

het visserijblad

Vrijdag 9 november - Nr. 41

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

Brandstoffen opnieuw duurder en schaars

DE POT EN DE STEUN AAN DE ONAFHANKELIJKEN DE ZONDERLINGE ROL VAN HET MINISTERIE VAN LANDBOUW

PRIJZEN VAN 4,22 FR. IN 1979,
NU TOT 7,34 FR. GESTEGEN

Wie de visserij en de bevolking wijs gemaakt heeft dat, het vormen van een maandelijks pot om de onafhankelijke verdelers te helpen niet meer nodig, en de toestand weer normaal geworden is, heeft waarschijnlijk de bedoeling gehad de onafhankelijken uit de weg te ruimen of niet willen inzien wat deze toestand werkelijk is, wat er achter de schermen op de vrije markt bedisseld wordt en hoe onmachtig de Minister van Economische Zaken staat tegenover de internationale brandstoffen - revolutie, welke ook zijn lofwaardige betrachtingen zijn.

Alli besprekingen in Algerië, Saoedi - Arabië, Irak, Nigeria en waar ook, hebben ons geleerd, dat er veel luchtkastelen konden gebouwd, veel beloften werden gedaan van rechtstreekse verkoop aan de Belgische Staat, en....., maar dat de werkelijkheid ons leert, dat dit alles nog steeds toekomstmuziek is, waarvan de verwezenlijking ons inziens, nog ver af ligt, tenzij onze moedige vertegenwoordigers van Economische Zaken toch iets hebben bereikt welke zij niet veropenbaren om de onafhankelijken nog voor deze winter is het niet geheel, dan toch gedeeltelijk te kunnen helpen. Wij kunnen daarom in deze kolommen de Minister van Economische Zaken niet met alle zonden van Israël beladen.

Als men tenandere de moeilijkheden bekijkt waarmee hij en zijn medewerkers af te rekenen hebben en de vele pogingen door hem aangewend om vooral de kleine onafhankelijken te helpen, dan moeten wij bekennen, dat ze lovenswaardig waren, ver van gemakkelijk en dus de dank verdienen van de visserij, waar meer dan 60 procent van de reders door onafhankelijken en visserijcoöperatieven bevoorrad worden.

Dit is in schrille tegenstelling met wat sommige ambtenaren van het Ministerie van Landbouw hebben betracht, waar de visserij nochtans thuishoort en waar de visserijcoöperatieven door deze instantie zouden gesteund worden in plaats van ze te negeren en er

niet naar om te kijken, omdat hun voortbestaan hen waarschijnlijk minder interesseert dan de belangen van de vertegenwoordigers van de multinationals en deze van de boerenbond.

De belangen van de boerenbond behartigen is misschien interessanter en invloedrijker, dan vissers die dag en nacht op zee moeten sjouwen zonder aan de 38-urenweek te moeten denken.

Tot daar dit intermezzo, die de zaken van de bevoorrading van onze ekonomie niet oplost, waar elk een meer bewust wordt dat, als het zo voortgaat, het voor de nijverheid en de visserij vooral, waarvan de prijzen afhangen van vraag en aanbod, een catastrofe wordt, wanneer hier niet alleen gezorgd wordt voor voldoende bevoorrading, maar voor een toelage op de prijzen zoals dit in andere landen, zoals Frankrijk, Ierland en Duitsland, niettegenstaande alle EEG - normen, toch gebeurt.

En op dat vlak, niettegenstaande de officiële prijzen sedert 1978 van 4,22 fr. tot 7,34 fr. voor de visserij gestegen zijn, schijnt het ons Ministerie van Landbouw niet te interesseren, een voldoende, zoals dat in bovenvernoemde EEG - staten wel het geval is, financiële steun of tussenkomst te verlenen, waar het wel geld heeft voor een waardelose en nuttelose vispropaganda.

Vergeten wij daarenboven niet dat, waar diezelfde visserijcoöperatieven, dankzij hun onafhankelijkheid en hun aankopen op de vrije markt, einde 1978, nog in staat waren aan hun leden - reders op de gemiddelde prijs van dat jaar, 63 ct. ristourne te verlenen, meh ze nu trachten kapot te maken en er van ristournes dit jaar waarschijnlijk geen sprake zal zijn, daar zij nog gedeeltelijk op de vrije markt aangewezen worden tegen hogere prijzen dan de officiële in voege. Zou men dat voor de boerenbond ook laten gebeuren?

Heeft men op het Ministerie van Landbouw al uitgerend wat de

(Vervolg blz. 2)

Provinciale nieuwbouwpremie voor bouw van vissersvaartuigen

Wij hebben het nooit onder stoelen of banken gestoken dat het uitblijven van nieuwbouw het voortbestaan van onze vloot bedreigt en daarom hebben wij altijd de initiatieven toegejuicht die de nieuwbouw kunnen aanmoedigen.

Men heeft ons destijds verweten, toen wij jaren gewerkt hebben om de Vozor op te doeken, dat wij voor onze eigen kapel hebben gesproken omdat er van de 8 nieuwe vaartuigen die gekontrakteerd zijn er 4 door SCAP zullen worden afgebouwd, alsof wij de keuze van de reders konden beïnvloeden. Hulp In Nood heeft daarbij geholpen zonder onderscheid en vandaag stellen we vast dat De Graeve te Zeebrugge één vaartuig sleutel op de deur bouwte; twee volledige vaartuigen worden geleverd door Langerbrugge; de West-Vlaamse Scheepswerven zullen drie casco's en Belliard twee casco's bouwen, waarvan zoals gezegd vier door SCAP zullen worden afgebouwd en één door een reeks van aannemers.

Waar wij steeds voorstanders van vernieuwing zijn geweest, desnoods door invoer van moderne eenheden uit de vreemde, heeft men toen de Hogere Overheid benaderd om dit tegen te gaan of toch minstens daarvoor geen scheepskrediet te verlenen.

Het verwondert ons dan ook vandaag te moeten lezen, dat diezelfde mensen nu ook de nieuwbouw willen aanmoedigen en zelfs schepen Dumarey aanvallen omdat deze, als provincieraadslid, een provincievoorstel heeft geamendeerd op een wijze die de visserij ten goede komt.

Wij hebben in het verleden, zonder onderscheid, zowel de reders van de Oostkust als van de Westkust, als van Oostende geholpen, maar steeds hebben we herhaald, dat Oostende zal teloor gaan als men in Oostende niet dezelfde weg opgaat als te Zeebrugge en te Nieuwpoort, waar men vooruit wil, en wil vernieuwen.

Sommigen, die in de visserij persoonlijke nevenbelangen hebben, beseffen ook dat Oostende moet vernieuwen en willen dit tekort hoe belachelijk ook, nu verwijten aan anderen.

Omdat men over die provinciale premie nogal geheimzinnig heeft gedaan en omdat de heer Dumarey aangevallen wordt, daar hij aan de provinciale voorstellen iets wilde gewijzigd zien, hebben wij deze gevraagd naar zijn bedoelingen.

Vooreerst geven wij hierna het besluit zoals het aan de provincieraadsliden werd toegezonden, maar door de Raad nog niet werd ter

bespreking genomen, omdat de daartoe bestemde commissie vooreerst dhr. Dumarey heeft willen horen. Dit betekent geenszins dat hierdoor iets verloren is gegaan, gezien de premie pas beschikbaar zou worden voor 1980 en de provincieraad dit voorstel binnen afzienbare tijd definitief zal behandelen.

BESLUIT

HET PROVINCIAAL VOORSTEL

Artikel 1 — Binnen de perken van de kredieten die daartoe werden goedgekeurd op de begroting van de provincie kan de Bestendige Deputatie investeringsloelagen verlenen aan Belgische reders of rederijen die beroepshalve de zeevisserij bedrijven, voor de nieuwbouw van vissersvaartuigen, die in West-Vlaanderen gebouwd worden.

Artikel 2 — Het bedrag van de provincie-toelagen wordt vastgesteld op 25 % van de investering tot nieuwbouw, doch is beperkt tot maximaal 2.500.000 fr.

De provinciale toelage kan alleen worden toegekend op voorwaarde, dat de aanvraag daartoe wordt ingediend voor de ondertekening van het kontrakt tot nieuwbouw tussen de reder of rederij en de scheepsbouwer.

Artikel 3 — De provinciale toelagen kunnen toegekend worden in vijf jaarlijkse schijven van 5 % elk, waarvan de eerste schijf kan uitbetaald worden in het jaar van de ondertekening van het kontrakt tot nieuwbouw.

De Bestendige Deputatie kan tot vervroegde betaling beslissen, zo de in de begroting ingeschreven en goedgekeurde kredieten zulks toelaten.

Artikel 4 — Het vaartuig waarvoor op basis van dit besluit een premie werd toegekend mag gedurende tien jaar na de ingebruikstelling niet worden vervreemd of geen essentiële vervormingen ondergaan. Wordt niet als vervreemding beschouwd de inbreng in een Belgische handelsvennootschap waarin de premiegenieter, tot het beëindigen van deze periode van tien jaar, aandeelhouder in het maatschappelijk kapitaal blijft.

Faillissement van de eigenaar, overlijden van de premiegenieter of totaal verlies van het schip geven geen aanleiding tot terugbetaling van de premie.

Artikel 5 — De Bestendige Deputatie, belast met de uitvoering van dit reglement, is gemachtigd alle onderrichtingen en regelen

(Vervolg blz. 2)

Brandstoffen opnieuw duurder en schaars

(Vervolg van blz. 1)

gevolgen zijn van dit prijsverschil van 4,22 fr. in 1978 tegenover 7,34 fr. op dit ogenblik ?

En heeft het reeds iets gedaan om de visserij in dat opzicht te helpen, waar in Ierland, Duitsland en Frankrijk, Engeland, Italië en Spanje dit wel het geval is ? En is het daarvoor dat wij dit Ministerie moeten bedanken op een ogenblik dat zij zelfs die visserij-coöperatieven negeren en de visserij in de kou laat staan ? Zouden zij dat bij de boeren ook zo kunnen bolwerken en ook bij de Walen ? Zou de Rederscentrale niet beter hier haar bedreigingen uiten in plaats van aan de onmachtige stad Oostende ?

Als er iemand met kennis van zaken over de werkelijke toestand kan spreken, dan waren het wel de visserijcoöperatieven en hun leden. En heeft de Minister van Economische Zaken zelf er niet op aangedrongen opdat de belanghebbende vertegenwoordigers van de visserijcoöperatieven zouden gehoord worden ?

Hierop zal men, om zichzelf wit te wassen, waarschijnlijk ontwijkend antwoorden. Dat is alles, doch wejnig korrekt te noemen van een Ministerie welke in de eerste plaats geroepen is om de ganse visserij en in het bijzonder de visserijcoöperatieven te steunen, die 65 procent van de reders (vooral de kleinen) vertegenwoordigen en aan wie de visserij het in veel gevallen te danken heeft, dat veel algemene onkosten gedrukt kunnen worden.

EN DE STOCKAGE ?

Men heeft natuurlijk al veel over stockage door de Staat gesproken. Maar het is voor de Minister van Economische Zaken niet alleen voldoende een kontrakt af te sluiten of afgesloten te hebben om met een bepaald kwantum de brandstofbevoorrading voor industrie en onafhankelijken te willen verzekeren. De vraag stelt zich : hoe dit ruw produkt hier krijgen ? Wie zal het raffineren ? Tegen welke voorwaarden en welke stockagemogelijkheden ? En wat zal het produkt finaal kosten ?

Zal dat kunnen opwegen tegen de prijs aan de Multinationals verplicht gesteld ?

Zal de er voor gestelde officiële verkoopprijs toelaten zowel de onkosten als deze voor de verkoper te dekken ? Want het is niet voldoende uitstekende gedachten en plannen te maken. De vraag is en blijft : zijn ze verwezenlijkbaar aan prijzen die de visserij en de industrie toelaten hun bedrijf rendeerbaar te houden ? Zullen die lovenswaardige pogingen niet boycot worden ? Zoals de prijzen op dit ogenblik zijn, vertegenwoordigen zij voor de visserij reeds 25 procent van de algemene onkosten. Als men daarbij de lonen en de sociale lasten voegt, dan vertegenwoordigt dit reeds 65 procent van de kosten der uitbating.

En dan dienen daaraan toegevoegd : de verzekering, olie, vetten, visafslag, lossen, ijs, vistuig en hun verlies, zonder te spreken van dure reparaties, sluis-, dok-, mijn-

rechten en nog zoveel andere onverwachte onkosten.

Dit alles schijnt men in onze administratie van Landbouw maar al te gemakzuchtig op te nemen en het is niet de quotaregeling, de huidige minimumprijs der vis in EEG - verband waaromtrent men dagelijks ellenlange nota's vult, die thans het rendement van de visserij zullen redden.

Want wie nu door tegenslagen overmand wordt, wie nu niet op zijn zaak let en wie niet zelf aan het roer blijft staan, kan, wat men er ook over moge denken, zijn uitbating niet rendeerbaar houden en gaat regelrecht naar het failliet.

Nu de prijzen van de gasol die deze week opnieuw met 19 ct verhoogd zijn en wij nog niet weten waarheen dat naar toe gaat, wordt het hoog tijd dat de verantwoordelijke instanties van Landbouw, het wat ernstiger opnemen, dan zich bezig te houden met allerlei gekibbel met wie ze niet of wel aan tafel willen zitten om keukenpraat te horen en persoonlijke veten te zien uitvechten; op het ogenblik dat wat nuttiger werk van hen verwacht mag worden.

Of beoogt datzelfde Ministerie van Landbouw, zoals enkele belanghebbenden, de onafhankelijken en de visserijcoöperatieven uit te schakelen en terzelfdertijd de betrachtingen van de Minister van Economische Zaken en zijn medewerkers te boycotten ? De visserij daarenboven beknotten in zijn vaartdagen en in zijn brandstoffenbevoorrading, is geen oplossing en belachelijk.

Zoals in het Ministerie van Landbouw in de verlopen periode reeds betracht, gaat het niet op het nodige aantal liters per schip te beperken en dwaze berekeningen te maken van wat een schip volgende reis maar nodig zal hebben. De ene reder zal zich behendig genoeg beter kunnen bevoorraden dan de andere.

Vandaag vangt men immers een reis aan naar een bepaalde visserij in de Noordzee; is de visserij er niet renderend, dan is men verplicht van visgrond te verleggen, langere en verdere reizen te maken dan voorzien en dus zoveel mogelijk brandstof aan boord meenemen. Denkt men misschien dat wat ze voor een bepaalde reis te veel hebben, ze deze de volgende reis niet meer zullen gebruiken ? Het is tenandere reeds zover gekomen, dat men vertrekt, verkoopt in het buitenland, zich daar bevoorradt en zelfs twee reizen op die manier doet om brandstof uit te sparen.

En is dat de rol van een Ministerie die de visserij in zijn bevoegdheid heeft, en tot taak heeft die visserij te helpen ? Voor vandaag willen wij het daarbij houden.

Want er staan onze visserij nog veel koplzorgen te wachten, als zij door haar Ministerie van Landbouw maar blijft gesteund, zoals wij het sedert de crisis in de brandstoffenwereld hebben kunnen vaststellen.

(Vervolg blz. 5)

Nieuwbouwpremie

(Vervolg van blz. 1)

voor te schrijven die noodzakelijk mochten blijken voor het toekennen of uitbetalen van de toelagen.

Zij is eveneens bevoegd alle onderzoeken in te stellen of te laten instellen die zij nuttig of nodig acht voor het nagaan van de juistheid van de verstrekte gegevens of voor andere doeleinden.

Artikel 6 — De Bestendige Deputatie doet billijkheidshalve uitspraak over al de betwistingen of gevallen die niet voorzien zijn in dit reglement.

Artikel 7 — Dit reglement is van toepassing vanaf 1.1.1980.

Tot daar de artikelen in het voorstel van de Provincie. Daarop werden door de heer Dumarey enkele opmerkingen gemaakt. Deze zijn :

In artikel 1 voorziet de provincie dus een toelage voor de bouw op West-Vlaamse werven, en schepen Dumarey heeft gevraagd dat „West-Vlaamse werven” zou worden vervangen door „Belgische werven”.

Daarnaar gevraagd, zei de schepen ons dat de provincie de nieuwbouw van vissersvaartuigen wil aanmoedigen door het verlenen van een premie aan de reders; het zijn dus niet de scheepswerven die een premie krijgen, maar de vissers, zodat het de provincie dan ook niet mag deren wanneer die visser, om tal van redenen, in België een werf kiest. Bepaalde werven in West-Vlaanderen zijn voor een lange tijd volgeboekt; anderen blijken niet geïnteresseerd of bevallen de reders niet, of zijn te duur, enz., zodat een beperking tot alleen West-Vlaanderen als resultaat zal hebben, dat er aan geen nieuwbouw zal worden gedaan binnen het eerste jaar en de premie voorlopig zonder uitwerking zal blijven.

Men kan daaraan toevoegen als de provincie geneigd zou zijn de werven van West-Vlaanderen te helpen, dit niet moet geschieden met de reders een premie te geven, maar door de werven rechtstreeks te subsidiëren of van bepaalde lasten te ontslaan. Het ware niet aanvaardbaar, dat een Oostendse reder die in Langerbrugge bouwt, geen premie zou krijgen en aldus verplicht zou zijn veel langer te wachten of veel meer te moeten betalen.

BEGINDATUM

Het voorstel voorziet eveneens in artikel 2 dat slechts in aanmerking komt, wie bij de provincie een aanvraag indient vooraleer een bouwkontrakt te hebben ondertekend.

Door dit artikel worden alle reders uitgesloten, die reeds een kontrakt hebben aangegaan en schepen Dumarey is van oordeel, dat men de provinciale premie zou moeten voorzien voor alle nieuwbouw - schepen die vanaf 1980 in de vaart zullen komen. Volgens hem moet men realistisch zijn en geen premie in het leven roepen waarvan toch niemand zal kunnen genieten. Als men van de 8 schepen die nu gekontrakteerd zijn ook deze wil uitsluiten wiens vaartuig pas volgend jaar in de vaart zal worden gebracht, zal de premie van de provincie een dode letter blijven, want in de visserij gebeurt alles met golven en men moet niet zo vlug een bouw rage verwachten na deze 8 te verwachten schepen. (Schepen Dumarey heeft zijn visie

aldus samengevat :

De provinciale nieuwbouwpremie is een goed besluit, want hij is noodzakelijk voor de instandhouding en vernieuwing van de vissersvloot en komt op zijn tijd.

— De kosten van de nieuwbouw zijn op tien jaar tijd verdiepvoudigd. Huidige geplande nieuwe vaartuigen kosten tussen de 30 en 40 miljoen fr.

— De financiering nieuwbouw gebeurt tegen gunstige voorwaarden (70 à 80 % van de lening aan lage intrest), maar toch zijn er nog knelpunten :

1) Nodige eigen kapitaal ligt zeer hoog.

2) Terugbetaling lening plus interesten is vooral de eerste jaren zwaar.

— Systeem van provinciale premies, gespreid over vijf jaar, is gunstig en goed doordacht; juist in die jaren is hulp het meest noodzakelijk.

— Bezwaar tegen artikel 2, alinea twee :

— Niet realistisch

— De eerste vijf schepen die gebouwd of zullen gebouwd worden, kunnen van de premies niet genieten — werven volgeboekt.

— Aldus zullen de toelagen ten vroegste in 1982 kunnen geschieden en blijft dit besluit een dode letter.

Voor deze reden verzoekt hij deze alinea te wijzigen en dus te schrappen, zodat de vaartuigen die in 1980 effectief in de vaart komen, de toelagen zouden ontvangen. Op dit ogenblik beginnen ook hun zwaarste kosten van terugbetaling van de leningen en de interesten.

NABESCHOUWINGEN

De provincie zou vooraf moeten duidelijk maken of er een premie voorzien wordt voor de visserij of voor de scheepswerven.

In die zin kunnen wij schepen Dumarey bijtreden en moeten ALLE reders kunnen genieten, waar hun schip ook moge gebouwd worden. Als de deputatie hiervoor ongevoelig blijft, zal er spoedig een achterpoortje gevonden worden. Men zal gemakkelijk kunnen kontrakteren met een West-Vlaamse werf, die de bestelling achteraf in onderaanneming zal doorspelen naar een werf in België en het zullen de slimmerikken zijn die met de premie zullen gaan lopen.

Een laatste vraag is of de premie moet gezien worden als een aanmoediging om te investeren ofwel een vijfjaarlijkse tussenkomst in de uitbatingslasten. Heel wat reders zullen zich verzetten tegen een premie voor de uitbating, als die uitsluitend voorbehouden wordt voor nieuwe reders of nieuwe vaartuigen. De mazoutprijs is immers van die aard geworden, dat iedereen uitkiijkt naar een premie op de uitbating.

We zien bijgevolg niet in, waarom eens te meer vanuit 'n bepaald visserijmidden, op de amendementen van de heer Dumarey zou moeten kritiek uitgeoefend worden.

Deze amendementen getuigen van een gezonde opvatting en beogen in de huidige omstandigheden en de zware uitbatingsvooruitzichten die de reders van dergelijke schepen te wachten staan, van een positieve instelling, die de visserij slechts ten goede kan komen.

P. Vandenberghe

Ter vismijn van Oostende

De herrie rond het vislossen

In ons vorig nummer hadden we het over de wantoestanden inzake het vislossen van jaren geleden, toen dit en het sorteren van de vis in de handen van een achttal vislossersbazen was met al de nadelige gevolgen en wantoestanden eraan verbonden.

Sedert jaren had de Rederscentrale aangedrongen op het in voege brengen van een eenheidsorganisatie, waarbij het vislossen door de stad aan een firma in concessie zou gegeven worden.

Na vele besprekingen boden, zoals men weet, twee kandidaten zich aan; nl. de firma Pintelon en de firma Van Waes. Aan deze laatste werd de concessie tenslotte toegevoegd, veel goedkoper zijnde en meer waarborgen voor onafhankelijkheid ten opzichte van de redersverlenend.

De firma Van Waes vroeg inderdaad aan de kustvissers slechts 50 fr. per schip voor het wegen van alle garnaal en 3,03 fr ten honderd voor het lossen en sorteren van de vis. De firma Pintelon had zijn prijs voor de garnaalvissers op 2% gesteld op de verkoop, 3% voor het lossen van haring en 5,63 fr. voor het lossen van de schepen in voorwaarden welke veel ingewikkelder en verschillend waren dan de eerste en waaruit slechts kon besloten worden, dat de middenslag-schepen in evenredigheid veel meer zouden betalen dan de IJslanders, wat bij Van Waes niet het geval was.

Deze prijs was op geen enkele voorafgaande basis van produktiviteit, zodat men in het onbekende vertoefde.

Het vislossen door de firma Van Waes werd tot op heden tot ieders voldoening uitgevoerd. Maar de toestanden zijn in een paar jaar tijd zo geëvolueerd, dat aan de door hen gestelde prijzen, ze veel verlies leden en de zaak bij het schepenkollege van Oostende aanhangig gemaakt werd, welke inderdaad vaststelde, dat niet alleen de garnaalvissers voor het merendeel aan de trap verkopen, er geen haringaanvoer is, maar daarenboven de opbrengst ter vismijn van meer dan 60 miljoen is achteruitgelopen, wat een minder inkomen van minstens twee miljoen fr. daarstelt. Weliswaar beweert de Rederscentrale en zijn voorzitter - konkurrent dat dit de risico's zijn van het bedrijf. Maar het is een feit dat niemand de geweldige achteruitgang van de verkoop in de vismijn heeft voorzien; niemand wist dat de brandstofprijzen zo zouden verhogen en niemand voorzag dat zoveel vaartuigen, zelfs deze van de voorzitter van de Rederscentrale, in het buitenland zouden verkopen met als gevolg deze gevoelige vermindering van inkomsten, voor praktisch dezelfde algemene onkosten, als voorzien bij het invoegen van de concessie.

Uit dien hoofde en na de Rederscentrale hiervan op de hoogte te hebben gebracht, die acht dagen tijd kreeg om haar opmerkingen en grieven te laten kennen, wat niet geschiedde; oordeelde het schepenkollege dat de koncessionaris die tot op heden alles voorbeeldig geleid had, zijn prijs tot 3,50 fr mocht verhogen.

Dit gaf plots aanleiding tot een hevige protest uitgaande van de R.C. en een reeks persoonlijke aanvallen aan het adres van de schepen, gezonden naar alle bladen en gemeenteraadsleden, waarin de werkelijkheid verzwegen werd en de juiste toedracht van de zaak zelfs niet overwogen.

Wat echter nog meer te betreuren valt is het feit, dat dit alles gepaard gaat met de bedreiging van maatregelen te zullen nemen, zo het schepenkollege niet dit of dat, enz.....

Wij stellen de vraag: welke maatregelen? Wij kunnen zulke taal slechts chantage noemen omdat in de eerste plaats de voorzitter van de Rederscentrale beter dan wie ook weet, dat hij een jaar geleden een prijs heeft ingestoken die veel hoger lag, dan deze van de firma Van Waes en dat de toestand en de verkoop voor 1979 een groot verlies betekent en dus met toen NIET te vergelijken is. En wat nog zonderling werd, is het feit dat bij het in voege brengen van het tarief veertien dagen geleden, zelfs de vijf reders van het bestuur die hun handtekening onder het manifest hadden geplaatst, ingezien hebben, dat aan de vislossersbazen niets te verwijten valt en die reders zoals vroeger het vislossen zonder commentaar betalen aan het nieuw tarief, omdat zij de gegrondheid er van niet betwisten en de voorzitter van de Rederscentrale zich beter had onthouden bedreigingen te laten neerpennen.

Alleen de voorzitter en een vriend van hem betalen de verhoging niet met het gevolg, dat hier nutteloos verwikkelingen worden gezocht, alwaar het niet nodig is, die zullen eindigen in moeilijkheden vol gevaar voor ALLE reders.

Want ondertussen heeft dit al voor gevolg, dat de Stad Oostende er ernstig aan denkt, om het vislossen zelf in handen te nemen en ook aan de visafslag een einde te stellen.

Beseft men niet welke ramp dit voor alle reders zou betekenen? Begrijpen de verantwoordelijken van de Rederscentrale, die steeds spreken in naam van alle reders (?), dan niet, dat zoals de visafslag en het vislossen nu geschiedt, elke reder zich mag gelukkig achten en zeer goed gediend wordt?

Moet het een stadsuitbating worden met de gevolgen van dien? Sedert verschillende maanden schrijft men zelfs dat men in de bedrijfsmiddelen niet te spreken is over de houding van die Schepen en de stad Oostende, die niets voor de visserij doen. Waarom zou men dan niet naar het Ministerie van Landbouw, onder wiens bevoegdheid de visserij valt, schrijven?

Als men van oordeel is dat de stad niets doet, dat men haar zegge wat ze moet doen en feiten naar voren brengt, die aanwijzen wat niet goed is en wat men beoogt om de visserij te helpen.

Vergeet men ook dat de koncessionaris van de bennen en de vislossers, een concessie betalen die slechts 100.000 fr. bedraagt?

Heeft men al onze dok-, sluis-, en slipwayrechten vergeleken met die van andere havens? Waar blijven die voorstellen van die Heren om de Oostendse visserij door de stad te zien redden?

De Schepen van de vissershaven heeft hen dit toch sedert lang gevraagd?

Het is misschien veel gemakkelijker de pers het ongenoegen te verkondigen en er bedreigingen in neer te pennen, dan opbouwende middelen ter hand te stellen om het beleid te verbeteren en de algemene belangen van de visserij te steunen.

P. Vandenberghe

HOOGWATER-BOEKJE 1980 VERSCHENEN

Ter drukkerij van Het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijden voor Oostende verschenen. Het geeft ook de tijdsverschillen voor het hoogwater te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwerpen en al de voornaamste havens van Nederland, alsook de afstanden van Oostende tot de verschillende visgronden.

Het bevat insgelijks de haven-, verkeer- en getijseinen voor Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.

Dit zeer nuttig zakboekje is in alle boekwinkels verkrijgbaar tegen de kleine prijs van 30 fr. (BTW inbegrepen). Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 30 fr. op postrekening 000-0448987-44 van Het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai, 30 Oostende.

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

(7116N-8199V)

PRACHTIG RESULTAAT VOOR DE Z.162 IN DE OOSTENDSE AFSLAG

Voor ons kregen we een tevreden, eigenlijk nieuwbakken eigenaar-schipper van de Z.162. Inderdaad is Robert Gheselle nog maar de eerste keer terug uit zee als volle eigenaar van de Z.162 die vroeger aan vader Leon en zoon Robert samen toebehoorde. Met de aankoop van de O.186 door vader Gheselle, intussen de Z.186 geworden, zijn vader en zoon nu eigenaar geworden van elk één vaartuig. Het werd dus de eerste reis van Robert als schipper-eigenaar en het werd een succesvolle reis. Robert verkoopt in de afslag te Oostende te verkopen en hij verklaarde het zich niet beklagde te hebben. Inderdaad kreeg hij voor zijn tongen minstens de prijs van Zeebrugge, terwijl de gewone vis beter geprijsd werd te Oostende dan te Zeebrugge. Op de platvis bv. maakte dit zelfs een verschil uit van 10 fr. het kg. Met 5.130 kg. tong en 310 bennen vis maakte de Z.162 een 1,537 miljoen fr. bruto-besomming. Hiermede werd het schip van zijn vader op de meet

geklopt met 1.525 miljoen fr. met 6.150 kg. tong en 220 bennen vis. Een beter waardevergelijking als deze met de Z.186 kon hij moeilijk vinden, gezien beide vaartuigen op hetzelfde ogenblik in zee gingen, dezelfde visserij bedreven, op hetzelfde ogenblik terugkwamen en op dezelfde dag aan de afslag kwamen, de Z.186 te Zeebrugge en de Z.162 te Oostende. Robert heeft dus eens te Oostende de gerisicokende en hij is tevreden zowel wat de bediening van het lossen als wat de prijzen van de vis betreffen. Voegen wij er zelf aan toe dat de vis door Robert in de afslag gezet van zeer goede kwaliteit was, hetgeen zeker een gunstige prijsvorming in de hand werkt. In elk geval een goede oppikker voor Robert, waarbij het prachtig resultaat van deze eerste reis als volle eigenaar hem wel het nodige zelfvertrouwen zal meegeven voor de toekomst. Terzeldertijd ook een verblijvend nieuws voor vader Leon, die het schip in goede handen weet.

Britse rederij voorlopig ongewenst te Zeebrugge ?

Uit de dagbladen konden we vernemen dat de P. en O. die een nieuwe passagierslijn tussen Zeebrugge en Dover wenste in te leggen, door de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen, beter gekend te Zeebrugge als de M.B.Z., werd afgewezen.

Schepen Traen van Brugge die terzelfdertijd voorzitter is van de M.B.Z. die hiervoor toch een uitleg diende te geven, stoffeerde deze weigering door er op te wijzen, dat men bepaald geen goede ervaringen had opgedaan met de P. en O. Het is duidelijk dat het avontuur met de Jet-foil, de voorzitter en waarschijnlijk mede de ganse Raad van de M.B.Z., ergens dwars zit. De jet-foil heeft Zeebrugge verlaten om naar Oostende te komen. We kunnen vermoeden dat men daar wrokig voor is en dat de reactie van de M.B.Z. wel voornamelijk hierop steunt. Trouwens schepen Traen verheelt het niet om dit waar te maken, waar hij zegt, dat Zeebrugge een jaar gastvrijheid heeft gegeven aan de P. & O. die hen dan de rug heeft toegekeerd. Daar waar zoveel havens de één of andere scheepsvaartlijn trachten aan te trekken, staan we toch verbaasd dat men te Zeebrugge de scheepvaart alleen maar gastvrijheid verleent, dat wil zeggen dat deze ergens op hun knieën de M.B.Z. moeten danken dat ze er mogen of mochten komen. En wij die dachten, dat een havendirectie er is om de scheepvaarttrafiek zo veel mogelijk trachten op te voeren en aan te trekken. Dat het op een mislukking uitlep met een andere lijn, die de P. & O. tussen Zeebrugge en Dover had ingelegd, daar zou men te Zeebrugge misschien spijtig over kunnen zijn, en daar is de P. & O. waarschijnlijk ook spijtig over. Maar dit is zeker geen reden voor de M.B.Z. om een duidelijke wrok te gaan manifesteren. Ook staan wij verbaasd op te zien, dat een haven als Zeebrugge die toch reeds een internationale faam geniet, zich plots firmaverbonden toont met de Townsend-line en deze niet wenst voor het hoofd te stoten !

ZEEBRUGSE

NUKKIGHEID

In feite zouden we moeten schrijven over de manifeste nukkigheid uitgaande van de M.B.Z. die de „Jet-foil“ van de P. & O. aan Oostende verloren heeft. Dat er geen andere reden voor handen ligt, bewijst ons dat men zelfs te Zeebrugge bereid gevonden werd speciale haventarieven te voorzien voor de Jetfoil van de P. & O., indien deze toch maar te Zeebrugge zou blijven en niet naar Oostende gaan. Op dit ogenblik was er zeker geen sprake van een lotsverbondenheid met de Firma Townsend of over onaangename ervaringen met de P. & O. We geloven dan ook niet dat de door de M.B.Z. vertoonde wrok en nukkigheid de Zeebrugse belangen dient. Dat de jetfoil naar Oostende gekomen is ligt aan de voordelen dat een jetfoil-terminal te Oostende biedt, zoals gemakkelijke verbindingen voor internationaal vervoer, ruime terminal los- en laad-akkonodaties die er te Oostende te realiseren vallen, allen waarborgen die Zeebrugge niet bieden kan. Ergens vinden we het zelfs niet bijzonder vernuftig vanwege de M.B.Z. om een maatschappij als de P. & O. één der grootste jetfoils-firma's op onze aardbol, die over 400 eigen schepen beschikt, zo maar tegen de schenen te schoppen. We gaan hier niet aan partikularisme doen door ons hierover te verheugen omdat dit aan Oostende moet ten goede komen. Integendeel vinden we dit ergens spijtig, dat dit kan gebeuren. De Townsend-line die een zuivere Channelservice is, kan zeker niet vergeleken worden met de P. & O. Deze laatste firma beschikt zelfs over een eigen bouwafdeling die, als onderafdeling de terminal te Oostende zal bouwen. De P. & O. beschikt tevens over offshore en containerlijnen. We maken dan ook voorbehoud voor wat schepen Traen, in het debat over het ongewenst zijn van de P. & O. heeft gemeld en nemen dit met het nodig, korreltje zout. B.L.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

TE KOOP :

N.710 „SCORLAINE JAMES“

Gebouwd in 1957 op de werf Hillebrandt te Oostende. Hebbende een Br. Ton van 56.81. Voorzien van een motor Caterpillar van 240 PK van het jaar 1972. Met alle nodige apparaten aan boord. Voorwaarden : bureel blad nr. 8357.

(8357V)

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

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

— volledig en deskundig advies en bijstand —

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE

TEL. (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en dephouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

De maaswijdte der netten VOOR HET BEROEP SHOF TE GENT

Op 4 april 1978 werden aan boord van de O.23 «Geoffrey William» van reder François Devey, door twee agenten van de Zeevaartpolitie, twee netkuilen aangeslagen nadat werd vastgesteld dat volgens hen, minstens 29 opmetingen beneden de vastgestelde maaswijdte van 75 mm te zijn. Dit had een onmiddellijke reactie in het visserijblad voor gevolg en ook wijzen de desbetreffende overheid op het feit, dat de netmazen wel beantwoord aan de vereiste normen, maar dat de verschillende wijzen van optreden en meten van die mazen niet geschied was volgens de daarbij horende normen.

Volgens de fabrieken voldeden deze netten bij aankoop aan de reglementaire bepalingen van de minimum maaswijdte, maar is het een feit, dat bij gebruik in zee, zij krimpen tengevolge van allerlei meteorologische aangelegenheden.

Op initiatief van de toenmalige hoofdwaterschout Vermeulen, werd als gevolg van het veelzijdig protest, een bijeenkomst belegd, waaraan de betrokken reder, de fabrieken die leveren aan de rederscoöperatieve SCAP en het Rijksstation voor Zeevisserij deelnamen.

Iedereen had toen kunnen vaststellen, dat een gedeelte der mazen enkele mm beneden een wijdte van 75 mm was en dat anderzijds de meeste mazen, een wijdte hadden van 75 mm, vooral langs de rugzijde van het net.

Zoals men weet hadden de agenten de netten gemeten toen het schip reeds 24 uur in de haven lag in droge toestand, waar het Besluit zegt, dat dit diende te gebeuren in natte toestand.

Door natte netten moet men verstaan, netten die de laatste 12 uur onder water waren geweest.

Door het Rijksstation voor de Zeevisserij, werd bij monde van Ing. Gerard Vandembroucke gewezen op de aard van de bodem waarop gevist wordt: slijk, zand, of vuil tussen de knopen enz.

Wanneer een net droogt, verhardt dit vuil, zodat de opening van een maas hierdoor minder kan bedragen. In natte toestand zou dit minder invloed hebben, daar dit vuil dan week en elastisch is.

Op beide netten van de O.23 werden inderdaad deze gedroogde resten van slijk aangetoond. Dit werd nog duidelijker toen ingenieur Vandembroucke een nieuw stuk net in vergelijking toonde. Het vuil in de knopen was duidelijk zichtbaar.

Het is bewezen dat de fabrikant en SCAP zich streng houden aan de minimum maaswijdte en door de technische vertegenwoordigers van het Rijksstation voor Zeevisserij het inkrimpen van enkele millimeters van de maaswijdte der netten door allerlei factoren, zoals chemische samenstelling der garens, de aanwezigheid van fluor in het zewater, temperatuurverschillen, vochtigheidsverschillen bij het opmeten der maaswijdte, droogte, slijk en vuil, aangetoond werd.

Anderzijds is het doorsteken van de netmazen met de meetlat om de maaswijdte te meten, een even twijfelachtige zaak.

Op 16 november 1978 werd deze zaak door advocaat Soete van Oostende voor de correctionele rechtbank gepleit en werd reder Devey vrijgesproken, rekening houdend met wat hierboven als argumenten gebruikt werd en het feit, dat de meting geschiedde op dro-

ge in plaats van op natte netmazen.

IN BEROEP

Tegen dit vonnis werd door de heer Prokureur des Konings beroep aangetekend. Vrijdag 2 november werd deze zaak in beroep opgevoerd.

Ondertussen is deze zaak der netmazen reeds op het internationale vlak het voorwerp geworden van talrijke besprekingen, daar ook hier in de wetenschappelijke middelen, de meningen verschillen.

DE INTERNATIONALE RAAD VOOR HET ONDERZOEK VAN DE ZEE

Op de jongste vergadering van dit organisme te Warschau — een instelling die doorgaat als de meest competente inzake zeevisserijonderzoek en waaraan de meest ervaren deskundigen van 18 West-Europese landen deelnamen — zijn eveneens grote vraagtekens t.a.v. maaswijdtemeting naar voren gekomen. In deze mate zelfs dat de Raad opnieuw heeft aangedrongen om een verder onderzoek uit te voeren.

Dit geschiedde op grond van de argumenten als :

- geldt het enkel of dubbel gebied netwerk
- welke is de aard van de bodem
- welke is de aard van de polutie
- Is het netwerk in droge of natte toestand
- Welke was de voorbereiding van het garen
- Welke is het wrijvingscoëfficiënt van het garen
- Welke is de invloed van het motorvermogen en sleepsnelheid van het vaartuig

De Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee heeft dan ook, aan de hand van een discussie in het «Fishing Technology Committee» een aanbeveling opgesteld voor de 18 landen - leden. Het besluit van het «Fishing Technology Committee» was als volgt :

«It was noted that new type of fishing yarns, including combination yarns, are coming into use in commercial fishing operations. Although ACFM (Advisory Committee on Fishing Management) has recommended that existing mesh size differentials should be abandoned, these new materials may have different selection factors. These should be determined. More-over these yarns appear to reduce or even eliminate the shrinkage during use which has over the years created a lot of problems for the fishermen. Therefore, it is recommended that member countries should be requested to carry out experiments to determine the shrinkage factors of these yarns.

Op basis van dit besluit werd dan door de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee volgende aanbeveling gedaan :

„In view of the application of newly developed netting yarns, including combination yarns, which appear to reduce or eliminate the shrinkage during use, member countries are requested to carry out experiments to measure the shrinkage of the nets made of these materials relative to those of more conventional yarns”.

Dit aanbevolen onderzoek wijst op de onstabiele gedraging van de tot op heden gebruikte netgarens op internationaal gebied.

VOOR HET BEROEP SHOF

Alhoewel we moeilijk kunnen aannemen dat een correctionele rechtbank omtrent deze technische en wetenschappelijke wederwaardigheden bevoegd kunnen oordelen en dergelijke beoordeling eerder door technici en wetenschapsmensen zou dienen te geschieden, toch zijn we benieuwd wat de rechtbank in beroep zal vonnissen en is het dan ook niet te verwonderen dat zij de zaak voor vonnis naar de zitting van 10 januari verwezen heeft.

Wij verwachten niet alleen de Besluiten van de advocaten, maar zijn even benieuwd het oordeel te kennen van het Openbaar Ministerie dat wijselijk dit uitstel gewenst heeft om te besluiten op de door meester Soete en het Rijksstation voor Zeevisserij ontwikkelde argumenten.

Afwachten is dus de boodschap, al raden we onze vissers en de nettenfabrieken nu reeds aan in deze aangelegenheid zoveel mogelijk rekening te houden met de talrijke factoren die op netten kunnen inwerken. Het zullen immers niet die paar mm wijder breien zijn die de visvangst in nadelige zin zullen beïnvloeden.

P. Vandenberghe

Weetjes

— Het Brits ministerie van Ontwikkeling Overzee heeft aan Birma een 23-meter seinertreiler geschonken voor visserij-onderzoek in de visserijwateren van Birma. Het gaat hier om een omgebouwde recente treiler uit 1975. Totale kost van het vaartuig met inbegrip ombouw en uitrusting, toch nog altijd 28 miljoen B. fr. ! Het vaartuig is uitgerust voor polyvalente visserij, pelagische, demersale en garnaalvisserij.

X X X

— In een meeting gehouden in het Ierse Dunleer in het graafschap Louth, hebben de Ierse kreeftjessissers, aangesloten bij de Ierse Visserij-organisatie, een protestnota gestemd tegen de invoering door Groot-Brittannië van de netmaaswijdteverhoging van 55 tot 70 mm. voor de kreeftjesvangst. Hiermede reiken ze dus de hand aan de Bretoense kreeftjessissers die eveneens deze, door de Britten eenzijdig uitgevaardigde maatregel verwerpen.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

(Vervolg van blz. 2)

In de tabel die volgt, geven wij de verkoopprijzen weer die sedert maandag 1.1. in België in voege zijn, wat een nieuwe verhoging van 19 ct. betekent, gevolg van de koers van de dollar en de bestaande akkoorden met de multinationals, die in België niet meer zullen stocke-

ren dan nodig, waar de zucht om op de vrije markt aan duurdere prijzen te verkopen een feit is, welke niet kan worden weerlegd, daar zij alleén gehouden zijn de wettelijke voorraad van 30 % te voorzien en in plaats van ze uit het buitenland naar hier te loodsen, ze veel liever aan duurdere prijzen daar af te zetten.

	De prijzen waren vóór 5 november		Zijn geworden na 5 november	
	Zonder BTW	Met BTW	Zonder BTW	Met BTW
Benzine gewoon	16.78	19.46	16.78	19.46
Benzine super	17.08	19.81	17.08	19.81
Diesel	11.03	12.79	11.22	13.02
Gasoil verwarming				
0-999 liter	7.93	8.41	8.14	8.63
1000-1999 «	7.65	8.11	7.84	8.31
2000 en meer	7.60	8.06	7.79	8.26
Lichte fuel	7.54	7.99	7.73	8.19
Visserij	7.15		7.34	

Onze bevolking noch industrie, en onze visserij interesseert de grote Amerikaanse trusts slechts in zoverre, dat zij er aan kunnen verkopen aan prijzen die even hoog liggen dan op de vrije markt. En dat is nu eenmaal op het huidig ogenblik in ons land het geval niet en zal het misschien nooit meer worden, tenzij onze regering, en in de eerste plaats onze Minister van Economische Zaken, mirakels kan verrichten. En daarvoor moet hij katholiekker zijn dan de Paus.

En als in die omstandigheden de onafhankelijken in de visserij tot nu toe gedeeltelijk geholpen werden, dan hebben wij dat niettegen-

stande alle beloften in de aanvraag, niet te danken aan het Ministerie van Landbouw en zijn weinig doorzichtige ambtenaren, die de grote beschermers van de visserij zouden moeten zijn, maar aan de steun van de Minister van Economische Zaken en zijn medewerkers, die begrepen hebben van welk groot nut en belang die visserij-coöperatieven voor de exploitatie en het renderend houden van de visserij is geweest en moet blijven, zoals de Boerenbond het tenandere is voor de landbouw.

En dat mocht wel eens aan de openbaarheid prijsgegeven worden.

P. Vandenberghe

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 32 00 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(8334V)



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

somati

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

(8290V)

HULP IN NOOD

Buitengewone algemene vergadering

Overeenkomstig art. 33 van de statuten worden de leden uitgenodigd tot de BUITENGEWONE ALGEMENE VERGADERING die zal plaats hebben op vrijdag 23 november 1979 te 15 uur in de zaal van het „Europa” hotel, Kapellestraat, 181 te Bredene.

Dagorde

1) Wijziging statuten :

a) de 2de alinea van art. 6 van de polis luidende :

„Bij verkoop van het vaartuig of na uitscheiding van het bedrijf, zo dit laatste slechts een tijdelijk karakter heeft, is de verzekerde, bij het terug in bedrijf nemen van een vaartuig, waarvan de uitbating geschiedt onder gelijk welke vorm of rechtspersoonlijkheid, hetzij als vennoot of aandeelhouder, of bij tussenpersoon(en), verplicht dit vaartuig voor ten minste drie jaar bij Hulp in Nood te verzekeren, zoniet verliest dit lid alle rechten op het voorbehoudingsfonds der leden zo genoten als te krijgen”

wordt overgebracht naar de statuten en ingelast in art. 35/B na het einde der 4de alinea.

b) Aan het art. 35/B wordt onderaan van dit art een nieuwe alinea toegevoegd luidende :

„Indien in het premiejaar, het bedrag van de uitgekeerde schaden ten laste vallende van de maatschappij, de jaarpremie overtreft, verliest het lid voor dit jaar zijn aandeel in het voorbehoudingsfonds dat overgeboekt wordt naar het Provisiefonds voor zware rampen”

c) De laatste zin van art. 10 van de polis luidende :

„Wanneer bij het aangaan van een verzekering bij Hulp in Nood, andere vaartuig(en) waarvan verzekerde eigenaar of mede-eigenaar is, onder gelijk welke vorm of rechtspersoonlijkheid, bij een andere maatschappij verzekerd zijn, dan verplicht zich de verzekerde, deze bij de eerst volgende vervaldag onder te brengen bij Hulp in Nood. Deze mag echter vrij oordelen over de aanvaarding”

wordt ingelast in de statuten art. 12 na de 1ste alinea.

d) In het art. 10 van de statuten wordt de 2de zin luidende :

„Deze aandelen kunnen slechts genomen worden per ondeelbaar verzekerd kapitaal van vijftig duizend frank, en zullen één aandeel per vijf honderdduizend frank niet mogen overtreffen”

wordt vervangen door de zin :

„Deze aandelen kunnen slechts genomen worden per ondeelbaar verzekerd kapitaal van vijfhonderdduizend frank en zullen één aandeel per vijf miljoen frank niet mogen overtreffen”

Verscheidene

Na de Buitengewone Algemene Vergadering worden twee prachtige films van Lloyds Londen en de British Petroleum Co vertoond, nl. Petroleum in de Noordzee.

De directeur
Van der Bergh

Namens Hulp in Nood

De voorzitter
Verleene Engel

(9066N — 8361V)



LIPS n.v. sloopsschroeven

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN

Tel. : 031 - 52.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

V73

Radio-Maritieme Diensten hebben steeds baanbrekend werk verricht !

Televerbindingen over de radio

Hoofdingenieur - directeur G. BRABANT hield tijdens het afgelopen weekend een merkwaardige toespraak, naar aanleiding van het jaarlijks personeelsfeest van de Radio Maritieme Diensten, dat met veel luister plaats had in het casino van Middelkerke, in aanwezigheid van dhr. J. LEURS, afgevaardigde van de Minister van PTT.

Enkele maanden geleden hebben wij aan deze vooruitstrevende diensten een uitvoerige reportage gewijd, naar aanleiding van een bezoek van het Oostends stadsma-gistraat aan de lokalen van de R.M.D. in de Perronstraat en toen schreven wij : «De Radio Maritieme Diensten beheersen vanuit Oostende alle wereldzeeën».

Dit thema heeft dhr. BRABANT nogmaals op treffende wijze in de verf gezet, toen hij herinnerde dat het thans bijna 80 jaar geleden is, dat de R.M.D. van start gingen. Sindsdien hebben zij op het terrein van de overzeese radioverbindingen steeds pionierswerk blijven verrichten.

De R.M. Diensten, welke een onderdeel vormen van de Regie voor Telegrafie en Telefonie, beleefden zowat 80 jaar geleden de oprichting van het eerste radiokuststation in dienst van de internationale scheepvaart. Men schreef toen 1900. En onlangs pakte de R.M.D. weerom uit met een prachtige nieuwe realisatie, namelijk de televerbindingen over de radio.

We hebben reeds vroeger de draagwijdte van dit initiatief uitgelegd, maar toch willen we er nog even aan herinneren dat de installaties van de R.M.D. het thans mogelijk maken dat een schip, dat met de juiste apparatuur is uitgerust, automatisch en met om het even welke aangeslotene in het land, en waar ook ter wereld, in verbinding kan komen.

Deze realisatie heeft van meetaf aan in de wereld van de internationale scheepvaart een levendige en trouwens tenvolle verdiende be-

langstelling en bijval gekend.

Treffende bijzonderheden

Met oprechte fierheid diepte dhr. BRABANT enkele treffende details op. Zo vertelde hij aan het aandachtig luisterende publiek dat «Oostende Radio» onlangs nog, via het kuststation te Oudenburg, een verbinding kon tot stand brengen tussen een Franse mammoettanker, die zich in de Golf van Bengalen bevond, en een telexaangeslotene te... Singapore !

De wereldprimeur van onze R. M. Diensten wordt trouwens in de hoogste mate geprezen door landen, die er nog steeds de grootste zeevaartradities op na houden.

Het beste bewijs van deze waardering en belangstelling vindt men wel in het feit dat de R.M.D. - installaties omzeggens dagelijks bezocht worden door technici uit de ganse wereld. Zij komen zich ter plaatse vergewissen van deze nieuwe technieken om naderhand dit Belgisch pionierswerk in eigen land in toepassing te brengen.

Grote nood aan

telecommunicaties

De heer BRABANT vervolgde zijn toespraak :

De internationale ekonomie kent weliswaar een sterk aangevoelde vooruitgang, maar zulks belet niet dat de nood aan telecommunicaties op wereldschaal groot blijft. Zij neemt zelfs in merklijke mate toe.

In de Belgische kuststations kende het radioverkeer in 1979 een belangrijke stijging, zowel wat de telefonie als de telegrafie aangaat. Uitzonderlijk groot was de stijging van de «Tor - verbindingen», wat overduidelijk aantoonde dat het commercieel aspect van de televerbindingen met de scheepvaart bestendig in belangrijkheid toeneemt.

De belangstelling voor dergelijke verbindingen is trouwens gemakkelijk uit te leggen : snelle en duidelijke maritieme verbindingen kunnen immers op ekonomisch vlak van doorslaggevend aard

zijn, vooral bij het op punt stellen van commerciële bewerkingen. Alles dient dan ook in het werk gesteld om dergelijke trend van zaken op peil te houden, en zo mogelijk zelfs nog uit te breiden. Bij de R.M. Diensten blijft men trouwens niet bij de pakken zitten op het gebied van een bestendige technische vernieuwing. Kort geleden werd het zendstation van Ruiselede nog uitgerust met twee nieuwe zenders. Een derde, door een computer bevolen zender, zal eerlang ingeschakeld worden met het oog op nog betere en nog snellere Tor - verbindingen.

Wat het kuststation Oostende - Oudenburg aangaat, voorziet men hier de installatie van een «morse-converter», uitgerust met een compleet geheugen- en editiemogelijkheid. Een installatie, die inzonderheid tot doel heeft het nog sneller uitzenden van dringende veiligheidsmededelingen voor de scheepvaart in de hand te werken.

X X X

Tenslotte wordt ook nog de volledige vernieuwing van het kuststation Antwerpen aangekondigd. In verband hiermee kan terloops aangestipt worden dat de aanbesteding voor het plaatsen van een nieuwe schakelapparatuur tijdens de afgelopen weken plaats had, waardoor een eerste stap wordt gezet naar de definitieve modernisering van het Antwerps kuststation.

Dhr. BRABANT eindigde zijn zeer leerzame toespraak met er nog even op te wijzen dat de Radio Maritieme Diensten een bijzonder groot aandeel hebben in de studie voor de uitbreiding van de wal-radar - keten in dienst van de scheepvaart naar de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Gent.

Onderscheidingen

Dhr. J. LEURS, afgevaardigde van de Minister van PTT, hield er op zijn beurt aan hulde te brengen aan de inzet van het ganse R.M.D. - personeel, dat in alle omstandigheden de Belgische kleuren in zake overzeese verbindingen op een zéér hoog peil houdt. Hij ver-

zekerde dat het Ministerie van Verkeerswezen steeds de grootst mogelijke steun zal verlenen om aan deze diensten het volle pond te geven, welke zij over de ganse lijn verdienen.

X X X

Hierop werd dan overgegaan tot de uitreiking van eretekens aan ambtenaren en personeelsleden, die 35 en 25 jaar onberispelijke dienst hebben. Hieronder volgt deze erelijst :

— NATIONALE ORDEN :

Ridder in de Kroonorde
Dhr. Van Hove Roger (RMD Ruiselede)

Ridder Orde Leopold II
Dhr. Denaet Adolf P.J. (RMD Oostende - Radio)
Dhr. Ornelis Daniel (RMD Ruiselede)

Gouden palmen van de Kroonorde
Dhr. Peeters Gaston (RMD Antwerpen - Radio)

— BURGELIJKE ERETEKENS :

Burgelijk Kruis 1e klasse
Dhr. Callebout Roger (RMD Ruiselede)

Burgelijk Kruis 2e klasse
Dhr. Deryck Maurice (RMD Ruiselede)

Dhr. Melckebeek Omer (RMD Ruiselede)

Dhr. Peeters Gaston (RMD - Antwerpen Radio)

Dhr. 't Kindt Carolus (RMD Ruiselede)

Dhr. Van Wouterghem Gerard (RMD Ruiselede)

Dhr. Vynck André (RMD Oostende - Radio)

Burgerlijke Medaille 1e klasse
Dhr. Brabant Guy (RMD Oostende)

Mevr. Stock Brigitte (RMD Ruiselede)

— ARBEIDSJUBILARISSEN :

Dhr. Bertier Prosper (RMD Oostende - Radio)

Dhr. Bonne Julien (RMD Ruiselede)

Dhr. Eelbode Jules (RMD Ruiselede)

Dhr. Wellecan Willy (RMD Oostende - Radio)

— GEPENSIONNERDEN :

Dhr. Decerf August (RMD Oostende)

Dhr. De Herdt Marcel (RMD Antwerpen - Radio)

Dhr. De Jongh Noel (RMD Antwerpen - Radio)

Dhr. Switers Josephus RMD Antwerpen - Radio)

Dhr. 't Kindt Carolus (RMD Ruiselede)

Dhr. Van den Broeck August (RMD Antwerpen - Radio)

Dhr. Vandevelde Robert (RMD Oostende - Radio)

Dhr. Van Wouterghem Gerard (RMD Ruiselede)

Productiviteit van de zee

Het Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek richt haar tweede voordracht in op donderdag 15 november, 1979 met als thema «Productiviteit van de zee».

Aanvankelijk zou de voordracht gehouden worden door Dr. C. Heip, maar wegens zijn verblijf in het buitenland wordt hij vervangen door één van zijn medewerkers, de heer Rudy Herman van de Rijksuniversiteit te Gent.

De voordracht gaat door in het Stadhuis van Oostende (Konferentiezaal), om 20 uur: de toegang is gratis.

Schadegevallen in de zeevisserij

— De Z.307 onder bevel van schipper Daniel Declerck, bevond zich ter visserij toen het toerental van de motor naar omlaag liep. De terugreis werd op halve kracht aangevat. Achteraf bleek het dat het nodig was de verstuivers te vernieuwen tijdens een proefvaart op de rede te Zeebrugge.

— Tijdens het binnenzetten van de visboelen aan boord van de Z.537 Calypso, kwam het stuurboord korre-ijzer terecht op het stuurboord-zijlicht dat volledig vernield werd. Wegens het enorm slechte weer werd er te Newhaven binnengelopen. De regelmatig aangekomsterde Britse matroos Stenhouse veroorzaakte moeilijkheden nadat hij beschonken aan boord was gekomen en het bevel van de schipper negeerde om zich te ruste te begeven. Hij verliet achteraf het schip in gezelschap van twee Britse vrachtwagenbestuurders. Nadat hij door de Belgische matroos Fernand Inghelbrecht was vervangen, vertrok het schip opnieuw ter visserij. Na één dag vissen moest men wegens het slechte weer de terugreis naar Zeebrugge aanva-

ten. — De Z.554 Noordkaap was te Zeebrugge uitgevaren om samen met de Z.538 de spanvisserij te bedrijven. Ter visserij kreeg de Z.554 bij het wegzetten van de korre het net in de schroef. Na vruchteloze pogingen het schroef te klaren, werd de Z.554 opgesleept door de Z.538 naar Zeebrugge.

— Op weg naar de visserijgronden, viel aan boord van de Z.307 Zeetrapper, de volledige elektrische installatie uit. Dit bleek veroorzaakt te zijn door de automatische regelaar van de elektriciteit. Na het inschakelen van een reserve-regelaar was alles weer normaal. Nadat ook een defect aan de mazout-regelaar werd vastgesteld, werd de terugreis op halve kracht naar de haven van Zeebrugge begonnen.

— Terwijl de Z.424 Zeepaard aan het vissen was hoorde men een klop in de motor. Nadat men de motor had stilgelegd, stelde men vast dat verschillende tanden van het aandrijvingswiel van de oliepomp afgebroken waren. Na het aanbrengen van een reserve oliepomp werd de visserij hervat. Doch toen brak bij het inhalen van de boelen, de veiligheidskabel waardoor de bok naar beneden plofte. De visserij werd hervat na het aanbrengen van een nieuwe kabel.

— Tijdens het verleggen van de

Z.427 Roeland naar de Tijdokkaai hoorde men een hevige schok in het achterschip. Bij het droogzetten van het vaartuig op de kuisbank, ontdekte men erge schade aan de schroef.

— Op weg naar de visgronden viel de druk van de keerkoppeling uit aan boord van de Z.484. Radio Oostende werd opgeroepen voor bijstand, daar men zich aan boord niet kon verhelpen. Het defekte vaartuig werd door de Zeetijger opgesleept tot aan de havendam van Zeebrugge, waar het door de redeboot overgenomen werd tot in de schuilhaven.

— Ter visserij is de Z.526 vastgeslagen aan een onder water zittend voorwerp. Bij het winden van de boelen, liep de stuurautomaat erg warm. Tijdens de rest van de reis was de automatische piloot tijdens de visserij buiten gebruik.

— Aan boord van de Z.55 Goede Hoop kreeg men tijdens het inhalen van de boelen een harde ruk op het stuurboordkorretouw. Er werd tevens een harde klap in de machinekamer gehoord. Bij nazicht bleek de aandrijvingsschijf van de vislier verbrijzeld. Hulp werd gevraagd aan de Z.12 in de nabijheid om de boelen binnen te halen. Na overgave van het korretouw aan de Z.12 werd door beide schepen koers gezet naar Boulogne voor het terug overgeven van de visboelen aan de Z.55.

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

Tel. (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559 (8318V)

O.168 "LIMANDA"

Eind vorige week heeft de O.168 «Limanda» terug de haven van Oostende aangedaan na op de scheepswerven van Langerbrugge verlengd geweest te zijn van 2,70

meter om de visserij op de lange afstand te kunnen bedrijven.

Het prachtig uitgerust schip werd daar op meesterlijke wijze aan de vereisten van stabiliteit van de Zeevaartinspektie op punt gesteld onder de leiding van scheepsingenieur Verhoest.

Woensdag heeft het vaartuig onder leiding van reder Fernand Verleene en motorist Willy Vereecke met aan boord de mannen van de Zeevaartinspektie zijn proefreis in zee prachtig doorstaan.

De jonge bemanning aan boord bestaat uit : Schipper Fernand Verleene, 30 jaar; motorist Willy Vereecke, 38 jaar; Stuurman Daniel Demoor, 24 jaar; Matrozen : Daniel Demey, 25 jaar en André Serley, 25 jaar; scheepsjongen : Patrick Heinderson.

Zo het weder het toelaat zal het schip heden zaterdag zijn eerste reis ter visserij ondernemen. Wij wensen de bemanning behouden vaart en een goede vangst.

REDERS en VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE — Tel. 32.11.01

Weetjes...

— Op de Zuidwestkust van Engeland is sinds enkele jaren een winstgevend visserij op de spinkrab ontstaan, vooral door de grote vraag vanwege Franse invoerders en door het levend houden van deze krabben, want de Franse invoerders nemen slechts levende spinkrabben. Hiervoor worden de krabben in watertanks ondergedompeld die als een lorrie door het vaartuig achter zich aangetrokken worden. In 1978 werden reeds 900 ton spinkrabben aangevoerd voor een waarde van 20 miljoen B. fr.

X X X

— Spinkrabben worden in Engeland bij middel van potten gevangen. Goede krabbengronden kunnen tot 250 kgr. krabben per set van 30 potten opleveren. Een wijfjesspringkrab draagt 100 tot 150 duizend eitjes die loskomen einde april begin mei die slechts eind augustus, begin september uitbreken. Men schat dat de karkas van een spinkrab van 4 tot 5 jaar ongeveer 12 cm breed is en een halve kgr. weegt. De visserij wordt gewoonlijk met open boten uitgeoefend met of zonder stuurhuisje.

X X X

— Eén van de recentste en in ieder gavel van de modernste IJslandtreilers verkocht in de tweede helft van oktober voor de eerste maal zijn vangst te Grimsby. Het gaat om een 55 m-hektrailer, de Sigurbjorg, voorzien van een 2000 pk-motor en waarvan de brug 'n bezienwaardigheid op zichzelf is vanwege de communicatie, veiligheids- en visopsporingsapparatuur dat zeker een klein fortuintje gekost heeft.

X X X

— In Ierland hoopt men op een bijzonder goed jaar voor de lokale makreelvisserij. In 1977 was de aanvoer 23 duizend ton die in '78 opgevoerd werd tot 33 duizend ton voor een waarde van meer dan 10 miljoen B. fr. Topprijs voor de makreel is tussen 5 en 6 fr het kgr of zowat 300 B. fr. de ben. De aankomst van 5 Bulgaarse faktorijschepen in Ierse wateren werd reeds aangekondigd.

X X X

— Een schipper uit Grimsby die 9 jaar op de seinenetvisserij ging en opnieuw 9 jaar in de paarvisserij, heeft van een Deense reder een treiler gekocht met een uitrusting voor de wraknetvisserij, specialiteit waarin de Denen uitmunten. Vooreerst had betrokken schipper een gans tijd, samen met de Denen deze speciale moeilijke visserij beoefend.

X X X

— Een studie onderworpen door de White Fish Authority over de visserijvloot van Milford-Haven heeft uitgewezen, dat deze totaal verouderd is, zowel wat het vaartuig zelf, als de uitrusting en in het bijzonder de visopsporingsapparatuur betreft. Deze studie werd

ondernomen naar aanleiding van het stilleggen van de aktiviteit door een rederij die over verscheidene schepen beschikte. Ook in dit geval wees de studie uit, dat het niet renderend van deze redersvloot het gevolg was van oververoudering van vistuig en apparatuur.

X X X

— Roemenië is voor de eerste maal aanwezig in Falmouth voor de nieuwe makreelcampagne op de zuidwestkust van Engeland. Het gaat hier over twee, bijna 4000-Brt faktorijschepen die nog zullen gevolgd worden door een derde faktorijschip, die allen 65 ton makreel per dag kunnen verwerken. Voor Falmouth is het aandoen van de haven door vreemde faktorijschepen een buitenkansje voor de plaatselijke handel waar de bemanning en de schepen zich komen bevoorraden. Wat het achterlaten van afval betreft, is men minder gelukkig. En wat zal er nu komen van de beperking der makreelvangst?

X X X

— Ook verleden week bestond de visaanvoer te Hull hoofdzakelijk uit wat IJslandse schepen aanbrachten. Door 4 IJslanders werden er 8.250 van onze bennen in de afslag gezet voor een brutobesomming van 15,2 miljoen B. fr. hetzij toch nog altijd een gemiddelde van 1.840 B. fr. de ben.

X X X

— De Spaanse treiler «Pena Verde» wordt stilaan een bekend gezicht te Lorient. Inderdaad werd dit vaartuig voor de zoveelste maal in overtreding genomen wegens illegaal vissen in de Franse 200-mijlszone en voor de even zoveelste maal naar Lorient overgebracht door een vedette van de Franse marine.

X X X

— In Le Croisic, een vissersplaats in Frankrijk heeft het gemeentebestuur, die de afslag en de vissershaven in uitbating heeft de beslissing getroffen om de uitbating hiervan in concessiehanden van de Kamer van Handel en Nijverheid te geven.

X X X

— Te La Rochelle in Frankrijk gingen in de laatste tijd veel klachten uit over een wildvangst op de vis..... te voet. Vooral de week-ends werden het strand en de kustwerken overrompeld door individuele vissers met lijn en net en schelpenjagers. De marinemedisten hebben nu ingegrepen en sommige gebieden verboden verklaard voor de visserij..... te voet, hetzij uit reden van bescherming van de visstand, hetzij uit reden van beoedeld water.

X X X

— Men vraagt zich af of het uit reden van snobisme of pubiciteit is dat de Deense rederij

«Mercandia» voor haar nieuw vrachtschip Brigitte Bardot verzocht heeft als meter op te treden. Het schip zou dan «Brigitte Bardot» gedoopt worden, indien de Franse filmster zou aanvaarden. In dit laatste geval is de rederij bereid een vliegtuig naar Frankrijk te sturen om de filmster op te halen.

X X X

— Volgens mededeling van de voorzitter van de inrichtingen «Kanaal van Suez» telt men jaarlijks de doorgang van 21 duizend schepen die gezamenlijk 200 miljoen Brt vertegenwoordigen en 15 miljard aan doorgangsgelden opbrengen. Men hoopt dit cijfer op te drijven tot 22 duizend eenheden in 1980 vooral met het bevaarbaar maken van het kanaal voor schepen tot 150 duizend ton.

X X X

— In Frankrijk hebben de krabbenvissers een blokkade uitgeroepen op de invoer van krabben door Engeland en het eiland Jersey vanwege de te lage prijs die zij voor hun eigen produkt krijgen. Engeland tracht nu meer aan Spanje te leveren om het verlies van de Franse markt op te vangen, terwijl de krabbenvloot van het eiland Jersey binnen gehouden wordt.

X X X

— In sommige Scandinafse havens moeten de vaartuigen die er komen landen, een touwladder aan boord hebben. Voor treilers van een bepaalde grootte ware dit wellicht geen overbodige luxe, vooral wanneer iemand over boord gaat, kan dit wel eens nuttig zijn.

X X X

— Sportvissers uit Brixham weigerden een Russisch faktorijschip te bevoorraden die, ter oorzaak van ruw weder in de omgeving van Brixham beschutting zocht. Toen het vaartuig zich toch in deze omgeving bevond, vroeg het naderhand de lokale vissers om hun sprut aan te kopen. Deze hadden echter liefst geen faktorijschip in hun buurt omdat ze overtuigd waren dat hierdoor groter treilers zouden aangetrokken worden die dan zo maar het gebied zouden ledig vissen.

X X X

— De Ulster Sea-Fishermen-organisatie heeft nogmaals een duidelijk protest laten horen tegen de maatregel genomen door Groot-Brittannië voor de opvoering van de netmaaswijdte op kleine kreeft van 55 tot 70 mm. Zij krijgen hierbij de steun van kreeftjes- en steurgarnaalvissers uit hete gebied van Milford-Haven.

X X X

— Door de aanwezigheid van de faktorijschepen in de baai van Falmouth zouden de handelaars in deze stad, ter gelegenheid van het voorgaand makreelzeizoen, toch zo een slordige 40 miljoen B. fr. in het laadje gekregen hebben, via de bevoorrading voor de manschappen der faktorijschepen en de eigen aankopen der bemanningleden. Alles heeft dus zijn voor- nadelen.

— Een voorbeeld voor onze kustvissers.

De vissers uit het zuid-oosten van engeland hebben een eigen federatie gevormd, nadat ze de voorstellen om aansluiting door reeds bestaande organisaties hadden afgewimpeld. Het is zoals we reeds schreven, dat de belangen van de lokale vissers in landen die over een uitgestrekte kust beschikken, zodanig uiteen lopen, dat men daar moeilijk tot een eenheidsorganisatie zal kunnen komen. Dit zal nog meer het geval worden bij één enkele eenheidsorganisatie voor de ganse E.E.G.

X X X

— Britse vissers uit Cornish op de zuidkust van Engeland, hebben een kongel aan boord gehaald van 31 kgr. In elk geval een bestje dat reeds kan tellen.

X X X

— Voor de maritieme rechtbank van Whitby in Groot-Brittannië werden vier vissers veroordeeld voor illegale visserij op de zalm en de forel. Ze werden allen veroordeeld tot 1.500 B. fr. boete en kosten inbegrepen. Of dit bedrag velen zal weerhouden van illegaal vissen, geven we aan de rechtbank van Whitby te raden.

X X X

— Het kustwachtstation van «Rame Head» bij Plymouth ziet de manschapbezetting tot de helft verminderen omdat er slechts nog een wacht en uitkijk zal gedaan worden onder de dag en niet meer bij nacht. Met de installatie van de VHF aan boord van de vaartuigen, is het belang van visuele uitkijkposten gevoelig verminderd, aldus de Britse staatsminister voor Verkeer. De maatregel is toch op een gevoelig protest van de lokale visserij onthaald.

X X X

— Aan paarvissers alleen waren in het begin van dit jaar reeds 32 koppels uit Grimsby actief. Dit zijn toch altijd 64 vaartuigen in de paarvisserij alleen, hetgeen voor onze Belgische lokale normen toch zeer veel is.

X X X

— In Groot-Brittannië heeft nu ook eerste minister, mevrouw Thatcher gewezen op het belang van visbeschermende maatregelen en dat een overeenkomst te Luxemburg of later te Brussel, niet los kan gemaakt worden van een overeenkomst over beschermingsmaatregelen voor de voornaamste bedreigde vissoorten.

X X X

— De visgroothandelvereniging van Lowestoft heeft naar een nieuwe afzet gezocht voor de zowat jaarlijks 8 duizend ton visafval van zijn leden. Men is er in geslaagd grote hoeveelheden van deze afval voor diervoeding te bestemmen waarvoor de afnameprijzen hoger liggen dan voor vismeeldestoffen. De vereniging is hierdoor bij machte geweest, het afgelopen jaar, boven de gewone afnameprijs een bijkomend aandeel van 1,15 miljoen B. fr. aan zijn 43 leden uit te reiken of een gemiddelde van ongeveer 27 duizend B. fr. per aangeslotene.

Vlaamse Vereniging voor de Bestudering van de Zeezoogdieren

EEN INTERVIEW MET DR. RUDY DE CLERCK, ONDERVOORZITTER

Zowat een jaar geleden verscheen o.a. in dit blad een persmededeling met als hoofding: «Zeezoogdieren op de Belgische kust: een nieuwe basis voor onderzoek».

Uit uitgangspunt hiervan was het bijeenbrengen van zowel wetenschapslui als geïnteresseerden om het opvangen en verzorgen van gestrande zeezoogdieren te bevorderen. De ruime belangstelling die hierop volgde heeft er toe geleid tot de oprichting over te gaan van een specifieke vereniging. Ondervoorzitter van deze vereniging is de heer Dr. Rudy De Clerck, visserijbioloog verbonden aan het Rijksstation voor Zeevisserij te Oostende. Met hem had de redactie deze week het volgende gesprek:

«EEN KLASSIEKE BEGINVRAAG: WAAROM ZO'N VERENIGING?»

«Tot voor kort ging het opvangen van een gestrand zeezoogdier steeds gepaard met de nodige paniek. Paniek in die zin dat iedereen, de pers inbegrepen, buitengewoon veel interesse vertoonde, maar dat het vervoer en de uiteindelijke akkommodatie meer dan dikwijls chaotisch verliep. Niemand was voldoende geïnformeerd omtrent de te treffen beslissingen op zo'n ogenblik. Verleden jaar zijn dan wetenschapsmensen van het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen, het Rijksuniversitair Centrum te Antwerpen en het Rijksstation voor Zeevisserij er toe overgegaan een plan uit te werken om alle waarnemingen omtrent de zeezoogdieren te verzamelen en te centraliseren. De interesse ook buiten deze instellingen heeft uiteindelijk de behoefte geschapen om door middel van een vereniging alle belangstellenden te groeperen teneinde op regelmatige tijdstippen

een gespreksforum te bewerkstelligen».

«WAT ZIJN NU DE DOELSTELLINGEN VAN DIE VERENIGING?»

«Naast, zoals ik reeds zei een ontmoetingsmogelijkheid voor alle belangstellenden, tracht de vereniging ook een bindmiddel te vormen met soortgelijke verenigingen in andere landen. Verder tracht zij ook bij te dragen tot het verspreiden van objectieve informatie over de verschillende zeezoogdieren zowel aan de eigen leden als aan het brede publiek. Er moet ook op gewezen worden dat in België een ruime dokumentatie beschikbaar is, bv. in studieverzamelingen, dierentuinen, onderzoekingsinstellingen, musea, bibliotheken en archieven. In dit verband is het belangrijk te weten dat in België — inzonderheid in de omgeving van Antwerpen — een overvloedige hoeveelheid materiaal van fossiele zoogdieren werd opgegraven. Tenslotte is de hoofd-doelstelling van de vereniging het inventariseren van alle waarnemingen, strandingen en vangsten van zeezoogdieren in onze gewesten».

«HOE FREKWENT KOMEN DEZE STRANDINGEN EIGENLIJK VOOR?»

«Dit is natuurlijk geen dagelijkse kost. Het zou tenandere een onmogelijke taak zijn voor betrokken leden die er belangloos hun vrije tijd aan besteden. Door de band beperken deze activiteiten zich tot een vijfmaal per jaar. In dit verband is het toch een groot verschil wat betreft het type van zeezoogdier, nl. als het om bv. een tonnezware potvis gaat of als het om een gewone zeehond gaat. De respectievelijke inspanning verschilt uiteraard enorm van geval tot geval».

«BETREKKELIJK WEINIG STRANDINGEN BETEKENEN DIE OOK EEN ACHTERUITGANG VAN DEZE SOORTEN?»

«Het meer en meer zeldzaam worden van waarnemingen van zeezoogdieren in onze gebieden heeft uiteraard te maken met een ernstige achteruitgang van de stocks in het algemeen. Oorzaken zijn genoeg bekend nl. de jacht enerzijds en de verontreiniging anderzijds. Als we bv. de stand van de gewone zeehond in het deltagebied Rijn - Maas - Schelde beschouwen dan valt toch op dat in een periode van twintig jaar de stock op één honderdste van de oorspronkelijke omvang is teruggebracht. Het feit dat in de vijftiger jaren nog 150 vergunningen voor sportjagers op zeehonden werden uitgegeven vanuit Antwerpen en Doel is sprekend voor de talrijkheid van die soort destijds. Intussen is ook de jacht in Nederland verboden sinds 1962 en wordt slechts op kleine schaal nog uitgevoerd in Sleeswijk-Holstein en in Denemarken. Maar het is zeker niet de jacht alleen die verantwoordelijk is geweest voor die uitdunning. De watervervuiling in het deltagebied Rijn - Maas - Schelde heeft ook zijn rol gespeeld. Vermits de zeezoogdieren aan de top van de voedselpyramide staan, akkumulieren zij maximaal de toxische stoffen van het milieu. De gevolgen uit zich niet alleen in sterfte, maar ook ziekten en onvruchtbaarheid. Maar er is nog meer. Het leefgebied in het deltagebied is recent ook erg geslonken geworden door allerlei afsluitingen, zoals bv. het Brouwershavense Gat. Ook de recreatie langs onze kusten is sterk toegenomen zodat het aantal beschikbare plaatsen voor het zogen van de jongen in een rustige omgeving erg beperkt is geworden. De reductie van de stand is dus ook gedeeltelijk

het gevolg van een migratie naar andere oorden».

«DE ZEEZOOGDIEREN ZIJN IN FEITE ALTIJD EEN ERNSTIGE KONKURENT VAN DE VISSERIJ GEWEEST, IS DIE TOESTAND NU VOORGOED VOORBIJ?»

Het is zo dat het voedselpatroon van de zeezoogdieren in die mate is dat enorme hoeveelheden vis worden verorberd. Een gewone volwassen zeehond neemt een kleine twee ton voedsel per jaar en rekening houdend met de ongeveer 50 duizend overgebleven stuks van de Europese soort zou zowat 90 duizend ton voedsel per jaar worden verorberd. Dit is natuurlijk nog een belangrijke hoeveelheid — hoofdzakelijk vis — die hetzij ten koste is van de visserij hetzij van het voedselverbruik van andere vissen. Toch moeten deze cijfers niet worden overtrokken en is de competitie ten opzichte van de visserij helemaal miniem ten opzichte van de toestand een twintigtal jaren geleden».

«HET VERHAAL VAN DE GRIJZE ZEEHOND IS WEL DEGELIJK EEN GEVAL APART GELOOF IK?»

«Inderdaad de grijze zeehond is aan een kleine explosie toe. Met een jaarlijkse aangroei in de stock van ongeveer 10 % wordt verwacht dat binnen enkele jaren de stand de honderd duizend stuks zal overtreffen. Vermits het om een grotere soort dan de gewone zeehond gaat is de voedselconsumptie ook veel groter. Zowat een 150 duizend ton voedsel wordt door de Europese soort per jaar opgenomen. Vermits deze stand aan grijze zeehonden zich voornamelijk langs de kusten van Schotland bevindt (Orkney, Hebriden en Farnes eilanden) en vermits ongeveer 3 tot 5 % van die 150 duizend ton voedsel uit zalm bestaat wordt het duidelijk dat deze soort een bedreiging wordt voor de Schotse zalmvisserij. De jaarlijkse aanvoer door de visserij aldaar op zalm bedraagt thans om en bij de 5 duizend ton, hetzij het equivalent van de roof door de grijze zeehond. Al met al dus een tamelijk onverkwikkelijke situatie, waartegen de Schotse vissers uiteraard hard van leer gaan. Bovendien dit probleem brengt de grijze zeehond ook regelmatig schade aan de netten toe van de vissers en worden zalmen soms door de grijze zeehond beschadigd — zonder ze op te eten — helgeen bijkomend verlies voor de vissers betekent. Komt daarbij nog het feit dat door die overbevolking bepaalde natuurreservaten verloren zijn gegaan en herschapen zijn in modderige, stinkende en van plantengroei ontdane gebieden».

«DAT ZIJN NATUURLIJK UITZONDERINGSGEVALLEN?»

«Inderdaad behoudens de grijze zeehondstand zien de overige zeezoogdierenstanden in de wereld en in het bijzonder in de Noordzee

(Vervolg blz. 11)



De leden van de Vlaamse Vereniging voor Bestudering van de Zeezoogdieren. Op de onderste rij, tweede van rechts herkennen wij ondervoorzitter Dr. Rudy De Clerck. (foto NVDK - WDB)

er niet florisant uit. Dat is al genoeg in pers en TV naar voren gebracht en het is precies voor deze soorten dat de vereniging bijzondere aandacht schenkt. Bruinvissen, dolfijnen en walvissen zijn hoogst zeldzaam geworden en iedere melding of stranding is voor de wetenschap belangrijk, voornamelijk voor de anatomische studie.»

«TERUGKEREND OP DEZE STRANDINGEN, WAT GEBEURT ER UITEINDELIJK MEE?»

«Wanneer de dieren — in principe meest zeehonden — nog in leven zijn is een opvang mogelijk gemaakt door het gebruik maken van de infrastructuur aanwezig in het Dolfinarium Brugge. Vermits het in de meeste gevallen om zieke of gekwetste dieren gaat, kan er over een dierenarts ter plaatse worden beschikt. Een dergelijke akkommodatie is natuurlijk ideaal. De uiteindelijke bedoeling van die inspanning is dan met de tijd het dier terug in zee te brengen, maar de gevaren van het terug uitzetten van één enkel exemplaar (ontwenning van leef- en voedselgewoonten in zee, het moeilijk terug-

vinden van soortgenoten) hebben doen besluiten dat andere mogelijkheden moeten worden uitgetest. Er is immers in de schoot van de vereniging eensgezindheid geuit omtrent een plan tot het bijebrengen van een fokkolonie. Uit gestrande exemplaren zou gepoogd worden over te gaan tot verdere kweek aan land om dan met de tijd de volgroeide jongen op verantwoorde plaatsen in groepjes van vijf tot tien terug uit te zetten. Een hele onderneming dus die thans wordt uitgedokterd inzake de praktische problemen. In elk geval een mooie taak voor de vereniging. Die ganse onderneming zou publiek bezichtbaar zijn in het Dolfinarium Brugge of in de dierentuin Antwerpen.»

«TOT SLOT, HOE KAN JE LID WORDEN?»

«Iedere belangstellende kan door het overschrijven van 100 fr. lid worden van de vereniging door storting op het nr. 000-0117608-44 van de h. P. De Block, penningmeester van de vereniging. Op die manier wordt hij ingelicht omtrent de activiteiten (vergaderingen, voordrachten en films) van de vereniging.»

STICHTING WERKGROEP, ENIG RESULTAAT VAN DE E.E.G.-BIJeenKOMST TE LUKSEMBURG

De stichting van een werkgroep op de bijeenkomst van de ministers van de „Negen“, die de visserij onder hun bevoegdheid hebben, is in feite het enig positief resultaat van deze bijeenkomst. Voor ons lijkt deze oplossing in feite als een bewijs van onmacht om tot effectieve resultaten te komen. Het is zoals we dat hier, bij moeilijk op te lossen gevallen, een verandering naar een commissie noemen, of soms ook nog wel, een begrafenis. Wel kreeg deze werkgroep vanwege de ministerraad de opdracht mede, dat zij met nieuwe voorstellen moeten klaar zijn tegen de volgende geplande ministerraad van de visserij van 3 en 4 december te Brussel, maar het is hoogst twijfelachtig dat in dergelijk korte tussenperiode de werkgroep tot een positief resultaat zou komen, in acht genomen de ver verwijderde standpunten der leden van de commissiegroep. Men heeft in feite nog maar eens het hete hangijze wat opzij geschoven, zodat één ding zeker is, dat drie jaar na het in voege treden van de E.E.G., men nog altijd niet tot een visserijreglementering voor de E.E.G. is gekomen.

Had men verder te Luxemburg gevreesd, dat het tot een rel zou gekomen zijn tussen de Franse en Britse vertegenwoordigers met betrekking tot het opbrengen van drie Bretoense kreeftjesvisseren, dan bleef deze rel uit, zeer tot opluchting van de voorzitter. Anderzijds werd het voorstel tot het oprichten van een werkgroep van wetenschappers en biologen om het juiste vispotentieel in de gemeenschapswatervaren te bepalen, weggestemd omdat dit door sommigen als een rookgordijn aanzien werd waarachter de verdeeldheid der „Negen“ weggestoken zou blijven. Trouwens worden de cijfers der biologen niet meer zo onverdeeld aanvaard en vooral de vertegenwoordigers van de visserij gaan met de bevindingen van deze wetenschapsmensen niet meer akkoord. Deze werkgroep zou dus zeker niet goed door de vissers ontvangen geweest zijn.

Wat tot de opdrachten van de te Luxemburg opgerichte werkgroep nog behoort is onder meer het sociaal en economisch aspect van de visserij, zodat dit meer evenwicht belooft dan bv. een studie door uitsluitend visserijbiologen.

De Britse minister Peter Walker, gaf na afloop van de bijeenkomst een commentaar over zijn bilaterale besprekingen met zijn collegas uit zes der negen lidstaten en meende uit deze besprekingen een betere kans voor een overeenkomst in het komende jaar 1980 te mogen afleiden. We beginnen opnieuw en fris van vooraf aan! Of dit alles redenen geeft tot optimisme, is voor ons een andere zaak.

In het kader van deze bijeenkomst werden tussen de Franse minister en zijn Britse collega toch enkele punten aangeraakt in verband met de netmaaswijdteverhoging ingesteld door de Britten. Dit gebeurde echter buiten de officiële bijeenkomst. Ook kwam het verslag van de E.E.G.-wetenschappelijke en technische commissie aan bod, waarin een somber beeld opgehangen werd over de vispopulatie en de overbevissing op verscheidene soorten. Volgens deze commissie moet het haringverbod ook voor het jaar 1980 in stand gehouden

worden en zelfs nog uitgebreid tot de bijvangst aan haring in de Keltische Zee. Zelfde commissie zet ook aan tot een verbod op de makreelvisserij in de Noordzee en een beperking van de makreelvangst in de Atlantische Oceaan tot 350.000 ton. Volgens hun verslag wordt de makreel op het huidige ogenblik met minstens 50 procent overbevist. Een zekere onenigheid kwam er toch nog in deze zeer korte bijeenkomst van iets meer dan drie uur, toen Groot-Brittanniëweilig erde ge reeds op stapel staande overeenkomst met Canada te erkennen, niettegenstaande de hevige Westduitse druk en het feit dat Canada reeds had laten weten dat het anders eveneens zou weigeren verdere overeenkomsten met de E.E.G. af te sluiten voor 1980.

Wat ten slotte als een mager bestje uit de bus kwam, was de verlenging van het voorlopig visserijreglement, voorlopigheid die reeds drie jaar duurt.

HOLLAND

ARIE VANDER VEER 40 JAAR VOOR DE VISSERIJ

Wie kent Arie Van der Veer niet, de bekende IJmuidenaar, hoofdasistent bij het Ministerie van Landbouw en Visserij.

Vorige week werd zijn 40-jarig jubileum als Rijksambtenaar aldaar gevierd.

Deze ambtenaar heeft inderdaad het grootste deel van zijn leven aan de visserij gewijd. Zijn kennis over al wat Nederlandse visserij schepen gaat, was uniek. Het zat hem van jongs af in de benen. Hij bezit een indrukwekkend archief van boeken, foto's, tekeningen en gegevens van visserij schepen in Holland.

Het is een soort Wardje Van Alderweireld bij ons, wie elkeen die wat wil weten over onze vroegere visserij, er heen gaat.

Hij is een nautische encyclopedie en zijn wekelijkse artikels: Langs sluisen en havens is zowel in België als Nederland bekend. Van zijn naam verschenen ook een vijftal boeken over nautische onderwerpen.

Hij is ook kommandant van het Hollands Zeekadettenkorps, dat hem een grootse hulde bracht. Hij was ook bedreven in olieverfschilderijen, met als onderwerp de zee en de schepen, waarin de vissersvaartuigen een eerste plaats bekleden.

Het is dan ook niet te verwonderen dat hij op de receptie ter gelegenheid van zijn 40-jarig bestaan niet alleen talrijke cadeaus ontving maar een hulde, welke niemand meer dan hij van al wat eervand en visserij genegen is, verdiende.

Bij deze hulde voegen we de onze van onze Belgische Visserij en van al wie met ons van zijn leerrijke en aangename visserijen zeevaartproza genoten heeft.

REDERS LEEST UW VAKBLAD



Kwaliteit wint altijd. Zeker als 't gaat om verse mosselen.

Vragen úw klanten al om mosselen van Zeeland's Roem? Dan hebt u te maken met mossel-lekkerbekken die weten waaraan 'n verse mossel moet voldoen.

'n Mossel moet zandvrij zijn en ábsoluut vers. Dat je voor zo'n mossel het best bij Zeeland's Roem terecht kunt, hebben die klanten van u al lang ontdekt.

Stel ze dus niet teleur. Geef ze het beste. Verse mosselen van Zeeland's Roem.



De Leeuw & Cornelisse B.V., Yerseke, Holland. Tel. 00-311131-2220.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

VAN 25 TOT 31 OKTOBER VISAANVOER IN DE WEEK

Geen aanvoer op de vrijdagmarkt, behalve dan een 50 - tal bennen aangevoerd door een span kustvisserij. De spanvisserij onder de kust is momenteel nog niet bijzonder lonend tijdens de komende weken. De garnaalvisserij is teruggelopen, de vangsten zijn kleiner, waarschijnlijk tengevolge van het aanhoudende weer. De prijs is dan ook gestegen tot om en bij de 70 fr het kg. Zodoende blijft de garnaalvisserij nog redelijk renderend.

Maandag een 1000 - tal bennen IJslandvis, vooral rode zeebaars, koolvis en blauwe leng. Schelvis en kabeljauw waren eerder schraal. Voor grote schelvis werd dan ook tot bij de 50 fr het kg betaald. Rode zeebaars werd redelijk duur aan de man gebracht, dit niettegenstaande het deze week toch een week was waarin het visverbruik heel wat lager ligt dan normaal. Scholen gesloten op het einde van de week, de leurhandel die maar op halve kracht werkt en de viswinkels die waarschijnlijk ook wel minder vis afnemen dan gewoonlijk. Uiteindelijk toch nog tot 44 fr voor rode zeebaars en rond de 37 fr voor blauwe leng. Waren de prijzen voor IJslandvis redelijk goed, de vangsten van deze schepen waren erg klein. Voor de 520 bennen van de 0.202 werd toch nog 948.000 fr betaald.

De tongvisserij deden het vrij behoorlijk. Tong is inderdaad duur gebleven. Dankzij de opbrengst van 8.500 kg bereikte de 0.82 een opbrengst van 1.824.000 fr. Weinig prijsverschil tussen de verschillende sorteringen want ook de slips haalden nog tot 180 fr het kg.

Voor de Westvisserij was het geen te beste verkoopweek. De vangsten bevatten té veel wijting en de prijs van deze wijting lag beneden alles. Honderden bennen moesten opgevangen worden. Gul kreeg rond de 40 fr (grote sortering); kleine sortering haalde dinsdag nog slechts 24 fr.

VAN 2 TOT 7 NOVEMBER

Een tamelijk drukke week in de Oostendse vismijn waar maandag 16 vaartuigen aan de afslag verschenen waarna we dinsdag nog 7 vangsten kregen en er woensdag nog een drietal vangsten aangeboden werden. Vrijdag hadden ook reeds drie schepen hun vangst verkocht. De prijzen zijn niet bepaald schitterend geweest, veel soorten kenden zelfs een flauwe markt. Vooral dan wijting en rog. Ook rode klorhaan en rode poon kregen weinig interessante prijzen. Gul schommelde tussen 25 en 45 fr, terwijl kabeljauw slechts tussen 40 en 55 fr haalde. Ook dat zijn geen prijzen om over naar huis te schrijven.

Een goede prijs kreeg rode zee-

baars en blauwe leng, ook koolvis van IJsland was weer duur. Voor de 0.317 werd aldus nog 1.753.000 fr. genoteerd. Dit voor een vangst van amper 875 bennen waarvan 480 bennen rode zeebaars. De tongen kregen maandag de beste prijzen, dinsdag lag het gemiddelde een 10 fr. het kg lager. Toch mooie resultaten voor de tongvisserij waarbij de 2.162 dinsdag aan 1,5 miljoen geraakte. Voor de verschillende sorteringen tong werd tussen 177 en 228 fr. het kg betaald met de kleinste soort ook de goedkoopste. Tarbot kreeg tussen 70 en 275 fr. het kg volgens de grootte. Staartvis was eveneens duur en kreeg tussen 92 en 195 fr het kg. Voor rog zoals gezegd geen te beste prijs aangezien de grote sortering als topprijs amper 2.250 fr. kreeg. Een mooie partij keilrog die dinsdag aangevoerd werd kreeg evenmin de prijs die het waard was en haalde slechts tussen 2.250 en 2.700 fr de ben.

Wijting werd weer aan spotprijzen verkocht met de kleine sortering bijna allemaal bestemd voor vismeel en de grote sortering tussen 14 en 20 fr. Schol was duur maar erg schaars, er werd tussen 27 en 50 fr betaald volgens de grootte.

Voor de garnaalvisserij was het wegens het slechte weer ook een slechte week. Alleen eind voorgaande week werd garnaal gebracht en die kreeg dan tussen 39 en 54 fr het kg.

OOSTENDE

MAANDAG 29-10-1979

IJSLAND				
O.202	18	520	—	948.360
O.318	18	470	—	844.270
KANAAL				
O.82	10	100	8.600	1.824.925
Z.34	18	150	4.760	1.099.297
KUST				
O.141-369	6	480	—	734.190
WEST				
N.723	8	200	—	270.050
O.279	10	300	—	425.178
N.752	8	260	—	386.979
O.243	8	140	—	273.346
O.245	10	330	—	328.969
N.40	9	290	—	274.246
O.114	9	180	—	308.684

DINSDAG 30-10-1979

KANAAL				
O.518	17	130	7.590	1.529.312
IJSLAND				

O.334	20	250	—	268.872
WEST				
Z.38	12	325	—	307.900
N.579	10	255	—	322.135

VRIJDAG 2-11-1979

WEST				
O.229	10	215	—	298.754
O.306	9	304	—	395.034
O.26	9	330	—	368.918

MAANDAG 5-11-1979

IJSLAND				
O.317	18	875	—	1.735.140
KANAAL				
Z.499	18	225	2.730	884.965
O.35	14	190	—	336.979
NOORD				
Z.62	9	170	—	309.990
Z.183	14	125	2.740	776.776
WEST				
O.285	10	180	—	171.120
O.134	14	375	—	486.053
NK706	10	325	—	335.270
N.710	8	75	660	219.731
N.709	12	270	—	540.265
N.408	10	210	—	304.080
O.123	10	330	—	582.847
O.309	10	245	—	282.519
N.719	11	250	—	351.080
KUST				
O.141-369	5	420	—	372.836
O.148-491	2	43	—	48.800
O.111-520	2	29	—	45.910

DINSDAG 6-11-1979

KANAAL				
Z.162	17	285	5.150	1.532.570
O.118	16	230	—	477.121
WEST				
N.708	11	240	—	478.176
O.206	10	170	—	235.171
Z.209	10	320	—	331.680
N.3	9	325	—	468.124
MONKEY BANK				
O.232	12	305	—	500.315

WOENSDAG 7-11-1979

KANAAL				
O.127	17	80	3.603	774.941
WEST				
N.45	8	265	—	424.344
O.33	5	20	268	106.718

DE NIEUWE LONEN VANAF 1 NOVEMBER IN DE PAKHUIZEN VAN DE VISMIJNEN

Een nieuwe verhoging door de indexstijging van de maanden september en oktober 1979 met meer dan 2 punten maakt het noodzakelijk dat de lonen vanaf 1 november stijgen met 3 fr. per uur, en de volgende worden:

- geschoolde arbeiders : 174,15 fr.
- geuefende arbeiders ('chaffeurs) : 165,55 fr.
- gewone arbeiders : 159,10 fr.

**Zoekt U bijverdienste/
ander werk of
werk voor een paar uur per dag**

(ook werk thuis),
vraag dan de gratis
RETURN personeelslijsten
aan uitgave
okt. - nov. - dec. 1979.
Belgische uitgave.

Schriftelijke inlichtingen :

Uitgeverij Return
tel. (020) 27 40 62
830582 Telex 18165 Alfan
Damrak 57, Amsterdam,
Nederland.
(8359V)

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 9 NOVEMBER 1979

IJSLAND :

O.129 (320 m ttz 100 kab. - 20 kools
- 80 schelvis en totten - 35 bennen
50 leng - 10 varia - 25 platvis)

KANAAL :

O.83 (130 m - 4000 tong)
O.303 (65 m - 2500 tong)

MONKEY BANK :

O.135 (240 m)
O.274 (200 m)

WEST :

N.41 (270 m)

DINSDAG 13 NOVEMBER 1979

IJSLAND :

O.216 (730 m ttz. 30 kab. - gul - 75
kools 125 bennen 30 heilbot -
420 leng 50 varia)
O.81 (1000 m)

WEST :

N.752 - 5.579

KANAAL :

N.705

WOENSDAG 14 NOVEMBER 1979

WEST :

N.706 - O.275 - O.229 - Z.502

Vishandelaars, winkeliers, voor uw opslagproblemen voor het koelhouden en bewaren van de vis, wendt U tot S.C.A.P. Een gratis niet verbindende studie wordt door S.C.A.P. uitgevoerd. Wendt U tot S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende, tel. 32.29.51 of Anseelekaai, Oostende, tel. 32.08.20.

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)

NIEUWPOORT

— VRIJDAG 26 OKTOBER

N1 8.946 — N.211 12.830 — N.597 47.813 — N.720 47.814 — N.470 57.246 — N.590 57.246 — N.172 44.617 — N.788 44.617 — N.88 22.371

Drie koppels spanvissers en twee kustvaartuigen op de vrijdagmarkt. Slechts gul en wijting werd op de veiling te koop aangeboden. Kabeljauw werd opgekocht tegen de prijs van 3.240 fr. de ben. De prijs van gul varieerde van 1.860 tot 2.860 fr. de ben en dit volgens de sortering. Grote wijting werd genoteerd van 830 fr tot 920 fr de ben; kleine wijting diende opnieuw tegen de minimumprijzen of opvangwaarde uit de markt onttrokken te worden.

Een marktverkoop met weinig ambitie en enthousiasme vanwege de handelaars en gekenmerkt door matige prijzen.

— MAANDAG 29 OKTOBER

N.470 45.038 — N.590 45.038 — N.736 181.615 — N.15 787.544 — N.172 30.107 — N.788 30.108 — N.88 17.475 — N.700 17.475 — N.597 47.661 — N.720 47.662

Vier koppels spanvissers, één vaartuig van de West en een bokkenvisser losten hun vangst op de maandagmarkt. Samen 29.500 kg vis voor de globale brutobesomming van 1.249.647 fr.

Het leeuwenandeel werd door de N.15 «De Kottens» opgeëist, dit met de aanvoer van 1.800 kg tong en 140 bennen vis voor een totale waarde van 787.544 fr. Er werd variatie en vis van diverse aard aangevoerd zodat alle handelaars ruimschoots hun aspiraties konden bevredigen. Tong werd tegen volgende prijzen verkocht: grote tong van 216 tot 222 fr het kg; tong 3 of bloktong tegen 224 fr het kg; tong 4 218 fr het kg; tong 5 224 fr het kg en de kleinste tong wordt geboekt tegen ongeveer 200 fr het kg.

Grote tarbot werd genoteerd aan 270 fr het kg; midden tarbot van 180 fr tot 210 fr het kg en griet aan 150 fr het kg. Kabeljauw werd geveild tegen de prijs van 3000 tot 3200 fr de ben en de prijs van de gul varieerde van 1700 tot 2000 fr de ben.

Keilrog werd aan de koper gebracht tegen de prijs van 3500 tot 3700 fr de ben; moerrog van 2500 tot 2.800 fr de ben en tilten van 1800 fr tot 200 fr de ben. Wijting kende opnieuw geen doeltreffend afzetgebied zodat de kleine wijting tegen de minimumprijzen of opvangwaarde uit de markt diende getrokken te worden. Variatie zoals staart- en zonnevis werden tegen dure prijzen opgekocht, dit door de winkeliers der Westkust met het oog ter opleuring van hun etalage voor het 1 Novemberfeest.

Een grote aanvoer met matige prijzen die stabiel bleven gedurende gans het marktverloop.

WOENSDAG 31 OKTOBER

N.738 73.855 — N.470 43.590
N.590 43.590 — N.597 31.645
N.720 31.645 — N.172 72.060
N.788 72.060 — N.88 27.205
N.700 27.205

Op de woensdagmarkt boden 4 koppels spanvissers en één vaartuig van de west hun vangst aan. Variatie en rog werden in geringe mate aangevoerd en tegen dure prijzen opgekocht.

Tong 1 en tong 2 werden geboekt tegen 218 fr het kg, tong 3 248 fr het kg, tong 4 232 fr het kg, tong 5 220 fr het kg en kleine tong tegen 204 fr het kg.

Grote tarbot werd genoteerd aan 326 fr het kg en de midden-slag tarbot aan 214 fr het kg. Kabeljauw werd geveild tegen 3.300 fr de ben en gul tegen 32 à 46 fr volgens sortering. Rog kende een afzetgebied tegen ongeveer 70 fr. het kg. Grote wijting werd opgekocht tegen ong. 850 fr de ben en de kleine wijting kende opnieuw de opvangwaarde.

Een nuttige aanvoer met middenprijzen en geringe belangstelling vanwege het handelsmilieu.

VRIJDAG 2 NOVEMBER

N.88 20.464 — N.700 20.464
N.172 22.310 — N.788 22.310
N.597 15.220 — N.720 15.220
N.211 22.195

Drie koppels spanvissers en één kustvisser op de vrijdagmarkt.

De aanvoer bestond hoofdzakelijk uit gul en wijting, hetgeen dan ook een eenontig marktaspect tot gevolg had.

Vanwege de handelaars was er een matige interesse en de prijzen konden middelmatig genoemd worden. De kabeljauw werd tegen ongeveer 3.000 fr. de ben opgekocht de prijs der gul varieerde van 1.700 fr tot 2.500 fr de ben.

De prijs der grote wijting genoteerd kende een lichte stijging tegenover de recente prijzen der week genoteerd. Grote wijting kreeg tot 940 fr de ben en voor sommige bennen kleine wijting werd zelfs tot 800 fr de ben betaald. Dit leidde tot het resultaat dat nu eens niet alle wijting van de kleine soort persé naar de opvang verwezen werd.

MAANDAG 5 NOVEMBER

N.597 23.570 — N.720 23.570
N.346 83.460 — N.738 20.644
N.470 37.530 — N.590 37.530
N.172 49.970 — N.788 49.971
N.88 53.637 — N.700 53.638
N.211 12.151

De maandagmarkt werd gekenmerkt door de aanvoer van vier koppels spanvissers en twee vaartuigen van de west plus één kustvisser.

Weinig variatie werd te koop aangeboden, zodat hoofdzakelijk kabeljauw, gul en wijting geveild werd.

Kabeljauw werd verkocht aan 3.300 fr de ben. De prijs voor de gul betaald varieerde van 1.600 tot 2.000 fr de ben, dit volgens sortering.

Grote wijting werd geveild tegen 800 fr de ben en de kleine wijting diende tegen de minimum of opvangwaarde uit de markt onttrokken te worden.

Er was weinig animatie vanwege de handelaars en de prijzen voor de vis genoteerd zijn zekerlijk niet evenredig met de gepresteerde arbeid der vissers.

WOENSDAG 7 NOVEMBER

N.723 95.422

Gezien het stormweer der voorbije dagen was er slechts één vaartuig van de West die zijn vangst te koop aanbod. Weinig variatie werd aangevoerd die tegen dure prijzen verkocht werd.

Kabeljauw werd geboekt aan 62 fr. het kg. en de prijs der gul varieerde van 35 tot 50 fr het kg. Grote wijting werd geveild tegen 1.200 fr. de ben en de kleine wijting tegen 1.020 fr. de ben.

Koningsvis werd tegen de prijs van 96 fr het kg verkocht en roodbaard tegen 60 à 70 fr het kg. Een vlot marktverkoop met een prijsstijging in vergelijking met voorbije marktdagen.

ZEEBRUGSE VISSER DUIM AFGERUKT

Tijdens de visserij in de buurt van Beachy Head heeft zich een vrij ernstig ongeval voorgedaan met de Zeebrugse matroos A. Vantorre van de Z.225 «Golfbreker».

De visser werd met de linkerarm gegrepen door de riem van de dynamo en weggeslingerd. Daarbij werd de duim afgerukt. De matroos werd door de Britse hulpdiensten overgebracht naar een hospitaal te Eastborne waar hij verpleegd werd.

ZEEVAART- LIJNEN OOSTENDE - DOVER - FOLKESTONE

De aandacht van de reizigers die zich naar Engeland wensen te begeven wordt erop gevestigd dat ingevolge werken in de haven van Folkestone de hiernavolgende diensten zullen afgeleid worden op de volgende data:

— Op 28 oktober, 4, 11, 18, 24 en 25 november en op 2 december e.k. zal de dienst van 22u45 (lokale tijd) Folkestone-Oostende vertrekken vanuit Dover Western Docks in aansluiting met de boottrein uit Londen die dus ook naar Dover zal afgeleid worden.

— Op 24 en 25 november e.k. zal de dienst van 05u10 Oostende - Folkestone aanleggen te Dover Western Docks. Busdiensten indien noodzakelijk zullen de verbinding verzekeren tussen Dover en Folkestone.

CONTAINERS VOOR SCHEEPSVUIL AAN DE VISSERSHAVEN

In ons nummer van 19 oktober klaagde een reder die in de vissershaven touwwerk in zijn schroef gedraaid kreeg, over de vuile staat van de haven, waar elkeen in het dok nu allerlei vuilnis gooit.

Door de heer Vandenberghe werd namens de Coöperatieve verzekering Hulp in Nood het stadsbestuur hierop attent gemaakt en ook gewezen op het feit dat, vóór de modernisatie van de Hendrik Baelskaal, daar drie grote betonnen bakken gemetst waren, waarin elk zijn vuil kon gooien. De vraag werd gesteld waarom dit nu opnieuw niet kon gedaan worden en streng opgetreden worden tegen de bevuilers.

Het stadsbestuur was van oordeel, dat bakken aanleiding gaven tot het kweken van allerlei ongedierte, oliebevulling enz., en dat het bereid was een praktischere middel aan te wenden, nl. het gebruik van containers.

Met het oog hierop werd zopas hierna volgende mededeling uitgezonden. Deze luidt: «Ten behoeve van de havenge-

SCHEEPVAARTLIJNEN

OOSTENDE-DOVER/ FOLKESTONE

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:
— Dagelijks te 01u30, te 07u35, te 10u05 en te 14u40.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:

— Dagelijks te 17u15 en te 20u15
— Op 11.11.1979 bijkomende afvaart te 23u15.
— Op 12, 13, 14, 15 en 16.11.1979 bijkomende afvaarten te 05u15 en te 23u15.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:

— Dagelijks te 05u10.
— Op 12, 13, 14, 15, 16 en 17.11.79 bijkomende afvaarten te 03u30 en te 06u40.

Afvaarten uit Dover Western Docks:

— Dagelijks te 11u40, te 15u45 en te 19u10.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

— Dagelijks te 00u20, te 09u20 en te 21u20.
— Op 12, 13, 14, 15 en 16.11.1979 bijkomende afvaarten te 03u20 en te 06u20.
— Op 17.11.1979 bijkomende afvaart te 03u20.

Afvaarten uit Folkestone:

— Dagelijks te 22u45.
— Op 11.11.1979 bijkomende afvaart te 21u00.
— Op 12, 13, 14, 15 en 16.11.1979 bijkomende afvaarten te 00u10 en te 21u00.
— Op 17.11.1979 bijkomende afvaart te 00u10.

bruikers worden aan de Hendrik Baelskaal en aan de Slipway vier vuilniscontainers geplaatst. Deze containers zijn uitsluitend bestemd voor de gewone afval, voortkomende van de aldaar gemeerde schepen. Staalraad of metaalafval

mag er echter volstrekt niet worden in gedeponeed.

Voor olie worden twee recipiënten ter beschikking gesteld ter hoogte van de Slipway.

Bij overtreding en in het bijzonder indien afval in de dokken wordt gegooid, zal onmiddellijk een proces - verbaal worden opgesteld.»

Tot daar deze uitstekende beslissing. Hopen we nu maar dat de reinigingsdienst deze containers welke op 100 meter van hun installaties geplaatst worden, geen volle week laten staan zonder geleidigd te worden, zoals zulks reeds het geval is in de Fort- en Ankerstraat, in zoverre dat katten en honden er regelmatig huishouden en deze containers zo overladen worden, dat ganse hopen vuil er ook naast liggen. Wachten we dus af wat er nu zal gebeuren.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	29-10-1979	30-10-1979	5-11-1979
Schelvis grote	46,—53,60		50,20,—
Schelvis midden	32,—37,40		43,—47,60
Schelvis klein	22,60-33,—		38,—,—
Kabeljauw	33,—34,—	28,80,—	40,80,—
Gul	31,—37,—	26,—29,40	35,50-36,60
Wijting	24,60-28,80		34,—,—
Schaats	73,20-77,—		76,40,—
Zeebaars	39,60-42,—	25,80-28,60	38,60-43,—
Leng	28,20-37,40	20,40-23,20	44,—51,40
Schartong	10,20-40,—	7,—10,40	38,60,—
Heilbot	144—209	122—142	219,—,—
Koolvis	25,80-28,—	20,—22,20	32,60-36,40
Hondstong	24,—48,60		
Zeewolf	44,80,—		50,60,—
Staart	128—155		

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	5-11-1979	6-11-1979	7-11-1979
Lappen	202 -207	194 -204	190 -197
Grote	194 -224	199 -205	
3/4	208 -228	197 -202	195 -229
Blok	214 -228	199 -204	201 -232
Voor-kleine	211 -228	197 -203	189 -218
Kleine	186 -204	184 -187	178 -191
slips			

Zeebrugge

	5-11-1979	6-11-1979	7-11-1979
Grote	221 -224	208 -211	206 -212
Blok	209 -218	196 -202	195 -203
Fruut	218 -234	204 -208	210 -218
Schone kleine	219 -230	200 -206	206-222
Kleine	198 -217	189 -200	199 -210
Tout petit	188 -198	180 -191	192 -199
Slips	176 -180	174 -180	177 -187

Nieuwpoort

Tong I			
Tong II			
Tong III			
Tong IV			
Tong V			
Kleine			

Niet medegedeeld

PLADIJS

Oostende

	5-11-1979	6-11-1979	7-11-1979
Grote	40,—41,—	44,—50,—	52,—,—
Grote iek			43,—,—
Kleine iek	35,—38,—	38,—43,—	36,—,—
Derde slag	26,—34,—	28,—33,—	
Platjes	16,—29,—	18,—26,—	23,—25,—

Zeebrugge

	5-11-1979	6-11-1979	7-11-1979
I	40,—45,—	32,—36,—	36,—44,—
II	44,—48,—	32,—36,—	34,—36,—
III	34,—46,—	30,—34,—	32,—38,—
IV	26,—28,—	18,—20,—	20,—28,—
V			

Nieuwpoort

Moeien			
Grote pladijs	50,—,—		
Platjes	45,—,—		
Drielingen	35,—,—		

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

29-10	13		7.842.319			
30-10	4		2.446.559			
2-11	3		1.103.538			
5-11	16		7.892.211			
6-11	19		4.101.119			
7-11	7		1.308.353			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

26-10	9	1.131	58.424	43,—	56,—	
27-10	7	1.134	65.113	49,—	68,—	
29-10	7	1.263	78.735	57,—	68,—	
30-10	2	504	38.455	73,—	79,—	
1-11	1	300	14.700	49,—	—	
2-11	11	1.708	80.941	42,—	58,—	
3-11	9	2.188	97.005	39,—	54,—	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

25-10	5	389	23.862	59,—	66,—	
26-10	1	200	8.446	43,—	45,—	
29-10	1	244	127.756	52,—	56,—	
31-10	2	474	27.558	52,—	66,—	
2-11	1	359	23.387	64,—	66,—	
3-11	3	888	25.385	24,—	46,—	

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

26-10	5	12.969	335.554			
29-10	6	29.308	1.249.647			
31-10	5	16.685	422.855			
2-11	4	5.525	138.183			
5-11	7	20.200	445.671			
7-11	1	3.109	95.422			

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 25-10-1979

Z.600	249.720
Z.576	582.523
	832.243

VRIJDAG 26-10-1979

KRP			
Z.427	—	90	270.801
W			
Z.99	1.700	170	926.752
W			
Z.189	250	175	538.316
KRP			
Z.573	—	100	279.759
W			
Z.321	1.000	70	440.716
W			
Z.537	300	20	165.212
Z.538-554	gul	125	324.896
Z.471-472	»	130	331.340
Z.201-560	»	120	291.326
Z.437-558	»	10	78.460
			3.647.578

MAANDAG 29-10-1979

KRP			
Z.516	6	—	5
N			
B.5	13	1.600	350
K			
Z.55	7	100	10
W			
Z.519	7	400	90
KN			
Z.331	17	4.500	250
W			
Z.582	8	100	70
Z.570-601	gul	105	193.300
Z.437-558	»	100	106.170
Z.403-501	»	120	238.030
Z.578-580	»	90	268.986
			4.175.299

DINSDAG 30-10-1979

Z.563	650	80	284.813
Z.126	300	280	600.703
Z.324	500	300	665.810
Z.180	2.800	300	755.337
Z.538-554	gul	130	194.900
Z.201-560	»	75	136.030
Z.447-184	»	10	23.040
Z.471-471	»	100	145.560
			2.850.903

WOENSDAG 31-10

Z.525 K	—	—	5	29.470
Z.526 W	11	1800	160	848.298
Z. 12 K	9	200	30	152.990
Z.313 W	10	1500	160	662.702
Z.569 KR D	10	—	100	393.963
Z.187/447			30	104.490
Z.471/472			30	89.250
Z.601/570			25	54.650
Z.501/403			30	60.410
Z.554/538				82.580
				2.478.802

VRIJDAG 2-11

Z.512 K	4	50	45	156.017
Z.507 K	11	1000	105	494.625
Z.584 N	13	3000	350	658.627
Z.176 N	13	250	300	709.905
Z.201/560			60	136.470
Z.184/447			90	231.162
Z.538/554			120	335.550
Z.578/580			100	259.258
Z.437/558			30	88.070
Z.471/472			180	341.322
				3.411.006

MAANDAG 5-11

Z.429 W	—	700	50	266.220
Z.599 W	—	150	40	149.720
Z.575 W	8	550	120	291.454
Z. 69 W	5	250	25	159.412
Z.533 W	7	350	55	185.995
Z. 37 W	9	—	100	316.020
Z.568 W	7	250	100	273.246
Z. 14 W	—	1800	160	838.399
Z.307 KRP	—	—	80	331.120
Z. 16 W	13	—	350	2.219.320
Z.437/558				147.896
Z.201/560				221.900
Z.400/548				165.740
Z.601/570				211.856
Z.580/578				111.724
Z.501/403				233.880
Z.447/184				92.690
Z.554/538				91.550

DINSDAG 6-11

Z.563	5	150	25	108.150
Z.405	12	1500	150	576.800
Z.462	12	1400	150	582.070
Z.576	6	500	35	260.250
Z. 42	15	2700	170	829.132
Z.186	16	4500	310	1.525.281
Z.196	12	900	170	607.400
Z.574	12	400	220	509.427
Z. 30	13	800	300	789.930
Z.402	10	—	80	228.070
Z.525	5	100	35	142.140

WOENSDAG 7-11

Z.492	800	70	400.550
Z.497	800	60	416.800
Z.431	700	50	286.340
Z. 27	800	100	836.030
Z. 19	3000	260	1.192.919
Z.546	250	250	573.495
Z.427	250	250	573.495
Z.427	—	6	47.600
Z.510	—	170	488.700

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 25 oktober werd aangevoerd : 60 kg tong, 8 kisten tarbot en griet, 16 kisten kabeljauw, 583 kisten wijting, 111 kisten schol, 94 kisten schar, 137 kisten makreel en 62 kisten diversen.

Prijzen in gulden :

Per 1 kg : tarbot 16.40, grote en middelgrote tong 16.40; kleinmiddel tong 16.50; tong één 16.00; tong twee 16.40 en zalm 22.60.

Per 40 kg : tarbot 456-272; griet 256-216; kabeljauw één en twee 182-140; kabeljauw drie 160-122; kabeljauw vier 134-116; kabeljauw vijf 116-76; schol één en twee 126, schol drie 128-96; schol vier 90-75; wijting drie 57-33; makreel één 41; makreel twee 45-22; schar 87-61; harders 224-210; bot 27-24; horsmakreel 77; rode poon één en twee 132; rode poon drie 112-88; poontjes 39-37; krab 55.

De besommingen waren : KW 221 f 2.480, UK 185 f 3.500, UK 17 en UK 18 f 3.700, UK 35 f 2.000, UK 135 en UK 145 f 2.700, UK 235 f 9.100, UK 141 en UK 271 f 6.300, VD 6 f 840, VD 19 f 3.920, IJM 18 f 2.700, verder twee Texelaars die tesamen f 11.000 besomden.

X X X

Aan de donderdagmarkt van 25 oktober werd aangevoerd : 470 kg tong; 12 kisten tarbot en griet; 22 kisten kabeljauw; 173 kisten wijting, 138 kisten schol, 46 kisten schar, 100 kisten makreel en 26 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg : grote tong 15,31, grootmiddel tong 15,29-15,15, kleinmiddel tong 16,38, tong één 16,51-15,35, tong twee 15,00, zalm 23,00.

Per 40 kg : tarbot 472-250, griet 289-208, kabeljauw één en twee 190-140, kabeljauw drie 160-140; kabeljauw vier 142-122, kabeljauw vijf 108-82; schol één 144, schol twee 136-130, schol drie 122-98; schol vier 104-82, wijting drie 80-54, schar 90-66, makreel twee 50-30, bot 36-24, rode poon één en twee 114-82, rode poon drie 98.

De besommingen waren : KW 34 f 1760, UK 17 en UK 48 f 1960, UK 18 en UK 20 f 6300, UK 135 en UK 271 f 3050, VD 19 f 4600, verder één Texelaar en Goedereder met totaal f 25.000.

X X X

Aan de vrijdagmarkt van 26 oktober werd aangevoerd : 6050 kg tong, 181 kisten tarbot en griet, 159 kisten kabeljauw, 19 kisten schelvis, 575 kisten wijting, 1382 kisten schol, 345 kisten schar, 5 kisten haring, 260 kisten makreel en 94 kisten diversen.

Prijzen in gulden :

Per 1 kg : tarbot 14,94-13,51, grote tong 15,81-14,99, grootmiddel tong 15,20-14,30, kleinmiddel tong 15,86-15,00, tong één 15,81-14,98, tong twee 14,59-14,20.

Per 40 kg : haring 100-96, witte koolvis drie 100, tarbot 484-217, griet 270-183, kabeljauw vier 160-120, kabeljauw vijf 108-74, schol één 114-88, schol twee 114-90, schol drie 110-88, schol vier 100-77, schelvis één 104-84, schelvis twee 164, schelvis drie 162, schelvis vier 84-67, wijting drie 77-50, makreel één 70.

makreel twee 47-21,20, schar 72-37, tong-schar 264-172, bot 25-24, haal 114-90, rode poon één en twee 154-142, rode poon drie 104-72, hammen met kop 240-110.

De besommingen waren : BR 36 f 26.200, KW 141 f 9.800, KW 167 f 7500, KW 226 f 5700, UK 17 en UK 48 f 4580, UK 18 en UK 20 8260, UK 135 en UK 145 f 4140 UK 235 f 7400, VD 6 f 4100, VD 19 f 3660, WR 32 f 25.100, WR 57 f 26.200, IJM 24 f 44.000, IJM 4 f 30.100, IJM 207 f 10.900, verder waren er zes Texelaars met een totale besomming van 140.000 f.

X X X

Aan de maandagmarkt van 29 oktober werd aangevoerd : 6.880 kg tong, 142 kisten tarbot en griet, 446 kisten kabeljauw, 4 kisten schelvis, 728 kisten wijting, 1008 kisten schol, 364 kisten schar, 127 kisten makreel en 178 kisten diversen.

Prijzen in gulden . Per 1 kg : tarbot 15,97-12,80, grote tong 15,90-15,35, grootmiddel tong 15,02-14,72, kleinmiddel tong 15,38-15,04, tong één 15,40-14,99, tong twee 14,19-13,68.

Per 40 kg : tarbot 480-218, griet 260-208, kabeljauw één 144-120, kabeljauw twee 168-140, kabeljauw drie 160-161, kabeljauw vier 134-120, kabeljauw vijf 108,67, schelvis vier 114, schol één 124-118, schol twee 120-100, schol drie 120-96, schol vier 104-86, wijting drie 86-52, makreel één 52-47, makreel 2 en drie 30-24, schar 61-38, hammen met kop 202-102, steenbol 56-47, bot 29-24, haal 112-88, krab 37-29, rode poon één 114-102, rode poon twee en drie 82-70, poontjes 44-39, tongschar 272-158.

De besommingen waren : KW 4 f 18.900, KW 11 f 39.200, KW 22 f 46.200, KW 29 f 25.500, KW 45 f 14.400, KW 51 f 12.200, KW 74 f 5.400, KW 88 f 28.000, KW 113 f 18.400, KW 137 f 7.400, KW 145 f 23.200, KW 149 f 10.000, KW 152 f 3.000, KW 173 f 5.000, KW 175 f 8.900, KW 185 f 9.600, KW 189 f 22.300, KW 214 f 14.700, KW 221 f 2.080, SCH 256 f 10.800, IJM 115 f 25.200, IJM 154 f 9.100, IJM 209 f 25.300.

X X X

Aan de dinsdagmarkt van 30 oktober werd aangevoerd : 12 kg tong, 3 kisten tarbot en griet, 313 kisten wijting, 35 kisten schol, 30 kisten schar, 23 kisten haring, 236 makreel en 18 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg : grote, grootmiddel en kleinmiddel tong 19,00, tong één en twee 16,00, zalm 25,00-19,20.

Per 40 kg : tarbot 288-264, griet 248-168, kabeljauw vier 136, kabeljauw vijf 96, schol twee 126, schol drie 132-122, schol vier 122-86, wijting drie 76-45, makreel één 50, makreel twee 57-28, makreel drie 35-34, haring één 82-80, schar 94-84, horsmakreel 90, rode poon twee 124, bot 28-26.

De besommingen waren : UK 17 en UK 48 f 3.620, UK 18 en UK 20 f 4.740, UK 135 en UK 145 f 2.970, UK 141 en UK 271 f 3.920, UK 142 en UK 218 f 4.480, VD 19 f 3.700, VD 20 f 1.760, YE 25 f 1.570, IJM 18 f 1.290.

X X X

Aan de woensdagmarkt van 1 november werd aangevoerd : 340 kg tarbot, 3 kisten tarbot en griet, 2 kisten kabeljauw, 400 kisten wijting, 50 kisten schol, 29 kisten schar, 9 kisten haring, 366 kisten makreel en 6 kisten diversen.

Prijzen in gulden .

Per 1 kg : grote tong 15,01, grootmiddel tong 16,60-14,25, kleinmiddel tong 17,60-14,76, tong één 15,60-14,34, tong twee 13,59, zalm 25,20-25,00.

Per 40 kg : tarbot 320-256, griet 234-160, kabeljauw vijf 96, schol twee 142-120, schol drie 144-120, schol vier 100-80, wijting drie 76-46, schar 90-82, haring één 86-84, makreel twee 42-23, pilchard 53, oot 30-29.

De besommingen waren : UK 17 en UK 48 f 7.200, UK 18 en UK 20 f 4.740, UK 135 en UK 145 f 2.970, UK 141 en UK 271 f 3.920, UK 142 en UK 218 f 2.200, VD 19 f 4.100, VD 20 f 1.500, VD 73 f 3.490, YE 25 f 1.100, verder twee Texelaars met een totale besomming van f 6.500.

X X X

Aan de donderdagmarkt van 1 november werd aangevoerd :

570 kg tong, 15 kisten tarbot en griet, 26 kisten kabeljauw, 298 kisten wijting, 297 kisten schol, 24 kisten schar, 579 kisten makreel, 4 kisten haring en 3 kisten diversen.

Prijzen in gulden.

Per 1 kg : tarbot 17,55-14,20, grote tong 15,98-15,88, grootmiddel tong 16,02-15,60, kleinmiddel tong tong twee 13,77-13,00, zalm 30,00.

Per 40 kg : tarbot 306-176, griet 290-200, kabeljauw een 132, kabeljauw drie 176-130, kabeljauw vier 144-110, kabeljauw vijf 126-61, schol een 150-120, schol twee 150-110, schol drie 114-96, schol vier 94-82, wijting drie 76-34, makreel een 42-39, makreel twee 42-21,60, schar 90-61, tongschar 264-200, fint 8, haring een 90.

De besommingen waren : UK 17 en UK 43 f 5.850, UK 18 en UK 20 f 6.990, UK 135 en UK 145 f 2.500, UK 141 en UK 271 f 3.780, UK 219 en UK 142 f 1.500, VD 54 f 21.600, VD 77 f 20.200, IJM 19 en KW 106 f 2.840, verder een Deen svaartuig VE 244 f 2.300.

X X X

Aan de vrijdagmarkt van 2 november werd aangevoerd : 8.610 kg tong, 181 kisten tarbot en griet, 278 kisten kabeljauw, 182 kisten koolvis, 103 kisten schelvis, 792 kisten wijting, 1591 kisten schol, 244 kisten schar, 182 kisten makreel, 8 kisten haring haring en 57 kisten diversen.

Prijzen in gulden.

Per 1 kg : tarbot 16,44-15,48, grote tong 15,51-15,09, grootmiddel tong 15,08-14,42, kleinmiddel tong 15,28-14,60, tong één 15,04-14,81, tong twee 13,99-13,52, zalm 26,40.

Per 40 kg : hammen met kop 176-98, leng 96-95, witte koolvis drie 102, krab 52-51, horsmakreel 57, finten 11, rode poon één 102, rode poon twee en drie 104-62, haal 114, tarbot 500-226, griet 268-172, kabeljauw één en twee 160-93, kabeljauw drie 152-100, kabeljauw vier 124-102, kabeljauw vijf 98-56, schelvis één 66, schelvis twee 112-65, schelvis drie 144-44, schelvis vier 104-44, koolvis één 95, koolvis twee 108, koolvis drie 122-86, koolvis vier 122-84, schol één 124-100, schol vier 100-56, wijting drie 96-60, makreel twee 37-21,60, haring één 94-84, schar 68-32, tong-schar 264-152.

De besommingen waren : BR 36 f 19.200, KW 25 f 61.900, KW 29 f 8.600, KW 123 f 27.900, KW 167 f 5.200, KW 185 f 6.000, UK 17 en UK 48 f 6.160, UK 18 en UK 20 f 2.300, UK 208 en UK 142 f 1.520, UK 141 en UK 271 f 4.400, IJM 24 f 7.700, IJM 207 f 6.300, verder waren er acht Texelaars welke tezamen f 202.000 besomden.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 22 tot en met 26 oktober 1979

Door 93 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

30.913 kg	TONG	f 464.319,42	van f 16,68	f 13,50
25.102 kg	TARBOT	171.527,67	van f 15,62	f 5,46
214.525 kg	SCHOL	495.091,97	van f 3,08	f 1,85
27.445 kg	KABELJAUW	58.771,22	van f 5,51	f 0,94
2.592 kg	KABELJAUW	58.771,22	van f 5,51	f 0,94
2.592 kg	GRIET	13.532,07	van f 6,45	f 4,22
23.335 kg	SCHAR	36.570,79	van f 2,26	- 0,93
17.210 kg	WIJTING	18.609,04	van f 1,46	- 0,94
106.592 kg	DIVERSEN	323.900,67		
447.714 kg		1.582.322,85		

REDERS LEEST UW VAKBLAD