32e prijsaanpassing van afgewerkte petroleumprodukten, die in ons land zal worden doorgevoerd.

Misschien kan er ook even aan herinnerd worden, dat de vermelde officiële prijs van de stookolie slechts kan aangerekend worden bij een minimumlevering van tweeduizend liter. Leveringen van minder dan duizend en tweeduizend liter zullen dan respektievelijk verhoogd worden met 0,35 fr en 0,05 fr per liter.

Voor hoelang nog het haringverbod in de Noordzee ?

De vooruitzichten op een spoedige opening van de haringvisserij in de Noordzee, zijn zeker niet bijzonder aanmoedigend. In het begin van 1979 werd door de ICES aan Jongvis-onderzoek gedaan, waarvoor verscheidene onderzoekingsvaartuigen ingezet werden. Hieruit bleek dat de jaarklasse van 1976, die in 1979 volwassen wordt en dus geslachten paarij, slechts een sterkte heeft van het vierde gedeelte van een normale jaarklasse en hiermede aansluit op de slechte jaarklassen van de vorige jaren. Dat de jaarklasse 1976 slecht zou zijn, was te voorzien, daar toen nog volop aan overbevissing werd gedaan en men dit jaar op een dieptepunt kwam te staan wat de biomassa van de haring betreft.

In 1978 had men berekend dat de stand van volwassen haring in de Noordzee reeds opgeklimmen was van het dieptepunt van 180 duizend ton naar 280 duizend ton. Niettegenstaande men dit als bemoedigend voor het herstel van de haringstand kan aanzien, is men hiermede nog ver van de geplande 800 duizend ton, die dan de mogelijkheid zou geven op één, voor de haringvisserij renderend jaarlijks kwantum. De cijfers over wat in 1979 aan volwassen haring zou bijgekomen zijn, zijn nog niet beschikbaar, maar gezien de jaarklasse 1976 een slechte jaarklasse is, zal deze, in 1979 tot volwassenheid gekomen haring, zeker geen zwaar cijfer uitmaken. Aldus bezien, en dit zeker van de kant van de biologen, moet men niet verwachten dat er het volgende jaar bepaalde kontingenten haring vrij zullen gegeven worden. Als het aan de adviezen van de biologen zal liggen, wordt het zeker ook voor 1980 «noppes», ook al vermenigvuldigen zich de stemmen om een klein kwantum te laten wegvissen en het herstel van de haringstand over meer jaren te laten verspreiden. Wel zal de jaarklasse 1977 en in het bijzonder de volgende jaarklassen, de volwassen haring in 1980 en volgende jaren, gevoeliger opkrikken, zodat het streefcijfer van 800 duizend ton dan veel sneller zal bereikt worden. Inderdaad werd door de onderzoekingsvaartuigen, die in de noordelijke paaigebieden bij de Shetlands en de Orkneys opereerden, vastgesteld dat de larvenproduktie daar verder toename evenals in bepaalde andere paaigebieden. Hieruit kan men niet alleen de betere jaarklassen voor de jonge haring voorzien, maar tevens opmaken hoeveel volwassen haring aan het paaien deel genomen heeft, dat wil zeggen, de paaipluatie schatten. Wat de verdere ontwikkeling van het paaigebied betreft, hangt natuurlijk ook weerom veel af van gunstige opgroei-omstandigheden voor de larven en zeer jonge haring. Ondertussen is een vervangende jacht op de makreel ingezet en nemen hier heel wat vaartuigen, tot zelfs de grote treilers, aan deel, zodanig zelfs, dat ook hier al stemmen opgaan om deze vissoort beter te gaan beschermen. Het is dus duidelijk tijd dat de haring op zijn, door biologen, vastgestelde volwassensterkte komt om in de toekomst de intensieve jacht op de makreel te doen verminderen.

Schadegevallen in de zeevisserij

— Terwijl de Z.578 Carohain aan het vissen was bleven beide boelen vaststeken in de zachte bodem. Later stelde men vast dat de aandrijving van de vislier moet gebroken geweest zijn tijdens het winden van de boelen. Aan de Z.525 werd hulp gevraagd om de visboelen over te nemen. Achteraf werd naar Great Yarmouth gestevend waar de Z.578 opnieuw zijn boelen overnam van de Z.525 en dadelijk koers zette naar de thuishaven.

— Toen een bemanningslid van de Z.427 Roelandt aan boord kwam terwijl het schip afgemeerd lag aan de rederskaai stelde hij schade vast. De ruiten van de brug aan bakboordzijde waren stuk. Er was ook schade aan de deur en het bovenstuk en aan het ijzer- en houtwerk. Dit moet ongetwijfeld het gevolg geweest zijn van een aanvaring.

— Bij het vieren van de bok aan boord van de Z.537 Calypso, liep schipper Meyers ernstig letsel op aan de linkerhand. Hij werd door middel van een toestel van de Britse helicopterdienst overgebracht naar een hospitaal in Canterbury. Het schip werd dan onder bevel van matroos Patrick Ameye naar de dichtsbijzijnde haven Ramsgate gebracht. Daar moest men wachten tot de aankomst van de nieuwe schipper Georges Vandieren-donck uit België. Ter visserij gekomen, begon de temperatuur van het koelwater van de motor te hoog op te lopen. Men zag zich verplicht door de Z.321 naar de thuishaven op sleep te laten nemen.

— Tijdens de visserij kreeg de N.710 af te rekenen met motordefekt; bij nazicht bleek dat de V-riem van de koelwateromp stuk was. De Nieuwpoortse treiler werd opgesleept door de OD.18 (Oud-dorp - Nederland) naar Great Yarmouth waar het defect werd hersteld.

— Bij het wegzetten van de korre aan boord van de O.127 kwam de kuil in de schroef terecht. Pogingen om vrij te komen gelukten maar het net bleek erg beschadigd zodat men naar het Engelse Birkenhead moest varen om het net te herstellen. In de thuishaven bleek dat de schroef beschadigd was.

— Aan boord van de Z.176 «Romeo» werd door de opvarenden een felle steekvlam opgemerkt die van

uit het kombuis kwam, gevolgd door een dichte rook. Onmiddellijk werd de motor afgelegd en de machinekamer volledig afgesloten. Men vermoedt dat de brand ontstaan is in de machinekamer ter hoogte van de drijf-as. Een mogelijke oorzaak is dat een vat ontvettingsstof omgevallen is waarbij de substantie, na op de drijf-as te zijn terechtgekomen, verhit geraakte en in brand schoot. Door de brand werden enkele elektrische leidingen beschadigd waardoor de hulp-dynamo moest ingeschakeld worden.

LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN maand SEPTEMBER '79

VERANDERING VAN EIGENDOM :

N.45 «HERAKLES» eigendom :
1. Vercoutter Gabriel, Schipstraat 69, 8450 Nieuwpoort; 2. Calcoen Paul, Elzenlaan 1, 8480 Veurne Zeebrief 5.9.79.

O.229 «ROGER-JEANINE». Eigendom :
1. Calcoen Maurits, Broederlijkheidstraat 30, 8400 Oostende
2. Calcoen Roger, Tarwestraat 16, 8400 Oostende. Zeebrief 24.9.1979.

VERANDERING VAN THUISSHAVEN, NAAM EN EIGENAAR

O.211 «HARRY-MARINA» wordt N.211 «CYNDIE». Eigendomp Calcoen René - Verbeke, P. Deswartelaan 11, 8450 Nieuwpoort. Zeebrief 6.9.1979.

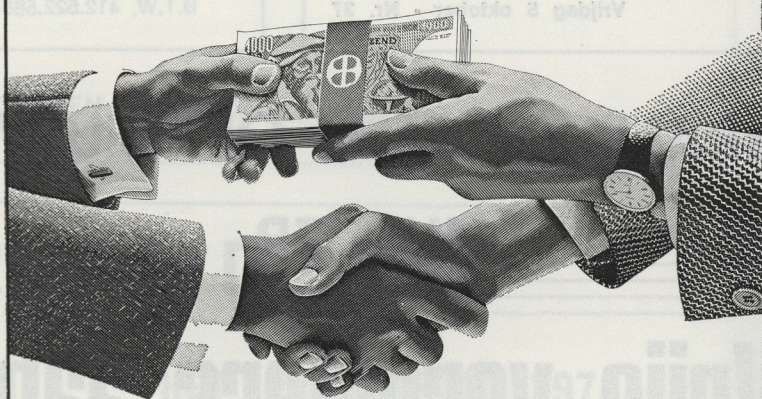
INBOUW NIEUWE MOTOR EN VERHOOGING VAN PK

Z.563 «ZEE ADELTE». Eigendom :
Ponjaert Gilbert, Fabiolapark 7, 8370 Blankenberge. Motor Cummins 325 PK nr 31114085 bouwjaar 1979. Zeebrief 24.9.1979.

GESCHRAPT :

Z.588 «VITA NOVA» Eigendom :
Rederij De Pax pvba, Acht Meilaan 17 8390 Knokke-Heist. Geschrapt 1 juni 1979.

300.000F IN 15 MINUTEN bij de Bank Brussel Lambert




spaart tot 26.544 F bij de aankoop van uw volgende wagen.

Bedrag	Tarief (op 15.9.1979)	12 m	24 m	36 m	42 m	Besparing*
75.000 F	Basistarief	6.745 F	3.620 F	2.578 F	2.280 F	5.376 F
	BBL-cliënten	6.700 F	3.575 F	2.533 F	2.235 F	7.266 F
100.000 F	Basistarief	8.963 F	4.796 F	3.407 F	3.010 F	8.400 F
	BBL-cliënten	8.903 F	4.736 F	3.347 F	2.950 F	10.920 F
200.000 F	Basistarief	17.926 F	9.593 F	6.815 F	6.021 F	12.600 F
	BBL-cliënten	17.806 F	9.473 F	6.695 F	5.901 F	17.640 F
301.000 F	Basistarief	26.889 F	14.347 F	10.167 F	8.972 F	18.984 F
	BBL-cliënten	26.708 F	14.167 F	9.986 F	8.792 F	26.544 F

*t.o.v. veelal toegepast maximum tarief (42 m).

Volledig tarief ter beschikking in onze kantoren.

 Bank Brussel Lambert

(8893N—8347V)

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 elkeen, 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)

**REDERS
LEEST UW
VAKBLAD**

HET BELANG VAN GOEDE JAARKLASSEN VOOR DE VISSTAND

Een goede jaarklasse voor het opgroeiend broed van een vissoort is van kapitaal belang voor de beschouwde vissoort. Wat bv. de tong betreft, hadden we in 1975 een zeer goede jaarklasse en dit was vooral zichtbaar aan de tongvangst in het eerste kwartaal 1978, namelijk op het ogenblik dat de jaarklasse 1975 vangrijp werd. Onderzoekingen wezen uit dat in de vangsten van tong in het eerste kwartaal 1979 de jaarklasse 1975 voor 64 t.h. aanwezig was. In het eerste kwartaal 1977 was de aanwezigheid van de zeer zwakke jaarklasse 1974 slechts 13 t.h. ! Het is duidelijk dat dit een aanzienlijke weerslag heeft op de aangevoerde hoeveelheden, vooral dan van de kleiner soorten, terwijl de tongen van goede jaarklassen die aan het net ontsnappen, de volgende jaren eveneens de tongvangst, maar dan reeds volwassener gunstig beïnvloeden. Het eerste kwartaal van 1976 waar voor het eerst de tong van de jaarklasse 1973 in aanmerking kwam, gaf 50 t.h. van deze klasse in de totaal gevangen volwassen tong aan. De biologen, in het bepalen van hun adviezen voor de vangstkota, houden dan natuurlijk in het bijzonder rekening van de sterkte der jaarklassen. Aldus werd voor de Noordzeetong hoger geadviseerd voor het algemeen tongkwotum voor 1979, namelijk 13 duizend ton, tegenover slechts 8 duizend ton voor 1978. Men heeft dan nog voor 1978 rekening gehouden met het feit dat heel wat meer dan 8.000 ton in 1978 weggevangen werd omdat de controle op de aanvoer nooit voldoende scherp kan gesteld worden. De jaarklassen 1975 en 1976 waren bijzonder goed en de biologen hebben hiermede rekening gehouden.

Nochtans moet men toch trachten de volwassen tongstand volledig te laten herstellen, want in feite mag de aanwezigheid van de jongste jaarklassen, zoals dit voor 1975 en 1976 het geval was, niet zo duidelijk zijn. Dit wijst inderdaad op een tekort aan volwassen tong en daarom moeten de biologen nog een strakke lijn volgen, ook al betreffen de vissers dat er veel tong zou aanwezig zijn. Dit is ongeveer hetzelfde zoals met de thans reeds, volgens de bevindingen van heel wat vissers, aanwezige jonge haring. Moest men deze laten wegvissen, zonder eerst, via deze jonge haring, voor rijpere volwassen haring gezorgd te hebben, dan zouden heel wat inspanningen en vangstverboden niet tot het aangezochte resultaat leiden.

DE GROEIVERSNELLING BIJ BEPAALEDE VISSOORTEN

Bij de Noordzeetong werd door de onderzoekers een eigenaardige vaststelling gedaan, namelijk dat vanaf 1962—1963 de Noordzeetong sneller is gaan groeien. Vermits groeiversnelling zeker iets te maken moet hebben met het voedsel dat de vissen tot zich nemen, hetzij dat het krachtiger of gemakkelijker bereikbaar wordt, heeft men gemeend in de opkomst van de bokkenvisserij de oorzaak, of toch gedeeltelijke oorzaak te moeten vinden.

Inderdaad door het gebruik van kettingen en wekkers wordt de bodem omwoeld en geploegd, hierdoor komen zandwormen en bepaalde voedseldieren die in de grond leven, ofwel los, ofwel gekwetst aan de oppervlakte, waardoor deze een zeer gemakkelijke voedselprooi worden voor de platte vis, mede dus voor de tong die hiertoe behoort. Dit verschijnsel van de groeiversnelling is echter na 1974 enigzins verminderd of tot stilstand gekomen en men kan dit, in dezelfde verklaring, aannemen omdat de inspanning met de bokkenvisserij sinds deze datum verminderd is. Wij zelf voegen daaraan toe, dat, door de overbevissing van de tong door de aanwending van de wekkers, er anderzijds gewoonweg meer voedsel vrij komt voor de tong die aan de overbevissing ontsnapt omdat ze met heel wat minder monden zijn om zich te voeden. De voorstanders van de bokkenvisserij, vooral waar ze zich tegen bepaalde aanvallen te verdedigen hebben, kunnen dit argument beslist goed gebruiken om deze methode van vissen te verdedigen.

We houden het ergens bij dat het vooral de dichtheid is van de visstand die een eerder nadelige invloed heeft op het groeiritme. Veel jagers maken de jachtbuit klein en veel varkens maken de spoeling dun. Dit is zeker ook wel het geval met de vis. Meer ruimte voor de vis betekent zeker wel meer voeding voor de overgeblevenen en een beter groei in lengte en in gewicht. Dit kan echter onmogelijk de overbevissing compenseren, want 100 normaal gegroeide vissen betekent toch nog altijd meer dan slechts 10 vissen die enkele centimeter langer gegroeid zijn en iets beter uit de kuiten gewassen.

TE HOGE VERBRUIKSPRIJS VAN DE VIS

VRAAG GESTELD DOOR
VOLKSVERTEGENWOORDIGER E. DESUTTER

Van de minister van Economische Zaken, de heer W. Claes, ontving volksvertegenwoordiger E. Desutter een antwoord op zijn vraag over de aanzienlijke prijsverschillen die bestaan tussen de verschillende distributienetten, gaande tot 100 fr. het kg.

De diensten van dit departement deelden aan de heer E. Desutter mede dat de administratie van Economische Zaken de diverse aspecten van dit probleem onderzoekt. Er is een onderzoek aan de gang om de oorzaken en oorsprong te vinden over het niveau van de verkoopprijs aan verbruiker, waar zeer aanzienlijke verschillen bestaan, tussen de verschillende distributienetten gaande tot 100 fr. het kg.

De minister wijst er op, dat zijn diensten echter over een gepaste documentatie moeten beschikken vooraleer de besprekingen met belanghebbenden kunnen aangevat worden, vooral als moest blijken, dat door sommige verdelers aanzienlijke handelsmargeverminderingen zouden moeten aanvaard worden.

De minister voegt er nog aan toe, dat de bekendmaking van normale prijzen, op initiatief van zijn departement, niet tot gevolg moeten hebben, dat toestanden worden aanvaard die uitermate hoge prijzen meebrengen voor de verbruiker.

Voegen wij hier zelf aan toe, dat door de fiscale overheid, de visverkoop door de grossisten aan de detailhandel fiscaal aangeslagen worden aan 14% winst. De verkoop door de detailhandel wordt fiscaal aangeslagen aan 60% op het aankoopcijfer. Voor iedere 100 fr. aangekochte vis aan de grossist, wordt door de fiskus aangenomen dat de detailhandel hierop 60 fr. gewonnen heeft, ook al bleef de detailhandel met een partij zitten. Vanaf de afslag gezien wordt 100 fr. vis dus, fiscaal gezien 114 fr. voor de grossist en via de 60% winstmarge voor de detaillant 182 fr. voor deze laatste. Om aan dit bedrag te komen, rekening houdend, zowel door de grossist als door de detaillant, van partijen die niet verkocht geraken en naar dierenvoeding verwezen te worden, moet het verschil tussen de afslagprijzen en de detailprijzen zeker het dubbel bedragen. Voor 100 fr. vis aangekocht in de afslag, hetzij rechtstreeks, hetzij via een grossist betaalt de detaillant BTW-rechten op 182 fr. en belasting op het inkomen op 68 fr., namelijk op 82 min 14 fr.

In verband met de vraag gesteld door volksvertegenwoordiger E. Desutter aan de minister van Economische Zaken, over de prijs van de vis, kregen we van een detaillant volgende uitleg.

De duurste tarbot, van 5 tot 6 kg. het stuk kost thans 300 fr. het kg., in de afslag. Na het wegsnijden van de kop, de wammen, vinnen en staart, blijft er goed 60% over van

het brutogewicht. BTW dient betaald te worden op de prijs van de vis in de afslag, eerst vermeerderd met 14% en hierop voor de detaillant nogmaals 60%, hetzij in dit bepaald geval op 547 fr. hetzij 33 fr. het kg brutogewicht. De tarbot kost aldus reeds 33 fr. het kg meer, of 333 fr. Vermits men hiervan slechts 600 gr. verkoopbare of anders uitgedrukt, versnijpbare vis heeft, die men in de weegschaal kan leggen, komt dit dus reeds op 555 fr. het kg, zonder enige winstmarge, en zonder zijn belastingen op het inkomen die de fiskus schat op 60% op 342 fr. (grossistenprijs) hetzij op 205 fr. Aangenomen dat een vishandelaar 30% betaalt op de fiscale aanslag op z'n inkomen, dan wordt dit op deze 205 fr. toch weerom 62 fr. in totaal kost één kg van de duurste tarbot dus reeds 300 fr. in de afslag + 33 fr. BTW + 62 fr. taks op het inkomen, hetzij 395 fr. voor 600 gram verkoop- of versnijpbare vis of 658 fr. net het kg, en dit nog altijd zonder één enkele fr. eigen winst. Aldus bezien komt men inderdaad tot zeer hoge prijzen aan verbruiker die voor vele detaillanten niet meer haalbaar is.

Voor tong aan 250 fr. het kg. in de afslag wordt dit op dezelfde manier + 27 fr. BTW + 52 fr. belastingen op het inkomen. De tong wordt echter in de schaal gelegd zoals men deze op de afslag of bij de grossist aanschaft en slechts nadien, op verzoek van de klant, schoongemaakt. Zonder één enkel fr. winst komt de tongprijs dus toch reeds op 329 fr. het kg, zodat het niet te verwonderen valt, dat voor deze beestjes 400 fr. het kg. gevraagd wordt, want..... men mag niet met te veel van deze dure vis blijven zitten. Onze detaillant die deze uitleg verschaft, voegt hieraan toe, dat het altijd gemakkelijk is de rekening van anderen te maken. Wij zelf, zonder deze rekening te willen maken, zien toch dat de vishandelaars doorgaans hetgeen men zegt „goed voort doen”. Het is inderdaad, omgekeerd vooral op de volkvis dat men zijn profijtjes waar maakt, omdat daar heel wat minder BTW op dient betaald, gezien de kleinere aankoopsprijzen en men, om dezelfde reden heel wat minder fiscaal aangeslagen wordt. Pladijs aan 40 fr. het kg geeft op dezelfde manier maar 5 fr. BTW en 10 fr. belasting op het inkomen. Deze pladijs kost dan maar 55 fr. en daar zal wel een centje aan verdiend worden. Wijting aan 30 fr. komt dan maar op 42 fr. en navenante prijzen voor andere soorten.

● **TE HUUR: GEMEUBELDE**
KLEINE appartementen, studio's, kamers en STUDENTENKAMERS, douche, speciale winterprijzen, nl. 2.000 fr. Z.w. « Mon Séjour », Londenstraat 8, Oost. Inl. tel. (059) 50 19 71 - 80 27 52.
(7116N—8199V)

IS GROTE VISSERIJ-INSPANNING OP GARNAAL NOG LONEND ?

Op een bepaalde dag in de afgelopen week, toen meer dan 4.000 kg garnalen in de afslag kwam, hebben we te Oostende prijzen opgetekend van 19 tot 36 fr het kg, naargelang de kwaliteit en vooral naargelang het vertrouwen in de houdbaarheid van de garmaal. Het is inderdaad zo dat bepaalde garmaal in de vroege namiddag, reeds het beste van zichzelf heeft gegeven. Voor de betrokken reder is dit zeker geen kwaliteitslabel. Toch menen we, met de zeer gestegen uitbatingskosten, dat dergelijke lage prijzen niet zouden mogen voorkomen, want zelfs met een grote aanvoer wordt de visser hiervoor niet beloond. Men kan zich dan gemakkelijk de vraag stellen of dergelijke grote visserij-inspanning nog wel lonend is. Meer nog of hier geen oplossing ter zake kan gevonden worden. Men hoort nog al eens, vanwege de producent, spreken over een minimumprijs waaronder geen garmaal zou mogen verkocht worden. Beneden deze prijs zou de garmaal dan moeten opgevangen worden. Het is zo dat er wel een EEG-opvangregeling bestaat maar dat de garnalen dan een zekere grootte moeten hebben, hier op deze opvangregeling in te die het kwasi onmogelijk maken schakelen. In Nederland kent men wel de opvangregeling en worden dan bepaalde hoeveelheden, bij grote aanvoer, hetgeen men daar zegt, doorgedraaid. Indien men de stukrootte niet eerbiedigt dan blijft er natuurlijk slechts de mogelijkheid open van een eigen opvangregeling die ten voordele, maar ook ten laste van het bedrijf zou vallen. Als een minimumprijs in de garmaal in voege komt, komt er nog bij, dat bij grote aanvoer, heel wat meer garmaal zou blijven staan omdat de kopers zich dan zullen beperken bij hun aankoop. Hun afzet gaat inderdaad evenredig met de prijs die zij aan hun klanten kunnen bieden. Het is duidelijk dat de verbruiker meer garmaal koopt bij de detailliant wanneer deze een paar tientallen franken lager geprijsd staat. We menen dan ook eerder dat de visserij-inspanning, bij grote aanvoer, best zou gedoseerd worden. We kregen daar meer dan eens een feitelijk bewijs van, alhoewel de dosering in de aanvoer geen gevolg was van een afspraak onder de producenten, maar eenvoudig een gevolg van omstandigheden. Toen verleden woensdag de garmaalbrieven tussen de 19 en 36 fr. lagen, met een aanvoer over de 4.000 kg, dan werden de prijzen de volgende dag 37 tot 57 fr. het kg in de afslag. De laagste prijs verdubbelde en bij de hoogste prijs van de vorige dag kwam zowat 60 pct bij. Eén der voornaamste redenen was toch wel het feit dat er zowat 1.500 kg minder aangeboden werd, maar toch nog boven de 3 duizend kg. Nochtans is de donderdag, gewoontegetroouw, geen bijzondere dag voor de prijsvorming bij de garnalen. Het zal wel het minder aanbod zijn geweest. Hieruit zou dus het besluit kunnen getroffen worden dat dosering in de aanvoer, een middel is om de garmaalprijzen op

peil te houden. Hiervoor zouden de garmaalvisserij, zowel te Oostende als te Zeebrugge de koppen dienen bijeen te steken, om in periode van grote aanvoer, deze door een bepaalde beurtregeling in het vissen, binnen zekere perken te houden. Of dit evenwel bij de visser in het algemeen en bij ons in het bijzonder, haalbaar is, is de vraag. Nochtans menen we dat het voor de producent toch van belang zou zijn, zo hij in één enkele dag zoveel zou opsteken dan in twee dagen inspanning. Daarbij komt nog, indien deze regeling toch ingang zou vinden, dat het voldoende ware, dat door toevallige omstandigheden, een bepaalde dag, de regel van een gekontroleerde aanvoer niet zou spelen of niet voldoende, de ganse regeling meteen op de helling zou komen. Nochtans kan men voldoende voorbeelden aanhalen dat de brutobesomming bij heel wat mindere aanvoer, gemiddeld per vaartuig, beduidend hoger lag, dan bij grote en massale aanvoer. Een regeling zou moeten uitgedokterd worden, maar of die met alle omstandigheden kan rekening houden, gezien de producent de produktiemogelijkheden en de aanvoer niet in de hand heeft, maar de omstandigheden en de natuur hier ook haar woordje te spreken heeft, dat wil zeggen, of dit systeem waterdicht kan gemaakt worden, en voor iedereen dezelfde voordelen zal bieden (hangt ook af van niet in de hand te houden omstandigheden) is een ander paar mouwen. Een toevallige gefrustreerde producent als gevolg van aan controle-ontsnappende invloeden en omstandigheden zou zeker spelbreker kunnen worden.

U.N. JANSSENS

Uw adres voor
levende en gerookte
paling, garnalen en
diverse ingelegde
produkten

HAAGWEG 64, BREDA
TEL. 00-3176141761

BIJ GEEN GEHOOR
TEL. 00-3176651327

(8348V)

REDERS LEEST UW VAKBLAD

WERKEN AAN DE NIEUWE ZEESLUIS TE ZEEBRUGGE

De geplande nieuwe achterhaven in Zeebrugge, die met de voorhaven en de zee verbonden is door de in aanbouw zijnde sluis, zal na voltooiing een totale oppervlakte van 300 ha. beslaan, waarvan er 300 ha bestemd zijn voor nieuwe havendokken.

Ze worden in twee delen verdeeld :

— Het deel ten noorden van het nieuw te graven verbindingsdok tussen het Boudewijnkanaal en de Nieuwe Zeesluis is bestemd om een typische havenfunctie te vervullen. Het wordt uitgerust met een insteeddok van 1.000 meter lang, 225 tot 275 meter breed en 13,50 m. nuttige waterdiepte.

— In het zuidelijk deel van het achterhavengebied kunnen diverse scheepvaartgebonden bedrijven opgericht worden. Er zal een nieuw noord-zuidwaarts gericht havendok gegraven worden met een minimum bodembreedte van 200 m. en een nuttige waterdiepte van 17,50 m.

Van al deze zijn de kaaimuren van het insteeddok ten noorden van het verbindingsdok reeds voltooid.

DE NIEUWE ZEESLUIS

De bouw van de nieuwe zeesluis is reeds zeer ver gevorderd. Alle kolkmuuren zijn afgewerkt en het sas wordt momenteel gebaggerd tot op het peil -16,50 m., zodat zeer binnenkort de eerste elementen van de sasvloer kunnen geplaatst worden. De 20 ton wegende betonblokken ervoor, liggen nu in de omgeving van de werf opgestapeld. Het bovenhoofd van de sluis is bijna voltooid en de werken aan het benedenhoofd zijn ook volop bezig. De burgkelderling aan het bovenhoofd is reeds geruime tijd af en de brugkelderling aan het benedenhoofd zal dat weldra zijn.

Twee van de vier sluisdeuren liggen bovendien reeds klaar om

geplaatst te worden. Daarenboven wordt er op 1 oktober e.k. gestart met de bouw van de vier bewegbare bruggen over de sluis.

En wat tenslotte de oprichting van het bedieningsgebouw betreft, zijn de voorbereidende werkzaamheden bezig.

Naast de sluis worden drie afvoerduikers gebouwd die de dokken met de zee zullen verbinden en het waterpeil in de achterhaven konstant moeten houden, deze afvoerduikers zijn eveneens bijna voltooid.

HET VERBINDINGSDOEK

Op 26 september l.l. werd het belangrijkste deel van het Nieuw Verbindingsdok aanbesteed. Dit dok zal dan ook een minimum bodembreedte van 200 m. en een nuttige waterdiepte van 17,50 m. hebben.

Deze afneming omvat naast de aanleg van het verbindingsdok vanaf het Boudewijnkanaal tot aan de te bouwen leidingentunnel ook het uitbaggeren van het reeds afgewerkte insteeddok. De baggerspecie zal gebruikt worden om de omliggende haventerreinen op te spuiten, evenals het tracé van de omleiding van de spoorweg Knokke - Heist en de toekomstige rijksweg ten zuiden van het industrieterrein.

Tot slot zijn de kaaimuren in de toegangsgoel naar de nieuwe zeesluis, de strandopspuitingswerken te Knokke - Heist en de aanleg van de werkhaven in de Nieuwe Voorhaven bijna voltooid.

De verderzetting van de oostelijke dam tot 1.300 m. in zee startte op 1 juni l.l. en vordert volgens de planning.

Tenslotte zal in de bestaande haven, en meer bepaald in het Prins Philipsdok, de nieuwe slipway tegen de volgende zomer bedrijfsklaar zijn.

DE GROTE FRANSE REDERIJ „PECHERIES PLEVEN” LEGT TWEDE GROTE TREILERS STIL

De grote Franse rederij uit St. Malo, die voor het ogenblik nog vijf treilers voor de verre-visserij uitbaat, namelijk de «Colonel Pleven», de «Pierre Pleven», de «Capitaine Pleven», de «Victor Pleven» en de «Joseph Roty», heeft het inzicht te kennen gegeven om twee treilers stil te leggen. Dit gebeurde na het binnenlopen vorige week van de «Colonel Pleven».

Deze treilers kwamen terug van een campagne voor de Afrikaanse kusten en het resultaat is niet van aard om het experiment te herhalen. De «Colonel Pleven», met een gemengde Frans - Afrikaanse bemanning aan boord, visitte voor de kusten van Ivoorkust met als tijdelijke thuishaven «Abidjan». Dit vaartuig werd daar in mei vervoerd door de «Pierre Pleven». Beiden visten sindsdien onder controle van de «Afrikaanse compagnie voor de visserij» van Ivoorkust die zorgde voor de commercialisatie van de gevangen vis.

De Franse bemanning werd periodiek afgelost en voor een rustperiode naar een Franse haven overgebracht. Gezien de beslissing van

de rederij om met deze visserij te stoppen, moeten de resultaten niet hoopgevend geweest zijn. Er heerst dan ook een zekere ongerustheid in betrokken werknemerskringen te St. Malo wat de werkzekerheid van de Franse bemanningsleden betreft.

Op de keeper beschouwd verbaast ons deze dubbelzinnigheid enigzins. Inderdaad, daar waar een rederij bepaalde oplossingen voorstelt, zoals in het geval van de «Jégo - Quéré» zoals onze lezers in een ander artikel kunnen lezen, door gekombineerde reizen met binnenlopen op de Hebriden, komt men onmiddellijk van werknemerszijde met nieuwe eisen voor de dag, terwijl men zich nu, in het geval van de rederij «Pecheries Pleven» zorgen maakt over de werkzekerheid.

Wat de drie andere treilers van de rederij betreft, namelijk de «Capitaine Pleven» en de «Joseph Roty» als de «Victor Pleven» die de visserij in het gebied van de Noord - Atlantiek uitoefenen, heeft de rederij inderdaad verzekerd dat deze vaartuigen verder in bedrijf zullen worden gehouden.

Weetjes...

De eerste tentoonstelling van de produkten van de zee gaat te Lorient door van 6 tot 15 oktober. Er zullen een 50-tal standen tentoonstellen. Op 6, 7 en 8 oktober gaat eveneens een buitengewoon kongres van de Franse vishandelaren door, waarop meer dan duizend handelaren verwacht worden.

X X X

De Handelskamer van de Morbihan in Frankrijk, heeft beslist de post van directeur van de vissershaven van Lorient af te schaffen. De burgemeester van Lorient heeft hierover zijn ongerustheid uitgesproken omdat hij hierin een voort schrijdende teleurgang van de vissershaven van z'n stad ziet. Ondervraagd over de reden van deze afschaffing, heeft de verantwoordelijke Handelskamer geweigerd enig commentaar te geven.

X X X

De syndikaten van de inleggerijen, verenigd in vergadering te Boulogne hebben een verhoging van het loon van de werknemers in de inleggerijen gevraagd met 5% met onmiddellijke ingang en een algemene premie van 1.500 fr. voor alle tewerkgestelden.

X X X

Frankrijk heeft een missie techniciërs en ekonomen uitgestuurd naar Venezuela om ter plaatse een onderzoek in te stellen naar de behoeften aan materieel, uitrusting en techniciërs om de biologische rijkdommen van de economische zone van dit land in waarde te brengen.

X X X

Een schipper uit Newhaven werd door de eigen marine in overtreding genomen om met de bokken te vissen met een spanwijdte van meer dan 12 meter binnen de 12 mijl uit de kust. Hij zou afgedreven zijn en dit te laat bemerkt hebben. De boete was slechts 10.500 B.fr. De schipper werd in overtreding genomen toen hij reeds terug naar volle zee stoomde nadat hij gewaar werd binnen de 12 mijl te zitten.

X X X

Om te beletten dat de lokale vloot van Eyemouth in Schotland, zou uitwijken naar North Shields omdat de dicht bijgelegen ijsfabriek de deuren had gesloten, hebben de plaatselijke overheden onmiddellijk het initiatief moeten nemen voor de bouw van een nieuwe aangepaste ijsfabriek. Zowat 40 van de 50 vaartuigen met Eyemouth als thuishaven, konden niet normaal vanuit deze haven werken zonder één zich in de omgeving bevindende ijsfabriek.

X X X

In Ierland ziet men brood in de ontwikkeling van een mosselbedrijf. Een studie heeft uitgewezen dat het intensiever maken van de mosseluitbating over een periode van 10 jaar de productie zou kunnen opvoeren tot 20 duizend ton, met een handelswaarde van 400 miljoen B.fr. en een bezetting met 500

jobs. Hiervoor zou de regering echter de uitbouw moeten steunen en financieren.

X X X

Een order om de Manx-haringvisserij te sluiten vanaf 22 september tot 16 november werd door het Brits parlement goedgekeurd, evenals een verbod op de direkte haringvisserij vanaf 17 november in de 12 mijlszone, dit om de jonge haring te beschermen. Een bepaalde hoeveelheid als bijvangst zal toegelaten worden.

X X X

Toen zijn schoonzoon een Schotse seinetreiler overnam, kon de 64-jarige rustende schipper uit Fleetwood, Georges Harrison, het niet over zijn hart krijgen thuis te blijven en kwam als schipper terug aan boord. Zulke kapitalen zijn te goed om in handen te geven van jonge mensen, zegde onze schipper.

X X X

Aan de Visserijwereld ontlenuen we dat de invloed van de koude winter 1979 op de tongenstand nog meegevallen is. Tong kan niet tegen grote koude van het water. Wanneer de temperatuur van het water lager komt te liggen dan 3,5 graden Celsius, raakt de tong verstuft, graaft zich niet meer in en laat ze zich gemakkelijk door het net opscheppen. Ook biedt zij geen weerstand meer aan parasieten en krijgt ze hetgeen men noemt de vlekziekte.

X X X

Op vrijdag 7 september werd de VLI 114 „Grietje Arnemuiden" met een drijvende bok vanop de scheeps werf Bodewes-Gruno te Foxhol te water gelaten. Het gaat hier om een treiler van 30,50 m x 7,30 m x 4 m. In deze treiler komt er een Stork-motor van 1.250 PK.

X X X

Voor het eerst sinds vele jaren, werd er op de Zeeuwse stromen terugged een sterke mosselzaadval genoeteerd, zodat de overheid besloten heeft dat op bepaalde dagen in de Zeeuwse stromen terug op mosselzaad mag worden gevestigd. Hopen we maar dat er elders voldoende ruimte is op de percelen bij de Zeeuwse mosselkwekers om dit zaad uit te spreiden.

X X X

Op het, sinds bijna 4 maand in gediend protest door de Stichting van de Nederlandse visserij tegen de tijdelijke toeslag van ongeveer 36 ct. per liter brandstof door de oliemaatschappijen opgelegd, waardoor men de Nederlandse vissersvaartuigen trachtte te bewegen in het buitenland te gaan bunkeren, is nog altijd maar geen antwoord gekomen. Leden van de Tweede Kamer hebben de minister om een antwoord verzocht.

X X X

Een afvaardiging uit Aberdeen, de grootste Schotse vissershaven, is naar Brussel afgereisd om er besprekingen te houden met verte-

tegenwoordigers van de EEG voor financiële hulp voor de uit- en wederopbouw van de Aberdeense visserijmarkt. Zonder hulp uit Brussel is het inderdaad twijfelachtig dat men onder meer tot de vernieuwing van de kaaimuren en installaties zal kunnen overgaan. De eigen middelen reiken daarvoor niet.

X X X

Ook Fleetwood kende verleden week twee dagen zonder visverkoop, terwijl het de overige dagen ook niet bijster goed ging. Fleetwood is ook één van de Britse havens die zwaar getroffen werden door het uitvallen van de Britse IJslandvisserij. In onze eigen afslagen is het gelukkig wat aan het verbeteren wat de aanvoer betreft.

X X X

Eén van de meest moderne 27-meter treilers is verleden week van stapel gelopen van een Ierse werf uit Cork. Uitrust met een motor van 1.450 HP (!) heeft deze treiler een bergingscapaciteit van 150 ton vis. Het vaartuig krijgt een zeskopige bemanning. Nog vijf dergelijke vaartuigen moeten door dezelfde werf geleverd worden. We vragen ons af of dit alles economisch zal opbrengen.

X X X

Te Grimsby (Engeland) verkocht verleden week een grote IJslandse treiler en maakte 8,4 miljoen B.fr. met een aanvoer van 4 duizend van onze bennen. Hiermede werd het absoluut verkooprekord te Grimsby door één enkele treiler gevestigd verbeterd. Toch nog altijd een gemiddelde van 2.000 fr de ben.

X X X

Een klein slippertje in de 3 mijlszone van het eiland Man, heeft aan een 25-jarige schipper uit Ulster (Noord-Ierland) een boete gekost van 150 duizend B. fr. Een ander Iers vaartuig werd eveneens beboet omdat het in 'n zone viste voorbehouden aan vaartuigen beneden de 50 Brt. Het in overtreding genomen vaartuig meet 69 Brt.

X X X

Baader, de zeer bekende Duitse fabriek voor visfileermachines, heeft zijn experimenten voor het bouwen van een visfileermachine voor blauwe wijting, moeten staken. Het filet-rendement kwam niet boven de 25% uit en dit is kommercieel gezien onvoldoende. Op zee zelf treft men Baader-machines aan op ongeveer 400 factorijschepen.

X X X

Op de konferentie van de voedingsindustrie die in november in Londen gehouden wordt, zal onder meer aangetoond worden dat minstens de helft van de 400 duizend ton vis die voor dierenvoeding aangewend wordt, in feite voor verbruiksdoeleinden kan bestemd worden.

X X X

Van de 428 deelnemers aan een kwiss, gehouden op de beroemde visserijmarkt Billingsgate te Londen, waren er 156 deelnemers die korrekert de 21 verschillende vissoorten hadden aangeduid. Volgens de White Fish Authority die deze kwiss had ingericht, is dit een verbazend groot aantal juiste oplossingen. Men was dan ook verplicht het aantal uit te reiken prijzen te verhogen.

De zogenaamde „visburger", een viscake samengesteld uit kabeljauwvis en rijst heeft op de tentoonstelling van het voedingsprodukt te Parijs de eerste prijs gewonnen, zowel wat presentatie als smaak betreft. De „visburger" is een produkt van de Noorse firma „Herroy Inlegerij".

X X X

Voor de visserij op de makreel voor de kusten van Cornwall waar een kwotum van 100 duizend ton (honderd miljoen kg.) vrijgegeven werd, zal waarschijnlijk vrijstelling van vergunning afgekondigd worden voor vaartuigen tot 18 meter. Verleden jaar was dit slechts tot 12 meter. Eén en ander is het gevolg van klachten vanwege de kleine lokale kustvisserij die niet meer aan haar trekken kwam.

X X X

In 1978 bedroeg de totale aanvoer van garnalen op de Nederlandse afslagen 3,8 miljoen kg. met een brutobesomming van 253 miljoen B.fr. De jaarbesommingen der ingezette vaartuigen liepen van 1,7 miljoen tot 8,7 miljoen. Er werd gevestigd langs de eigen kust, de Duitse en Deense kust tot Esbjerg, in de Waddenzee en de Zeeuwse stromen. In de zomermaanden gingen enkele kotters zelfs naar het Farne Diep voor overweekse reizen met vangsten van 2.300 tot 8.200 kg hoofdzakelijk op rode steurgarnalen waarvoor een gemiddelde prijs bekomen werd van 75 B.fr. per kg.

X X X

De lokale regering van Shetland heeft een plan opgesteld in samenwerking met de White Fish Authority om vaartuigen boven de 24 meter uit een zone van 12 mijl uit de kusten van Shetland te bannen. Voornaamste slachtoffer hiervan zal de Britse verre visserij zijn. Het verbod zou niet slaan op makreel en haring. Ook de Shetland vaartuigen boven de 24 meter (80 voet) zouden door dit verbod getroffen worden.

X X X

Het komend makreelseizoen op de Britse zuid-west kust start op 4 november. De meeste van de deelnemende vaartuigen hebben voor deze makreelvangst, Falmouth als thuishaven. Men schat dat deze makreelvloot dit jaar in Falmouth zal verdubbelen tegenover het voorgaande jaar. Vertegenwoordigers van één der grootste makreelconsortiums zijn in onderhandeling met de haven- en dokautoriteiten voor landingsfaciliteiten. De Schotse redersorganisatie heeft anderzijds reeds laten weten dat er een honderdtal vaartuigen van zijn organisatie aan het makreelseizoen zullen deelnemen. Men kan zich voorstellen welke losfaciliteiten hiervoor nodig zijn en dat besprekingen hieromtrent met de havenautoriteiten van het hoogste belang zijn.

X X X

Op de Minch deed de makreel ten slotte toch haar verschijning zodat de visserij toch hoopt het ter beschikking gesteld kwotum te halen tegen 3 november, dag van de sluiting dezer visserij. Wel krijgt men enigszins met moeilijkheden te kampen met betrekking tot de afzet omdat heel wat vreemde faktorijschepen de Minchwateren verlaten hebben daar de eerste weken de vangsten en overlading absoluut onvoldoende waren om de schepen in bedrijf te houden.

Weetjes

X X X

Grote landingen van eerder kleine vis hebben de prijzen in Peterhead doen invallen. Grote trekken vis werden vooral verwezenlijkt op Montrose Field, 90 mijl oost-zuidoost van Peterhead. Het was hoofdzakelijk kleine schelvis die in de afslag kwam, hetgeen de prijs voor deze soort een gevoelige klap toebracht. Gelukkig kon men beroep doen op de EEG-opvangprijs. Verleden week donderdag werden op 9.500 bennen, 1.800 bennen opgevangen, hetgeen sinds lang niet meer gebeurd was.

X X X

De Franse minister van Verkeerswezen, de heer Le Theule, heeft een schrijven gericht aan de Britse minister van Landbouw en Visserij, de heer Peter Walker, waarbij de verordening van twee Franse schippers op basis van de door de Britten eenzijdig genomen beschermingsmaatregelen op de netmaaswijdte in strijd genomen wordt met de EEG-verdragen en bijgevoel onwettelijk. Hij laakte eveneens de gerechterlijke overheid van Milford die weigerde de Britse rechtbank onbevoegd te verklaren.

X X X

Het Europees parlement in Straatsburg zal de zaak van de door Groot-Brittannië eigenmachtig genomen beschermingsmaatregelen, in het bijzonder in verband met de netmaaswijdte, en met de verordening van twee Franse schippers deze week bespreken. Het Europees parlement is maar raadgevend.

X X X

Als resultaat van een studiereis naar Canada door enkele technici, om een zuigerpomp voor het lossen van vis op last van de White Fish Authority, te gaan bezichtigen, zal een dergelijke pomp naar Fleetwood overgebracht worden. Indien deze voldoening geeft, zal men trachten nog 2 bijkomende pompen aan te kopen vooraleer het makreelseizoen start. De White Fish Authority zal de machines aankopen om ze te verhuren aan de reders.

**PUBLICITEIT
IN
HET
VISSERIJBLAD
DOET
UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN**

FRANSE LANGOUSTINEVISSERS BEZETTEN CAR-FERRY

Vissers zetten eigen Regering onder druk

Men vraagt zich in Franse kringen af, of het geval van de aanhouding van de langoustinevissers, niet zal leiden tot een krachtproef met de eigen regering. Zoals we verleden week schreven, werden er twee Franse schippers naar Milford haven opgebracht en er voor de maritieme rechtbank gebracht en veroordeeld wegens te kleine netmaaswijdten.

De Britse regering had inderdaad beslist dat ook voor de langoustinevangst een verhoging van de netmaaswijdte zou ingaan vanaf 1 juli en vanaf deze datum minstens 70 mm moesten bedragen. Had men een ogenblik gedacht dat Groot Brittannië nog zou gewacht hebben en de kat uit de boom gekeken hebben, kwestie van het opbrengen, dan werden de Franse langoustinevissers met de neus op de werkelijkheid gedrukt. In spontaan verzet wensden zij dit echter niet te nemen.

BEZETTING CAR-FERRY

Gezien de Franse kreeftjesvissers voorzien waren van papieren uitgereikt door de eigen regering die hierbij bevestigde, dat zij met de minimummaat van minstens 55 mm in regel waren met de Franse en EEG - voorschriften en dat de eigen overheid hen herhaaldelijk in verband hiermee gerust stelde, wensden de bedrogen uitgekomen vissers dat de Franse regering krachtadig tussenkomt bij de Britse regering en hen op zee door de eigen marine laat beschermen. Verder verlangen zij dat de regering alle schaden en boetes voor eigen rekening neemt.

Om deze eisen kracht bij te zetten en om aan te tonen dat het gemeend is, werd door de betrokken vissers de car-ferry «Cournailles» te Roscoff bezet. Deze bezetting werd, als eerste verzwijging, voor de duur van 24 uur ondernomen. Men had o.a. eveneens besloten tot de bezetting van het gemeentehuis van Pont - l' Abbé.

In totaal namen 200 vissers deel aan de bezetting van de car-ferry in de haven van Roscoff. Ook werden alle vrachtwagens met ingevoerde kreeftjes en vis opgehouden en verscheidene gelost. Een grote vrachtwagen geladen met makreel werd voor het station leeggehaald en over het wegdek verspreid. Van andere vrachtwagens werd de lading op straat gegooid en met mazout overgoten.

Toen naderhand vernomen werd dat de Franse regering zou weigeren gevolg te geven aan de vergoeding van de opgelopen schade en boetes, werd zelfs beslist de aktie te verscherpen.

Ondertussen kregen de vissers de steun toegezegd van de visverwerkende bedrijven uit Lorient en Concarneau, waar als protest de monsterrollen van een 50 - tal vissersvaartuigen neergelegd werden op het maritiem, terwijl anderzijds de burelen van het maritiem te Kerman bezet werden. De onrust verspreidde zich rap in het gebied van Lorient en Concarneau waar onder meer in een visverwerkingsbedrijf

het werk stilgelegd werd en het bedrijf zelf..... door de werksters werd bezet ! Ook van uit Douarnenez, les Sables - d' - Olonnes en Etaples werden protesten vrijgegeven. Dit vooral in verband met de voorgenomen maaswijdte - verhoging voor de visserij in de Golf van Gascogne, hetgeen hier een projekt zelf is van Brussel met steun van Frankrijk en waar de netmaaswijdte zou opgevoerd worden tot 60 mm.

WAAROM IS GROTERE MAASWIJDTE NIET NODIG ?

Volgens de Franse kreeftjesvissers, die zich hierbij steunen op het werk geleverd door Franse onderzoekers, hebben de Britse onderzoekers verkeerde besluiten genomen, door de langoustinen eenvoudig gelijk te schakelen met de vis.

Volgens de Franse marinebiologen moet men bij de kreeftjes van totaal andere stellingen uit gaan. Wat bv de bescherming betreft, vooral dan van de geslachtsrijpe kreeftjes die dragers zijn van eitjes, moeten hier geen beschermende maatregelen getroffen worden, omdat de wijfjes zichzelf terugtrekken in ondergrondse holen en gangen en aldus niet kunnen opgevisst worden. Einde lente, begin zomer, op het ogenblik van het afwerpen van de rijpe eitjes, verdwijnen zij en komen slechts aan de oppervlakte, begin van de volgende lente.

De kreeftjes zijn dus natuurlijk beschermd en moeten niet meer kunstmatig beschermd worden. Verder is de groei van de kreeftjes ook anders dan bij de gewone vis. Zij groeien slechts in de periode van het vervellen, in de lente en in de herfst.

Verder sterven de langoustinen heel dikwijls voortijdig, waar ze bijzonder onderhevig aan zijn. Dit heeft voor gevolg dat men de kreeftjes zou sparen om deze toch in veel gevallen verloren te zien gaan. Ook hun reaktie om te ontsnappen aan het net is niet te vergelijken met de vis.

HAVENBLOKKADE VAN ETAPLES

De vissers uit het Franse Etaples zijn eveneens overgegaan tot een spektakulaire aktie in verband met het opbrengen van twee Franse schippers en eveneens als protest tegen de voorgenomen vermindering van de vangstkota in de Noordzee. Aldus werd door hen, verleden week vrijdag, de haven geblokkeerd door een dichte rij vissersvaartuigen. Hierdoor kon de «Lion» van de «Normandie - Ferries» niet uitvaren en de «Hengist» van de «Sealink» niet binnenkomen. Deze aktie was echter slechts een verzwijging en de barrage van de haven duurde daarom slechts van 8 uur in de morgen tot 12 uur 's namiddags. Ondertussen hebben de betrokken vissers een onderhoud met de Minister van Verkeerswezen gevraagd en met de directeur voor de visserijen afgevaardigd bij de EEG - commissie te Brussel. De burgemeester van Boulogne en verscheidene parlementairen voegden zich bij de protesterende vissers en beloofden hen de nodige steun te Parijs al was het maar om te tonen dat zij als politiciers daar zijn, welwetende dat het niet anders kan.

In Frankrijk zien de kreeftjesvissers de aktie van de Britten eveneens van uit het oogpunt van een oneerlijke marktkonkurrentie. Eertijds waren de Fransen de voornaamste en eerste voortbrengers van kreeftjes. Sinds 1976 zijn de Britten de Fransen voorbijgestreefd en hebben zelfs een groot stuk van de Franse markt veroverd. De Fransen gaan voornamelijk vissen in de Keltische Zee, de Britten echter vooral voor de kusten van Schotland. Het opvoeren van de netmaaswijdte zou nadeliger gevolgen hebben voor de Fransen dan voor de Britten, althans tijdelijk.

Behalve het feit dat een 50-tal reders hun rol hebben ingediend (voor hoelang echter), weten we niet hoe de reaktie zal zijn van de schippers op de langoustinevangst en of zij nu werkelijk op de 70 mm zullen overschakelen, niettegenstaande de algemene versie is, dat dergelijke visserij absoluut niet lonend kan zijn.

**REDERS
LEEST UW
VAKBLAD**

FRANSE VISSERIJ VRAAGT VERHOOGING VAN STAATSSUBSIDIE VOOR DE BRANDSTOF WAAR STAAN WIJ IN BELGIE ?

De Franse Minister van Verkeerswezen, de heer La Theule, kreeg in zijn bus het verzoek van de Franse visserij, om de subsidie voor de brandstof voor de visserij aan te passen aan de zware prijsverhogingen. Volgens dit schrijven werd deze subsidie in de laatste 3 jaar niet meer herzien en dus ook niet opgetrokken. Deze blijft nog altijd op 10.50 FF per hectoliter, hetzij in onze munt uitgedrukt op ongeveer 73 ct de liter. In dezelfde brief wijst de woordvoerder er op, dat hierdoor een zware bedreiging op de Franse visserij rust die hierdoor wel eens tot het verdwijnen gedoemd zou worden. De heer Le Theule wordt dan ook verzocht zijn invloed aan te wenden in de regering om de subsidie, in evenredigheid van de prijsverhogingen, op te trekken.

Wij zelf hier in België, kennen, voor wat de visserij betreft, geen enkele tussenkomst of regerings-subsidie om tegemoet te komen aan de zeer zwaar olopende uitbatingkosten als gevolg van de zwaar opgelopen brandstofprijzen. We hebben altijd gehoord dat regeringstussenkomsten te zake aanleiding zouden geven tot concurrentievervalsing en dit in het kader van economische gemeenschap niet mocht. Ondertussen gaat in Frankrijk de subsidiering

van de brandstofprijzen minstens op het vroegere peil door. Ons eigen ministerie van landbouw, dat zich minstens aan het voorbeeld van Frankrijk zou kunnen spiegelen en zich sterk maken, meent echter dat onze vissers geen subsidie nodig hebben. De stiefmoederlijke behandeling van onze visserij in dit departement gaat dus verder en we mogen dit wel aan de laksheid van ons betrokken ministerie wijten. Als men in Frankrijk niet meer tevreden is met de 73 ct de liter, dan kunnen wij onze regering verklappen dat deze zogezegde kleine tussenkomst, reeds aardig goed zou ontvangen worden door onze vissers. Op een kanaalreis met 50 duizend liter brandstofverbruik zou dit toch nog 35 duizend frank betekenen. Op een jaarmiddelde van 16 reizen, toch nog 560 duizend fr. De 73 ct van onze zuiderburen per liter zouden zeker uiterst welkom zijn bij onze vissers. Indien dit nationaal niet mag, alhoewel wij ons dan afvragen via welk achterpoortje het dan wel in Frankrijk mag, dan zou ons ministerie zich dan ten minste te Brussel bij de Commissie dienen in te spannen om dit in het kader van de EEG tot stand te laten komen of te keer te gaan. Maar in Landbouw hebben we nog niets mogen verwachten dan slaapmiddelen.

BRANDSTOFKOSTEN VERPLICHTEN FRANSE REDERIJ OP DE HEBRIDEN TE LOSSEN

De grote Franse rederij «Jégo - Quéré» uit Lorient ziet zich verplicht, om de brandstofkosten te drukken, in de haven van Stornoway op de Hebriden, zijn vis te lossen en in transit in containers naar de thuishaven Lorient over te brengen.

De hekreiler de «Capitaine Cartier» is einde september in Kerman binnengelopen na een afwezigheid van 27 dagen. Het vaartuig beoefende de visserij ter hoogte van de Hebriden en heeft in de haven van Stornoway, na 2 korte reizen van telkens één week, de gevangen vis gelost en per container naar Lorient verstuurd.

De volgende reis van ongeveer 15 dagen, hetgeen met een normale reis overeenstemt, werd dan naar de thuishaven gevaren en de vis werd daar in de afslag gebracht. Hierdoor heeft het vaartuig een besparing van 15.000 liter brandstof verwezenlijkt, hetgeen toch een 100.000 fr. betekent. Dat is de 2e keer dat die rederij dat experiment waagt en nu heeft men de balans opgemaakt van de voor- en nadelen.

De voordelen liggen op het zuiver economisch - financieel plan. Men wint niet alleen op het brandstofverbruik, maar eveneens op motorsleet, daar de motor, voor eenzelfde renderende inzet, heel wat minder uren moet draaien, overeenkomstig aan het minder brandstofverbruik. Anderzijds komt de vis per container opgestuurd, na een korte vangstduur van slechts zes dagen,

onder oogpunt van kwaliteit, in veel betere omstandigheden aan de afslag en maakt dusdanig een betere kwaliteitsprijs.

De nadelen liggen echter op het zuiver menselijk vlak. Normaal, als men de thuishaven aandoet, is de bemanning een 5 - tal dagen thuis. De thans afwezige 27 dagen komen in feite overeen met twee normale uitvaarten uit de thuishaven die in dit geval overeenkomen met 2 X 15 dagen en 2 X 5 dagen binnen liggen of samen 40 dagen. Nu wordt dit 27 dagen plus 6 dagen of in het totaal 33 dagen. De bemanning vindt dan ook de vijf dagen binnenliggen te weinig na een gekombineerde reis en eist nu 14 dagen rust na zulke gekombineerde reis.

Het zijn de syndikaten die zich achter deze eis gezet hebben. Deze zullen nu samenkomen met de rederij om naar een oplossing te zoeken. Gezien bij het langer binnen liggen de algemene kosten voor de rederij doorlopen, wordt aldus een gedeelte van het profijt voor de rederij afgeroomd en worden de inspanningen vanwege de rederij om het hoofd boven water te houden, gedeeltelijk ongedaan gemaakt.

De syndikaten vergeten inderdaad, dat een gunstig resultaat voor de rederij, ook doet profiteren aan de bemanning al ware het maar uit het oogpunt van de verzeerde tewerkstelling.

De syndikaten moeten echter hun rol van spelbreker blijven spelen.

Houdbaarheid van de vis door bestraling

In Nederland vond het technologisch onderzoek plaats in het Instituut voor Visserijprodukten T. N.O.

Ook dit jaar is nazorg besteed aan het vervolg van het bestralingsonderzoek. Gebleken is dat het bestralen van verse vis met behulp van ioniserende stralen ook in de praktijk een verhoging van de houdbaarheid tot gevolg heeft. In dit verband is het vermeldenswaard dat de houdbaarheidsverbetering het produkt niet langduriger houdbaar moet maken, maar dat het gedurende de normale termijn niet bij 0 gr. celcius behoeft te bewaard te worden, derhalve zonder gebruik te maken van ijs.

Bij opslag van vis in koelruimten waarin zich andere levensmiddelen bevinden is juist het smeltwater de limiterende faktor; in het beschreven geval was gemengde opslag geen enkel bezwaar. Uit het onderzoek bleek wel dat er commerciële bezwaren bestaan die deels voortvloeien uit de vrij grote prijschommelingen die voor de afnemer een termijnplanning lastig maken en deels uit de extra verpakkings- en vervoerkosten evenals de bestralingskosten.

De vorig jaar geconstateerde positieve instelling van F.A.O. en andere kringen inzake het toelatingsbeleid werden geëffectueerd zodat naar wordt verwacht, een positief advies voor het gebruik van ioniserende stralen t.b.v. levensmiddelen niet lang op zich zal laten wachten.

De dreigende grondstoffenschaarste aan vis was anderzijds eveneens aanleiding voor een tweetal onderzoekprojecten, te weten: dat van het dubbelvriezen van schol en het mogelijk gebruik van blauwe wijting. Het eerstgenoemde onderzoek werd uitgevoerd naar aanleiding van de vraag of men moeilijkheden in fileerbedrijven niet kan voorkomen door in tijd van overvloed aan schol in te vriezen om deze bij schaarste te ontdoien en om ze aldus als grondstof voor deze bedrijven te gebruiken. In het verslagjaar werd de basis gelegd voor verder onderzoek, dat wil zeggen, er werd nagegaan welke de optimale invries- en ontdoingsmethoden zijn. Gebleken is dat het beste resultaat wordt verkregen indien de vis snel wordt ingevroren en in water wordt ontdooid, dat wil zeggen niet aan lucht.

Uit het blauwe wijting - onderzoek is gebleken dat deze vissoort in het voorjaar in principe in grote hoeveelheden kan worden gevangen. In vergelijking met andere rondvissoorten zoals wijting, kabeljauw en schelvis zijn er wel enkele overeenkomsten waargenomen en wel de houdbaarheid in verse toestand en het parasietenbestand.

Het ziet er naar uit dat de smaak van blauwe wijting door de konsument nog meer zal worden gewaardeerd dan die van eerder genoemde rondvissen. Hetzelfde geldt voor de samenstelling: het vlees is vaak malsler. Helaas is de kleur van het visvlees iets minder wit dan dat van de andere, hetgeen betekent dat de blauwe wijting zich goed leent voor het gepaneerd in de handel brengen. De vergelijking gaat niet op t.a.v. de stukgrootte, die gemiddeld 30 cm is. De vis is derhalve niet bijzonder geschikt voor het met de hand verwerken. Er zijn geen aanwijzingen dat er geen geschikte industriële verwerkingsapparatuur bestaat. Ondertussen heeft Baader zijn profnemingen voor een visfiltermachine voor de blauwe wijting stilgelegd, nota van de red.

Indien men het produkt in diepgevroren toestand wil invoeren is het noodzakelijk de vis betrekkelijk kort na de vangst direct in te vriezen, hetgeen kan betekenen dat men niet onbepikt kan vissen, tenzij de overschotten bv. voor de diervoeding - industrie worden gebruikt.

Het onderzoek naar de pelbaarheid van bevroren garnalen werd verder gezet. In een vorig jaar werd geconstateerd dat de kwaliteit van het uitgangsmateriaal, de snelheid van vriezen en de hoogte van de opslagtemperatuur evenals de wijze van koken van invloed zijn op de «acceptability». Ten aanzien van laatstgenoemde invloed geldt dat deze voor bevroren garnalen beter is als de garnaal minder goed werd doorgekookt. Bij de opslag van bevroren garnaal die bestemd zijn voor machinaal pellen is de tendens geconstateerd dat men juist wel goed moet doorkoken om bij de langduriger opslag nog een bevredigend resultaat te krijgen. Bovengaand artikel werd ontleend aan het jaarverslag visserij van de directie van het Ministerie voor Visserij en Landbouw en Visserij Nederland.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

AANVOER VAN VIS IN BELGISCHE HAVENS IN DE MAAND AUGUSTUS PERIODE 1977 - 1979 (1)

SOORTEN	1977			1978			1979 (2)		
	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelv. v. vis.	68.671	1.830.340	26.65	24.734	704.610	28.48	36.502	1.112.200	30.47
andere schelv.	155.006	3.179.115	20.50	184.302	3.680.225	19.97	64.250	1.462.923	22.77
Kabelj. v. vis.	757.031	18.163.722	23.99	23.348	721.440	30.90	53.303	1.733.690	32.53
andere kabelj.	63.725	1.900.480	29.82	118.924	2.635.450	22.16	759.979	24.039.256	31.63
Koolvis	201.656	5.259.250	26.08	969.689	25.238.761	26.03	84.256	2.191.260	26.01
Wijting	160.492	3.037.440	18.92	119.300	2.314.428	19.40	152.670	2.792.804	18.29
Schol	426.061	9.040.871	21.21	333.857	9.095.190	27.24	333.515	9.838.042	29.50
Roggen	95.476	3.820.010	40.01	77.162	3.710.570	48.09	65.929	3.664.490	55.58
Noorse schelv.	126.395	3.925.186	31.05	159.109	4.255.279	26.74	63.745	2.335.390	36.64
Andere	402.184	14.425.987	35.86	474.163	17.940.114	40.29	246.922	11.299.528	45.76
TOTAAL :	2.456.697	64.582.401	26.28	2.484.588	70.296.067	28.29	1.861.071	60.469.583	32.49
b) Tong	135.054	23.396.590	173.23	97.188	18.261.486	187.90	89.597	20.524.851	229.08
TOTAAL DEMERS. VIS :	2.591.751	87.978.991	33.94	2.581.776	88.557.553	34.30	1.950.668	80.994.434	41.52
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sprot	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Overige	1.115	12.720	11.40	977	9.025	9.24	1.699	32.000	18.83
TOTAAL PELAGISCHE VIS	1.115	12.720	11.40	977	9.025	9.24	1.699	32.000	18.83
3. SCHAAL- EN WEEKDIEREN									
Garnaal	156.367	12.358.610	79.03	165.465	12.247.990	74.02	160.630	10.543.678	65.64
Noorse kreeft	64.055	6.367.310	99.40	119.999	10.553.630	87.95	40.295	6.606.900	163.96
Overige	108.756	2.397.690	22.04	61.946	1.720.620	27.78	46.425	1.571.775	33.85
TOTAAL SCHAAL- EN WEEKDIEREN	329.178	21.123.610	64,17	347.410	24.522.240	70.59	247.350	18.722.353	75.69
ALGEMEEN TOTAAL	2.922.044	109.115.321	37.34	2.930.163	113.088.818	38.59	2.199.717	99.748.787	45.35

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens

(2) voorlopige cijfers.

AANVOER VAN VIS IN BELGISCHE HAVENS VAN JANUARI TOT EN MET AUGUSTUS - PERIODE 1977 - 1979 (2)

SOORTEN	1977			1978			1979 (2)		
	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelv. v. vis.	654.688	16.143.612	25.65	538.273	13.682.485	25.41	408.617	12.262.535	30.00
andere schelv.	1.240.252	29.794.147	24.02	727.727	16.709.267	22.96	243.074	6.275.092	25.81
Kabelj. v. vis.	1.028.838	29.404.682	28.58	744.312	20.640.668	27.73	612.513	18.861.294	30.79
andere kabelj.	4.057.393	117.616.318	28.98	9.644.231	235.267.907	24.39	6.485.823	193.343.265	29.81
Koolvis	34.851	19.155.582	22.94	495.414	11.413.346	23.03	380.434	9.291.904	24.42
Wijting	1.849.568	40.119.566	21.69	1.768.732	33.521.374	18.95	2.172.249	39.315.835	18.09
Schol	2.946.674	62.026.791	21.04	2.576.572	60.893.107	23.63	3.043.178	75.096.772	24.67
Roggen	878.748	31.119.798	35.41	847.351	34.204.718	39.12	958.718	35.343.228	36.86
Noorse schelv.	844.148	26.763.574	31.70	822.278	28.333.492	35.67	754.843	24.940.946	33.04
Andere	3.618.697	131.135.049	36.23	4.175.672	210.034.252	50.29	3.177.204	127.747.829	40.20
TOTAAL	17.953.857	503.279.119	28.03	22.367.562	664.700.616	29.71	18.236.654	542.478.700	29.74
b) Tong	2.050.112	322.489.112	157.30	1.920.257	312.505.767	162.74	2.573.311	404.467.910	157.17
TOTAAL DEMERS. VIS	20.003.969	825.768.231	41.28	24.287.819	977.206.383	40.23	20.809.965	946.946.610	45.50
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	53.288	677.626	12.71	1.248	39.210	31.41	2.489	79.080	31.77
Sprot	—	—	—	—	—	—	998	17.410	17.44
Overige	46.748	416.345	8.90	17.518	138.234	7.89	12.860	133.667	10.39
TOTAAL PELAGISCHE VIS	100.036	1.093.971	10.93	18.766	177.444	9.45	16.347	230.157	14.07
3. SCHAAL- EN WEEKDIEREN									
Garnaal	596.449	59.863.790	102.07	293.942	30.531.648	103.86	391.685	36.624.876	93.50
Noorse kreeft	297.367	30.746.073	103.39	371.016	41.190.570	111.16	172.908	24.677.250	142.71
Overige	920.038	19.948.173	21.68	917.813	22.811.048	24.85	714.007	18.692.355	26.17
TOTAAL SCHAAL- EN WEEKDIEREN	1.803.854	110.558.036	61.28	1.582.771	94.533.266	59.72	1.278.600	79.994.481	62.56
ALGEMEEN TOTAAL	21.907.859	937.420.238	42.78	25.889.356	1.071.917.93	41.40	22.104.912	1.027.171.248	46.46

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens

(2) voorlopige cijfers.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

De aanvoer was tijdens de voorbije week behoorlijk gespreid. Ook de prijzen waren normaler dan verleden week. Vooral kabeljauw en gul waren minder duur en kregen niet zo'n zotte prijzen. Kabeljauw viel terug van 90 naar 58 fr op de dinsdagmarkt. Toen kreeg gul nog tussen 37 en 46 fr het kg, een nog steeds behoorlijke prijs. Wijting hebben we bijna niet gezien tijdens de voorbije week. Kleine sortering kreeg toch maar rond de 17 fr. Steenschol kreeg eveneens normalere prijzen waarbij grote sortering tot 95 fr terugviel en middensortering tot 71 fr het kg zak-

te. Platvis werd maandag gebracht, de prijs voor de verschillende sorteringen lag op een goed peil en schommelde tussen 33 en 40 fr volgens de grootte. Roggen zijn schaars gebleven, de prijs voor de bloktong lag tussen 230 en 250 fr het kg.

De IJslanders hebben het er flink afgebracht, dit dank zij flinke prijzen voor de meeste soorten. Zo bereikte de O.81 met 1040 benen toch nog 2 miljoen 189.043 fr. Vooral blauwe leng, rode zeebaars en witte leng kregen goede noteringen. Rode zeebaars varieerde tussen 1600 en 2000 fr terwijl blauwe leng steeds boven de 50 fr bleef, dit niettegenstaande de tamelijk ruime aanvoer. Koolvis bleef ook ruim boven de 30 fr. Voor de garnaalvis is het een renderende week geweest. Alleen vrijdag liet de prijs het afweten toen die op zeker ogenblik terugviel tot 19 fr het kg. Gewoonlijk werden evenwel prijzen betaald die schommelden tussen 40 en 60 fr. Bij dergelijke aanvoer een goede prijs.

ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER/ FOLKESTONE

UURTABEL

DER OVERVAARTEN

Uurtabel der overvaarten voor de week van 7 tot 13 oktober 1979.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
Dagelijks te 1.30 7.35 10.05 14.40

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 16.15 19.15
Op 8, 9, 10, 11 en 12 oktober 1979 bijkomende afvaart te 4.15
Op 7, 12 en 13 oktober 1979 bijkomende afvaarten te 7.15 13.15
Op 7, 8, 9, 10, 11 en 12 oktober 79 bijkomende afvaart te 22.15
Op 13 oktober 1979 bijkomende afvaart te 10.15.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Dagelijks te 5.10.
Op 8, 9, 10, 11, 12 en 13 oktober 79 bijkomende afvaart te 2.30 en 6.40.
Afvaarten uit Dover Western Docks :
Dagelijks te 12.40 16.45 19.40
Op 8, 9, 10, 11 en 12 oktober 1979 bijkomende afvaart te 8.00.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :
Dagelijks te 0.20 9.20 21.20
Op 8, 9, 10, 11, 12 en 13 oktober 79 bijkomende afvaart te 3.20
Op 7, 12 en 13 oktober 1979 bijkomende afvaarten te 12.20 18.20

Afvaarten uit Folkestone :

Dagelijks te 23.45
Op 8, 9, 10, 11, 12 en 13 oktober 79 bijkomende afvaarte te 1.10
Op 7, 8, 9, 10 11 en 12 oktober 79 bijkomende afvaart te 21.00.

OOSTENDÉ

VRIJDAG 28 OKTOBER 1979

NOORDZEE			
Z.209-509	13	560	1.041.400
WEST			
N.408	7	175	369.260
N.40	11	250	429.903
O.303	10	230	485.250

MAANDAG 1 OKTOBER 1979

IJSLAND			
O.81	17	1070	2.189.043
O.216	17	520	1.078.246
WEST			
N.706	8	300	545.631
O.275	9	300	595.390
O.243	8	240	477.266
N.709	9	280	597.590
O.33	9	350	988.997
O.26	10	250	586.385
Z.583	2	20	250
88.731			
KANAAL			
Z.502	16	180	4000
			941.490

DINSDAG 2 OKTOBER 1979

WEST			
O.134	10	235	418.204
O.285	11	230	520.214
O.306	10	215	676.177

WOENSDAG 3 OKTOBER 1979

WEST			
O.118	11	250	462.950
O.229	9	250	451.148
N.736	11	120	296.940
O.279	6	100	174.750

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 27 SEPTEMBER 79
Z.72 N 6 100 190 431.790
Z.519 N 12 1500 120 732.350
Z.484 N 12 100 230 536.081
Z.14 N 9 9 1700 240 928.060
2.628.281

VRIJDAG 28 SEPTEMBER 1979
O.313 W 1700 210 8991.490
Z.307 Kr — 180 481.200
Z.584 N 100 300 563.355
Z.512 K 500 130 473.955
2.500.000

MAANDAG 1 OKTOBER 1979
Z.12 K 7 800 35 216.630
Z.55 K 7 900 40 250.130
Z.196 Sk 12 — 570 1.002.420
Z.201-560 Gul — — — 40.320
1.509.500

DINSDAG 2 OKTOBER 1979
Z.418 N 14 400 400 735.460
Z.200 W 14 2200 170 942.945
Z.516 Kr 9 — 175 491.440
2.169.845

WOENSDAG 3 OKTOBER 1979
Z.126 N 12 400 200 595.520
Z.568 W 11 400 110 330.140
Z.578 K 10 800 60 386.510
Z.533 W 10 — 60 188.609
Z.506 N 12 600 300 685.760
Z.569 Kr 11 — 210 661.598
Z.582 W 10 — 175 491.275
Z.723 W 6 — 210 434.785
Z.574 300 300 603.075
Z.564 900 75 404.320
Z.37 — 30 141.720
Z.481 — — — 45.230
4.968.612

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 5 OKTOBER 1979
MONKEY BANK : O.135 (290 m. t.t.z. 20 shelfcod, 75 gul, 175 schelvis en totten, 10 pollak, 15 varia).
Z.62 (250 m. t.t.z. 150 gul, 80 schelvis en totten, 20 rog, 10 varia).
WEST : N.710 (70 gul, 50 wijting, 10 rog, 10 varia).

MAANDAG 8 OKTOBER 1979

IJSLAND : O.317 (1.000 m. t.t.z. 125 schelvis en totten, 400 bonen, 200 blauwe leng, 20 Schotse schol, 250 kools, 5 varia).
O.202 (700 m. t.t.z. 300 kools, 50 schelvis en totten, 100 bonen, 175 blauwe leng, 75 varia).
O.318 (800 m. t.t.z. 60 gul, 250 koolvis, 300 schelvis en totten, 120 bonen, 30 leng, 40 varia).
O.334 (500 m. t.t.z. 250 bonen, 250 varia).
KANAAL : O.34
WEST : O.369, O.123, O.141, N.3, N.708.

DINSDAG 9 OKTOBER 1979
WEST : O.274, Z.183, N.408, O.206

WOENSDAG 10 OKTOBER 1979
WEST : N.41, N.45, O.303

VIS ETEN

IS VERANTWOORD

ETEN

VAN MANNEN EN DE ZEE

Dit prachtig boekje, de geschiedenis weergevend van onze visserijvloot en zijn wederwaardigheden, van de hand van de heer Marcel Poppe, sekretaris-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen, is verkrijgbaar tegen de prijs van 150 F, BTW inbegrepen, plus 10 F verzendingskosten, mits storting van dit bedrag op postrekening 000-0418987-44 van Het Visserijblad, H. Baelskaai 30, Oostende.

En verder :
Te Oostende :
Boekhandel Corman, Ad. Buylstraat ;
Internationale Boekhandel, Ad. Buylstraat ;
Internationale Boekhandel, Opex ;
Standaard Boekhandel, Kapellestraat.
Te Zeebrugge :
Hand in Hand :
Mr. Moens, Café Dolfijn, Vismijnstraat.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

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

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

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

(5723V)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis grote	1-10-1979
Schelvis midden	46,— 49,60
Schelvis klein	35,— 41,20
Kabeljauw	26,— 33,—
Gul	52,40
Wijting	35,60- 40,40
Schaat	79,60
Zeebaars	26,— 40,40
Leng	43,80- 52,40
Schartong	13,— 49,—
Heilbot	180,— 242,—
Koolvis	28,60- 37,40
Hondstong	18,— 51,—
Zeewolf	39,40
Staart	

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	1-10-1979	2-10-1979	3-10-1979
Lappen	229-249		
Grote	215-2199		
3/4	227-239		
Blok	233-250		
Voor-kleine	212-230		
Kleine	187-219		
slips			

Zeebrugge

	247-250	250-256	253-264
Grote	218-227	212-228	25-234
Blok	226-231	233-237	240-254
Fruit	231-237	236-238	240-253
Schone kleine	210-225	202-219	206-209
Kleine	201-207	196-199	180-196
Tout petit	192-198	194-197	184-189
Slips			

Nieuwpoort

	244-	-	246-
Tong I	216-	-	248-
Tong II	220-	-	230-
Tong III	218-	-	234-
Tong IV	215-	-	220-
Tong V	205-	-	204-
Kleine			

PLADIJS

Oostende

	1-10-1979	2-10-1979	3-10-1979
Grote	42-	-	-
Grote iek	-	-	-
Kleine iek	36- 40	-	-
Derde slag	32- 33	-	-
Platjes	25- 28	-	-

Zeebrugge

	34- 42	36- 38	34- 36
I	32- 34	32- 36	30- 34
II	32- 38	32- 34	28- 32
III	20- 28	24- 27	20- 27
IV			
V			

Nieuwpoort

	-	-	-
Moeien	35-	-	52-
Grote pladijs	30-	-	45-
Platjes	20-	-	-
Drielingen			

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

28-99	5	60.750	2.341.808			
1-10	10	179.350	8.155.526			
2-10	3	34.000	1.773.385			
3-10	4	36.000	1.509.601			
	22	310.100	13.780.320			

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

29-9	9	1.603	68.069	16.—	56.—	
1-10	9	2.277	117.602	40.—	64.—	
2-10	14	3.243	148.691	38.—	60.—	
3-10	13	4.326	127.491	19.—	47.—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

28-9	4	9.078	436.018			
1-10	5	37.891	1.784.850			
3-10	1	72	7.128			

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

27-9	2	473	31.951	65.—	70.—	
28-9	5	847	35.042	36.—	45.—	
29-9	3	316	17.002	49.—	58.—	
1-10	3	644	34.402	49.—	60.—	
2-10	2	326	17.097	49.—	55.—	
3-10	5	848	32.631	33.—	49.—	

NIEUWPOORT

MAANDAG 1 OKTOBER 1979

VRIJDAG 28 SEPTEMBER 1979

N.470	186.647
N.720	220.700
N.211	17.905
N.788	10.766

N.597	282.184
N.579)	299.368
N.15	1.090.403
N.590	93.100
N.211	19.785

De vrijdagmarkt werd gekenmerkt door de aanvoer van tong en variatie. Twee vaartuigen van de West en twee kustvaartuigen boden hun vangsten te koop aan.

Voor wat de tong betrof werden volgende prijzen genoteerd : Tong nr 1 218 fr het kg, tong nr 2 209 fr, tong nr 3 244 fr, tong nr 4 240 fr, tong nr 5 221 fr en voor de kleine tong werd de prijs van 190 fr tot 201 fr het kg geboekt. Voor kabeljauw en gul kon van een stabiele marktprijs gewag gemaakt worden.

Kabeljauw werd geveild tegen 80 à 90 fr het kg en de roeprijs der gul varieerde van 2200 fr tot 3400 fr de ben. Rog werd door de handelaars opnieuw gegeerd wegens de minieme aanvoer van de rogsoorten. Moerrog behaalde de prijs van 76 fr het kg, de tilten 66 fr het kg. De scherpstaarten werden geboekt tegen volgende marktprijs : 73 fr voor de grote en 47 fr het kg voor de kleine. De prijs der wijting kende opnieuw op and downs, zo werd de grote wijting genoteerd van 1300 tot 1650 fr de ben en de kleine aan ongeveer 1000 fr de ben.

Deze soort kent steeds nog als consumptieprodukt geen algemeen succes en wordt soms maar ' te dikwijls door de verbruiker als minderwaardig bestempeld. Variatie werd door de winkeliers tegen dure prijzen gretig opgekocht. Zo noteerde men voor zonnevis 218 fr per kg, voor koningsvis 110 fr het kg, en 80 fr voor roodbaars.

De vangsten der garnalvisseren kunnen voor wat de kwantiteit in kg. betreft goed genoemd worden, doch de prijs is zo fel gedaald dat men van geen lonende vangsten spreken kan. Dit is te wijten aan de invoer uit Nederland, waar grote vaartuigen de garnalvisserij beoefenen en door hun vele kg. die zij aan wal brengen dan ook logisch een dumpingprijs veroorzaken.

Vier vaartuigen van de West en een kustvisser op de maandagmarkt. Samen werden ongeveer 750 bennen vis aangevoerd voor het globaal bedrag van 1.784.850 fr. Het reuzenaandeel werd aangevoerd door de N.15 « » Kottens» met 260 bennen vis en ongeveer 2500 kg tong, dit vaartuig boekte dan ook de bruto-besomming van 1.090.403 fr. Tong nr 1 werd verkocht tegen de prijs van 244 fr per kg, tong nr 2 tegen 216 fr, voor de bloktong of tong nr 3 noteerde men 220 fr, de fruitong of tong nr 4 kende de prijs van 218 fr, tong nr 5 werd tegen de prijs van 215 fr geveild en de kleine tong haalde zelfs de prijs van 205 fr per kg.

Variatie kende een vlotte verkoop en een goed afzetgebied. Grote tarbot werd verkocht aan 332 fr per kg en de middenslag tarbot van 227 fr tot 269 fr per kg. De prijs van kabeljauw en gul was aan een dalende markttendens onderhevig.

Kabeljauw haalde de prijs van 65 fr het kg en de gu' van 40 tot 55 fr het kg. De moerrog werd verkocht aan 3.150 fr de ben en de tilten aan 2.900 fr de ben.

Grote wijting kenden een afzetwaarde van 1.650 fr de ben en de kleine aan 950 fr de ben. Als blikvanger op de maandagmarkt was een paar loten zonnevis die tegen de prijs van 223 fr per kg verkocht werd. Alles samen een goede maandagmarkt waar iedere handelaar en winkelier zijn gading vinden kon.

WOENSDAG 3 OKTOBER 1979
N.211 7.128

Geringe aanvoer op de woensdagmarkt door het feit dat talrijke vaartuigen zich aan het voorbereiden zijn om de spanvisserij op de gul te bedrijven.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	1-10-1979	1-10-1979	2-10-1979	2-10-1979	3-10-1979	3-10-1979	1-10-1979	3-10-1979
Tarbot : groot (123)	275-314	297-343	-	320-335	-	312-325	232-	
middel (123)	175-212	208-225	-	169-219	-	186-198	227-269	
klein (123)	134-160	148-158	-	124-151	-	121-141	90	
Griet : groot (123)	136-	-	-	168-184	-	164-178	160	
middel (123)	110-	-	-	120-125	-	121-128		
klein (123)	88-	-	-	98-106	-	108-114		
Schelvis : groot	-	54-	-					
middel	-	34-	-					
klein	-	26-	-					
Heek : groot								
middel								
klein								
Lom								
Leng								
Rog (I)								
Keilrog (123)	57- 76	-	63- 76	86-	-	64- 70	63	
Rog (23)								
Tiltlen (23)				52-	-	48- 51	58	
Scherpstaart (23)				64-	-	54- 60	47	
Halve mans (23)				42-	-	42- 46		
Teelt (2)				45-	-	40- 44		
Katrog (2)				34-	-	28- 32	45	
Kabeljauw							65	
Gul (groot)	55- 68	-	45- 56	64- 70	-	-	40- 55	
Gul (middel)	35- 53	54- 60	24- 46	55- 59	-	50- 54		
Gul (klein)	-	43- 48	-	40- 46	-	40- 48		
Hozemondhamme	-	44- 47	-	38- 40	-	36- 38		
Wijting : groot	189-	-	137-218					
klein	17- 34	30- 34	20- 34	18- 24	-	-	33	
Schar	-	14- 16	-	14- 16	-	-	19	
Steenschol	17-	18- 22	-	18- 24	-	12- 17	25- 30	
Zeehaai	39-110	-	43- 95	84- 91	-	64- 75		
Hondshaai	16- 44	-	16- 42	36- 40	-	30- 35	16	
Doornhaai	31- 34	-	-					
Pieterman								
Makreel								
Horsmakreel								
Zeekeeft								
Schaat								
Zeebaars (klipvis)								
Kongeraal								
Schartong	15-	-	41- 48					
Volle haring								
IJle haring								
Haringshaai								
Steenholk								
Heilbot	22-	-	-					
Koolvis								
Zeewolf								
Pollak								
Zonnevis								
Koningsvis	48- 55	-	48- 55				223	
Vlaswijting	-	-	205-				90	
Zeeduivel	-	-	76-119					
Schotse schol								
Zeehond	-	115-231	-	71-212	-	112-224		
Bot							40	
Rode Poon (robaard)				20- 24	-	-	14-	20-
Grauwe Poon (knorh.)							60- 80	
Rode Knorhaan	42- 47	-	40- 46				8- 15	
Posten	16- 18	-	9- 15	6- 10	-	-		
Langoesten (midden)	38- 68	-	33- 56					
(klein)				12- 16	-	10- 12		

Lees "HET VISSERIJBLAD"



LIPS n.v. sloopsschroeven

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

Aan de dinsdagmarkt van 25 sept. werd aangevoerd : 540 kg. tong; 3 kisten tarbot en griet, 31 kisten kabeljauw, 61 kisten wijting, 156 kisten schol, 62 kisten schar, 836 kisten makreel en 84 kisten diversen.

Prijzen in gulden. Per 1 kg. :
grote tong 20,20-19,89, grootmiddel tong 16,40-16,25, kleinmiddel tong 16,64-16,22; tong één 16,89-16,23; tong twee 13,58-13,30, zalm 25,00-14,00.

Per 40 kg. : tarbot 634-301, griet 416-263, kabeljauw drie 250-244, kabeljauw vier 224-192, kabeljauw vijf 150-102, schol één en twee 140-130, schol drie 130-108, schol vier 126-88, wijting drie 88-67, makreel één 32-23, makreel twee 22,80-21,60, schar 112-66, poontjes 52, finten 17-15, bot 45-38, rode poon twee 180-120, harders 232-212, horsmakreel 66-35.

De besommingen waren : UK.18 + UK.20 f 10,900; UK.135 + UK.145 f 2,700; VD.19 f 7,300; VD.18 f 6,400, VD.20 f 3,500; YE.25 f 1,500; IJM.19 f 9,000; IJM.25 f 1,500; verder waren er twee Texelaars welke tezamen f 9.500 besomden.

Aan de woensdagmarkt van 26 sept. werd aangevoerd : 370 kg. tong, 8 kisten tarbot en griet, 32 kisten kabeljauw, 129 kisten wijting; 154 kisten schol, 139 kisten schar, 331 kisten makreel en 153 kisten diversen.

Prijzen in gulden. Per 1 kg. :
grote tong 19,61, grootmiddel tong 17,00-16,64, kleinmiddel tong 17,19-16,20, tong één 17,30, tong twee 14,80.

Per 40 kg. : tarbot 632-280, griet 292-240, kabeljauw drie 212-184, kabeljauw vier 192-156, kabeljauw vijf 140-88, schol twee 134, schol drie 124-108, schol vier 96-81, wijting drie 86-54, makreel twee 23-7, schar 94-38, bot 46-38, horsmakreel 41-13,60, rode poon één 162, rode poon twee 108-86, pontjes 38, harders 214-196, steenbolk 61-43.

De besommingen waren : VD.6 f 3,900; VD.18 f 3,400; VD.19 f 4,900, WR.13 f 2,000, YE.25 f 1,500, IJM.18 f 2,500; IJM.19 f 6,800; UK.141 + UK.271 f 1,380; UK.17 f 3,000; UK.35 f 1,900; UK.18 + UK.20 f 4,000; UK.78 f 3,800; UK.159 f 3,200.

Aan de donderdagmarkt van 27 sept. werd aangevoerd : 935 kg. tong, 13 kisten tarbot en griet, 41 kisten kabeljauw, 5 kisten schelvis, 265 kisten wijting, 142 kisten schol,

76 kisten schar, 133 kisten makreel en 110 kisten diversen.

Prijzen in gulden per 1 kg. :
tarbot 21,96-20,64, grote tong 19,70-18,97, grootmiddel tong 17,00-15,67, kleinmiddel tong 17,04-14,47, tong één 15,56-14,03, tong twee 14,34-13,56.

Per 40 kg. : tarbot 614-295, griet 424-216, kabeljauw twee 234-184, kabeljauw drie 222-170, schol twee 148-144, schol drie 124-112, schol vier 104-94, schelvis vier 120-104, wijting drie 90-68, makreel twee 45-21,60, schar 90-60, bot 40-33, horsmakreel 38-11, rode poon één 200-192, rode poon twee 108-78, poontjes 30-26, steenbolk 45, tongschar 272-216.

De besommingen waren : KW.141 f 5,440; KW.185 f 9,890, UK.17 f 1,380, UK.18 + UK.20 f 2,250; UK.35 f 1,600; UK.141 + UK.271 f 3,600; UK. f 5,300; VD. 19 f 4,270, VD.20 f 3,280; VD.6 f 250; IJM.18 f 690; IJM.19 f 5,480; IJM.207 f 5,480. Verder was er een Engels vaartuig de GY.243 met f 5.040 aan besomming.

Aan de vrijdagmarkt van 28 sept. werd aangevoerd : 2780 kg. tong 86 kisten tarbot en griet, 80 kisten kabeljauw, 20 kisten schelvis, 331 kisten wijting, 357 kisten schol, 132 kisten schar, 289 kisten makreel en 128 kisten diversen.

Prijzen in gulden. Per 1 kg. :
tarbot 22,64-21,44, grote tong 20,02-19,00, grootmiddel tong 15,80-15,26, kleinmiddel tong 15,43-15,22, tong één 15,11-14,89, tong twee 13,86-13,49, zalm 24,60.

Per 40 kg. : steenbolk 65-45, rode poon twee 148-86, krab 43,40, tarbot 579-287, griet 437-248, kabeljauw één en twee 240-166, kabeljauw drie 216-176, kabeljauw vier 162-140, kabeljauw vijf 150-86, schol één 140-120, schol twee 130-116, schol drie 130-100, schol vier 100-80, schelvis vier 122-61, makreel één 45-25, makreel twee 20,20-19,20, schar 87-47, haai 114-108, tongschar 280-156, bot 36-30, horsmakreel 52-12, hammen met kop 242.

De besommingen waren : KW.173 f 9,700; KW.185 f 1,900; UK.141 + UK.271 f 1,600; UK.17 f 1,900; UK.18 + UK.20 f 4,900; UK.35 f 1,500; UK.78 f 1,800; UK.135 + UK.145 f 800; VD.18 f 4,100; VD.19 f 3,800; VD.20 f 2,800; WR.213 f 800; IJM.18 f 1,200; IJM.19 f 2,200, IJM.20 f 18,600; IJM.25 f 1,410; verder zes Texelaars met een besomming van f 75.000; één Deens vaartuig de VE.244 maakte f 31.700.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 24 tot 28 september 1979

Door 87 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

30.667	kg	TONG	f 462.654,25	van	f 19,70	f 13,21
19.528	kg	TARBOT	173.131,75	van	f 23,70	f 63,1
147.820	kg	SCHOL	340.331,48	van	f 3,24	f 1,98
21.325	kg	KABELJAUW	48.263,91	van	f 6,37	f 1,53
2.251	kg	GRIET	14.928,92	van	f 8,76	f 4,81
26.250	kg	SCHAR	43.706,22	van	f 2,04	f 1,26
14.240	kg	WIJTING	20.429,79	van	f 2,27	f 0,82
121.977	kg	DIVERSEN	398.962,37			
384.058	kg		f 1.502.388,69			

De Belgische-Nederlandse Zeemansalmanak 1979

De oplage is beperkt en de prijs vastgesteld op 800 fr. waaraan dient bijgevoegd 48 fr. B.T.W. en 65 fr. verzendingskosten (90 fr. voor buitenland), te storten op postchecknummer 000-0418987-44 van het «Nieuwsblad van de Kust», H. Baelskaai 30, Oostende. De BTW is niet verschuldigd voor schepen en voor bestellingen uit het buitenland.

HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR :

A. IN BELGIE

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

B. NEDERLAND

- IJmuiden stores, Trawlerkade 44, IJmuiden;
- Handelsondernemingen MARITIEM, Vissershavenweg 46, Scheveningen;
- Harri Prins, Hendrikkade 90, Amsterdam;
- Nieuwe Rotterdamse Instrumentenrubriek Observator, Steenhouwersstraat 15, (Hoogvliet) Rotterdam.

Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.